

TABLE DES MATIÈRES

Préface	7
Sommaire	11
Introduction	13

PREMIÈRE PARTIE LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCURRENCE

TITRE I – Le cadre réglementaire applicable à la concurrence aérienne	65
Chapitre I – La libéralisation incomplète des marchés	67
Section 1 : La libéralisation du marché intérieur européen	67
§1. La libéralisation du transport aérien communautaire	67
A. La qualification de transporteur aérien communautaire (licences d'exploitation)	67
B. La liberté des tarifs	69
C. La liberté d'accès au marché	70
§2. Les mesures d'accompagnement de la libéralisation	71
A. En amont : l'accès aux aéroports	71
1. La libéralisation de l'assistance en escale.....	71
2. La gestion des créneaux horaires	72
3. Un système transparent des taxes et des redevances aéroportuaires ..	73
B. En aval : la transparence des systèmes de distribution et de vente.....	74
Section 2 : La libéralisation internationale des marchés.....	75
§1. L'unification de la politique extérieure commune de l'aviation	76
A. Les arrêts “ <i>Open skies</i> ” (2002).....	76
1. L'illégalité des clauses de nationalité et la liberté d'établissement (article 43 CE).....	77
2. La compétence externe partielle de la Communauté	77
3. Les conséquences des arrêts “ <i>Open skies</i> ” : les deux Communications de la Commission (2002-2003)	79
B. La mise en place du nouveau cadre communautaire	80
1. Le mandat de la Commission pour négocier des accords globaux (2003).....	81
2. Le mandat « <i>horizontal</i> »	81
3. Le règlement (CE) n° 847/2004	82
§2. La libéralisation des marchés extra-européens.....	82
A. Premier pilier : les accords horizontaux (une libéralisation dans la pratique limitée).....	83
B. Deuxième pilier : les accords globaux (libéralisation avancée mais non totale)	84
1. Les accords UE-États-Unis (“ <i>Open skies</i> ” I et II – 2007 et 2010)	84

2.	L'expansion des accords entre l'UE et les pays tiers.....	87
C.	Troisième pilier : les espaces aériens communs, zones à la fois hautement libéralisées et régulées	88
1.	L'Espace Économique Européen (EEE) : Islande, Norvège, Lichtenstein.....	88
2.	Les accords bilatéraux intégrés (exemples).....	89
3.	Les accords multilatéraux : l'espace aérien commun européen (EACE)	90
Chapitre II – Les règles de concurrence applicables aux marchés aériens.....		91
Section 1 : Les règles applicables au marché intérieur		91
§1.	La dimension Communautaire	91
A.	Le calcul des seuils et l'affectation géographique de chiffre d'affaires	91
B.	Les méthodes du « 50/50 » et du « point de départ » : l'affaire <i>Ryanair/Aer Lingus</i> (2007)	93
§2.	L'alignement des procédures <i>antitrust</i> sur le régime commun du règlement (CE) n° 1/200	94
A.	Le règlement originel (CEE) n° 3975/87	94
B.	Le règlement (CE) n° 1/2003 : abrogation partielle du règlement (CEE) n° 3975/87.....	95
1.	Le basculement vers un contrôle ex-post.....	95
2.	Le basculement vers une application décentralisée	96
3.	Le renforcement des pouvoirs de la Commission.....	96
4.	La validation des engagements soumis par les parties (article 9).....	97
C.	L'abrogation totale du règlement (CEE) n° 3975/87 par le règlement (CE) n° 411/2004	97
§3.	Les accords et pratiques appréhendables par le droit <i>antitrust</i>	97
A.	Les pratiques rentrant dans le cadre de l'article 101 TFUE.....	98
1.	La fin des exemptions par catégorie	99
2.	La question de l'exclusion des accords techniques	102
3.	Les alliances aériennes.....	103
4.	Les cartels	103
B.	Les abus de position dominante de l'article 102 TFUE	104
C.	Le contrôle des concentrations du règlement (CE) n° 139/2004	106
§4.	Panorama des principaux regroupements soumis au contrôle de la Commission	109
A.	Les regroupements intra-européens.....	109
1.	Les premières fusions (1988-2004)	109
2.	La consolidation du ciel européen et l'apparition des compagnies <i>low cost</i>	111
B.	Les regroupements extra-européens	112
1.	Les alliances et joint ventures transatlantiques.....	112
a)	Avant 2004.....	112
b)	À partir de 2004	113
2.	Les fusions américaines	114
Section 2 : Les règles applicables aux marchés internationaux		115
§1.	L'instabilité originelle du système (ex-article 85 CE et ex-article 89 CE).....	115

§2. L'extension des règles de concurrence aux transports aériens entre l'EU et les pays tiers.....	116
A. La période de transition (1989-2004).....	116
B. L'applicabilité des règles de concurrence (2004).....	117
TITRE II – La définition des marchés	119
Chapitre préliminaire – L'approche générale pour la définition des marchés aériens	121
Section 1 : Le cadre du marché.....	121
§1. Les dimensions du marché	121
A. La dimension géographique et la dimension produit/service	121
B. La dimension temporelle	122
§2. La pression concurrentielle des acteurs à l'intérieur du marché	124
Section 2 : L'approche O&D	125
§1. Le principe général de l'approche O&D	125
§2. La définition des points d'origine et de destination (la zone de chalandise).....	127
A. Le critère des « 100 km/1 heure de route »	127
B. Le critère du « centre-ville ».....	129
§3. Les possibilités de transport entre le point d'origine et de destination (la substituabilité du côté de la demande et de l'offre)	129
A. La substituabilité du côté de la demande.....	129
1. Les critères de choix du consommateur.....	130
2. Les passagers sensibles au temps (<i>time sensitive</i>) et non sensibles au temps (<i>non time sensitive</i>).....	131
a) La distinction traditionnelle	131
b) Un affinement de la définition : les passagers <i>premiums</i> et <i>non premiums</i>	134
B. La substituabilité du côté de l'offre.....	136
C. Un assouplissement de l'approche O&D ?.....	138
1. La non substituabilité liée à des accords passés avec des alliances	138
2. L'affaire <i>Lufthansa/Eurowings (2001)</i> : le réseau domestique	139
Chapitre I – La substituabilité entre types de compagnies	141
Section 1 : Les passagers <i>non premiums</i>	141
§1. Le principe de substituabilité entre compagnies régulières (traditionnelles et <i>low cost</i>)	141
§2. La substituabilité partielle des vols <i>charters</i> avec les vols réguliers.....	142
A. Principe : les vols <i>charters</i> non substituables aux vols réguliers	142
B. Exceptions : les vols <i>charters</i> substituables aux vols réguliers.....	144
1. Les vols secs	144
2. Certains vols <i>charters</i> sur des destinations à forte saisonnalité.....	145
Section 2 : Les passagers <i>premiums</i>	145
§1. Une substituabilité limitée avec les vols <i>low cost</i>	145
A. Principe : la non substituabilité par les vols <i>low cost</i>	146
B. Exceptions : la substituabilité par les <i>low cost</i>	146
§2. La non substituabilité avec les vols <i>charters</i>	148

Chapitre II – La substituabilité entre aéroports	149
Section 1 : La substituabilité des aéroports principaux entre eux	149
§1. Les cas de substituabilité entre aéroports principaux	149
A. Les aéroports londoniens (Heathrow/Gatwick)	149
B. Les aéroports parisiens (CDG/Orly)	151
§2. Les cas de non substituabilité entre aéroports principaux	153
A. Les aéroports situés en dehors de la zone de chalandise	153
1. Principe : la non substituabilité des aéroports principaux situés en dehors de la zone de chalandise	153
2. Exceptions : la substituabilité par des aéroports situés en dehors de la zone de chalandise mais bénéficiant de vols directs ou de meilleurs tarifs	153
B. La préférence des passagers pour certains aéroports inclus dans la zone de chalandise	154
1. La question de Milan-Linate pour les liaisons intérieures italiennes	154
a) Le raisonnement de l'autorité italienne de la Concurrence (AGCM)	154
b) La position de la Commission	156
2. La question de Londres-Heathrow et Londres-Gatwick pour les liaisons transatlantiques	157
a) L'analyse du DOT américain : Heathrow en tant que marché distinct	157
b) L'analyse des autorités britanniques et européennes	158
Section 2 : La substituabilité des aéroports secondaires avec les aéroports principaux	159
§1. La substituabilité pour les passagers <i>non premiums</i>	160
A. Les aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton et City)	160
B. Les aéroports de Francfort (Francfort-sur-le-Main et Francfort-Hahn)	161
§2. La non substituabilité pour les passagers <i>premiums</i>	162
A. Les aéroports de Stansted et Luton et les aéroports Londoniens	162
B. L'aéroport de Beauvais et les aéroports parisiens	163
C. L'aéroport de Bergame-Orio al Serio et les aéroports milanais	163
D. Les aéroports de Bruxelles, Charleroi et Anvers	164
Chapitre III – La substituabilité des vols avec correspondance et des vols directs	167
Section 1 : Les critères de la durée globale de transport	167
§1. Les vols intra-européens court/moyen-courriers	167
§2. Les vols intercontinentaux et long-courriers	169
A. Le critère originel : l'allongement limité du temps global du transport et la règle des « 150 minutes »	169
B. La remise en cause du critère de l'allongement du temps de transport global : vers une approche plus pragmatique ?	170
Section 2 : Les critères autres que la durée globale de transport	171

Chapitre IV – La substituabilité entre modes de transport	173
Section 1 : Le train.....	173
§1. Les marchés incluant le train (l'exemple des liaisons ferroviaires de moins de 3 heures).....	173
A. Le marché Paris-Londres (Eurostar).....	173
B. Le marché Bruxelles-Londres (Eurostar).....	175
§2. Les marchés excluant totalement ou partiellement le train.....	176
A. Le marché Paris-Amsterdam (Thalys).....	176
B. Le marché Bruxelles-Francfort (Thalys/Deutsche Ban).....	177
C. Le cas des liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne.....	179
§3. La prise en compte de critères plus complexes.....	179
Section 2 : Les autres modes de transports terrestres et maritimes.....	181

DEUXIÈME PARTIE LA RÉGULATION DE LA CONCURRENCE

TITRE I – L'évaluation des effets concurrentiels	189
Chapitre préliminaire – Regroupements et comportements restrictifs de concurrence : tentative d'approche juridique	191
Section 1 : Une approche différenciée des regroupements et des comportements restrictifs de concurrence.....	191
§1. L'approche adoptée pour les regroupements.....	192
§2. L'évaluation des comportements restrictifs de concurrence : l'intention de nuire à la concurrence ?.....	193
Section 2 : Une approche commune des regroupements et des comportements restrictifs de concurrence.....	194
§1. Entre restriction de la concurrence effective et potentielle : la recherche du maintien d'une concurrence « possible ».....	194
§2. Entre <i>ex-ante</i> et <i>ex-post</i> , entre prévention et sanction, la recherche d'un même but : la préservation de la concurrence sur le marché.....	195
Chapitre I – Les regroupements aériens	197
Section 1 : Les effets anticoncurrentiels communs aux différents types de regroupements.....	197
§1. La création d'une position dominante.....	197
A. L'élimination de la concurrence entre les parties.....	197
1. Le regroupement entre des concurrents proches.....	198
2. L'élimination de la concurrence effective entre les parties.....	199
a) Les fusions.....	200
b) Les alliances.....	200
3. L'élimination de la concurrence potentielle entre les parties.....	202
B. L'élimination de la concurrence sur le marché.....	204
1. Approche générale des critères de la domination.....	204
a) Les parts de marché élevées, le degré de concentration et les autres facteurs.....	204
b) Le calcul des parts de marché.....	206
2. Les parts de marché élevées présumant une position dominante.....	207
a) Le chevauchement entre des liaisons directes.....	207

b)	Le chevauchement entre une liaison directe et une liaison indirecte.....	210
c)	Le chevauchement entre deux liaisons indirectes.....	210
3.	Les parts de marché élevées n'impliquant pas de problème de concurrence.....	210
a)	Le duopole par l'augmentation des fréquences du concurrent <i>low cost</i>	210
b)	L'existence préalable d'engagements sur la liaison en cause.....	211
c)	Les liaisons sans chevauchement : l'absence de concurrence potentielle entre les parties avant le regroupement.....	212
4.	Les parts de marché faibles impliquant des problèmes de concurrence (le cas des passagers sensibles au temps).....	213
§2.	L'exclusion des concurrents potentiels à travers la création ou le renforcement des barrières à l'entrée.....	214
A.	Les barrières liées à l'exploitation aéroportuaire.....	215
1.	La domination d'une base aéroportuaire.....	216
2.	La saturation des aéroports et la pénurie de créneaux horaires.....	218
3.	Les fréquences durant les heures de pointe.....	219
B.	Les barrières liées aux effets de réseau.....	220
1.	La structure de réseau <i>hub-and-spoke</i>	220
2.	Les programmes de fidélisation (FFP).....	221
C.	Les barrières liées à la réputation.....	222
D.	Les barrières liées au comportement.....	224
E.	Les barrières réglementaires (5 ^e et 6 ^e libertés).....	225
Section 2 :	Les effets pro-concurrentiels.....	226
§1.	Approche générale.....	226
§2.	L'optimisation et l'extension du réseau.....	228
§3.	L'amélioration de la qualité de l'offre (programmes, fréquences, horaires, opérations, services).....	231
§4.	Les avantages relatifs aux coûts.....	232
A.	L'analyse dans le cadre de l'article 101§3 TFUE.....	232
B.	L'analyse des gains d'efficacité propre au régime des concentrations.....	233
1.	La baisse des coûts fixes bénéficiant aux consommateurs ?.....	233
2.	Des gains propres à la concentration.....	235
Section 3 :	Bilan des effets anticoncurrentiels propres à chaque type de regroupement.....	236
§1.	Les effets propres aux compagnies traditionnelles.....	237
A.	Les accords de partage de code.....	237
1.	Les accords de partage de code appréhendables par l'article 101§1 TFUE.....	238
2.	Les différents types de partage de code.....	239
a)	Les partages de code unilatéraux.....	239
b)	Les partages de code parallèles.....	241
c)	Les partages de code " <i>behind and beyond</i> ".....	242
B.	Les fusions aériennes postérieures à des alliances : l'analyse contrefactuelle.....	243
1.	L'analyse des alliances existant au moment de la fusion.....	244

2.	Le premier scénario contrefactuel : la fusion entre les parties coopérant dans le cadre d'une alliance préalable.....	246
a)	En théorie : le principe de réversibilité des alliances entre les partenaires.....	247
b)	En pratique : l'absence de concurrence effective et potentielle entre les alliés.....	249
c)	Exceptions : le retour par la fusion à une concurrence effective et potentielle entre les alliés : <i>Lufthansa/Austrian (2009)</i>	250
3.	Le deuxième scénario contrefactuel : l'étude de l'évolution future de la coopération entre les parties en cas d'échec de la fusion.....	252
a)	Le cas du renversement d'alliance globale : <i>Lufthansa/SN Brussels (2009)</i>	252
b)	Le cas du rachat par un concurrent direct : <i>Lufthansa/Austrian (2009)</i>	253
C.	Les <i>joint ventures</i> transatlantiques et les alliances globales.....	254
D.	L'existence d'un effet de réseau anticoncurrentiel propre au regroupement des compagnies traditionnelles ?	255
§2.	Des effets propres aux compagnies <i>low cost</i> ? Une asymétrie propre aux compagnies <i>low cost</i> ?	258
A.	La question des outils économétriques : régression transversale versus régression à effets fixes ?	259
1.	L'analyse de la régression transversale proposée par Ryanair	260
2.	L'analyse de la régression à effets fixes privilégiée par la Commission	260
3.	Quelle méthode est la plus adaptée ?	261
4.	La pression concurrentielle peut-elle être asymétrique ?.....	262
B.	Des barrières à l'entrée spécifiques aux compagnies <i>low cost</i> : sont-elles plus faibles ou plus fortes que pour les compagnies traditionnelles ?.....	264
C.	La question des gains d'efficacité propres aux compagnies <i>low cost</i> ?	266
Chapitre II – Les comportements restrictifs de concurrence		269
Section 1 : Les collusions avec les concurrents (les cartels).....		269
§1.	La caractérisation de l'infraction.....	269
A.	Le partage des marchés.....	269
B.	Les ententes sur les hausses de prix (surtaxes, carburant, sécurité)	271
§2.	L'évaluation de la gravité de l'infraction	272
Section 2 : Le verrouillage de la demande		274
§1.	La prédation.....	274
A.	Le test de coûts et la prédation dans le secteur aérien	274
1.	La prédation par les prix	275
a)	L'approche européenne.....	275
b)	L'affaire <i>Lufthansa/Germania (2005)</i>	277
c)	L'affaire <i>Eurostar (2007)</i>	279
2.	La prédation par l'augmentation des capacités.....	280
a)	Le test du coût évitable moyen (CEM) et les affaires <i>American Airlines (2001)</i> et <i>Air Canada (2003)</i>	280
b)	Le test des coûts variables moyens (CVM)	282
B.	La délimitation d'un « scénario » anticoncurrentiel	283

1.	La question de la récupération des pertes	283
2.	L'intention de créer une stratégie rationnelle d'éviction	284
3.	Le droit à l'adoption de stratégies concurrentielles agressives.....	285
§2.	La fidélisation.....	286
A.	L'approche générale des rabais et remises de fidélité	286
B.	Les programmes de fidélisation (FFP)	287
1.	L'effet discriminatoire et les « <i>coûts de sortie</i> » (<i>switching costs</i>) ..	288
a)	L'affaire <i>Eurobonus</i> (Suède, 1999)	289
b)	L'affaire <i>Eurobonus</i> (Norvège, 2003)	290
c)	Les affaires relatives aux alliances et aux fusions aériennes	291
2.	L'évaluation des effets anticoncurrentiels des FFP	291
a)	Un renforcement de l'opacité des tarifs	291
b)	Les coûts de sortie (<i>switching cost</i>) et les barrières à l'entrée	292
c)	La problématique " <i>principal-agent</i> "	292
C.	Les commissions aux agences de voyages	293
1.	Un effet de fidélisation discriminatoire	293
2.	La nature de l'effet d'éviction	295
D.	Les programmes de remises aux entreprises (<i>Corporate Discount Schemes – CDS</i>).....	296
Section 3 :	Les restrictions verticales.....	297
§1.	En aval : le contrôle de la distribution.....	297
A.	Les SIR et GDS	298
B.	Les agences de voyages en ligne	299
1.	L'affaire <i>Opodo</i>	300
2.	L'affaire <i>Voyages-sncf.com (2009)</i>	301
§2.	En amont : les restrictions par l'« <i>approvisionnement</i> » et les ressources rares	302
A.	La théorie des facilités essentielles.....	303
B.	Les collusions avec le gestionnaire d'aéroport.....	306
1.	L'attribution discriminatoire des infrastructures et des terminaux au sein de l'aéroport.....	306
2.	Les redevances d'atterrissage discriminatoires.....	308
a)	Les discriminations selon la nature des vols (intérieur ou intra- européen).....	308
b)	Les discriminations de nature technique : l'affaire des <i>aéroports finlandais (1999)</i>	309
c)	Les discriminations en fonction du volume des vols : l'affaire de l' <i>aéroport de Zaventem (1999)</i>	310
d)	L'assistance en escale	311
C.	Les marchés des prestataires aéroportuaires.....	311
D.	Le contrôle des créneaux horaires : les comportements anticoncurrentiels non appréhendables dans le cadre de la gestion réglementée des créneaux	312
1.	La mauvaise utilisation des créneaux (<i>misuse of slots</i>)	313
2.	La rétention artificielle des créneaux au dessus du seuil des 80% (<i>slot hoarding</i>)	314
E.	L'accès des concurrents à ses propres ressources (l'exemple du refus d'interligne)	315

TITRE II – La neutralisation des effets anticoncurrentiels	317
Chapitre I – La régulation de la structure des regroupements	319
Section 1 : Les bases juridiques de la régulation des regroupements	319
§1. L'interdiction des regroupements : le droit « <i>imposé</i> ».....	319
§2. L'autorisation sous conditions : le droit « <i>négocié</i> ».....	320
A. Les « <i>engagements</i> ».....	320
B. Les remèdes structurels versus remèdes comportementaux	321
Section 2 : Les conditions du regroupement.....	322
§1. Les remèdes « <i>quasi-structurels</i> » : le transfert des créneaux horaires	323
A. L'aspect quantitatif : le transfert d'un nombre suffisant de créneaux	324
B. L'évolution de la politique de la Commission vers une plus grande attractivité des créneaux transférés.....	324
1. L'aspect qualitatif : un meilleur contrôle du respect des horaires demandés par les nouveaux entrants (la nouvelle règle des « <i>60 et 20 minutes</i> »).....	325
2. L'aspect incitatif : la perspective pour les nouveaux entrants d'acquérir des droits historiques après une durée d'utilisation.....	325
3. La proportionnalité des mesures : un meilleur contrôle des abus dans l'utilisation des créneaux par les nouveaux entrants	327
4. L'aspect procédural : le choix du nouvel entrant le plus performant.....	328
a) La procédure améliorée de libération des créneaux et le rôle du mandataire (<i>monitoring trustee</i>)	329
b) La procédure de résolution rapide des litiges (<i>fast track dispute resolution</i>)	330
C. Exemples d'engagements relatifs aux créneaux	330
1. Les liaisons intra-européennes.....	330
a) Les compagnies membres de <i>Star Alliance</i>	330
b) Les compagnies membres de <i>Skyteam</i>	332
c) Les compagnies membres de <i>Oneworld</i>	333
2. Les liaisons transatlantiques	333
a) Les compagnies membres de <i>Star Alliance</i>	333
b) Les compagnies membres de <i>Skyteam</i>	334
c) Les compagnies membres de <i>Oneworld</i>	335
§2. Les remèdes comportementaux	335
A. Les mesures préventives contre les comportements d'entrave aux nouveaux entrants	335
1. Le gel ou la réduction des fréquences.....	336
2. L'interdiction de baisser les prix	336
3. La limitation des rabais de fidélité aux agences de voyages et aux entreprises et de leur affichage sur l'écran des SIR	337
B. L'accès pour les nouveaux entrants à l'offre des compagnies dominantes.....	338
1. Les tarifs combinables	338
2. L'interligne	338
3. Les accords spéciaux de quote-part et les partages de code	339

4.	L'accès des nouveaux entrants aux programmes de fidélisation des compagnies dominantes (FFP)	340
5.	Les accords intermodaux	340
§3.	Quels autres remèdes ? Pistes de réflexion.....	340
A.	L'entrée réelle d'un opérateur sur le marché : l'« <i>acquéreur initial</i> » (“ <i>up-front entrant</i> ”)	341
B.	Les <i>carve-outs</i>	342
C.	La cession de certains actifs	343
Section 3 :	Bilan des remèdes et des mesures correctives	343
§1.	Les remèdes relatifs aux créneaux : exemples de difficultés de rééquilibrage de la structure des marchés.....	343
A.	La liaison Londres-Madrid (2003 et 2010).....	344
B.	La liaison Vienne-Francfort (2002 et 2009).....	345
C.	La liaison Amsterdam-New York (2004 et 2008).....	346
§2.	L'efficacité limitée des remèdes comportementaux.....	347
Chapitre II –	La régulation des comportements restrictifs de concurrence	349
Section 1 :	La régulation <i>antitrust</i>	349
§1.	Les cartels.....	350
A.	Le renforcement des amendes et de la politique de sanctions	350
1.	L'affaire <i>SAS/Maersk Air (2001)</i>	350
2.	L'affaire du <i>cartel mondial du fret aérien (2010)</i>	351
3.	L'affaire <i>British Airways/Virgin Atlantic (2007)</i>	352
B.	L'immunité partielle ou totale : le programme de clémence face à la théorie du jeu	352
§2.	Les abus de position dominante	353
A.	La prédation.....	353
1.	Les raisons d'une faible régulation par les autorités <i>antitrust</i> ?	353
2.	Les régulations <i>ex-post</i>	354
3.	Lufthansa/Germania (2002) : la “ <i>minimum price distance rule</i> ”	355
4.	Les hypothèses de régulations <i>ex-ante</i> ?.....	356
B.	La fidélisation.....	357
1.	Les FFP	357
a)	L'interdiction totale ou partielle des FFP	357
b)	L'accès des nouveaux entrants au FFP de la compagnie dominante.....	358
c)	Les autres mesures de régulation envisageables ?	358
2.	La fidélisation des agences de voyages et des clients entreprises	359
C.	Les restrictions verticales	360
Section 2 :	Les systèmes de régulation complémentaires.....	361
§1.	L'extension vers les actions de droit commun	362
A.	Les actions civiles en réparation des dommages.....	362
B.	Les actions pénales	363
§2.	Les régulations sectorielles.....	363
A.	Le Code de conduite pour l'utilisation des SIR.....	363
B.	La régulation des discriminations de la part du gestionnaire aéroportuaire.....	365
1.	Les redevances aéroportuaires : la directive 2009/12/CE.....	366
2.	L'assistance en escale : la directive 96/67/CE.....	366

C. L'attribution et l'utilisation des créneaux horaires : le règlement (CEE) n° 95/93.....	370
1. La neutralité et l'indépendance du coordinateur des créneaux horaires.....	370
2. La sanction du non-respect de l'utilisation des créneaux dans le cadre du dispositif réglementé de coordination des créneaux	370
Conclusion	373
Bibliographie	417
Annexes	433
Index	463
Table des matières	471