

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

S/C/W/163/Add.5

13 août 2001

(01-3987)

Conseil du commerce des services

ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

SIXIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

Addendum

La présente note d'information contient des renseignements supplémentaires sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle concerne l'attribution des créneaux (voir le document S/C/W/163/Add.2, paragraphe 153).

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
I. ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX.....	3
1. Introduction.....	3
2. Définition d'un créneau	3
3. Système des Conférences IATA de coordination multilatérale des horaires.....	4
4. Accès aux marchés internationaux.....	7
5. Union européenne	7
6. États-Unis	9

Abréviations utilisées dans le présent document

ANSCConf	Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne
ASA	Accord de services aériens
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATFM	Gestion des courants de trafic aérien
UE	Union européenne
FAA	Federal Aviation Administration des États-Unis
HDR	Règle de forte densité (États-Unis)
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IFR	Vol aux instruments (États-Unis)
OMC	Organisation mondiale du commerce

I. ATTRIBUTION DE CRÉNEAUX

1. Introduction

1. La présente section définit l'expression attribution de créneaux et discute du cadre multilatéral de l'Association du transport aérien international (IATA), de l'accès aux marchés internationaux et du cadre réglementaire général de l'Union européenne (UE) et des États-Unis.¹

2. Les termes "attribution de créneaux" et "créneaux" s'appliquent uniquement aux aéroports où les autorités aéroportuaires coordonnent les décollages, les atterrissages et le stationnement. Le cas échéant, un régime réglementaire est établi pour attribuer les heures d'arrivée et de départ, et les portes d'embarquement, aux divers transporteurs. Il n'y a pas de créneaux dans les aéroports sans service de contrôle.

3. L'attribution des créneaux fait partie intégrante des opérations commerciales du transporteur aérien et la disponibilité de créneaux influe sur le degré d'accès au marché. Traditionnellement, l'IATA a coordonné l'attribution des créneaux à l'échelle internationale. Deux fois par année (en juin et en novembre) l'IATA organise des Conférences de coordination des horaires pour planifier la saison suivante. Les horaires sont ensuite rendus publics. Toutes les compagnies aériennes internationales, qu'elles exploitent des vols réguliers, à bas coût, d'affrètement, de fret ou une combinaison de ces vols, dont l'État dont elles possèdent la nationalité est admissible au titre de membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) peuvent participer aux conférences. Les compagnies aériennes doivent être désignées au titre de transporteurs aériens internationaux par leur État d'attache.

4. Durant la période à l'étude (1993-2000), le mécanisme d'attribution de créneaux internationaux est demeuré le même malgré l'augmentation du trafic et l'évolution des réglementations nationales (principalement dans l'UE et aux États-Unis). En raison de l'augmentation constante du trafic, la capacité a dépassé la demande dans la plupart des aéroports-pivots internationaux et, par voie de conséquence, a suscité des discussions à savoir comment il conviendrait d'améliorer l'accès aux aéroports sans sacrifier les normes de sécurité. Les autorités aéroportuaires ont de ce fait été confrontées à un dilemme. D'une part, les compagnies aériennes demandent de plus en plus de capacité supplémentaire (davantage de créneaux) et, d'autre part, les résidents locaux exhortent les autorités à limiter cette capacité pour des motifs environnementaux (limitation du bruit et de la pollution atmosphérique).

2. Définition d'un créneau

5. L'OACI et l'IATA définissent le terme créneau pratiquement de la même manière. La présente étude applique la définition plus détaillée de l'IATA, qui est la suivante: "l'heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport". Il ne faut pas confondre les expressions créneau d'aéroport et créneau de contrôle de la circulation aérienne (ATC). Cette dernière expression se rapporte à l'heure à laquelle l'autorité ATC compétente autorise un aéronef à atterrir ou à décoller pour faire le meilleur usage possible de la capacité disponible aux points en route ou à l'aéroport de destination, en étalant le trafic aérien.²

¹ Voir aussi les documents S/C/W/59, paragraphes 120-125, et S/C/W/129, paragraphe 8.

² "Si le créneau d'aéroport est un élément essentiel d'organisation des services commerciaux dans les aéroports dotés d'un régime d'attribution de créneaux, il fait également partie d'un ensemble varié de services et d'installations fournis par des entités différentes, comme les portes d'embarquement, le contrôle de la circulation aérienne, les services d'escalaire, l'acheminement des passagers et du fret - qui exigent tous une coordination et une coopération étroites entre les autorités nationales, les aéroports et les compagnies aériennes. Certains systèmes

6. Pour les transporteurs aériens, les créneaux sont importants non seulement pour des raisons d'exploitation (par exemple, pour l'emploi du temps des aéronefs, des équipages et des portes d'embarquement), mais aussi pour des raisons commerciales (par exemple, correspondance des heures de départ et d'arrivée entre deux points géographiques disparates). La disponibilité de créneaux à un aéroport peut être fonction de diverses contraintes physiques telles que les limites de capacité des pistes, des aérogares, des portes d'embarquement et des installations de contrôle de la circulation aérienne. Ainsi, lorsqu'un aéroport devient saturé et que la demande de créneaux dépasse l'offre, il faut recourir à une certaine forme de mécanisme de rationnement ou d'attribution de créneaux (à savoir une formule de répartition des créneaux entre les usagers). Normalement, l'attribution des créneaux s'effectue entre les compagnies aériennes qui desservent un même aéroport et fait intervenir des consultations avec les autorités aéroportuaires. Comme un changement de créneaux à un aéroport peut avoir des incidences importantes sur un vol quant à l'obtention de créneaux correspondants à d'autres aéroports, une coordination d'une plus vaste portée est souvent nécessaire. Cette coordination plus vaste a principalement été réalisée dans le cadre des Conférences IATA de coordination des horaires, organisées à l'échelle multilatérale.

3. Système des Conférences IATA de coordination multilatérale des horaires

7. Le mécanisme que les compagnies aériennes utilisent le plus souvent pour la coordination des horaires et l'attribution des créneaux est celui des Conférences IATA de coordination des horaires des compagnies aériennes.³ Ces conférences se tiennent deux fois par an, environ quatre mois avant le début de chaque saison d'établissement d'horaires (l'une va d'avril à octobre et l'autre de novembre à mars). Toute compagnie aérienne ayant son siège dans un État admissible à devenir membre de l'OACI peut y participer. Un important élément de ce système se rapporte à la notion de "précédent historique" ou de "droits acquis". Il s'agit là du droit d'un transporteur de conserver les créneaux qu'il détenait et qu'il a utilisés au cours de la saison précédente équivalente. Les changements d'horaire, y compris ceux que nécessitent de nouveaux vols ou services, sont surtout apportés dans le cadre de modifications ou d'échanges volontaires de créneaux entre les compagnies aériennes en cause. Le fait que la Conférence regroupe des participants du monde entier offre une occasion unique de faire droit à tous les rajustements nécessaires des horaires à tous les aéroports concernés, à condition que des créneaux soient disponibles. Certains observateurs estiment toutefois qu'un système fondé sur les "droits acquis" peut avoir pour conséquence que des compagnies aériennes nouvelles et des services nouveaux risquent fort de ne pas recevoir satisfaction à certains aéroports particulièrement encombrés.

8. Les forts niveaux d'encombrement dans beaucoup d'aéroports internationaux surviennent à différents moments de la journée quant à la capacité (des pistes et des portes d'embarquement). Un organe de coordination est donc nécessaire pour arriver à une circulation fluide et sûre du trafic. Il est souvent difficile de définir le juste équilibre entre les diverses compagnies aériennes qui se livrent concurrence pour obtenir les mêmes créneaux horaires et cette recherche de l'équilibre soulève des questions quant aux limites du cadre actuel.

9. Le mécanisme IATA est généralement suivi par les États. Cependant, dans certains États où le problème de la pénurie de capacité aéroportuaire est plus grave, les instances réglementaires ont jugé nécessaire d'appliquer certaines mesures supplémentaires pour limiter ou rationner l'accès aux aéroports. Dans certains cas, les compagnies aériennes qui ne desservent pas déjà l'aéroport saturé ne

d'attribution de créneaux prévoient des procédures différentes selon le type d'usagers. On peut parler de créneaux pour transporteurs de troisième niveau, pour transporteurs aériens, pour nouveaux entrants (dans une paire de villes) et de créneaux pour l'aviation générale, pour les vols militaires, les vols intérieurs ou les vols internationaux." ANSConf-WP/11, 28/3/00.

³ La structure de la Conférence est illustrée dans le document S/C/W/163/Add.3, graphique 2, paragraphe 102.

sont pas autorisées à commencer à le desservir, et certains aspects de l'exploitation (par exemple, vols non réguliers, aéronefs de l'aviation générale, services de transport exclusif de fret) ne sont pas admis ou sont sérieusement limités. Dans d'autres cas, des services internationaux assortis de droits accordés aux termes d'un accord bilatéral de services aériens (ASA) obtiennent des créneaux en priorité par rapport aux vols nationaux. La pénurie à certains aéroports est parfois allégée lorsque des créneaux sont disponibles à d'autres aéroports qui desservent la même ville. Dans certains cas particulièrement difficiles, des négociations ou accords entre gouvernements sont nécessaires pour résoudre des problèmes d'attribution de créneaux spécifiques. La plupart des États appliquent des règles d'attribution convenues à l'échelle internationale. Dans l'UE, les États membres appliquent un code de conduite qui reprend, pour l'essentiel, le mécanisme de l'IATA, assorti de certaines contraintes. Par exemple, des compagnies nouvelles venues (nouveaux arrivants) ont la priorité dans l'attribution de 50 pour cent des créneaux qui deviennent disponibles.

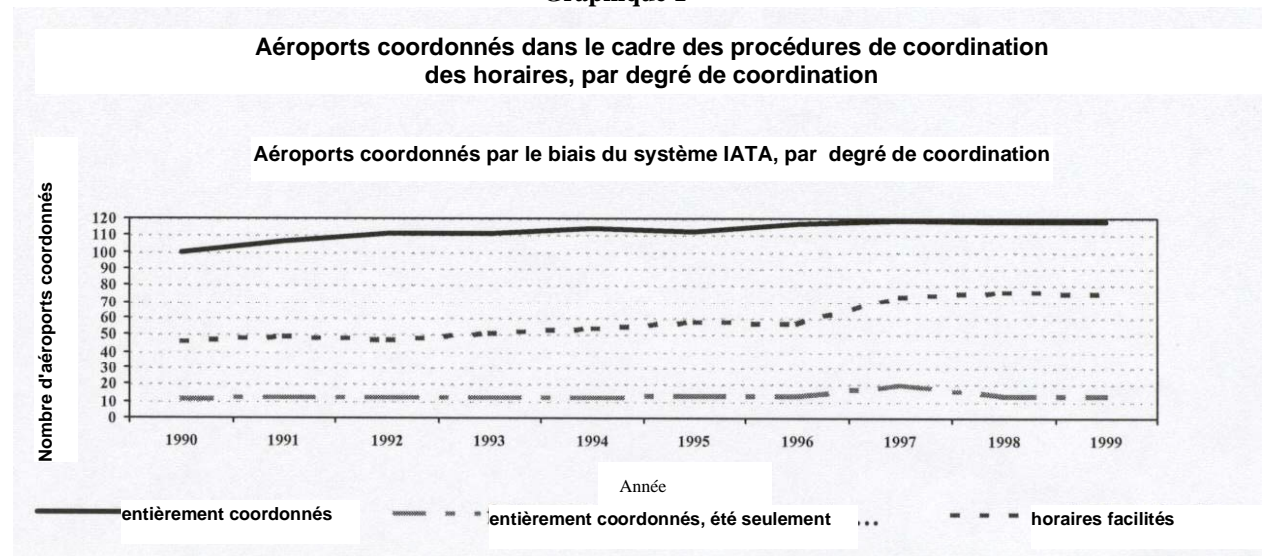
10. Les compagnies aériennes considèrent le recours à un mécanisme multilatéral pour coordonner l'attribution des créneaux comme avantageux puisque l'existence d'un seul organe de coordination, qui facilite l'établissement des horaires à l'échelle internationale, fait que tous les États et les transporteurs aériens sont représentés en un seul endroit au même moment. Il s'agit là d'une méthode particulièrement efficace étant donné qu'un changement dans un pays peut avoir des répercussions sur l'établissement des horaires dans d'autres.

11. L'IATA a d'abord lancé son initiative de coordination des horaires dans le but de faciliter les connexions interlignes et les arrangements de manutention, et cet objectif demeure toujours important aujourd'hui. Cependant, la saturation croissante de certains aéroports internationaux clés exige un moyen efficace d'attribution des créneaux de décollage et d'atterrissage. Le cas est particulièrement vrai aux grands aéroports-pivots. Les participants aux Conférences de coordination des horaires œuvrent en concertation pour veiller à ce que les compagnies aériennes puissent planifier leurs mouvements internationaux de la saison suivante. Ces conférences visent à constituer une assemblée "qui sert à parvenir à un consensus sur les aménagements qu'il convient d'apporter aux horaires pour les adapter aux limites de capacité disponibles et éviter les retards excessifs dans les services, optimiser les correspondances intercompagnies (interlignes) et permettre la coordination des horaires dans les cas de traitement interligne".⁴

12. Depuis dix ans, le nombre d'aéroports coordonnés dans le système des Conférences IATA a augmenté. Le graphique 1 indique le profil de cette croissance. La croissance du trafic aux aéroports entièrement coordonnés a été de l'ordre de 18 pour cent. L'augmentation durant la saison d'été a été négligeable et le taux de croissance dans les aéroports dont les horaires sont facilités a été d'environ 63 pour cent. Selon l'OACI, les données du graphique exagèrent peut-être l'ampleur de la pénurie de capacité des aéroports entièrement coordonnés, parce que le total des mouvements annuels d'aéronefs est faible à certains d'entre eux. De plus, des problèmes d'accès peuvent survenir même lorsque des créneaux sont disponibles, puisque des vols peuvent être soumis à des couvre-feux ou à d'autres restrictions à d'autres aéroports et ne pouvoir ainsi utiliser les créneaux que dans un certain bloc horaire ou "fenêtre".

⁴ "IATA, Scheduling Procedures Guide", 1998.

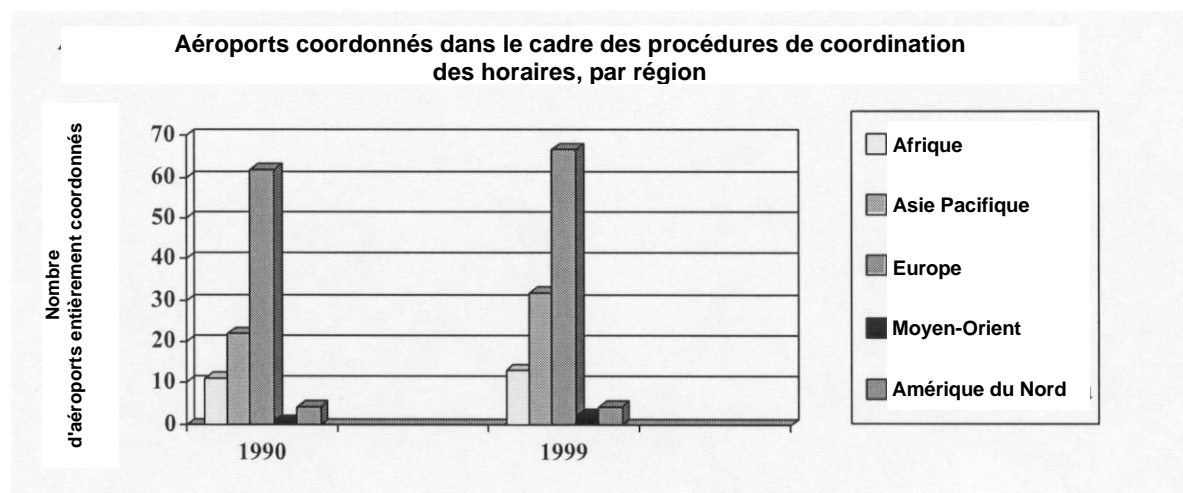
Graphique 1



Source: ANSConf-WP/11, page 7.

13. Le graphique 2 montre que le nombre le plus élevé d'aéroports entièrement coordonnés se situe en Europe. Les règles communes de l'Union européenne sur l'attribution des créneaux ont conduit à la désignation dans cette catégorie d'un grand nombre d'aéroports supplémentaires par les administrations nationales et, par voie de conséquence, dans le système IATA. Au cours de la deuxième moitié de cette période, le nombre de ces aéroports a aussi augmenté dans d'autres parties du monde, surtout en Asie/Pacifique, ce qui reflète une croissance vigoureuse du trafic aérien dans cette région.

Graphique 2



Source: ANSConf-WP/11, page 8.

4. Accès aux marchés internationaux

14. Il est possible d'obtenir l'accès à un aéroport international au moyen du partage de codes ou d'une participation à une alliance mondiale. Ces moyens permettent aux compagnies aériennes d'entrer sur de nouveaux marchés sans véritablement exploiter les vols ou acquérir des créneaux. Cependant, selon certains, la situation défavorise les nouveaux venus et les compagnies aériennes qui n'établissent pas d'alliances ou n'ont pas de partenaires stratégiques avec qui partager des codes.

15. Étant donné que la situation dans laquelle se trouve chaque aéroport encombré (saturé) tend à lui être particulière, la Conférence IATA de coordination des horaires aborde le problème de diverses manières. En plus du principe des "droits acquis", une règle "utiliser sous peine de perdre", selon laquelle un transporteur aérien doit utiliser son créneau un certain nombre de fois, sinon il le perd, est appliquée. Un troisième moyen consiste à permettre aux transporteurs aériens d'échanger des créneaux, un contre un. D'autres moyens possibles comprennent l'achat, la vente ou la mise aux enchères des créneaux, ou des combinaisons de ces moyens.⁵

16. Bien que l'attribution des créneaux constitue un mécanisme de rationnement d'une ressource rare, il existe évidemment des solutions de rechange. Ces dernières comprennent, notamment: construction de nouveaux aéroports, agrandissement des aéroports existants, amélioration de l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne. Il s'agit cependant là de solutions à long terme qui peuvent exiger beaucoup de temps et de ressources. Une autre option consiste à utiliser davantage les aéroports de dégagement, comme Stansted ou Gatwick (plutôt que Heathrow, à Londres).

5. Union européenne

17. Le recours de l'UE à des coordonnateurs de créneaux en vue de régler les problèmes de congestion de beaucoup de ses aéroports est un exemple de structure de réglementation qui applique de nombreuses caractéristiques du système des Conférences IATA. Cependant, le système IATA revêt un caractère volontaire, tandis que les règles de l'UE sont obligatoires aux aéroports désignés comme étant des aéroports coordonnés.

18. Le Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, a été adopté le 18 janvier 1993. Ses objectifs fondamentaux sont les suivants: "faciliter la concurrence et encourager l'entrée sur le marché aérien de la Communauté, faire en sorte que l'attribution de créneaux horaires dans les aéroports saturés soit fondée sur des règles neutres, transparentes et non discriminatoires, et, bien qu'implicitement, de favoriser une utilisation efficace de la capacité des aéroports par l'intermédiaire du meilleur usage possible des créneaux disponibles".

19. Le Règlement a été fondé sur le mécanisme de coordination des aéroports élaboré par l'IATA afin d'aider à promouvoir un marché ouvert et concurrentiel. Bien que de nombreux éléments clés du Règlement retiennent les lignes directrices de l'IATA, le Règlement diffère de ces dernières à trois principaux égards: "en premier lieu, il impose aux membres contractants l'obligation juridique de jouer un rôle dans la décision concernant le besoin d'attribution de créneaux, en deuxième lieu, il établit un ensemble de régimes institutionnels et un système de règles exécutoires pour l'attribution des créneaux et, en troisième lieu, il comporte davantage de dispositions visant à faciliter la concurrence des nouveaux arrivants que les lignes directrices de l'IATA".⁶ Le Règlement est

⁵ Manuel de la réglementation du transport aérien international de l'OACI (document 9626, page 4.3-10).

⁶ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, 18 janvier 1993.

également destiné à promouvoir la concurrence aux principaux aéroports-pivots. Il établit la manière dont les créneaux devraient être partagés entre les transporteurs existants et les nouveaux arrivants.

20. Le Règlement comporte, notamment, les principales dispositions suivantes:

- i) La capacité de ces aéroports doit faire l'objet d'une vérification deux fois par an.
- ii) Droits acquis: une compagnie qui utilise un créneau dans une saison a préséance pour l'attribution du créneau à la saison suivante.
- iii) Coordonnateur: chargé de l'application du Règlement des points de vue de l'attribution de créneaux horaires, de la surveillance de leur utilisation et de leur retrait s'ils ne sont pas utilisés.
- iv) Comité de coordination: chargé d'examiner des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires et de proposer des solutions au coordonnateur.
- v) Pool de créneaux: Constitué par regroupement des créneaux horaires nouvellement créés, ceux qui sont abandonnés volontairement par les compagnies aériennes et ceux qui ont été perdus par application de la règle "utiliser sous peine de perdre".
- vi) Priorité donnée aux nouveaux arrivants: 50 pour cent des créneaux du pool sont attribués à de nouveaux arrivants.
- vii) Définition de nouveaux arrivants: un transporteur aérien demandant que lui soient attribués des créneaux horaires en vue d'un vol sans escale entre deux aéroports de l'UE lorsque, au plus, deux autres transporteurs exploitent un service direct entre ces aéroports; une compagnie aérienne disposant de moins de quatre créneaux horaires par jour pour le service sans escale entre deux aéroports demandés; une compagnie aérienne détenant plus de 3 pour cent du total des créneaux horaires dans un aéroport déterminé.
- viii) Reconnaissance des règles IATA: cette reconnaissance se rapporte principalement à la reprogrammation de créneaux qui a préséance sur l'attribution de nouveaux créneaux.

21. Les membres contractants désignent eux-mêmes les "aéroports entièrement coordonnés", à savoir des aéroports saturés durant au moins une partie de l'année (de ce fait, le Royaume-Uni compte trois tels aéroports et la Grèce, 30).

22. Le Règlement concerne uniquement le volet de l'attribution de créneaux d'aéroport et non celui de la gestion des courants de trafic aérien. Le premier volet est un outil de planification tandis que le deuxième en est un de contrôle opérationnel. L'attribution des créneaux d'aéroport se fait normalement durant les Conférences IATA de coordination des horaires tandis que l'attribution des créneaux en vue de la gestion des courants de trafic aérien se fait le jour même d'une activité; les créneaux se rapportent aux itinéraires de vols indirects ou en retard et sont communiqués à l'autorité du contrôle de la circulation aérienne.⁷

⁷ "L'autorité du contrôle de la circulation aérienne (ATC) détermine habituellement les embouteillages probables en route et les périodes d'encombrement relativement au contrôle de la circulation aérienne avant de recevoir les demandes de créneaux en vue de la gestion des courants de trafic aérien, et fonde cette détermination sur les horaires prévus soumis par les compagnies aériennes (et dans une grande mesure convenus

23. L'introduction du Règlement chez les membres contractants de l'UE n'a pas eu d'incidence sur le système des Conférences IATA de coordination des horaires. Les membres contractants conservent aussi le pouvoir d'organiser la manière dont les aéroports sont exploités.

6. États-Unis⁸

24. Un des plus anciens cadres réglementaires nationaux à régir l'attribution des créneaux est celui de la règle de forte densité de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. La règle a été instaurée pour répondre à un problème temporaire de contrôle de la circulation aérienne en 1986 et ne s'appliquait, en 1999, qu'à quatre aéroports. Dans tous les autres aéroports des États-Unis, il n'existe pas de mécanisme d'attribution de créneaux. Les compagnies aériennes sont uniquement tenues de soumettre leurs horaires de vol.

25. La règle de forte densité s'applique à deux aéroports internationaux, Chicago O'Hare et New York-JFK (tous deux entièrement coordonnés dans le système IATA de coordination des horaires) et à deux aéroports intérieurs, New York-La Guardia et Reagan Washington National (tous deux étant des points d'origine de services à destination des Antilles et du Canada). Bien que la règle ait évolué et ait été modifiée, elle conserve certaines des caractéristiques qu'elle partage avec les systèmes de l'IATA et de l'Union européenne, les transporteurs aériens pouvant par exemple conserver les créneaux saisonniers qu'ils ont utilisés pendant la saison précédente pour leurs vols internationaux. La règle autorise aussi les transporteurs aériens à échanger leurs créneaux un contre un et prévoit le traitement des nouveaux arrivants. Toutefois, à la différence des systèmes de l'IATA et de l'UE, l'attribution des créneaux aux aéroports de forte densité est gérée directement par les autorités aéronautiques.

26. Avec la vente, l'achat et la location depuis 1986 des créneaux d'aéroports utilisés en service intérieur aux aéroports des États-Unis visés par la règle de la forte densité, des procédures distinctes ont été établies pour l'attribution des créneaux aux services internationaux et aux services intérieurs classés essentiels, ces créneaux ne pouvant être achetés, vendus ou loués. Il existe en fait un pool distinct de créneaux qui sont réservés aux services internationaux essentiels et aux services intérieurs, ceux qui sont réservés à ces derniers étant répartis entre les transporteurs aériens de troisième niveau et autres. De plus, la règle de forte densité contient une disposition de réciprocité semblable à celle de l'Union européenne, qui autorise sa suspension à l'égard d'un transporteur aérien ou d'un exploitant de troisième niveau d'un pays qui met ses créneaux à la disposition des transporteurs de même catégorie des États-Unis sur une base plus restrictive que celle de la règle des États-Unis.

27. La règle de la forte densité est beaucoup plus complexe que celle des systèmes IATA ou UE. Elle fixe pour différentes catégories d'utilisateurs des maximums différents pour les décollages ou les atterrissages qui peuvent être effectués pendant une heure ou une demi-heure (décrits comme étant le nombre de mouvements effectués pendant une heure par les vols conformes aux règles de vol aux instruments - IFR) et parce qu'elle autorise l'achat, la vente ou la location de créneaux pour certains

au moment de la Conférence IATA de coordination des horaires qui se tient deux fois par an). Cet exercice vise à avertir toutes les parties intéressées de la possibilité de problèmes, les autorités ATC pouvant tenter d'accroître la capacité des tronçons en route critiques. Cependant, la première attribution d'horaires d'aéroports autorisés au regard de la capacité de contrôle de la circulation aérienne disponible ne se fait que le jour même" [traduction]. Coopers & Lybrand, "The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports", rapport final, 17 octobre 1995.

⁸ La présente section est tirée du document de l'OACI "Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux", mars 2000.

services aériens intérieurs uniquement.⁹ Les maximums horaires à New York-JFK varient entre 15 heures et 19 heures de 63 à 80 pour les transporteurs aériens, de dix à 15 pour les transporteurs de troisième niveau et de zéro à deux pour les autres. À l'aéroport O'Hare de Chicago, des limitations sont imposées par demi-heure et par heure entre 6h.45 et 21h.15, le nombre et le type de mouvements (transporteurs aériens, troisième niveau et autres) variant pour tenir compte des périodes de pointe du trafic au cours de la journée.

28. En 1995, le Département des transports des États-Unis a procédé à une étude complète et détaillée de la règle de la forte densité, en se penchant tout particulièrement sur les résultats qu'on en attendait et en se fondant sur la situation de 1993. Quatre possibilités ont été examinées: i) abrogation de la règle, ii) élimination progressive en cinq ans, iii) maintien de la règle mais en ajoutant quelques créneaux et iv) suspension de la règle pendant certaines périodes au cours desquelles les aéroports ne sont pas encombrés. En mars 2000, des mesures législatives étaient prises pour éliminer progressivement la règle de la forte densité, des dérogations étant prévues pendant la période de transition.

29. Le 5 avril, à la 106^{ème} session du Congrès, la Public Law 106-181 ("Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century") a été promulguée modifiant le titre 49 U.S.C. pour autoriser de nouveau des programmes de la FAA. Le gouvernement des États-Unis détermine la nature des créneaux et la possibilité de leur vente. Une fois tous les créneaux abolis, leur propriété privée cesse d'exister. Les points saillants des changements qui se sont produits à Chicago O'Hare, New York-La Guardia, New York-JFK, et Reagan Washington National sont résumés ci-dessous.¹⁰

Aéroport O'Hare

- i) Les règles d'attribution de créneaux seront abrogées pour les mouvements avant 14h.45 et après 20h.14 à compter du 1^{er} juillet 2001 et abrogées intégralement le 1^{er} juillet 2002.
- ii) Trente dérogations ont été accordées à de nouveaux arrivants et aux transporteurs aériens titulaires d'un nombre limité de créneaux.
- iii) Un créneau supplémentaire sera accordé pour chaque remplacement de deux avions à turbopropulseur par deux avions régionaux à réaction.
- iv) Des créneaux sont prévus pour d'autres petites exploitations d'avions aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non.
- v) Les créneaux internationaux sont devenus gratuits le 1^{er} mai 2000 sous réserve de réciprocité nationale pour les transporteurs aériens étrangers. Les créneaux utilisés par des titulaires des États-Unis aux fins de mouvements internationaux, ou antérieurement retirés par la FAA aux fins de leur utilisation par d'autres exploitants internationaux, ont été retournés ou remplacés le 30 avril 2000.

⁹ L'exemple le plus simple de limite prescrite est celui de l'aéroport de Newark où le nombre horaire de vols aux instruments ne peut dépasser 40 pour les transporteurs aériens, dix pour le troisième niveau et dix pour les autres vols.

¹⁰ Pour consulter le texte législatif complet, voir l'article 231, sous-titre C - Competition.

Aéroports New York-La Guardia et New York-JFK

- i) Les règles d'attribution de créneaux seront abrogées d'ici le 1^{er} janvier 2007.
- ii) Des dérogations seront accordées aux nouveaux arrivants et aux transporteurs aériens titulaires d'un nombre limité de créneaux pour qu'ils disposent d'au moins 20 créneaux (chaque transporteur à chaque aéroport).
- iii) Des créneaux seront prévus pour toutes les autres petites exploitations d'aéronef ou pour le remplacement d'aéronefs à turbopropulseur par des aéronefs régionaux à réaction aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non.

Aéroport Reagan Washington National

- i) Douze nouveaux créneaux au-delà du périmètre ont été établis. Une considération prioritaire est accordée aux avantages pour le réseau intérieur dans le choix des routes à desservir.
- ii) Douze nouveaux créneaux ont été créés à l'intérieur du périmètre, quatre d'entre eux étant limités aux petits aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports-pivots ou non.

Sources: IATA, "Scheduling Procedures Guide", vingt-deuxième édition, août 1997 et vingt-quatrième édition, 1998; OCDE, "Competition Policy and International Airport Services", DAF/CLP(98)3, 14 mai 1998; OACI, "Manuel de la réglementation du transport aérien international", 1996, document 9626; OACI, "Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne", (Montréal, 19-28 juin 2000), document ANS Conf-WP/11 28/3/00, point 4; OACI, "Étude sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux", document ANSConf-WP/11, Appendice B; Coopers & Lybrand, "The Application and Possible Modification of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports: Final Report", 17 octobre 1995; "Slot Allocation – A Review of the European Situation", Aviation Economics, 27 novembre 2000; PricewaterhouseCoopers, "Study of Certain Aspects of Council Regulation 95/93 on Common Rules for the Allocation of Slots at Community Airports", rapport final, Commission européenne, 20 mai 2000; Congrès des États-Unis, "Wendall H. Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century", Public Law 106-181, 5 avril 2000.
