

# CIRCULAIRE OACI

CIRCULAIRE 283-AT/119



## INCIDENCES DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX DE DÉPART ET D'ARRIVÉE AUX AÉROPORTS INTERNATIONAUX

*Approuvé par le Secrétaire général  
et publié sous son autorité*

ORGANISATION DE  
L'AVIATION CIVILE  
INTERNATIONALE  
MONTRÉAL • CANADA

# AVANT-PROPOS



## Introduction

Depuis une dizaine d'années, la croissance de la demande des services aériens commerciaux a continué de dépasser nettement la capacité d'un nombre croissant d'aéroports. Beaucoup de ces aéroports sont situés en Europe mais il y en a aussi de plus en plus dans d'autres régions. De plus, en raison de l'interconnexion qui caractérise le transport aérien, le manque de capacité qui existe à certains aéroports a des répercussions sur d'autres aéroports utilisés dans le transport aérien international. Ce problème a parfois été exacerbé par des entraves environnementales, économiques, politiques et physiques qui freinent l'augmentation de la capacité aéroportuaire.

Les gouvernements, les compagnies aériennes et les aéroports ont pris leurs propres mesures pour tenter de régler ou d'améliorer les situations où la capacité est insuffisante. Or, il est de plus en plus probable que les gouvernements se trouveront confrontés à d'autres circonstances dans lesquelles ils ne pourront, faute de capacité, accueillir favorablement les demandes des compagnies aériennes qui souhaitent lancer des services aériens commerciaux ou développer ceux qu'elles exploitent déjà. C'est pourquoi le Conseil de l'OACI a inscrit au *Budget-Programme de l'Organisation pour 1999-2000-2001* une étude des incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux aux aéroports.

## Portée

La présente étude porte sur les incidences réglementaires de la situation actuelle, sur les tendances pour les aéroports qui, faute de capacité, en permanence ou pendant les périodes de pointe, ne peuvent donner satisfaction aux compagnies aériennes qui souhaitent les utiliser, sur le cadre réglementaire existant dans ce domaine et sur les moyens par lesquels les États, les aéroports et les compagnies aériennes ont tenté de remédier à cette situation. L'étude contient aussi une évaluation des mécanismes actuels et de ceux qui permettraient potentiellement de faire face à une pénurie chronique de capacité aéroportuaire et des améliorations possibles des systèmes existants y sont suggérées, de même que des solutions de rechange. Elle porte sur le lien entre l'encombrement de l'espace aérien et celui des aéroports mais non sur la question, qui pourrait se poser un jour, de l'attribution des créneaux aux fins de la gestion du trafic aérien, car elle est axée sur celle de la capacité aéroportuaire, c'est-à-dire sur celle du contrôle d'approche et d'aérodrome, des pistes et des aérogares.

## Sources

Les documents de référence cités à la fin de la présente étude ont été largement utilisés. L'étude a été établie par le Secrétariat de l'OACI qui a bénéficié de l'assistance et de renseignements fournis par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA). Une première version a été examinée par le Comité du transport aérien de l'OACI en mars 2000 et par la Conférence de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne en juin 2000. Le texte ci-joint tient compte des observations formulées au Comité et à la Conférence et a été mis à jour compte tenu des faits survenus depuis en matière de réglementation.

**Nouveaux travaux**

En application de la Recommandation 14 de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, l'OACI entreprendra de nouveaux travaux sur l'élaboration de lignes directrices sur les procédures d'attribution des créneaux, en ce qui concerne les impératifs d'équité et de non-discrimination compatibles avec l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et prévoyant d'éventuels mécanismes pour la solution des différends.

# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<b>RÉSUMÉ ANALYTIQUE</b> .....	<b>V</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre 2. SITUATION ET TENDANCES ACTUELLES</b> .....	<b>3</b>
La notion de capacité aéroportuaire .....	3
La notion de créneau horaire d'aéroport .....	4
Aéroports saturés .....	6
Contraintes extérieures entravant l'augmentation de la capacité des aéroports .....	11
<b>Chapitre 3. CADRE RÉGLEMENTAIRE</b> .....	<b>13</b>
Cadre global .....	13
Réglementation régionale .....	15
Réglementation nationale .....	15
<b>Chapitre 4. MESURES VISANT À REMÉDIER À LA PÉNURIE DE CRÉNEAUX</b> .....	<b>17</b>
Mesures concernant l'offre .....	17
Mesures concernant la demande .....	18
<b>Chapitre 5. ÉVALUATION DES MESURES ACTUELLES, AMÉLIORATIONS ET SOLUTIONS DE RECHANGE PROPOSÉES</b> .....	<b>22</b>
Évaluation des mesures actuelles .....	22
Amélioration du système actuel .....	24
Solutions de rechange proposées .....	25
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>27</b>

# RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1. Bien que les situations des aéroports qui connaissent une pénurie de capacité soient très différentes, il est clair, en raison de la croissance constante du trafic, que de plus en plus d'États seront appelés à prendre des décisions concernant l'attribution de leurs créneaux, décisions qui seront particulièrement difficiles dans l'arène internationale parce que cette attribution, qui est étroitement liée à l'accès au marché, détermine au premier chef les compagnies aériennes qui pourront desservir un aéroport saturé et celles qui ne le pourront pas, alors même que ces deux catégories de compagnies ont les droits de trafic et l'autorisation nécessaires pour exploiter des services internationaux à destination et en provenance de la ville où se trouve l'aéroport en question.
2. L'augmentation de la capacité des aéroports saturés rendue possible par la construction de nouveaux aéroports, de nouvelles pistes et de nouvelles aérogares, ou par l'agrandissement de ceux qui existent déjà, est de toute évidence la meilleure solution. Il est cependant tout aussi évident que cette solution ne peut être adoptée partout en raison de contraintes environnementales, physiques ou autres qui empêchent de remplacer les installations ou de les agrandir. Il faut donc, dans ces cas, que les États trouvent d'autres moyens de régler efficacement et équitablement les situations où la demande d'exploitation de services commerciaux excède la capacité d'un aéroport.
3. Les mesures prises pour gérer la pénurie de capacité d'un aéroport peuvent améliorer la situation à court terme et contribuer à éviter les différends bilatéraux que peut susciter l'attribution des créneaux horaires aux services internationaux. L'amélioration du contrôle de la circulation aérienne et de la facilitation du côté ville, ainsi que des mécanismes d'attribution des créneaux en vigueur, peut permettre d'accroître l'utilisation de la capacité existante et, partant, atténuer dans une certaine mesure le manque de capacité aéroportuaire.
4. Certains aspects du problème des aéroports saturés soulèveront des questions plus générales de caractère politique, telles que le renforcement de la concurrence, le souci d'éviter une concentration excessive et l'abus de positions dominantes ainsi que la compatibilité entre un large accès au marché et l'existence d'aéroports de capacité limitée. S'il est vrai que l'octroi généreux de droits de trafic sur une base bilatérale ou régionale et les désignations multiples des compagnies aériennes créent en puissance une demande supplémentaire de créneaux horaires d'aéroport, il n'en reste pas moins que cet octroi apporte aussi un certain soulagement par l'assouplissement de l'utilisation d'aéroports et de villes de dégagement qui peuvent absorber les services aériens nouveaux et accrus.
5. Certains États seront cependant contraints dans l'immédiat et à long terme d'équilibrer des objectifs contradictoires, car ils devront déterminer ceux des services internationaux qui pourront utiliser leurs aéroports saturés. Pour trouver une réponse à ce problème, ils devront, pour gérer leur pénurie, tenir compte du cadre juridique constitué par la Convention de Chicago, les accords de services aériens, les règles régionales et nationales relatives à l'attribution des créneaux horaires et les mécanismes volontaires existants. Leurs solutions devront toutefois être adaptées à la situation de leurs aéroports saturés et elles différeront donc selon le caractère de leurs difficultés et les mesures prises pour les surmonter.