

# COMITÉ DE COORDINATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

**Assemblée plénière – 10 janvier 2023**

La dix-huitième assemblée plénière du comité de coordination des aéroports français (CCAF) s'est tenue le :

**Mardi 10 janvier 2023 à 9h30**

**En présentiel au siège de la DGAC à Paris et en distanciel (via Teams)**

L'ordre du jour de la séance était le suivant :

## **I – GENERALITES**

- 1 - Tour de table et approbation de l'ordre du jour**
- 2 - Généralités sur le CCAF**
- 3 - Généralités sur COHOR**

## **II – BILAN DE L'ANNEE 2021 ET PERSPECTIVE 2022**

- 1 - Point sur l'impact de la crise sanitaire : Assouplissement de la règle des « 80/20 »**
- 2 - Information sur les aéroports coordonnés**
- 3 - Information sur les aéroports à facilitation d'horaires**
- 4 - Point sur les manquements relatifs aux créneaux horaires**
- 5 - Avis du CCAF sur la proposition de COHOR relative au tarif de la redevance de coordination et facilitation**

## **III – RENOUELEMENT DES MEMEBRES DES COMITES EXECUTIFS ET SOUS-COMITES ET ELECTION DE LEURS MEMBRE**

- 1 - Rappel sur les missions des comités exécutifs et sous-comités**
- 2 - Élection des membres des comités exécutifs (COMEX)**
- 3 - Élection des membres du sous-comité chargé du suivi de l'utilisation des créneaux horaires (SUC)**

## **IV – POINTS DIVERS**

- 1 - Point sur les événements 2023 – 2024**
- 2 - Révision du règlement n° 95/93**

La séance s'est déroulée en français.

L'assemblée plénière était présidée par la DGAC (DTA/SDA2).

Les membres présents comptaient les transporteurs aériens, les associations de transporteurs aériens, les exploitants et les prestataires de service de navigation aérienne d'aéroports concernés (cf. Annexe 1).

L'ensemble des paramètres de coordination ou de facilitation d'horaires mentionnés dans le présent compte rendu sont issus de la présentation jointe à ce compte rendu. Ils sont publiés et accessibles sur le site du coordonnateur : [www.cohor.org](http://www.cohor.org).

## **I – GENERALITES**

### **1 - Tour de table et approbation de l'ordre du jour**

La DTA propose d'effectuer les élections des membres des COMEX et du SUC avant de faire un point détaillé aéroport par aéroport. La proposition de la DTA n'appelle pas d'objections de la part des membres du CCAF et l'ordre du jour est approuvé.

### **2 - Généralités sur le CCAF**

La DTA annonce le calendrier des prochaines réunions du CCAF et des comités créés en son sein:

- Prochain SUC : mardi 10 janvier 2023 après-midi (même journée que le CCAF)
- Prochains COMEX pour la préparation de la saison d'hiver 2023/2024 : mardi 21 et le mercredi 22 mars 2023
- Prochaine assemblée plénière : mardi 16 janvier 2024

#### Information post-réunion :

- *SUC suivant pour le bilan sur l'hiver 2022/2023 : mercredi 5 juillet 2023 à 14h dans les locaux de la FNAM*
- *COMEX suivant pour la préparation de la saison d'été 2024 : jeudi 14 septembre 2023 sauf pour Nice et Cannes dont la date du COMEX reste à déterminer*

La DTA rappelle le calendrier IATA et l'imbrication des COMEX réguliers dans ce calendrier. Elle rappelle que les paramètres pour les saisons suivantes sont actés aux COMEX réguliers et qu'ils doivent donc être étudiés en amont de ces réunions et communiqués à la DTA et aux DSAC-IR correspondantes. La DTA rappelle que la mise en place des paramètres après l'allocation initiale est peu efficace et chronophage pour COHOR.

### **3 - Généralités sur COHOR**

COHOR rappelle que son système informatique est en constante amélioration. En effet, plus de 90% des SCR reçoivent une réponse dans la seconde qui suit du fait qu'ils sont traités automatiquement. Ainsi, la disponibilité de COHOR s'est grandement améliorée.

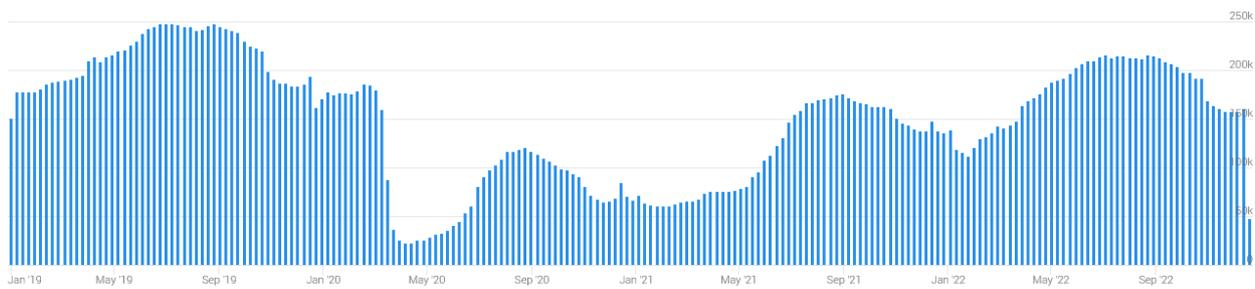
COHOR précise par ailleurs qu'il est certifié avec le standard ISO 9001 qui implique des audits annuels. L'audit de COHOR de 2023 a eu lieu la veille du CCAF et aucun écart ni point sensible n'a été constaté.

## **II – BILAN DE L'ANNEE 2022 ET PERSPECTIVE 2023**

### **1 - Point sur l'impact de la crise sanitaire : Assouplissement de la règle des « 80/20 »**

La DTA fait un point sur l'impact de la crise sanitaire et de la guerre en Ukraine.

On peut constater une bonne reprise du trafic européen pendant l'année 2022. Il peut être constaté un retour à la saisonnalité habituelle avec toutefois un niveau de 2022 qui reste encore en retrait par rapport à 2019. Ci-dessous le graphique d'Eurocontrol illustrant le nombre de mouvements quotidiens au niveau européen au cours des 3 dernières années :



*Évolution du trafic européen de 2019 à 2021*  
(source : Eurocontrol)

Par ailleurs, selon les prévisions d'Eurocontrol (cf. présentation annexée) la reprise au niveau de 2019 est estimée vers l'année 2025.

Du côté des assouplissements de la règle des « 80/20 » la DTA rappelle qu'à la saison d'été 2022, ce taux minimal d'utilisation a été fixé à 64% avec une possibilité au coordonnateur d'accorder des JNUS Covid.

À l'hiver 2022 – 2023, ce taux est remonté à 75% et des JNUS pourront être accordées pour les destinations les plus impactées. Par ailleurs, la dernière modification du règlement 95/93 donne à la Commission la possibilité d'adopter des actes délégués pour les saisons aéronautiques W22 pour descendre sous les 75% et S23.

Pour la saison aéronautique d'été 2023, la DTA indique que le retour au taux d'utilisation standard de 80% est très probable. Les JNUS Covid/Ukraine pourront être accordés pour les destinations les plus impactées.

Au-delà de S23, la Commission ne pourra plus adopter d'actes délégués. Une modification du règlement serait alors nécessaire pour tout assouplissement. Par ailleurs, la DTA précise qu'une révision pérenne du règlement créneaux a été lancée par la Commission avec un appel à contribution qui s'est terminé fin 2022. La Commission prévoit une adoption du projet de règlement au 3<sup>e</sup> trimestre de 2023.

COHOR précise enfin que les destinations pour lesquelles les JNUS Covid/Ukraine sont accordés actuellement sont la Chine, Taiwan, l'Ukraine et la Biélorussie, les JNUS pour la Chine et Taiwan se terminant probablement rapidement si la levée des restrictions est poursuivie.

### **III – RENOUELEMENT DES MEMBRES DES COMITES EXECUTIFS ET SOUS-COMITES**

#### **1 – Rappel sur les missions des comités exécutifs et des sous-comités**

La DTA rappelle les rôles des Comités Exécutifs (COMEX) ainsi que du sous-comité chargé du Suivi de l'Utilisation des Créneaux (SUC). Elle rappelle par ailleurs la constitution des COMEX et du SUC. Le ou les exploitant d'aérodrome ainsi que l'UAF sont membres de droit des COMEX et du SUC. Le SNA est membres de droit des COMEX. Enfin, au plus 6 transporteurs aériens peuvent être élus aux COMEX et au SUC. Quant aux associations des transporteurs aériens, au plus 6 peuvent être élus aux COMEX et au plus 3 au SUC. Enfin, la durée du mandat aux COMEX et au SUC est fixée à 3 ans.

#### **2 – Élection des membres des comités exécutifs**

Il existe au sein du CCAF, cinq COMEX pour lesquels il faut élire les membres :

- a) COMEX des aéroports parisiens
  - Membres de droit : ADP, DSNA, UAF
  - Candidats :
    - Transporteurs aériens : Air France, Corsair, Transavia France, FedEx, Lufthansa, Vueling
    - Associations de transporteurs aériens : BAR France, FNAME

**Avis du CCAF sur les membres du COMEX des aéroports parisiens :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au COMEX des aéroports parisiens.

- b) COMEX de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu
  - Membres de droit : ACA, DSNA, UAF
  - Candidats :
    - Transporteurs aériens : Air France, Volotea
    - Associations de transporteurs aériens : FNAME

**Avis du CCAF sur les membres du COMEX de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au COMEX de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu.

- c) COMEX de Figari-Sud-Corse
  - Membres de droit : CCI/2A, DSNA, UAF
  - Candidats :
    - Transporteurs aériens : Air France, Air Corsica, Volotea
    - Associations de transporteurs aériens : FNAME

**Avis du CCAF sur les membres du COMEX de Figari-Sud-Corse :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au COMEX de Figari-Sud-Corse.

La DSACE regrette l'absence de candidats de transporteurs aériens représentant l'aviation d'affaires alors même qu'ils avaient été informés de l'élection des membres des COMEX lors de ce CCAF et que deux d'entre eux avaient participé en tant qu'observateur, au COMEX spécifique de Cannes-Mandelieu du mois d'octobre 2022.

Par ailleurs, lors du CCAF du janvier 2022, COHOR avait déjà noté l'absence de représentativité de ce type d'aviation dans les COMEX. La DSACE demande au BAR si le message aux compagnies de l'association a bien été transmis comme annoncé lors du précédent CCAF : la réponse est affirmative.

- d) COMEX de Nantes-Atlantique
  - Membres de droit : AGO, DSNA, UAF
  - Candidats :
    - Transporteurs aériens : Transavia France, Volotea
    - Associations de transporteurs aériens : FNAME

**Avis du CCAF sur les membres du COMEX de Nantes-Atlantique :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au COMEX de Nantes-Atlantique.

- e) COMEX de Lyon-Saint-Exupéry, Chambéry-Aix-les-Bains et Annecy-Meythet
  - Membres de droit : ADL, SEACA, SAMBA, DSNA, UAF
  - Candidats :

- Transporteurs aériens : Air France, Transavia France, Volotea
- Associations de transporteurs aériens : FNAM

**Avis du CCAF sur les membres du COMEX de Lyon-Saint-Exupéry, Chambéry-Aix-les-Bains et Annecy-Meythet :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au COMEX de Lyon-Saint-Exupéry, Chambéry-Aix-les-Bains et Annecy-Meythet.

### 3 – Élection des membres du sous-comité chargé du suivi de l'utilisation des créneaux horaires

Le SUC comporte des membres de droit qui sont : ADP, ACA, CCI/2A, AGO, ADL, SEACA, SAMBA et UAF.

Les candidats à l'élection au SUC sont :

- Transporteurs aériens : Air France, Corsair, Transavia France
- Associations de transporteurs aériens : FNAM, BAR France

**Avis du CCAF sur les membres du sous-comité chargé du suivi de l'utilisation des créneaux horaires :** Aucune objection n'est exprimée pour chacun des candidats. Ainsi tous les candidats susmentionnés sont élus au sous-comité chargé du suivi de l'utilisation des créneaux horaires.

## II. (Suite)

### 2 - Information sur les aéroports coordonnés

#### Sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle :

Il n'y a aucune modification des paramètres pistes et aérogares pour les saisons d'hiver 2022 – 2023 et d'été 2023. Quant aux seuils d'alerte, il est rappelé qu'ils sont sortis de l'arrêté et sont reportés dans une notification au coordonnateur à compter de l'hiver 2022 – 2023. Pour S23, la suspension du mécanisme d'alerte est prolongée uniquement pour le terminal 2A et le coefficient de remplissage moyen passera de 80% à 85%.

La DTA rappelle que les paramètres piste en cœur de nuit ont été modifiés à compter de la saison d'été 2022 afin d'adapter l'offre à la demande sur la période nocturne. Il s'agit de réduire le paramètre départ par heure de minuit à 2h locale et de l'augmenter d'autant de 3h à 5h locale comme le montre le tableau des paramètres de nuit ci-dessous.

HEURES LOCALES	ARRIVÉES par 10 minutes	ARRIVÉES par heure	ARRIVÉES par tranche de 60 minutes glissantes par pas de 10 minutes	DÉPARTS par 10 minutes	DÉPARTS par heure	DÉPARTS par tranche de 60 minutes glissantes par pas de 10 minutes	TOTAL arrivées + départs par heure
0 h à 0 h 59	7 (6)	30		7 (6)	(25) 20		40
1 h à 1 h 59	7 (6)	20		7 (6)	(25) 20		40
2 h à 2 h 59	7 (6)	20		7 (6)	20		32
3 h à 3 h 59	7 (6)	20		7 (6)	(20) 25		32
4 h à 4 h 59	7 (6)	20		7 (6)	(20) 25		32
5 h à 5 h 59	3 (2)	30		7 (6)	25		40
6 h à 6 h 59	11 (1)	41		8 (7)	38		67

Il y aura également des travaux sur la piste 09R/27L du 17 juillet au 6 novembre 2023. La DTA rappelle que le terminal T1 a rouvert en décembre 2022 mais que le T2C a fermé en décembre 2022 et que le T2A fermera le 13 janvier 2023. Ces fermetures-ouvertures des terminaux sont accompagnées par les transferts des compagnies entre les terminaux de la plateforme. La capacité d'enregistrement du T2D sera fermée de décembre 2022 à S23. Les travaux et les transferts n'auront pas d'impact sur les paramètres de coordination de Paris-Charles de Gaulle.

## Sur l'aéroport Paris-Orly :

Du côté des seuils d'alertes aérogare, il y a eu des modifications des seuils par tranche de 20 et 120 minutes suite aux différents travaux intervenus dans les aérogares :

### S22

Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ	Nombre maximal de passagers par 120 min au départ
Orly 1	1200	8100
Orly 2	700	
Orly 3	1500	
Orly 4	1100	3400

### W22/23

Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ	Nombre maximal de passagers par 120 min au départ
Orly 1	1500	9500
Orly 2	750	
Orly 3	1600	
Orly 4	1100	3400

### S23

Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ	Nombre maximal de passagers par 120 min au départ
Orly 1	1500	9500
Orly 2	750	
Orly 3	1600	
Orly 4 en mars et avril 2023	900	2800
Orly 4 le reste de l'année	1100	3400

### Évolution des seuils d'alerte aérogare d'Orly de S22 à S23

Par ailleurs, à l'instar de Paris-Charles de Gaulle, les seuils d'alerte aérogares sont sortis de l'arrêté et reportés dans une notification au coordonnateur.

Du côté des paramètres de coordination, une évolution aura lieu à compter de S23. En effet, une modification des paramètres a été actée afin de mieux répartir l'offre entre les arrivées et les départs dans la tranche horaire 7h – 22h tout en préservant la limitation en mouvements totaux par heure :

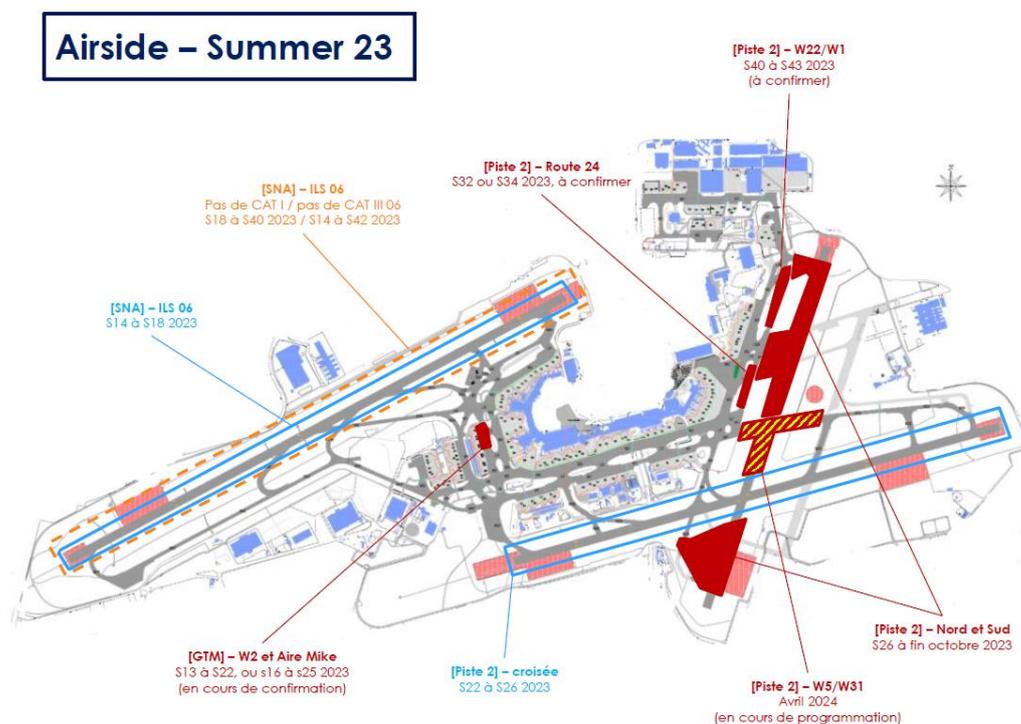
Arrivées				Départs				Total	
Heures Locales	par 10 minutes	par heure	pour la période	Heures Locales	par 10 minutes	par heure	pour la période	par 10 mn	
06:20 - 6:59	6	-	12	06:00 - 6:59	6	-	25		30
07:00 - 21:59	7 (2)	36	-	07:00 - 21:59	7 (2)	36	-	13	70/h
22:00 - 22:59	6	-	-	22:00 - 22:59	6	-	-		45
23:00 - 23:29	-	-	3	23:00 - 23:19	-	-	6		6

7 (2) signifie que, au cours de l'heure glissante correspondante, au plus 7 mouvements peuvent être acceptés sur 2 périodes de 10 minutes, 6 mouvements pendant les 4 autres périodes de 10 minutes, sous réserve du respect des autres contraintes.

Aucun créneau horaire ne sera attribué sur la plage horaire 23h30 à 6h19 (heures locales) pour les arrivées et sur la plage horaire 23h20 à 5h59 (heures locales) pour les départs.

Par ailleurs, compte tenu des travaux sur les aires Écho Ouest, les taxiways W1/W36 sont fermés de la semaine 43 de 2022 à la semaine 11 de 2023. Ceci a nécessité une baisse temporaire des paramètres de coordination à 45 mouvements par heure du 30 octobre 2022 au 16 mars 2023. COHOR précise que les dépassements de la limite des 45 mouvements par heure ont été entièrement résorbés.

Concernant S23, différents travaux sur les taxiways, la piste et l'ILS sont prévus :



*Travaux S23 côté piste à Paris-Orly*

Il y a également des travaux au T4 afin de mettre le tri bagage au standard EDS 3 avec un abaissement des seuils d'alerte et une mise en place des banques mobiles. ADP précise qu'il travaille sur l'optimisation de la capacité et des processus ainsi que sur la fluidification des programmes de vol avec les compagnies.

La DTA demande s'il y a eu beaucoup de déclenchements des seuils d'alerte. ADP-Orly répond que cela arrive sur Orly 3, les dépassements sont gérés par des débords sur Orly 2. ADP-CDG répond que les seuils ont été désactivés lors des deux dernières saisons.

La DTA rappelle que les compagnies ne reçoivent pas directement les messages lors de dépassements des seuils d'alerte à Orly mais qu'un monitoring est mis en place avec COHOR. ADP - CDG précise que sur CDG c'est différent et que les compagnies continuent de recevoir les alertes lors des dépassements des seuils.

La FNAM interroge ADP sur le transfert des compagnies entre Orly et CDG et notamment demande quand les compagnies se retrouveront dans la boucle. ADP répond qu'il a déjà pris contact avec les compagnies concernées et des rencontres ont eu lieu.

COHOR demande à ADP-Orly si la baisse de la valeur des flux du monitoring du T4 prévue sur mars et avril suffira (du 28 février au 16 mai dans la notification à COHOR). ADP-Orly répond qu'ils pourront être actualisés/réajustés en tant que de besoin mais qu'il y aura une marche entre mars/avril et le reste de la saison S23.

### **Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur**

Des travaux sont prévus durant la saison d'hiver 2022 - 2023 avec un passage en monopiste sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur durant les périodes suivantes :

- Du 31 octobre au 16 décembre 2022
- Du 3 janvier au 10 mars 2023
- Du 20 mars au 24 mars 2023

La DTA rappelle que les dates de passages en monopiste ont été légèrement modifiés pour tenir compte de la date du MIPIM en mars 2023 qui a changé. Une notification dans ce sens a été adressée au coordonnateur à la suite du COMEX de septembre 2022. Les paramètres de coordination en S23 seront les paramètres nominaux.

Par ailleurs, un travail est mené par ACA d'évaluation des seuils d'alerte aérogare et de détermination de capacité aérogare (Terminaux 1 et 2) en partenariat avec COHOR afin de mettre en place le *monitoring* à l'instar des plateformes parisiennes et ce, dans l'attente de l'extension du T2. La DSACSE précise qu'il a été identifié un risque de manque de capacité au niveau des portes d'embarquement du Terminal 2 en zone hors Schengen à l'été 2024 sur la base du trafic de l'année 2019. L'exploitant ACA apporte un complément que le monitoring est en place.

### **Sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu**

Pour rappel, la période de coordination des récentes années antérieures à 2021 correspondaient aux dates du Festival International du Film et du Grand Prix de Monaco. À l'été 2021, une extension de la coordination à juillet et août avait été décidée, à titre expérimental, à la demande du SNA-SE suite à un évènement de sécurité ayant eu lieu en été 2019. En 2022 la coordination a été reconduite pour la même période avec une partie du mois de septembre en sus.

La DTA explique que cette période additionnelle a été concluante sur le bénéfice de la coordination. Toutefois, la période de coordination à l'été 2023 est toujours en discussion aux fins de savoir si elle couvrira la période du FIF/GPM en continu jusqu'à mi-septembre. Un rapport du STAC a par ailleurs été produit afin d'évaluer la capacité de l'aérodrome de Cannes et d'aider à orienter les éléments (période et paramètres notamment) de coordination.

*Information post-réunion : un COMEX exceptionnel est prévu le 9 février afin de définir la période de coordination pour S23.*

La DTA précise que la procédure de suspension des plans de vol sans créneau sera active sur les périodes de coordination.

### **Sur l'aéroport Figari-Sud-Corse**

La saison d'été 2022 était la première saison au cours de laquelle l'aéroport de Figari était coordonné après avoir été facilité tous les étés depuis 2017. Au passage de cette facilitation d'horaires à la coordination, les paramètres ont été affinés (entre S21 et S22). Une étude de capacité a été effectuée par le STAC confirmant le bénéfice de la coordination et validant les paramètres actuels. Ainsi, au dernier COMEX, la coordination pérenne en été de Figari a été actée à compter de S23.

La DTA précise que la procédure de suspension des plans de vol sans créneau était et sera active.

## **3 - Information sur les aéroports à facilitation d'horaires**

### **Sur l'aéroport de Nantes-Atlantique**

La DTA rappelle la mise en place d'un couvre-feu dit « en programmation » à Nantes à compter de la saison d'été 2022 (le 27 mars 2022). Celui-ci interdit la programmation des mouvements entre minuit et 5h59 (heure locale). Cependant, cela n'empêche pas les mouvements sur cette période s'ils sont programmés en bordure de nuit (entre 21h00 et 23h30 et entre 6h30 et 9h00) lorsqu'il y a de l'avance

ou du retard « pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». COHOR ne donne plus de recommandations d’horaires dans la période de couvre-feu.

La FNAM souhaite des précisions sur l’interprétation du terme « indépendantes de la volonté du transporteur » dans l’arrêté. La DTA explique que les cas sont trop nombreux et divers pour pouvoir être précisés par arrêté, qu’in fine, c’est le juge qui tranchera sur les cas qui lui seront soumis et rappelle que c’est un arrêté qui dépend d’un autre service.

La DSAC indique qu’il n’y a pas assez de recul sur cette question pour le moment mais qu’après des débuts chaotiques, l’automne s’est mieux passé. Elle indique également que l’ACNUSA a statué sur une première série de manquements. COHOR rappelle que le couvre-feu fait partie des paramètres de coordination et attire une attention particulière des compagnies qui programment à la bordure du couvre-feu.

Le COMEX de Nantes a revu les paramètres postes de stationnement. Ils sont désormais plus précis et permettent une optimisation de l’affectation des créneaux, le nouveau paramètre représente beaucoup mieux les capacités réelles des postes de stationnement. Ce paramètre sera en vigueur à compter de la saison aéronautique d’été 2023.

Pour toute rotation (arrivée puis départ),

- COHOR recommande les horaires dans les limites de 23 postes de stationnement :
  - o 23 postes de stationnement pour les aéronefs dans la catégorie de dimensions (1)<sup>1</sup> ;
  - o 21 postes de stationnement pour les aéronefs dans la catégorie de dimensions (2)<sup>2</sup> ;
  - o 18 postes de stationnement pour les aéronefs dans la catégorie de dimensions (3)<sup>3</sup> ;
  - o 13 postes de stationnement pour les aéronefs dans la catégorie de dimensions (4)<sup>4</sup>.

Avec les paramètres suivants :

- o Les aéronefs de code A, B et C utilisent 1 poste ;
- o Les aéronefs de code D restreint<sup>5</sup> utilisent 1 poste ;
- o Les aéronefs de code D<sup>6</sup>, E restreint<sup>7</sup> et E<sup>8</sup> utilisent 2 postes ;
- o Les aéronefs de code F utilisent 9 postes ;

Dans la limite des règles suivantes explicitant la capacité maximale en simultanée pour les aéronefs de Code D et E (et restreints) :

	Aéronef 1		Aéronef 2		Aéronef 3	
Configuration	Passagers ou fret		Passagers		Passagers ou fret	
<b>Code de l'aéronef</b>	E					Capacité maximale simultanée d'aéronefs de code D, D restreint, E et E restreint
	<u>ou</u>		E restreint			
	E restreint	+	<u>ou</u>	+		
	<u>ou</u>		D		D restreint	
	D		<u>ou</u>			
	<u>ou</u>		D restreint			
	D restreint					

- lorsque l’unique poste de stationnement dédié à l’aviation générale et d’affaires (GABA) est utilisé, les vols GABA peuvent stationner sur les postes dédiés à l’aviation commerciale dans la limite suivante : COHOR recommande les horaires de telle sorte que le temps d’escale ne soit pas supérieur à 3 heures lorsque plus de 19 postes sont déjà occupés.

Par ailleurs, la DTA indique qu’un paramètre additionnel sur les arrivées a été notifié au coordonnateur après une période de consultation du COMEX qui s’est achevée le 3 janvier 2023. Ce paramètre est le suivant : « COHOR n’attribuera plus aucune recommandation d’horaire pour les arrivées Fret, ou d’aéronef de code D, D restreint, E ou E restreint, sur la plage horaire 06h00 - 06h29 locale. ».

### Sur l’aéroport de Lyon-Saint-Exupéry

L’aéroport va devoir engager à l’été 2023 des travaux dans le cadre de la mise en conformité par rapport au règlement européen 139/2014 (réfection de la bretelle alpha 9). ADL confirme que les

travaux auront lieu en juin entraînant une fermeture d'une passerelle de la piste 17R/35L sans impact sur les paramètres de facilitation car hors périodes de gros trafic.

### **Sur les aéroports d'Annecy-Meythet et de Chambéry-Aix-Les-Bains**

La période de facilitation comprend tous les week-ends du samedi 17 décembre 2022 au dimanche 9 avril 2023, les vendredis 10, 17, 24 février et 3 mars 2023, ainsi que le lundi 2 janvier 2023.

Des problèmes de saturation de l'aérogare en programmation à Chambéry créent des difficultés à faire passer le trafic en hiver 2022 – 2023. Les raisons évoquées sont notamment :

- Temps d'escale avions pris en compte dans les paramètres trop courts
- Travaux sur un taxiway
- Changement du type de modules avions, ce qui entraîne notamment une saturation de parkings

L'assistant en escale de Chambéry confirme le problème de saturation et indique que le travail est engagé avec le SNA pour proposer une modification des paramètres en ce sens au prochain COMEX de mars 2023 en préparation de la saison d'hiver 2023 – 2024.

### **4 - Point sur les manquements relatifs aux créneaux horaires**

#### **Informations sur les séances de la CAAC**

La DTA commence par un rappel général sur le *slot-monitoring*, elle rappelle que les exploitants d'aérodrome doivent communiquer à COHOR dans les délais et sous le format prescrit par les recommandations internationales les données du trafic réalisé, ceci pour le bon fonctionnement du système de sanctions.

La DTA indique qu'il y a eu 4 séances CAAC en 2022, les 28 janvier, 1<sup>er</sup> avril, 24 juin et 4 novembre. Les décisions de la dernière CAAC n'ont pas encore été signées. Elles concernaient les manquements de W20/21, S21 et W21/22. Les sanctions des 3 premières CAAC seront publiées en février 2023 sur le site du ministère de l'écologie.

Les prochaines séances de la CAAC devraient se dérouler :

- le mardi 6 juin 2023
- en octobre ou novembre 2023

Les éléments synthétiques sur les sanctions prononcées pour des manquements réalisés sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/coordination-et-facilitation-dhoraires>

La DTA rappelle aux compagnies que la réponse à la notification des PV de la DGAC doit être effectuée dans le délai d'1 mois, y compris lorsque des informations ont déjà été apportées à COHOR.

### **5 - Proposition de COHOR relative au tarif de la redevance de coordination et facilitation**

#### **Rappel réglementaire**

La DTA rappelle que la redevance pour service rendu sur les aéroports qualifiés d'aéroports à facilitation d'horaires ou d'aéroports coordonnés a été instaurée par le décret n° 2017-60 du 23 janvier 2017 codifié au code de l'aviation civile. Le décret est complété par les dispositions de quatre arrêtés du 22 février 2017.

Ces dispositions prévoient :

- Un régime principal s'appliquant à tous les aérodromes qualifiés d'aéroports coordonnés ou d'aéroports à facilitation d'horaires ;

- Un régime dérogatoire s'appliquant aux « situations exceptionnelles » prévues au paragraphe 6 de l'article 3 du règlement (CEE) n°95/93.

Actuellement pour le régime principal :

- 2,30 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef ;
- 2,30 € par atterrissage pour l'exploitant d'aérodrome.

Pour le régime dérogatoire :

- 2,30 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef ;
- le restant dû pour l'exploitant d'aérodrome.

### **Retour sur l'exercice 2022**

La baisse des recettes prévue en 2022 était estimée à 33% par rapport à 2019. La baisse réelle était de 13,7% par rapport à celle de 2019 avec environ 200 000 vols réalisés de plus que ce qui a été prévu en 2022. Ainsi les coûts sont en ligne avec le budget.

La trésorerie de COHOR au 15 décembre 2022 est de 2 250 000 € avec un restant à rembourser de 255 000 € pour AF et ADP (1<sup>ère</sup> tranche 50% de fonds de roulement) soit une trésorerie réelle de 1 995 000 €. Les solde pour part aéroports à venir de 235 000 € (acompte calculé sur base trafic 2019 -33%). Après remboursement du solde des avances en compte courant (375 000 €) la trésorerie de COHOR sera supérieure à 1 800 000 € (égale à une année de budget).

Par ailleurs, COHOR indique que de nombreux investissements sur les systèmes informatiques ont été faits en 2022 et qui sont plus importants cette année-là.

### **Hypothèse pour la redevance 2022-2023**

Après un échange avec les aéroports, la prévision annuelle est fixée à -8,5% de la référence 2019 (contre -8% interne COHOR). Le trafic annuel pour ADP / NCE / LYS / NTE est estimé à 965 000 vols pour 2023 (contre 910 000 en 2022). Le trafic pour les autres aéroports coordonnés et facilités (CEQ / FSC / CMF / NCY) est estimé stable à 17 000 vols. Une base budgétaire de 982 000 vols est donc fixée pour 2023. Ainsi, COHOR prévoit une redevance stable ou à la baisse.

### **Proposition de redevance 2023**

La base budgétaire pour 2023 est fixée à 1 970 000 € avec une base de trafic de 982 000 vols. Ainsi, la redevance brute est calculée à 2,01 €. COHOR dispose d'une trésorerie conséquente pour l'exercice 2023. Hors budget sont le remboursement PGE de 125 000 € ainsi que la refacturation de COHOR Services entre 80 000 et 100 000 €.

L'assemblée générale de COHOR propose de diminuer le tarif de la redevance à 2,00 € par atterrissage. C'est-à-dire :

- Pour un aérodrome dans le cas de l'article R. 221-13 du CAC (*régime principal*)
  - de 2,00 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef
  - de 2,00 € par atterrissage pour l'exploitant d'aérodrome
- Pour un aérodrome dans le cas de l'article R. 221-14 du CAC (*régime dérogatoire*) de 2,00 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef, le restant dû pour l'exploitant d'aérodrome.

**Le comité valide, à l'unanimité des membres présents et représentés, la proposition tarifaire de COHOR sur l'ensemble des aéroports coordonnés et facilités.**



## IV – POINTS DIVERS

### 1 – Point sur les évènements 2023 - 2024

Pour finir, la DTA évoque les grands évènements (Coupe du Monde de Rugby 2023, Jeux Olympiques 2024 et mise en service de 4-Flight au CRNA-Nord) à venir impliquant potentiellement des mesures particulières sur des aéroports en termes de coordination.

#### **Coupe du Monde de Rugby de 2023**

La Coupe du Monde de Rugby 2023 se déroulera du vendredi 8 septembre au samedi 28 octobre 2023 (fin de la saison d'été 2023 au jour près). Les qualifications et les quarts de finals se passeront dans les stades un peu partout en France. Pour la demi-finale, la petite finale et la finale (du vendredi 20 octobre au samedi 28 octobre), les matchs seront organisés au Stade de France (Saint-Denis).

#### **Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024**

Les Jeux Olympiques 2024 se dérouleront du vendredi 26 juillet 2024 au dimanche 11 août 2024 et du mercredi 28 août au dimanche 8 septembre 2024 pour les Jeux Paralympiques. La région Île-de-France est principalement concernée par les épreuves. Toutefois, les évènements suivants auront lieu hors Île-de-France :

- Football à Bordeaux, Nantes, Lyon, Saint-Etienne, Nice, Marseille ;
- Handball à Lille ;
- Voile à Marseille ;
- Surf à Teahupo'o (Polynésie).

Différents GT sont organisés par le gouvernement afin d'étudier l'impact de l'évènement et préparer les adaptations.

*Information post réunion : Des coordinations ponctuelles des aéroports sont à l'étude y compris des terrains plus petits accueillant essentiellement du trafic VFR.*

La DSAC-SE ajoute que l'arrivée du Tour de France aura lieu à Nice en 2024. Elle rappelle que lors des trois étapes de l'évènement en 2020 une coordination spéciale a dû être prévue. La journée d'arrivée en 2024 risque d'être fortement perturbée par des hélicoptères faisant des prises de vue de la course et de la proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

#### **Mise en service de 4-Flight au CRNA-Nord**

DSNA-DO présente la mise en service de 4-Flight dans le CRNA-Nord prévue pour le moment le 12 décembre 2023 afin de ne pas impacter les JO. Toutefois, des discussions sont en cours avec les compagnies et les aéroports impactés afin d'étudier un possible décalage de la date de mise en service après le pic de Noël au 9 janvier 2023.

La DSNA présente les principaux flux dans la région parisienne. Elle précise que des UOP auront lieu en amont de la mise en service afin de tester le système. L'impact sur le trafic est à évaluer au cas par cas.

La DSNA présente ensuite le plan de la mise en service avec une baisse de capacités du centre en route et une remontée progressive des capacités pour enfin atteindre un gain de capacité par rapport à la situation avant 4-Flight. Ainsi, le premier plan d'ajustement de capacité en route est le suivant :

- 1<sup>er</sup> jour : entre -30% et -50%
- 1<sup>er</sup> mois et demi (6 semaines) : -30% SAUF le 1<sup>er</sup> week-end à -40%
- 2<sup>e</sup> mois et demi (6 semaines) : -20%
- 3<sup>e</sup> mois et demi (6 semaines) : -10%

Des mesures seront prises au sein du CRNA comme l'ouverture de secteurs supplémentaires, l'ajustement du planning des contrôleurs ou alors le transfert des survols vers les secteurs voisins afin de limiter l'impact de la mise en service. Ainsi la baisse de capacité ne se traduira pas par une baisse équivalente des capacités des aéroports franciliens. Le *Network Manager* étudie l'impact de cette mise en service sur les capacités des aéroports et devrait rendre ses conclusions en mars. Les paramètres devraient être connus pour le COMEX de mars en préparation de la saison d'hiver 2023 – 2024.

La DSNA demande aux membres du CCAF concernés de faire un retour sur la date de mise en service retenue d'ici le 20 janvier 2023.

ADP-CDG indique qu'il est plus judicieux de retenir la date du 9 janvier 2024 pour la mise en service afin de ne pas impacter le pic de Noël. ADP-Orly demande d'expliquer l'impact du choix de la date de la mise en service. La DSNA explique que la date du 9 janvier sera susceptible d'avoir un impact sur les vacances des Pâques en termes de capacité mais dans une moindre mesure que le serait Noël car une remontée de capacités sera déjà observée. L'idée est aussi de ne pas être un frein aux JO.

Air France souhaite connaître les impacts de cette mise en service au plus tôt.

La DSNA indique que la date de mars afin de fixer les paramètres de coordination est bien à l'esprit. Air France indique que les compagnies publient les vols un an en avance et que les ventes pour la période de Noël seront bientôt ouvertes.

COHOR remarque qu'il semble y avoir une préférence claire pour le 9 janvier 2024 par les compagnies et les aéroports. Air France indique être d'accord avec COHOR mais attire l'attention sur le fait que plus la mise en service est retardée, plus l'impact est retardé. Enfin, Air France indique que les compagnies ont plus de capacité d'adaptation en hiver qu'en été du fait des programmes globalement moins chargés. Vueling répond que cela dépend des modules et du modèle des compagnies et qu'il faut voir avec chaque acteur.

La DSNA explique avoir déjà entamé des discussions avec les compagnies aériennes concernées. Elle indique que pour les autres centres, la remontée de capacités se passe bien. Reims est sorti du plan de transition et que sur le secteur supérieur, les capacités sont supérieures à celles de 2019 mais pas encore sur les secteurs inférieurs. À Aix, il y a un peu de retard mais cela remonte également.

Transavia France demande s'il y a déjà une estimation de retard moyen. La DSNA répond qu'il n'y a pas de délai moyen par flux. Elle attire également une attention particulière sur le couvre-feu à Orly et un éventuel besoin de protéger davantage les dernières tranches du soir afin de limiter l'impact des retards. Il faut également tenir compte de la capacité de CDG à absorber les vols en retard en provenance d'Orly.

COHOR pose la question sur la comparaison avec la mise en service de 4-Flight à Reims. La DSNA répond qu'on ne peut pas véritablement comparer le CRNA-N (Athis-Mons) et le CRNA-NE (Reims) car ce dernier s'occupe essentiellement des survols alors qu'Athis-Mons des vols à destination et en provenance de la région parisienne. Elle indique qu'une meilleure comparaison serait faite avec le centre d'Aix-en-Provence mais les ordres de grandeurs sont néanmoins différents entre Athis et Aix.

## **2 – Révision du règlement n° 95/93**

La DTA indique qu'une consultation publique a été lancée par la Commission avec une période d'appel à contribution qui s'est achevée le 21 novembre 2022.

Les nouvelles mesures à venir permettraient de :

- Prévoir le cadre réglementaire approprié afin que les compagnies aériennes soient compétitives et assurent la connectivité et l'efficacité
- Améliorer le cadre institutionnel et la mise en œuvre
- Aligner le cadre juridique sur les autres politiques de la Commission
- Améliorer la résilience

Un GT était organisé par la DGAC le mardi 11 octobre 2022 afin de recueillir les avis des professionnels du secteur. L'adoption du règlement par la Commission est prévue pour le 3<sup>e</sup> trimestre de 2023. La DTA indique qu'elle n'a pas plus d'informations à fournir et que le projet de règlement n'a pas encore été publié. La DTA tiendra les membres du CCAF informés si des informations importantes venaient à émerger.

Le BAR exprime qu'il faut faire attention à une introduction d'une composante environnementale et qu'il faut dissocier l'environnement et la capacité théorique. Il indique également avoir participé à une réunion à l'ACNUSA où cette question a été évoquée.

COHOR, qui était à cette même réunion, indique que le fait de donner une priorité environnementale aux créneaux est soutenu par les compagnies dont la flotte a été renouvelée récemment. Il évoque le fait que seulement 20% d'aéroports sont coordonnés ou facilités en Europe et cette priorité environnementale entraînerait que les avions les moins performants fréquenteraient alors les aéroports non coordonnés/facilités.

Transavia France demande quels sujets ont été abordés lors de cette réunion.

COHOR indique que les compagnies ont un intérêt à renouveler la flotte et cela est déjà inclus dans leurs plans de développement. Airbus ne peut pas aller plus vite que les progrès technologiques ne le permettent. La question des avions transportant du fret se pose car ces avions sont généralement plus vieux.

La FNAM rappelle par ailleurs le bénéfice incontestable du cargo notamment durant la crise de la Covid-19.

En l'absence de question supplémentaire de l'assemblée, la DTA clôt la séance et remercie les membres.

Rappel du calendrier : *Prochaines réunions du CCAF* :

- *Prochains SUC* : le mardi 10 janvier 2023 et le mercredi 5 juillet à 14h
- *Prochains COMEX* : le mardi 21 et le mercredi 22 mars 2023 (W23/W24) et le jeudi 14 septembre 2023 sauf pour Nice et Cannes pour lesquels la date reste à déterminer (S24)
- *Prochaine assemblée plénière* : le mardi 16 janvier 2024

**Annexe 1**  
**LISTE DES PARTICIPANTS ET MEMBRES REPRESENTES**  
**Assemblée plénière - 13 janvier 2022**

**Présents :**

**Transporteurs aériens**

Air Corsica	Marie-Antoinette SANTONI
Air France	François DECARREAU Guillaume BARLOY
Corsair	Réginald LEFEVRE
Fedex	Julien DUCOUP Tanguy MARZIOU
Lufthansa	Ulrike STEINMANN-SCHUDRA
Transavia France	Thimothée DOUDOUX Valentin CORBEL
Volotea	Paola PIETRAPETROSA Olivier MERDRIGNAC
Vueling	Charlotte DUMESNIL
Swiss International Air Lines	Andrew SOMERVILLE (représenté par Lufthansa)

**Exploitants d'aéroports**

ACA-Nice	Sébastien CAMELIS
ADL (Lyon)	Bérangère JOCTEUR Ludovic GAS
ADP-CDG	Sophie MERCIECA Eliott VANHILLE
ADP-Orly	Jérôme LAUFERON Mikael FERRER
ADP-Le Bourget	Cassandre CHENIEZ
AGO (Nantes)	Éric SIRET Julien BERT Hélène GAUTIER
SEACA (Chambéry)	Mylène LEULY Adrien CESBRON Philippe PHAM
SEAAM (Annecy)	Aurélien DONCHE

**Navigation aérienne**

SNA-CDG	Elodie THIJSENS
SNA-ORY	Stéphane LE-FOLL

**Associations de transporteurs aériens**

BAR France	Yves EZANNO Jean-Pierre SAUVAGE
FNAM-CSTA	Anaïs BENSAL Diane BERTONCINI
SCARA	Jean-Pierre BES Georges LACHENAUD

**Présidence des comités exécutifs**

DSAC-CE	Cyril COSTE
DSAC-O	Frédéric DANTZER
DSAC-SE/Del CAZ	Philippe GIMENEZ
DSAC-SE/Del Corse	François LEBAILLY

**Présidence**

DGAC/DTA	Julie ROUDET Stéphanie SELIM Alex KFOURY Olivier BOULNOIS
----------	--

**Coordonnateur**

COHOR	Gregory JAMET Antoine LAPERT Karline LEMOINE Alain FREBAULT Sylvain VAUDESCAL
-------	---

**Autre**

DSNA/DO	Marion OKUNOWSKI
STAC	Alexandre GAMA Franck BECKER Jérôme DELOFFRE