

ROYAUME DU MAROC
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT

**Circulaire n° 2399.....du- 5. AOUT.2013... abrogeant la circulaire n° 204/DAC/DTA du
10 Février 2004 relative à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports
internationaux du Royaume du Maroc**

Vu le décret N° 2-06-472 du 2 Chaabane 1429 (4 août 2008) fixant l'organisation et les attributions du Ministère de l'Equipement et du Transport ;

Vu la circulaire N° 204/ DAC/DTA du 10 février 2004 relative à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports du Royaume du Maroc.

Article premier
Champ d'application

La présente circulaire a pour objet de définir les modalités d'attribution des créneaux horaires dans les systèmes aéroportuaires internationaux du Royaume du Maroc.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente circulaire, on entend par:

1. «Créneau horaire» : Autorisation d'utilisation de toutes les infrastructures aéroportuaires accordée par un coordonnateur pour la prestation d'un service aérien dans un système aéroportuaire coordonné à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissement et du décollage conformément à la présente circulaire;
2. «Nouvel arrivant»: Transporteur aérien qui n'assure pas, au moment de la demande, de service aérien sur un système aéroportuaire coordonné et demande que lui soit attribué un ou plusieurs créneaux horaires dans un système aéroportuaire pour une période de planification horaire
3. «Période de planification horaire» : la saison d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens;
4. «Transporteur aérien» : Entreprise de transport aérien titulaire d'une licence ou autorisation d'exploitation valable. *b*

La définition de «transporteur aérien» englobe les exploitants d'aviation commerciale et d'affaires;

5. «Groupe de transporteurs aériens» : Deux transporteurs aériens, ou plus, qui réalisent des opérations communes en franchise ou en partage de code aux fins de l'exploitation d'un service aérien déterminé;
6. «Système aéroportuaire» : Un ou plusieurs aéroport(s) regroupés desservant la même ville ou la même aire métropolitaine.
7. «Aire métropolitaine» : tout espace géographique constitué de grappes urbaines partageant les mêmes solidarités territoriales de développement.
8. «Système aéroportuaire coordonné» : Tout système aéroportuaire au terme duquel, un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronefs doit, pour atterrir ou décoller, bénéficier d'un créneau horaire attribué par un coordonnateur. Le système aéroportuaire coordonné ne s'applique pas notamment:
 - (i) Aux vols d'État,
 - (ii) Aux décollages et atterrissages pour des motifs liés à la sécurité des vols ou des personnes
 - (iii) Aux atterrissages d'urgence,
 - (iv) Aux vols humanitaires ou sanitaires;
9. «Système aéroportuaire à facilitation d'horaires» : Système aéroportuaire susceptible d'être saturé à certaines périodes de la journée, de la semaine ou de l'année. Ce problème de saturation pouvant être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens, et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans ce système aéroportuaire;
10. «Entité gestionnaire d'un système aéroportuaire» : Entité qui a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationale, d'administrer, et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner les activités des différents opérateurs sur le système aéroportuaire considéré;
11. «Paramètres de coordination» : Ensemble de règles permettant l'allocation des créneaux horaires dans les systèmes aéroportuaires
12. «Pool de créneaux horaires» : Ensemble de créneaux horaires non attribués constitué par le coordonnateur. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires est placée dans le pool.
13. «IATA» : Association Internationale du Transport Aérien. [▶](#)

Article 3
Conditions de la coordination d'un système aéroportuaire

1. La décision de qualifier un système aéroportuaire de « coordonné » relève des compétences de la Direction Générale de l'Aviation Civile.
2. la Direction Générale de l'Aviation Civile désigne un système aéroportuaire de « coordonné » lorsque :
 - a. les insuffisances de capacité peuvent générer des préjudices pour les passagers et pour des compagnies aériennes.
 - b. il n'y a aucune possibilité de résoudre ces problèmes à court terme.

Article 4
Coordonnateur et Facilitateur d'horaire

1.la Direction Générale de l'Aviation Civile désigne le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur qui est une personne physique ou morale qualifiée.

Dans le cas où le coordonnateur ou le facilitateur est une personne morale :

- le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires selon le cas est constitué sous forme d'association à but non lucratif.
- Cette association est constituée par des transporteurs aériens nationaux, du gestionnaire du système aéroportuaire et d'un représentant de la Direction Générale de l'Aviation civile.

2-Dans le cas d'un système aéroportuaire coordonné ou à facilitation d'horaires, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires agissent d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente. Le système de financement des activités des coordonnateurs est propre à garantir leur indépendance.

Article 5
Attributions du facilitateur d'horaire et du coordonnateur

1. Le facilitateur d'horaires conseille les transporteurs aériens et propose les heures d'arrivée et/ou de départ de rechange ainsi que les plateformes aéroportuaires éventuelles de substitution au sein du même système aéroportuaire chaque fois qu'il le jugera opportun. Il s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux horaires qui leur sont recommandés.

Le facilitateur d'horaires participe aux conférences internationales IATA de planification des créneaux horaires.

2. Le coordonnateur est seul responsable de l'attribution des créneaux horaires.
Il attribue les créneaux horaires conformément aux dispositions de la présente circulaire et veille à les faire respecter par les transporteurs aériens. ↗

3. Le coordonnateur participe aux réunions du Comité de Coordination visé ci-après pour donner son avis sur :
 - a. Les problèmes soulevés par les nouveaux arrivants ;
 - b. Les réclamations concernant les attributions des créneaux horaires ;
 - c. Les lignes directrices proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour leur respect par les compagnies aériennes.
4. Le coordonnateur communique, sur demande et dans les délais impartis fixés par l'IATA, à toutes les compagnies aériennes et organismes impliqués dans la gestion aéroportuaire :
 - i. les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs aériens ;
 - ii. les créneaux horaires attribués, les demandes de créneaux horaires qui n'ont pu être satisfaites, les demandes en suspens, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique.
 - iii. les créneaux horaires encore disponibles;
 - iv. des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.
5. Le coordonnateur participe aux conférences internationales IATA de planification relatives aux créneaux horaires.

Article 6 **Comité de Coordination**

Un Comité de Coordination des créneaux horaires est créé au niveau de chaque système aéroportuaire coordonné.

Un même Comité de Coordination peut être désigné pour un ou plusieurs systèmes aéroportuaires.

Article 7 **Composition du Comité de Coordination**

Le Comité de coordination est composé :

1. d'un représentant pour chacun des transporteurs aériens nationaux qui utilisent régulièrement le ou les systèmes aéroportuaires : membre ;
2. d'un représentant pour tous les transporteurs aériens étrangers qui utilisent régulièrement le ou les systèmes aéroportuaires ou l'organisation qui les représentent : membre ;
3. d'un représentant du gestionnaire du système aéroportuaire concerné : membre ; 

4. d'un représentant de l'autorité responsable du contrôle du trafic aérien : membre ;
5. du coordonnateur et/ou facilitateur : membre

Le comité est placé sous la présidence du Directeur Général de l'Aviation Civile ou de son représentant.

Les prestataires de services aéroportuaires peuvent être invités en tant qu'observateurs dans le comité.

Le comité peut faire appel à toute personne qu'il juge utile par son expérience ou sa connaissance du domaine.

Article 8
Attributions du Comité de Coordination

1. Les missions du Comité de Coordination sont:
 - a. Faire des propositions ou donner des conseils au coordonnateur ou à la Direction Générale de l'Aviation Civile sur:
 - i. les possibilités d'accroître la capacité des systèmes aéroportuaires coordonnés ou d'en améliorer l'utilisation;
 - ii. les paramètres de coordination;
 - iii. les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués;
 - iv. les lignes directrices en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués, compte tenu notamment de considérations techniques, opérationnelles et environnementales;
 - v. l'amélioration des conditions de trafic dans les systèmes aéroportuaires coordonnés;
 - vi. les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants;
 - vii. toute question concernant la capacité des systèmes aéroportuaires coordonnés;
 - b. Assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires.
2. Le Comité de Coordination agit de façon neutre, non discriminatoire et transparente. 

Article 9
Fonctionnement du Comité de Coordination

Le comité de coordination établi par écrit un règlement intérieur régissant entre autre la fréquence des réunions et les élections.

Le comité se réunit au moins deux fois par an et sur demande du coordonnateur ou du président du comité;

Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres du comité est présente;

Les décisions du comité sont prises à la majorité simple des membres présents,
Après chaque séance du comité, un compte rendu est établi, au plus tard dans la semaine qui suit,
est soumis à la Direction Générale de l'Aviation Civile;

Le secrétariat est assuré par une personne ou une entité désignée par le Président.

Tout membre du Comité de Coordination peut proposer des lignes directrices locales, le Comité de Coordination examine les lignes directrices proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués.

Article 10
Paramètres de coordination

1. Dans un système aéroportuaire coordonné, la Direction Générale de l'aviation civile est responsable de la détermination des paramètres d'attribution des créneaux horaires, compte tenu de toutes les contraintes techniques, opérationnelles et environnementales pertinentes ainsi que de tout changement intervenu dans ces contraintes.

Cette opération est fondée sur une analyse objective des possibilités d'accueil des infrastructures aéroportuaires et de la disponibilité du personnel nécessaire, compte tenu des différents types de trafic dans le système aéroportuaire, de la saturation de l'espace aérien susceptible de survenir au cours de la période de coordination, de la situation en termes de capacité.

2. Aux fins de l'opération visée au paragraphe 1, le coordonnateur définit, les intervalles de coordination pertinents conformément à la capacité établie.

Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.

Article 11

Informations à fournir au facilitateur d'horaires et au coordonnateur

1. Les transporteurs aériens exploitant ou envisageant d'exploiter des services dans un système aéroportuaire à facilitation d'horaires ou coordonné, sont tenus de fournir, respectivement au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, toutes les informations pertinentes qui pourraient leurs être réclamées, sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur.
2. Lorsqu'un transporteur aérien omet de fournir les informations visées au paragraphe 1, à moins qu'il ne puisse démontrer d'une manière satisfaisante l'existence de circonstances atténuantes, ou s'il fournit des informations fausses ou trompeuses, le coordonnateur ne prend pas en considération la ou les demandes de créneaux horaires de ce transporteur aérien auxquelles se rapportent les informations manquantes, fausses ou trompeuses. Le coordonnateur donne à ce transporteur aérien la possibilité de soumettre ses observations.
3. Toutes les parties impliquées dans la gestion de la capacité dans un système aéroportuaire à facilitation d'horaires ou coordonné échangent toutes les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives, notamment les données de vol et des créneaux horaires.

Article 12

Processus d'attribution des créneaux horaires

1. Le coordonnateur effectue l'attribution des créneaux horaires dans un système aéroportuaire nouvellement qualifié de « coordonné » en privilégiant les critères suivants:
 - a. L'historique : la priorité est donnée aux transporteurs aériens ayant justifié d'une présence dans le système aéroportuaire sur les 3 dernières années ;
 - b. la régularité de service : les transporteurs aériens devront justifier une stabilité en nombre de fréquences sur leurs créneaux horaires sur les 3 années dernières années dans le système aéroportuaire ;
 - c. L'engagement futur : la préférence est accordée aux transporteurs aériens qui justifient d'un engagement sur 3 ans minimum de service continu sur le système aéroportuaire en question;
 - d. La facilitation des connexions des vols des transporteurs aériens disposant d'un réseau connecté type hub. La priorité est donnée, par ordre de priorité aux vols connectés dans le système aéroportuaire concernée puis à ceux alimentant un réseau connecté en dehors de ce système aéroportuaire.
 - e. Les lignes directrices locales proposées par le Comité de Coordination et approuvées par la Direction Générale de l'Aviation Civile.
2. Lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs ne peuvent être satisfaites, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux dans l'ordre suivant : ↗

- (i) services réguliers programmés ;
- (ii) services aériens non réguliers programmés.

En cas de demandes concurrentes dans une même catégorie de services, la priorité est donnée :

- (i) aux transporteurs nationaux ;
- (ii) aux opérations ayant lieu toute l'année avec la fréquence et la régularité la plus élevée.

3. Lorsque des obligations de service public sont imposées sur une liaison, le coordonnateur peut, dans un système aéroportuaire coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public.
4. Toute demande de modification de créneaux horaires attribués ne peut être acceptée que :
 - (i) pour des raisons opérationnelles ;
 - (ii) si la programmation des créneaux horaires du (des) pétitionnaire(s) se trouve améliorée par rapport à la programmation initialement demandée.

Elle ne prend effet qu'après approbation expresse, préalable et écrite du coordonnateur.

5. Lorsqu'une demande de créneaux horaires ne peut être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique :
 - a. le plus proche créneau de remplacement disponible ;
 - b. ou un créneau dans une autre plateforme au sein du même système aéroportuaire.
6. Le coordonnateur s'efforce également de donner suite aux demandes isolées de créneaux horaires introduites au dernier moment pour tout type d'aviation. À cet effet, les créneaux horaires encore disponibles au pool visé à l'article 14 ci-dessous après l'attribution aux transporteurs demandeurs, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment pourront être utilisés.

Article 13 **Mobilité des créneaux horaires**

1. Les créneaux horaires peuvent être :
 - a. transférés par un transporteur aérien d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'il exploite;
 - b. transférés :
 - i. dans le cadre de l'acquisition du contrôle du capital d'un transporteur aérien,
 - ii. dans le cas du rachat total ou partiel d'un transporteur aérien ou en cas de fusion totale ou partielle entre deux ou plusieurs transporteurs aériens, lorsque les créneaux sont directement liés au transporteur aérien racheté ou absorbé.
 - c. Echangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens.~~p~~

2. Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier.
3. Pour les échanges, la confirmation du coordonnateur ne peut intervenir que si :
 - ces échanges sont conformes aux exigences de la présente circulaire, et,
 - les opérations aéroportuaires ne subissent pas un préjudice, compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles et environnementales;
4.
 - a. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de reprise autorisée des activités d'une entreprise en redressement judiciaire.
 - b. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés à une autre liaison aérienne comme le prévoit le paragraphe 1, point a), du présent article, à moins que le nouvel arrivant ne bénéficie pour la nouvelle liaison, d'une priorité identique à celle qui lui était reconnue pour la liaison initiale.
 - c. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf pour améliorer la programmation des créneaux horaires initialement demandée.

Article 14
Pool de créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un pool regroupant tous les créneaux horaires non attribués conformément à l'article 12. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires est placée dans le pool.
2. Une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien pour l'exploitation d'un service aérien régulier ou d'un service aérien non régulier programmé n'ouvre pas droit, pour ce transporteur, à la même série de créneaux lors de la période suivante de planification horaire équivalente, à moins qu'il puisse démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité ces créneaux pendant au moins 80 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle ils ont été attribués.
3. Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, mais qui sont restitués au coordonnateur avant ces dates, ne sont pas pris en considération pour le calcul de l'utilisation.
4. Si l'utilisation à 80 % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, tous les créneaux horaires constituant cette série sont placés dans le pool de créneaux horaires, à moins que la non-

utilisation puisse être justifiée par des circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent :

- a. l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employés pour assurer le service aérien en question;
 - b. la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien;
 - c. une grave perturbation des opérations dans les systèmes aéroportuaires concernés, pour les liaisons impactées directement par cette perturbation, et ce pour une durée significative de la période de planification horaire pertinente;
5. Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir une série de créneaux dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas son statut de nouvel arrivant pour cette période de planification horaire.
 6. En cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs aériens participants pourra demander les créneaux horaires nécessaires. Le transporteur aérien qui exploite un tel service assume la responsabilité de la conformité aux critères d'exploitation requis pour conserver les droits acquis en raison d'une utilisation préalable visée à l'article 12, paragraphe 2.

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien pourront être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens participant à une exploitation en commun, à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste attaché au vol partagé, à des fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel ces créneaux avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. Les transporteurs aériens participant à une exploitation en commun informent le coordonnateur du détail de ces opérations avant le début de celles-ci.

7. Si de graves problèmes persistent pour les nouveaux arrivants, la Direction Générale de l'Aviation Civile veille à ce que le Comité de Coordination en concertation avec le coordonnateur examine les possibilités de remédier à cette situation.

Article 15
Mise en œuvre

1. Le plan de vol d'un transporteur aérien peut être refusé par les autorités compétentes pour des raisons liées à la gestion du trafic aérien si ce transporteur aérien a l'intention d'atterrir ou de décoller dans un système aéroportuaire coordonné, sans disposer d'un créneau horaire attribué par le coordonnateur.
2. Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires provisoirement attribués à un transporteur aérien en cours de création et la remet dans le pool, le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante, si l'entreprise n'est pas titulaire à cette date, d'une

autorisation d'exploitation ou d'un document équivalent ou si l'autorité compétente en matière de licences n'indique pas qu'une licence d'exploitation ou un document équivalent seront délivrés avant le début de la période de planification horaire concernée.

3. Le coordonnateur retire et remet dans le pool, la série de créneaux horaires reçue par un transporteur aérien à la suite d'un échange en application de l'article 13, paragraphe 1, point c), lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu.
4. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas leurs créneaux horaires attribués, causant ainsi un préjudice aux activités du système aéroportuaire ou au trafic aérien, perdent le droit visé à l'article 12, paragraphe 2. Le coordonnateur peut décider de retirer à ce transporteur aérien la série de créneaux en question pour le restant de la période de planification horaire et de les placer dans le pool après avoir entendu le transporteur concerné et lui avoir adressé un avertissement unique.
5. Le comité de coordination veille à ce qu'existent des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ou de mesures équivalentes en cas d'exploitation répétée et intentionnelle de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution.
6.
 - a. Sans préjudice de l'article 14, paragraphe 4, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de 80 % défini à l'article 14, paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les placer dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.
 - b. Sans préjudice de l'article 14, paragraphe 4, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à 20 % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place ladite série de créneaux dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Article 16
Date d'effet

La présente circulaire abroge et annule la Circulaire n°204/DAC/DTA du 10 février 2004 et prend effet à compter de la date de sa signature.



Ministre de l'Équipement
et du Transport

AZIZ RABBAH