

ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

## CRÉNEAUX D'AÉROPORTS

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'industrie a produit les Lignes directrices mondiales en matière d'attribution de créneaux (WSG) pour la gestion et l'attribution des créneaux d'aéroports, afin d'assurer l'utilisation la plus efficace possible des infrastructures aéroportuaires encombrées. L'IATA (qui facilite la production et la mise à jour des WSG) croit que les États, les aéroports, les coordonnateurs de créneaux et les autres intervenants de l'industrie aérienne sont des partenaires fondamentaux dans l'élaboration de robustes politiques et procédures de gestion des créneaux aéroportuaires. L'IATA s'est engagée à faire en sorte que ces intervenants demeurent des contributeurs et des participants clés au processus d'examen et de révision des WSG.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à reconnaître le rôle critique que tous les intervenants jouent actuellement à l'échelle mondiale et locale dans la définition des politiques et des règles d'attribution de créneaux, et conséquemment à soutenir les efforts de l'IATA en vue d'accroître la participation des États, des aéroports, des compagnies aériennes, des coordonnateurs de créneaux et des organisations de gestion du trafic aérien aux futurs efforts d'optimisation à l'échelle mondiale ;
- à soutenir l'examen stratégique des WSG comme initiative clé en vue d'assurer l'amélioration et l'optimisation continues des politiques et procédés relatifs aux WSG et, en ce sens, encourager les États et autres parties prenantes à contribuer au processus ;
- à établir que les groupes et les forums de l'industrie actuellement mis en place par les WSG sont suffisants pour aborder les enjeux liés à l'attribution des créneaux, ce qui élimine par conséquent la nécessité d'un nouveau groupe d'experts ou d'une autre structure semblable redondante pour s'occuper de ces questions.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Note de travail WP231-EC/23 de l'ACI Note de travail WP/104 de la conférence ATConf/6 de l'OACI Doc 9587 de l'OACI, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i>

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Dans le passé, l'OACI a fourni des orientations reflétant les principes fondamentaux des WSG dans le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) : « *tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable* ».

1.2 La question de l'attribution des créneaux aéroportuaires est, par définition, un enjeu mondial exigeant des normes mondiales et la participation de toutes les parties prenantes engagées dans le processus, sans imposer de contraintes inutiles au développement du système mondial de transport aérien. Les WSG représentent les bonnes pratiques acceptées universellement à utiliser par les États et les organes de réglementation des compagnies aériennes et des aéroports qui ont besoin d'optimiser les capacités aéroportuaires limitées. Les WSG font en sorte que les créneaux dans les aéroports à capacité limitée dans le monde soient attribués aux compagnies aériennes selon des politiques, des principes et des processus uniformes, fondés sur quatre pierres angulaires : certitude de l'accès, flexibilité afin de s'adapter aux besoins changeants du marché, viabilité sur le plan des coûts et transparence, peu importe que le trafic dans un aéroport donné soit international ou intérieur, de passagers ou de fret.

1.3 L'attribution d'un créneau constitue la reconnaissance qu'une compagnie aérienne a besoin d'accéder à la gamme complète des infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef à un aéroport, à une date et une heure déterminées. Les lignes directrices doivent être uniformes à l'échelle mondiale afin que le créneau attribué à une extrémité de la route aérienne soit aussi attribué à l'autre extrémité selon le même cadre temporel, les mêmes priorités et les mêmes exigences de l'utilisateur, de façon à garantir la stabilité, la prédictibilité et la normalisation à l'échelle mondiale.

1.4 Dans un nombre croissant d'aéroports dans le monde, le développement des infrastructures n'a pas suivi le rythme de la croissance. Par conséquent, le nombre d'aéroports à capacité restreinte augmente dans le monde : il y a cinq ans, il y avait 142 aéroports coordonnés ; aujourd'hui, il y a 180 aéroports où les créneaux sont pleinement coordonnés. En 2015, 43 % des passagers aériens dans le monde prenaient le départ à un aéroport coordonné.

1.5 Comme l'affirment les WSG, la coordination n'est pas la solution au problème fondamental de l'insuffisance de capacité aéroportuaire, mais plutôt une solution provisoire pour gérer les infrastructures encombrées en attendant la solution à long terme qui consiste à accroître la capacité aéroportuaire. L'industrie aérienne et les États devraient concentrer leurs efforts sur la fourniture de capacités suffisantes, de façon à réduire le besoin de coordination des créneaux qu'on observe aujourd'hui, tout en poursuivant les efforts d'optimisation des WSG.

## 2. ANALYSE

### ***Accroître la participation essentielle des États, des exploitants aéroportuaires et de toutes les parties prenantes à l'échelle mondiale***

2.1 Les WSG ont sans cesse évolué depuis 1974 pour répondre aux défis soulevés par une industrie continuellement en croissance et en évolution ; c'est un document évolutif, vivant, qui assure l'attribution optimale de la faible capacité aéroportuaire, pour le bien de toute l'industrie aérienne, des consommateurs et des communautés locales. Les processus d'attribution de créneaux doivent demeurer

pertinents et applicables pour assurer le fonctionnement harmonieux de l'aviation commerciale. Actuellement, les WSG sont réexaminées au moins quatre fois par année, en vue de possibles mises à jour ou de révisions. L'IATA souhaite et encourage la participation à ce processus de toutes les parties prenantes, qui ont ainsi la possibilité de proposer des modifications aux WSG.

2.2 Les parties prenantes au processus d'attribution de créneaux sont les États, les exploitants aéroportuaires, les compagnies aériennes, les coordonnateurs de créneaux et les organisations de gestion du trafic aérien. L'IATA reconnaît qu'il est nécessaire que chacune de ces parties prenantes participe au processus d'élaboration des politiques et procédés de demain, et souhaite ardemment la participation des États, des exploitants aéroportuaires et de toutes les parties prenantes à cet examen stratégique.

2.3 Dans ce contexte, des réunions ont été organisées entre les membres du Groupe de travail sur la politique relative aux créneaux (SPWG) et du Groupe d'experts d'ACI sur les créneaux (EGS) pour créer un forum où des discussions techniques et d'experts sur les créneaux aéroportuaires ont été entreprises, et notamment des discussions sur les moyens d'accroître la participation des exploitants aéroportuaires.

2.4 En plus du processus continu d'examen et de révision des WSG, et selon les recommandations de l'OACI formulées lors de la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale de l'OACI sur les transports aériens de 2013, la communauté aérienne a décidé de procéder à un examen stratégique approfondi des lignes directrices pour s'assurer qu'elles évoluent et demeurent viables pour les années à venir. Toutes les lacunes du processus d'attribution de créneaux seront abordées par l'industrie dans le cadre de cet examen stratégique pour assurer le maintien d'un processus compatible à l'échelle mondiale.

***Reconnaître la participation actuelle des exploitants aéroportuaires au niveau local, tout en protégeant le besoin primordial d'uniformité à l'échelle mondiale***

2.5 La participation des États, des exploitants aéroportuaires et de toutes les parties prenantes est un élément important du processus actuel d'établissement des règles locales, et l'IATA soutient leur engagement continu dans ce processus, mais elle prévient qu'un tel processus local ne doit pas compromettre l'uniformité à l'échelle mondiale.

2.6 Conformément à la recommandation de la 6<sup>e</sup> Conférence mondiale de l'OACI sur les transports aériens de 2013, l'IATA croit fermement que le fait d'avoir des règles et des processus différents pour l'attribution de créneaux aux deux extrémités d'une route aérienne est un facteur de complexité qui mène à des pratiques inefficaces. Afin d'obtenir un équilibre entre, d'une part, le besoin de flexibilité dans les règles locales pour tenir compte de la situation particulière d'un aéroport donné et, d'autre part, la nécessité que ces règles locales n'entrent pas involontairement en conflit avec le processus mondial uniformisé, les WSG reconnaissent la valeur des lignes directrices locales seulement lorsqu'elles sont approuvées par le comité consultatif mis sur pied par l'industrie, lequel comprend un exploitant aéroportuaire, qui en est souvent le président, et qu'elles ne sont pas mises en vigueur par une seule partie prenante.

2.7 Pour donner un exemple de la participation d'un exploitant aéroportuaire au niveau local, les paramètres de coordination (ou la déclaration de capacité) sont adoptés avant le début de chaque saison par un comité sur les limites de capacité, afin d'indiquer au coordonnateur de créneaux les paramètres selon lesquels il doit attribuer les créneaux. Le processus standard de l'industrie est dirigé par l'exploitant aéroportuaire et c'est un processus collaboratif qui mise sur les rôles de chaque partie prenante, y compris les organisations de gestion du trafic aérien, les coordonnateurs de créneaux et les équipes de développement des aéroports. Les WSG recommandent en plus que l'exploitant aéroportuaire

effectue une évaluation périodique de la capacité, ce qui lui confère davantage d'influence directe sur les décisions clés concernant la capacité locale.

2.8 Cette influence doit toutefois être modérée par la participation d'une partie neutre, afin que les règles locales respectent les normes d'équité, de non-discrimination et de transparence des lignes directrices mondiales. En ce sens, les WSG favorisent le choix du coordonnateur de créneaux comme intervenant fonctionnellement et financièrement indépendant de toutes les parties, agissant de façon neutre, transparente et non discriminatoire. Aucune autre partie prenante ne peut remplir ce rôle neutre, et l'IATA insiste donc pour que la participation du coordonnateur de créneaux indépendant soit obligatoire dans le processus d'attribution de créneaux.

### *Suggestion sur la voie à suivre*

2.9 Bien que l'IATA comprenne les préoccupations qu'ACI exprime dans sa note de travail WP/231 EC/23 et sa demande d'orientation par le groupe d'experts proposé, l'IATA n'appuie pas cette suggestion, puisque la mise en place de forums de discussion additionnels sur les questions de créneaux créerait des doublons et entraînerait des pratiques inefficaces. L'IATA soumet plutôt que les groupes de travail et les forums de l'industrie prévus par les WSG abordent les problèmes d'attribution de créneaux de façon suffisante et elle remet en cause la nécessité d'un groupe d'experts ou de structures semblables.

2.10 De plus, l'IATA s'opposerait à toute idée de mécanisme d'attribution primaires de créneaux basé sur le marché. Cette idée a été analysée maintes fois dans le passé par de nombreuses organisations universitaires et expertes, et il n'est jamais apparu clairement qu'un tel mécanisme améliorerait l'utilisation d'aéroports déjà encombrés ou offrirait des avantages sur le plan de l'expérience de voyage des consommateurs, ou encore améliorerait la connectivité et les tarifs. Les conséquences non intentionnelles pour le réseau mondial de transport aérien de ces solutions constituent un risque beaucoup plus sérieux de distorsion du système, qui éclipse les avantages théoriques.

2.11 Les exploitants aéroportuaires sont des partenaires fondamentaux dans la mise au point de politiques et de procédures solides de gestion des créneaux aéroportuaires. L'IATA s'est engagée à faire en sorte que les exploitants aéroportuaires soient des participants clés à l'examen stratégique des WSG, qui mènera à une norme mondiale unique pour les années à venir. L'IATA attend avec intérêt la poursuite de sa collaboration avec les États, les exploitants aéroportuaires et toutes les autres parties prenantes, sur les plans mondial et local, pour aborder les problèmes d'attribution de créneaux et arriver à de nouvelles améliorations du processus, au besoin.

## **3. RECOMMANDATION À L'ASSEMBLÉE**

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître le rôle critique que tous les intervenants jouent actuellement à l'échelle mondiale et locale dans la définition des politiques et des règles d'attribution de créneaux, et conséquemment soutenir les efforts de l'IATA en vue d'accroître la participation des États, des aéroports, des compagnies aériennes, des coordinateurs de créneaux et des organisations de gestion du trafic aérien aux futurs efforts d'optimisation à l'échelle mondiale ;

- b) soutenir l'examen stratégique des WSG comme initiative clé en vue d'assurer l'amélioration et l'optimisation continues des politiques et procédés relatifs aux WSG et, en ce sens, encourager les États et autres intervenants à contribuer au processus ;
- c) établir que les groupes et les forums de l'industrie actuellement mis en place par les WSG sont suffisants pour aborder les enjeux liés à l'attribution des créneaux, ce qui élimine par conséquent la nécessité d'un nouveau groupe d'experts ou d'une autre structure semblable redondante pour s'occuper de ces questions.