

## CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN : DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION

Montréal, 24 – 29 mars 2003

**Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**  
**2.2 : Accès aux marchés**

### ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'IATA POUR UN SYSTÈME UNIVERSEL ET EFFICACE D'ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX

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

#### SOMMAIRE

L'attribution de créneaux est nécessaire seulement là où la capacité aéroportuaire est insuffisante pour répondre à la demande. L'attribution de créneaux n'augmente pas la capacité; ce n'est qu'une méthode de partage des services disponibles. L'IATA offre des lignes directrices flexibles et équitables en vue d'attribuer les créneaux sur une base universelle. Les réglementations nationales et régionales sont une source de complexité, surtout si elles ne sont pas compatibles avec l'ensemble du système.

Les règles d'attribution de créneaux devraient être :

- universelles;
- basées sur les marchés et destinées uniquement à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire;
- transparentes, équitables et non discriminatoires,
- simples, pratiques et économiquement viables.

La suite à donner par la Conférence figure au § 5.1.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les aéroports doivent utiliser des créneaux et des mécanismes d'attribution de créneaux seulement lorsque la capacité aéroportuaire est inférieure à la demande. Dans une telle situation, la capacité est rationnée et doit être distribuée selon des principes de base. Les Conférences de

---

<sup>1</sup> Les versions arabe, espagnole et française ont été fournies par l'Association du transport aérien international (IATA).

programmation de l'IATA suivent des lignes directrices équitables et flexibles pour attribuer les créneaux d'une façon globale dans 215 aéroports coordonnés dans le monde.

## 2. ORIGINE DES CONFÉRENCES DE PROGRAMMATION

2.1 Le mécanisme d'attribution de créneaux a été mis en place au début des années 60, lorsque les transporteurs aériens ont consenti à atterrir et à décoller à des heures fixes, selon un horaire établi par le coordonnateur de créneaux de l'aéroport. Au fil des ans, cette pratique s'est étendue à un nombre croissant d'aéroports et des lignes directrices ont été adoptées, d'une façon volontaire, par les transporteurs aériens participant aux Conférences semestrielles de programmation de l'IATA.

2.2 À l'origine, les Conférences de programmation de l'IATA étaient de simples forums destinés à coordonner les horaires de façon à améliorer les correspondances. Par la suite, elles sont devenues l'élément central du système d'attribution de créneaux pour quelque 215 aéroports coordonnés dans le monde. De ce fait, la participation aux conférences s'est amplifiée et atteint maintenant plus de 200 transporteurs (réguliers et nolisés, membres ou non de l'IATA) et 50 coordonnateurs de créneaux.

2.3 Les «Lignes directrices pour l'établissement des horaires» sont révisées régulièrement et mises à jour par les participants des Conférences de programmation. Elles représentent un mécanisme juste et équitable pour obtenir, conserver et échanger des créneaux aux aéroports congestionnés. Les Conférences de programmation de l'IATA et des groupes de spécialistes ont aussi établi des normes pour appuyer l'attribution de créneaux et la confection d'horaires en général, comprenant des normes pour les données, des définitions ainsi que des protocoles et des formats pour les messages.

## 3. RÔLE DES GOUVERNEMENTS

3.1 Bien que le système d'attribution de créneaux ait été administré par les transporteurs aériens, le rôle des gouvernements s'est progressivement accru, parce que la congestion des aéroports a augmenté et parce que la question de l'attribution de créneaux aux transporteurs et l'usage qu'ils en faisaient a pris une importance croissante en termes d'accès aux marchés et de politiques de réglementation.

3.2 Plusieurs gouvernements ont maintenant leurs propres règles d'attribution de créneaux, notamment aux États-Unis, où le Règlement sur l'attribution des créneaux, basé sur le système de l'IATA, est en vigueur depuis 1993. Jusqu'ici, les divers règlements nationaux se sont révélés compatibles avec l'ensemble des règles de l'industrie. Cependant, on se préoccupe de plus en plus d'un changement de situation.

## 4. PROBLÈMES ÉMERGENTS

4.1 Le problème réside dans le fait qu'un règlement formel est, par définition, inflexible. L'utilisation optimale de la capacité aéroportuaire dans un contexte de contraintes exige de la flexibilité. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la mise en place d'un système d'attribution de créneaux à un aéroport a pour effet d'en réduire la capacité. La raison en est simple : le nombre de mouvements d'aéronefs possible sur une base soutenue, heure après heure, jour après jour, est inférieur à ce qu'on peut obtenir à *certaines heures* sans système d'attribution de créneaux. Dans la mesure où l'on doit garantir un certain nombre de créneaux par heure, le résultat risque d'être inférieur à ce qu'on pourrait obtenir autrement.

4.2 Il en résulte que chaque nouvelle règle ou procédure d'attribution risque de rendre le processus plus complexe, réduisant la flexibilité et, par voie de conséquence, l'utilisation de la capacité. C'est pourquoi les lignes directrices de l'IATA cherchent à être aussi flexibles que possible. Par contre, les règles imposées par les gouvernements constituent des règlements et sont par nature quasi-légales. Elles laissent donc moins de place à la flexibilité et à l'interprétation.

4.3 Une autre question concerne l'intention et les objectifs des règles gouvernementales. Les lignes directrices de l'IATA ne visent qu'à optimiser la capacité aéroportuaire et à la partager de façon équitable. En ce sens, elles visent surtout à favoriser le confort des voyageurs ainsi que la continuité et la fiabilité des horaires, en tenant compte des préséances historiques (clauses de droits acquis) et du principe de « chacun son tour », tout en incluant des règles qui permettent aux nouveaux arrivants d'obtenir leur juste part des créneaux disponibles.

4.4. Cependant, les gouvernements ont commencé à introduire de nouveaux critères qui favorisent des catégories particulières d'exploitants ou d'appareils et qui poursuivent de nouveaux objectifs tels que la saine concurrence et la protection de l'environnement. Bien que ces objectifs soient valables, ils ne devraient pas intervenir dans le processus technique d'attribution de créneaux. Les gouvernements disposent d'autres moyens pour atteindre ces objectifs.

4.5 Chaque fois qu'un nouveau critère d'attribution de créneaux apparaît, le processus s'en trouve compliqué. Pire encore, certains objectifs sont incompatibles entre eux, ce qui force les coordonnateurs à faire des choix difficiles pour concilier l'utilisation optimale de la capacité aéroportuaire et les impératifs politiques.

4.6 Compte tenu du fait que la plupart des créneaux de décollage doivent être agencés à des créneaux d'atterrissage, des réglementations nationales incompatibles laissent craindre une fragmentation, voire un effondrement du système. Cela est encore plus complexe lorsque les aéroports se trouvent dans des fuseaux horaires différents.

4.7 Compte tenu de ce qui précède, l'IATA a conçu un ensemble simple de principes qui devraient présider à *tout* système d'attribution de créneaux. Ainsi, un tel système devrait être:

- a) universel;
- b) basé sur les marchés et destiné uniquement à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire;
- c) transparent, équitable et non discriminatoire;
- d) simple, pratique et économiquement viable.

## 5. ACTION À PRENDRE

5.1 L'IATA demande instamment à cette Conférence d'adopter ces principes, en mentionnant clairement que les gouvernements doivent éviter toute action unilatérale qui pourrait aller à l'encontre.