

Perspectives

Apériodique – n°20/258 – 21 octobre 2020

Le point de vue

La gestion des créneaux horaires, nouveau défi du transport aérien

En mars dernier, l'IATA, l'Association internationale du transport aérien demandait la suspension immédiate des règles d'attribution des créneaux horaires levant le voile sur une denrée essentielle à la vie des compagnies aériennes.

En donnant la permission à un avion de décoller ou d'atterrir à un instant donné dans un aéroport donné, ces *slots* sont la clef de voûte de la mise en place de leurs lignes régulières. Ils représentent pour ces compagnies aériennes une valeur stratégique, particulièrement pour celles qui opèrent dans des aéroports européens congestionnés.

Bien que leur existence soit quasi inconnue du plus grand nombre, la chute de près de 90% du trafic aérien les a mis en lumière auprès du grand public en même temps que les dysfonctionnements dans leur gestion.

Un droit d'usage plus qu'une propriété

Malgré son caractère primordial, un *slot* n'est pas possédé par la compagnie qui l'exploite. Sur chaque aéroport, le nombre de *slots* est limité par des contraintes d'encombrement des pistes et des infrastructures. Les compagnies, qui en ont le droit d'usage, s'engagent à les utiliser selon leurs déclarations, sous peine de perdre le droit de les utiliser à la saison suivante.

Une répartition et une gestion complexes

La répartition des *slots* entre les compagnies aériennes, effectuée par des coordonnateurs indépendants, repose sur trois piliers : l'accès équitable à un aéroport congestionné pour chaque compagnie aérienne, la gestion et l'optimisation du trafic aéroportuaire et la meilleure offre passagère possible à travers la diversification des lignes et l'attractivité des horaires.

Partout dans le monde, la crise sanitaire a entraîné une chute exceptionnelle du trafic domestique et international. Il aurait été naturel de penser qu'une telle diminution du trafic serait reliée à une disparition des contraintes de conservation des *slots*. Or, l'éventualité d'une telle crise n'est pas prévue par la régulation internationale, et la nécessité de devoir utiliser les *slots* de décollage et d'atterrissage dans chaque aéroport, pour pouvoir prétendre à leur conservation, est devenue une véritable problématique.

L'absurdité environnementale des vols fantômes

Les proportions d'annulation de vols permises ne permettant pas d'absorber cette chute, la solution tampon fût d'affréter des vols fantômes, vides de passagers, décollant et atterrissant d'un même aéroport. Il aura

fallu plusieurs semaines ainsi que le *lobbying* intensif des compagnies aériennes pour obtenir une levée temporaire de la régulation. Cette crise fût le révélateur de l'inertie du cadre administratif, opposant majeur à la flexibilité du transport aérien. Les revenus des aéroports dépendant du nombre de vols, la bataille entre compagnies aériennes et aéroports auprès des législateurs fait encore rage aujourd'hui.

Vers un marché secondaire des *slots*

Comme toute régulation liée à l'aéronautique, conçue par ailleurs à une époque où le trafic aérien était moins développé et où les acteurs *low cost* n'en étaient qu'à leurs balbutiements, la législation concernant la gestion du trafic aéroportuaire est lourde et évolue lentement. Cependant, une évolution possible du système semble faire l'unanimité, celle de la vente de *slots* entre compagnies aériennes.

En l'état actuel des réglementations, ces cessions ne sont tolérées qu'au Royaume-Uni, sous la forme d'un échange accompagné d'une compensation financière. Il est cependant dans la volonté de l'Airport Council International (ACI) que les échanges de *slots* se libéralisent, induisant une optimisation des capacités des aéroports, tout en rendant les compagnies aériennes plus résilientes au changement. Aucun des trois acteurs du transport aérien que sont les compagnies, les aéroports et les passagers ne s'en trouverait pénalisé.

Il est également à l'étude de faire varier les taux d'annulation et d'utilisation minimums autorisés, qui dans les cas extrêmes, peuvent atteindre une utilisation de seulement 64%, au détriment des aéroports. Les deux évolutions les plus probables de la législation concerneront certainement ces deux thématiques.

La crise de la Covid-19 a démontré le besoin de réformer le cadre administratif du secteur aérien, conçu et élaboré à une autre époque, pour un trafic aérien bien différent de celui d'aujourd'hui. Parfois considérés comme un vecteur de pratiques anti-concurrentielles, les *slots* mériteraient une mise à jour de leur réglementation pour s'adapter au trafic aérien contemporain, optimiser les infrastructures aéroportuaires et éviter les gaspillages inutiles. Une évolution qui permettrait de soutenir les efforts de l'aérien qui veut tendre vers un secteur plus durable. ■

Pascale Rombaut-Manouguian et Alexandre Brézillon

pascale.rombaut-manouguian@credit-agricole-sa.fr

Consultez nos dernières parutions en accès libre sur Internet :

Date	Titre	Thème
19/10/2020	<u>UE – Les raisons de fond du retard du Fonds de reprise et de résilience européen</u>	UE
16/10/2020	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
14/10/2020	<u>Pays Émergents – FMI : comme un grand cri dans le désert ?</u>	Géopolitique
09/10/2020	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
09/10/2020	<u>France – Scénario 2020-2021 : un rebond entouré d'incertitudes</u>	France
08/10/2020	<u>Podcast – Le marché de l'immobilier épargné par le coronavirus ?</u>	France, immobilier
08/10/2020	<u>Royaume-Uni – l'ONS confirme la baisse du PIB de près de 20% au T2</u>	Royaume-Uni
07/10/2020	<u>BCE – Le passé n'est pas que le passé, il est aussi le futur</u>	BCE
05/10/2020	<u>Zone euro – Scénario macro-économique 2020-2021 : la carte de la résilience pour écarter le scénario du pire</u>	Zone euro
05/10/2020	<u>France – Sociétés non financières : hausse de l'endettement et risques de défaillances</u>	France
02/10/2020	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
02/10/2020	<u>Monde – Scénario macro-économique 2020-2021 : tous sont égaux, mais certains sont plus égaux que d'autres...</u>	Monde
01/10/2020	<u>France – Projet de loi de finances pour 2021 : déficit public, 6,7% du PIB après 10,2% en 2020</u>	France
30/09/2020	<u>Asie : qui sont les rescapés de la crise ?</u>	Asie
29/09/2020	<u>Chronique de la vie politique italienne : l'heure des bilans</u>	Italie
28/09/2020	<u>Géopolitique – Rivalité États-Unis - Chine</u>	Géopolitique

Crédit Agricole S.A. — Études Économiques Groupe

12 place des États-Unis – 92127 Montrouge Cedex

Directeur de la Publication et rédacteur en chef : Isabelle Job-Bazille**Documentation :** Dominique Petit - **Statistiques :** Robin MourierContact: publication.eco@credit-agricole-sa.fr**Consultez et abonnez-vous gratuitement à nos publications sur :****Internet :** <https://etudes-economiques.credit-agricole.com>**iPad :** application **Études ECO** disponible sur l'App store**Android :** application **Études ECO** disponible sur Google Play

Cette publication reflète l'opinion de Crédit Agricole S.A. à la date de sa publication, sauf mention contraire (contributeurs extérieurs). Cette opinion est susceptible d'être modifiée à tout moment sans notification. Elle est réalisée à titre purement informatif. Ni l'information contenue, ni les analyses qui y sont exprimées ne constituent en aucune façon une offre de vente ou une sollicitation commerciale et ne sauraient engager la responsabilité du Crédit Agricole S.A. ou de l'une de ses filiales ou d'une Caisse Régionale. Crédit Agricole S.A. ne garantit ni l'exactitude, ni l'exhaustivité de ces opinions comme des sources d'informations à partir desquelles elles ont été obtenues, bien que ces sources d'informations soient réputées fiables. Ni Crédit Agricole S.A., ni une de ses filiales ou une Caisse Régionale, ne sauraient donc engager sa responsabilité au titre de la divulgation ou de l'utilisation des informations contenues dans cette publication.