

Assemblée plénière – 13 janvier 2022

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

**Jeudi 13 janvier 2022 à 9h30**

**En distanciel**

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 - Ajustement du cadre réglementaire encadrant le CCAF**
- 4 - Généralités sur COHOR**

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

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

## **III – POINTS DIVERS**

- 1 - Coordination et Jeux Olympiques 2024**

La séance s'est déroulée en français.

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

Les membres présents comptaient 10 transporteurs aériens, 2 associations de transporteurs aériens et 8 exploitants d'aéroports (cf. Annexe 1).

L'ensemble des paramètres de coordination ou facilitation d'horaires mentionnés dans le présent compte rendu sont issues de la présentation jointe à ce compte rendu. Ils ont été et 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**

L'ordre du jour est approuvé et aucun point divers n'est ajouté.

- 2 - Généralités sur le CCAF**

La DTA annonce le calendrier des prochaines réunions du CCAF qui concernent les dates suivantes :

- Prochains SUC : Le jeudi 13 janvier 2022

- Prochain COMEX pour la préparation de la saison d'hiver 2022/2023 : Le jeudi 24 et le vendredi 25 mars 2022
- Prochaine assemblée plénière : Le mardi 10 janvier 2023

Information post-réunion :

- SUC suivant pour le bilan sur l'hiver 2021/2022 : mercredi 6 juillet à 14h30
- COMEX suivant pour la préparation de la saison d'été 2023 : Le jeudi 22 et le vendredi 23 septembre 2022

La prochaine assemblée plénière aura à l'ordre du jour le renouvellement des membres des 5 COMEX et du SUC. Ces membres seront élus pour une durée de 3 ans.

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.

COHOR précise que les paramètres qu'il s'agit de définir en amont des COMEX sont les paramètres « pérennes » qui sont valables sur toute la saison, et non des paramètres « temporaires » qui résultent de l'impact de travaux ponctuels.

### **3 - Ajustement du cadre réglementaire encadrant le CCAF**

La DTA annonce le projet de révision de l'arrêté du 28 septembre 2004 créant le comité de coordination des aéroports français (CCAF) et du Règlement Intérieur (RI) du CCAF. Cette révision consiste notamment à :

- Basculer plusieurs articles du RI dans l'arrêté créant le CCAF car il y avait certains articles du RI qui devaient avoir un niveau réglementaire, cela représentait donc une incohérence ;
- Ajouter la possibilité d'inviter des observateurs aux COMEX (Observateurs = Participants sans droit de vote). Cela peut être n'importe quelle entité sur invitation du président des COMEX. Cela permet d'ouvrir les réunions du COMEX afin d'assurer une meilleure représentativité aux cours des réunions. Cependant, seuls les membres des COMEX ont la possibilité de proposer des modifications des paramètres de coordination

La DTA laisse les membres commenter et réagir sur ce projet de révision jusqu'à la diffusion de ce présent compte-rendu.

COHOR intervient sur ce sujet en mentionnant qu'il est nécessaire qu'il y ait une meilleure représentativité à certains COMEX comme par exemple pour l'aéroport de Cannes et de Chambéry où aucun opérateur ne participe.

BAR-France mentionne qu'ils transmettront le message aux compagnies de l'association.

### **4 - Généralités sur COHOR**

COHOR explique les mesures qui seront en place pour la saison d'été 2022.

- L'acte délégué de la Commission Européenne concernant cette saison est adopté et fixe la limite de la règle du « use-it-or-lose-it » à 64% ;
- La restitution des créneaux à moins de 3 semaines avant le jour d'opération sera toujours interdite, sous peine de ne pas bénéficier de JNUS (*Justified Non Use of Slot*) pour les créneaux en question. Sur ce thème COHOR précise qu'ils porteront leur attention sur la SRD (Series Return Date) et demande aux compagnies de respecter scrupuleusement cette date limite. Les compagnies n'annulant pas intentionnellement à temps verront leur priorité pour l'allocation initiale pour la saison d'été 2023 abaissée ;
- La suspension par COHOR du *Double-Dip* (Article 8.7.2 des recommandations du WASG) sera prolongée pour la saison d'été 2022 ;

- Enfin, COHOR rappelle son droit à retirer les séries d'un transporteur dès le milieu de la saison aéronautique si celui-ci ne les a pas utilisées dans les règles.

Au niveau de l'utilisation des créneaux en France cet hiver, COHOR annonce qu'elle est autour de 75% d'utilisation en moyenne (pour un seuil à 50%) et qu'il y a environ 2% des séries qui sont utilisées à 0%.

ADP-CDG insiste sur la durée des 3 semaines en expliquant que l'ouverture et la fermeture des différents terminaux et l'affectation des compagnies doit être anticipée au bénéfice des compagnies et des passagers.

Corsair demande s'il y a des JNUS sur la Guadeloupe et la Martinique. La compagnie fait également part de ces inquiétudes sur ses séries qui sont coupées en série de quota propre et en série de quota OSP, celles-ci sont courtes et la compagnie n'aura que peu de chances de les opérer à 50% courant l'hiver 2021/2022. COHOR répond par l'affirmative puisqu'il y a actuellement des JNUS sur les Caraïbes étant données les mesures sanitaires.

Au niveau international, COHOR explique que le WASB ne fera pas de recommandations à l'échelle mondiale pour les mesures d'assouplissement à la règle des 80/20, à la différence de ce qu'il avait fait pour les saisons précédentes. Le WASB fait uniquement des recommandations par région.

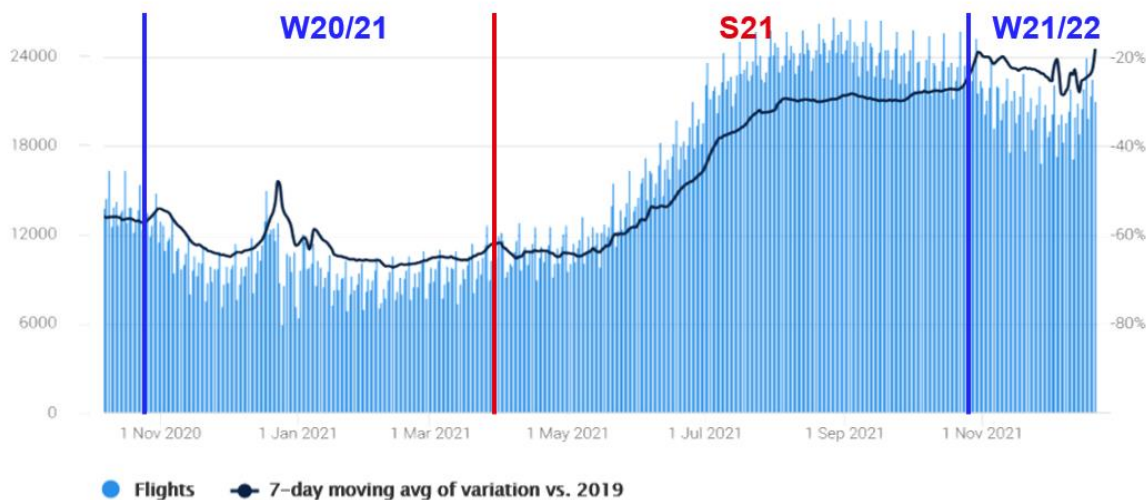
Au niveau de l'EUACA, COHOR précise qu'ils sont en dialogue régulier avec la Commission s'agissant des JNUS. De nouvelles règles, encore plus harmonisées, devraient être publiées d'ici quelques semaines pour la saison en cours et l'été 2022. COHOR précise également que les coordonnateurs défendent la prolongation des JNUS pour les saisons après l'été 2022. Par ailleurs, l'EUACA a clarifié avec la DGMOVE de la Commission les nouvelles mesures relatives aux nouveaux entrants : sont considérés comme nouveaux entrants tous les transporteurs répondant aux critères et faisant leur demande initiale dans la période d'assouplissement prévue dans les actes délégués. Ainsi, le dernier acte délégué qui définit le taux d'utilisation pour la saison été 2022 et donc valable jusqu'au 29 octobre 2022 couvre l'intégralité du process d'allocation pour W22/23. L'acte délégué couvre donc les nouveaux entrants W22/23.

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

### 1 - Crise sanitaire : Assouplissement de la règle des « 80/20 »

La DTA fait un point sur l'impact de la crise sanitaire qui perdure depuis mars 2020.

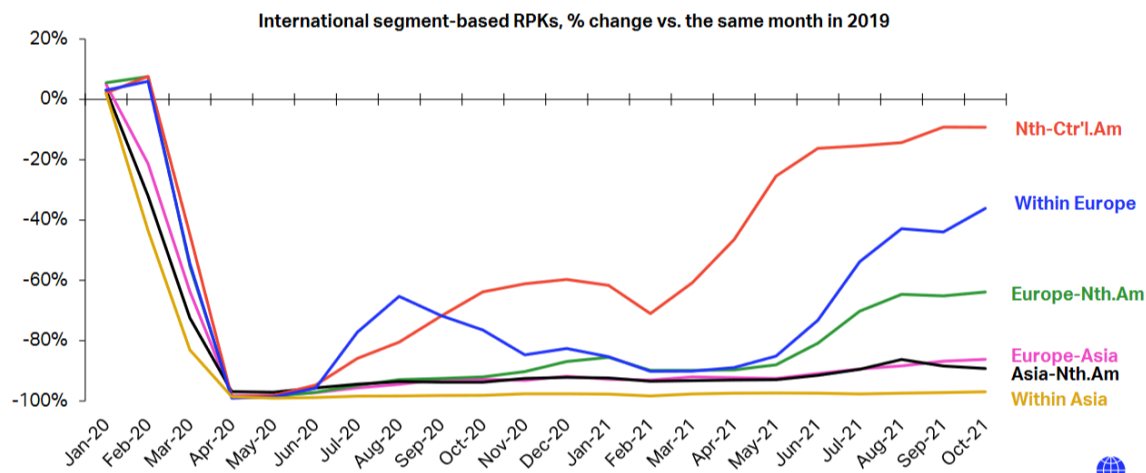
On peut constater une bonne reprise du trafic européen pendant l'été 2021. Ci-dessous le graphique d'Eurocontrol illustrant le nombre de mouvements quotidiens au niveau européen au cours de l'année 2021 :



#### Evolution du trafic européen de Nov. 2020 à Déc. 2021

(source : Eurocontrol, mise à jour le 15/12/21)

Au niveau international, on constate également une reprise à l'été 2021, le graphique d'IATA ci-dessous illustre la variation de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*) sur les différents faisceaux au cours de l'année 2021 :



#### Evolution du trafic international de Jan. 2020 à Oct. 2021

(source : IATA, mise à jour le 08/12/21)

Du côté des assouplissements à la règle des 80/20, la DTA rappelle le système de l'ERD (*Early Return Date*) de la saison d'été 2021 qui était suivi d'un seuil de taux d'utilisation à 50%. En ce qui concerne la saison courante d'hiver 2021/2022, le seuil est également à 50% mais sans le système d'ERD. Enfin pour la saison d'été 2022 à venir, la DTA informe que la Commission a adopté un taux d'utilisation à 64%.

Pour rappel, pour les 3 saisons aéronautiques susmentionnées, des JNUS (*Justified Non Used Slots*) adaptés au contexte de la crise sanitaire (harmonisés au sein de l'EUACA) sont mis en place ainsi qu'un délai minimum d'annulation des créneaux à 3 semaines, sous peine de ne pas bénéficier des JNUS.

Concernant la saison d'hiver 2022/2023, à l'heure actuelle la Commission ne peut plus prolonger les règles d'assouplissement par acte délégué. Si une nouvelle révision du Règlement Créneaux devait intervenir, elle le serait sous Présidence Française au Conseil de l'UE, du 1er janvier au 30 juin 2022. Elle devrait être initiée par la Commission sur demande des Etats Membres (la France par contre ne pourrait pas intervenir puisqu'elle est à la présidence).

Enfin la DTA précise que, en parallèle, la Commission mène une consultation pour la révision de certains règlements pour intégrer la gestion de crise, dont le Règlement Créneaux.

## 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 2021/2022 et d'été 2022 à l'exception des paramètres de nuit qui ont été modifiés à la marge (voir ci-dessous). Par ailleurs, même si différents terminaux sont ouverts et fermés par intermittence depuis le début de la crise, ces infrastructures sont réouvables rapidement pour traiter une demande allant jusqu'à la capacité déclarée, ainsi la fermeture temporaire de ces infrastructures est transparente pour la coordination.

Malgré tout, l'exploitant, en accord avec le COMEX, a souhaité suspendre temporairement les seuils d'alertes aérogares dès le 21 avril 2020 à cause la crise. En effet, les seuils d'alertes évalués sont faussés en cette période. Cette suspension des seuils est notifiée jusqu'à la fin de l'été 2022 (29 octobre 2022) et sera potentiellement prolongée davantage.

Concernant les paramètres piste en cœur de nuit, ceux-ci 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	0 (0)	00		7 (0)	25		25
6 h à 6 h 59	11 (11)	41		8 (7)	38		67

### 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 à différents travaux intervenus dans les aérogares :

De l'été 2021 à l'hiver 2021/2022 : Evolution des seuils d'alertes aérogare en 20 minutes

Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ	Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ
Orly 1	1400	Orly 1	1400
Orly 2	550	Orly 2	700
Orly 3	1500	Orly 3	1500
Orly 4	1100	Orly 4	1100

En effet, à la suite de la livraison de la phase 1 des travaux sur Orly 2, il a été proposé de faire évoluer le seuil de 550 à 700 passagers afin de mieux représenter la capacité disponible pendant cette phase transitoire.

De l'hiver 2021/2022 à l'été 2022 : Evolution des seuils d'alertes aéroport en 20 et 120 minutes

Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ
Orly 1	1400
Orly 2	700
Orly 3	1500
Orly 4	1100

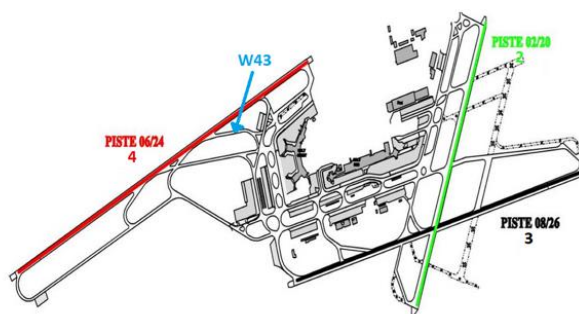
Terminal	Nombre maximal de passagers par 20 min au départ
Orly 1	1200
Orly 2	700
Orly 3	1500
Orly 4	1100

Terminal	Nombre maximal de passagers par 120 min au départ
Orly 1	8700
Orly 2	
Orly 3	
Orly 4	
	3400

Terminal	Nombre maximal de passagers par 120 min au départ
Orly 1	8100
Orly 2	
Orly 3	
Orly 4	
	3400

En effet, la fermeture pour travaux sur les tris bagages de janvier à novembre 2022 de 20 banques d'enregistrement (sur 48 en temps normal) pour l'installation des EDS Standard 3 à Orly 1, réduit fortement la capacité de traitement des passagers au départ. Ainsi, l'exploitant a proposé de passer le seuil par 20 minutes de 1400 à 1200 passagers et le seuil commun par 120 minutes de 8700 à 8100 passagers afin de mieux représenter la capacité disponible pendant cette phase.

Du côté des paramètres piste, les paramètres nominaux sont restés identiques. Cependant, ADP-Orly va rénover le taxiway W43 à l'été 2022 (voir schéma ci-dessous), celui-ci nécessitera la fermeture de la piste 06/24 (piste 4) pendant 3 semaines ce qui implique une baisse temporaire des paramètres pistes sur cette période.



Les dates des travaux du 9 mai au 28 mai 2022 ont été actées en COMEX. La notification des paramètres piste interviendra après la réunion du GT Capacité d'Orly qui se tiendra le 20 janvier 2022 et qui précisera l'impact sur les paramètres piste de la fermeture de W43 ainsi que de l'aire d'attente connexe W42. Les paramètres suivants seront discutés :

HEURES LOCALES	Par 10 minutes		Par 30 minutes		Par heure			Par 15 heures
	ARRIVEES	DEPARTS	ARRIVEES	DEPARTS	ARRIVEES	DEPARTS	TOTAL ARRIVEES + DEPARTS	TOTAL ARRIVEES + DEPARTS
6 h à 6 h 59	6*	6			8*	25	30	584
7 h à 7 h 59	6	6	17		22	30	45	
8 h à 8 h 59	6	6	17		30	22	45	
9 h à 9 h 59	6	6	17		27	25	45	
10 h à 10 h 59	6	6	17		27	25	45	
11 h à 11 h 59	6	6	17		27	25	45	
12 h à 12 h 59	6	6	17		27	25	45	
13 h à 13 h 59	6	6	17		27	25	45	
14 h à 14 h 59	6	6	17		27	25	45	
15 h à 15 h 59	6	6	17		27	25	45	
16 h à 16 h 59	6	6	17		27	25	45	
17 h à 17 h 59	6	6	17		27	25	45	
18 h à 18 h 59	6	6	17		27	25	45	
19 h à 19 h 59	6	6	17		27	25	45	
20 h à 20 h 59	6	6	17		27	25	45	
21 h à 21 h 59	6	6	17		30	22	45	
22 h à 22 h 59	6		17		30	3		
23 h à 23 h 29			3	0				

*Information post-réunion : Ces paramètres ont depuis la réunion plénière été confirmés. Ils sont en cours de notification à COHOR.*

La méthode de coordination utilisée est une coordination initiale sur les paramètres nominaux suivie d'ajustements volontaires des compagnies pour passer sous les paramètres abaissés. Cette méthode a déjà fait ses preuves dans le passé lors des précédentes réductions de capacités.

Transavia France demande si la fermeture de l'air d'attente W42 aura un impact sur la totalité de la durée des travaux ou seulement sur les 3 semaines de fermeture de piste et demande également si les historiques seront impactés par ces ajustements de programme.

La DTA répond que cette fermeture de l'aire d'attente W42 pourrait avoir un impact négatif sur les paramètres sur les 10 semaines de travaux.

*Information post-réunion :* Après vérification, cette information était erronée, la DTA s'est rectifiée par e-mail après la réunion, la fermeture de l'air d'attente W42 pourrait avoir un impact sur les paramètres pendant les 3 semaines de fermeture de piste. Les paramètres seront nominaux hors de cette période.

Par ailleurs, COHOR explique que, comme à chaque période d'abaissement des paramètres temporaires, les historiques ne seront pas impactés sur cette période.

Air France demande s'il y aura un Comité Exécutif exceptionnel après le 20 janvier pour finaliser les paramètres abaissés pendant les travaux à Orly.

La DTA explique qu'il y aura un Comité Exécutif exceptionnel suivant l'ampleur de l'impact sur les paramètres à Orly.

*Information post-réunion :* Le GT Capacité d'Orly s'étant tenu le 20 janvier, il a été confirmé qu'une réduction supplémentaire des paramètres n'était pas nécessaire. Aucun COMEX exceptionnel n'a donc été sollicité.

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

#### ➤ Information sur les travaux en cours et prévus sur le système de pistes de Nice-Côte d'Azur

- Il est prévu, une fermeture d'une piste du 26 octobre au 18 décembre 2021 et du 3 janvier au 26 mars 2022 et une fermeture des deux pistes les nuits du 7 au 11 décembre 2021. Les paramètres sont ajustés pour les périodes en monopiste avec impact réduit sur les programmes ;
- Pas de travaux réduisant la capacité prévue en période estivale, les paramètres nominaux sont conservés pour l'été 2022. Les travaux prévus sur l'ILS n'impacteront pas la capacité.

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

#### ➤ Période de coordination Cannes-Mandelieu et paramètres

Pour rappel, depuis le début de la coordination de l'aéroport de Cannes, la période de coordination habituelle correspond aux dates du Festival International du Film et du Grand Prix de Monaco, ceci jusqu'à l'été 2020. En effet, à l'été 2021, une extension de la coordination à Juillet et Août avait été demandée, à titre expérimental, par le SNA-SE suite à un événement de sécurité ayant eu lieu en été 2019.

La DTA explique que cette période additionnelle a été concluante sur le bénéfice de la coordination, malgré tout, la période de coordination à l'été 2022 fait toujours débat puisque le SNA-SE souhaite étendre davantage cette période additionnelle alors que ACM souhaite conserver la période Juillet et Août comme en 2021.

*Information post-réunion : Le 19 janvier 2022, la DTA a finalement opté pour une coordination sur la période du 17 au 30 mai 2022, puis sur celle du 1<sup>er</sup> juillet au 12 septembre 2022 avec des paramètres équivalents à l'été 2021.*

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 sera la première saison où l'aéroport de Figari sera coordonné. Au passage de cette facilitation d'horaires à la coordination, les paramètres ont été affinés :

- Ajout de seuils intermédiaires (en nombre de sièges) sur le paramètre aérogare
- Ajout d'une contrainte pour espacement des avions hors-France au départ

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

Air France s'interroge sur cette procédure lors des samedis estivaux généralement très chargés à Figari.

COHOR répond que la procédure de suspension des plans de vol sans créneau concernera seulement l'aviation générale et l'aviation d'affaire (GABA) qui sont en général moins disciplinées.

Le SNA-SE demande des précisions sur la contrainte pour espacement des avions hors-France et demande quel service dresse les procès-verbaux liés aux manquements concernant la coordination.

La DTA répond que ce paramètre correspond à un espacement de 45 minutes entre deux départs afin de prendre en compte les process passager particuliers au départ des vols hors-France. Par ailleurs, la DTA explique que c'est elle qui est chargée de dresser les procès-verbaux.

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

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

La DTA fait part de 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 interdira 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 indépendances du transporteur ». COHOR a été notifié afin qu'il ne donne plus de recommandations d'horaires dans la période de couvre-feu.

AGO précise en point d'attention que les mouvements programmés le soir entre 23h30 et minuit, et le matin entre 6h00 et 6h30 seront quant à eux sanctionnés s'ils opèrent dans le couvre-feu. Il s'agit d'un « buffer » vertueux, qui peut conduire à une mauvaise compréhension du système.

La DSAC-O précise qu'un AIC va sortir afin de clarifier cette information auprès des compagnies aériennes.

Le COMEX de Nantes a revu les paramètres poste 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 est en vigueur depuis le 5 avril 2021.

Le COMEX de Nantes a également revu les paramètres aérogare à compter de l'été 2022. En effet, la contrainte par 120 minutes était finalement trop élevée, seule la contrainte par 30 minutes faisait effet mais ne permettait pas un lissage sur l'échelle d'une heure. La nouvelle contrainte est mieux adaptée par rapport à la capacité de l'aérogare.



▪ Anciens paramètres :

- 1000 passagers par tranche de 30 minutes glissantes par pas de 10 minutes
- 3660 passagers par tranche de 120 minutes glissantes par pas de 10 minutes

▪ Nouveaux paramètres :

- 750 passagers par tranche de 20 minutes glissantes par pas de 10 minutes
- 1800 passagers par tranche de 60 minutes glissantes par pas de 10 minutes

### **Sur l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry**

L'hiver 2021/2022 en cours est la première période de facilitation de l'aéroport de Lyon.

Par ailleurs, il n'y a pas eu de travaux ayant donné lieu à un impact sur les paramètres de coordination. Ainsi les paramètres de coordination sont maintenus.

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

La période de facilitation d'horaires de cet hiver concerne tous les week-ends s'étendant du samedi 18 décembre 2021 au dimanche 10 avril 2022, les vendredis 11, 18, 25 février et 4 mars 2022, ainsi que les mardis 14, 21, 28 décembre 2021 et 4 janvier 2022.

Des problèmes de saturation de l'aérogare en programmation à Chambéry ont émergé avant le début de la saison d'hiver, ceci a nécessité :

- Une extension de la période de facilitation aux mardis 14, 21, 28 décembre 2021 et, 4 et 11 janvier 2022 (notifiée le 9 août 2021)
- La réalisation d'un comité des horaires pour espacer au mieux les « gros porteurs » (B737, A320,...) et éviter les saturations (le 17 août 2021)
- L'ajout d'un paramètre poste de stationnement à Chambéry pour notamment gérer les « gros porteurs » (notifié le 23 août 2021)
- Le décalage des dates de facilitation (notifié le 29 novembre 2021)

## **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.

Les deux dernières séances CAAC se sont déroulées le 24 juin 2021 et le 9 juillet 2021, elles concernaient les manquements des saisons W18/19, S19, W19/20 et S20. Pour ces manquements, le montant total des sanctions de chaque CAAC était de 121 000€ et 114 000€ pour 39 et 41 vols effectués sans créneaux dont 8 arrivées en cœur de nuit sur Paris-Charles de Gaulle.

Les prochaines séances de la CAAC devraient se dérouler le :

- vendredi 28 janvier 2022
- vendredi 13 mai 2022
- mardi 12 juillet (à confirmer)
- vendredi 21 octobre 2022

Elles concerneront les manquements W20/21, S21 et W21/22.

Le bilan des dossiers en cours de traitement est le suivant :

- Prochains manquements traités en CAAC (28 janvier 2022) : W20/21
  - 102 PVs envoyés à 18 compagnies
  - Observations des compagnies reçues
  - Sélection et constitution des dossiers effectués
- Manquements suivants traités en CAAC (13 mai 2022) : S21
  - 121 PVs envoyés à 26 compagnies
  - Encore des PVs pour un aéroport à venir
  - Observations des compagnies en cours de réception
- Manquements de W21
  - Relevés des manquements en cours

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 PVs de la DGAC est obligatoire sous 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 qui complète le code de l'aviation civile. Le décret est complété par les dispositions de 4 arrêtés du 22 février 2017.

Cette complétion du code de l'aviation civile prévoit :

- 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 :

- 2,50 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef ;
- 2,50 € par atterrissage pour l'exploitant d'aérodrome.

Pour le régime dérogatoire :

- 2,50 € par atterrissage pour l'exploitant d'aéronef ;
- le restant dû pour l'exploitant d'aérodrome.

### **Retour sur l'exercice 2020-2021**

Il y a eu une baisse des recettes de redevances de 67% en lien avec la baisse de trafic sur l'exercice. L'apport des recettes a permis de limiter la baisse du chiffre d'affaires à 59% par rapport à 2019.

Par ailleurs, une forte baisse des coûts (-40%) a été effectuée, mais insuffisantes pour couvrir les pertes de recette et entraînant un résultat d'exploitation négatif de -158K€.

Le résultat de l'exercice ressort à -697K€.

Les capitaux propres de COHOR ont par conséquent chuté de 731K à 33K€ à la fin de l'exercice 2019-2020.

## **Bilan provisoire de l'exercice 2021-2022**

Le trafic est meilleur que budgété avec une avance de 50K mouvements à fin décembre, soit 125K€ en CA de recette incrémentale. Ainsi, COHOR devrait dégager un résultat positif compris entre 250 et 300K€

COHOR dégage un cash flow positif depuis juin 2021. Celui-ci est complété par le PGE de 500K€ (contracté en avril 2021) permet de maintenir une trésorerie élevée à 1,750M€ à fin décembre 2021.

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

L'apparition du variant Omicron fin décembre a conduit l'AG de COHOR à prendre une hypothèse de trafic conservative pour l'exercice 2022. L'hypothèse de trafic retenue est le scénario bas d'Eurocontrol, soit un trafic sur l'exercice avril 2022-mars 2023 en baisse de 33% par rapport à 2019. Pour information, la base de trafic de référence 2019 inclut l'aéroport de Nantes (facilité depuis S21) soit une référence de 1,04M de mouvements.

Le trafic prévu est de 697K mouvements (contre 567K estimés sur l'exercice 2021-2022).

## **Proposition de redevance 2022**

COHOR dispose d'une trésorerie conséquente (supérieure à 12 mois d'activité) pour l'exercice 2022, constituée notamment du PGE (500K€) et des avances en comptes courant des membres historiques. Le début du remboursement du PGE est repoussé à avril 2023. Ainsi, COHOR reprendra les remboursements des ACC en cours d'exercice 2022-2023 (suivant évolution sanitaire et trafic)

Au vu des marges de manœuvre dont ils disposent, COHOR propose une baisse de redevances à 2,3€/atterrissage pour l'exercice 2022-2023 (contre 2,5€/atterrissage pour l'exercice 2021-2022)

L'assemblée générale de COHOR propose de diminuer le tarif de la redevance à 2,30 € / atterrissage. C'est-à-dire :

- Pour un aérodrome dans le cas de l'article R. 221-13 du CAC (*régime principal*)
  - de 2,30 € / atterrissage pour l'exploitant d'aéronef
  - de 2,30 € / atterrissage pour l'exploitant d'aérodrome
- Pour un aérodrome dans le cas de l'article R. 221-14 du CAC (*régime dérogatoire*) de 2,30 € / atterrissage pour l'exploitant d'aéronef

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

La DTA ajoute qu'ils publieront la décision de modification du tarif de la redevance de coordination afin qu'elle soit effective au 1<sup>er</sup> avril 2022.

### III – BILAN DE L'ANNEE 2021 ET PERSPECTIVE 2022

#### 1 - Coordination et Jeux Olympiques 2024

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

Concernant, la Coupe du Monde de Rugby 2023, elle 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).

Concernant les Jeux Olympiques 2024, ils se dérouleront du vendredi 26 juillet 2024 au dimanche 11 août 2024. La région Ile de France est principalement concernée par les épreuves. En effet, seuls les évènements suivants sont hors Ile de France :

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

Etant données les informations susmentionnées, la DTA annonce qu'a priori il ne sera pas nécessaire de coordonner exceptionnellement certains aéroports régionaux comme il a été fait en 2016 pour l'EURO de football. En effet, les parties les plus attractives de ces évènements se passent en Ile de France où les plateformes sont déjà coordonnées.

En revanche, il était apparu nécessaire en 2016, de préserver des créneaux à Paris-CDG disponibles pour les dates des matches de demi-finale et finale. Pour ce faire, un arrêté visant à ce que le coordonnateur n'attribue de créneaux supplémentaires avait été publié, pour ces dates, permettant que les créneaux réservés ne soient disponibles que deux jours après la date à laquelle les équipes participant au match considéré soient connues, soit environ 4 jours avant le match. La DTA n'exclut pas d'avoir recours à un système similaire pour gérer de très forte demande ponctuelle à Paris-CDG.

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 jeudi 13 janvier 2022 et le mercredi 6 juillet à 14h30
- Prochains COMEX : Le jeudi 24 et le vendredi 25 mars 2022 (W22/W23) et le jeudi 22 et le vendredi 23 septembre 2022 (S23)
- Prochaine assemblée plénière : Le mardi 10 janvier 2023

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

**Présents :**

**Transporteurs aériens**

Air Caraïbes / FrenchBee	Olivier de MAROLLES (Aérogestion) Lina CABEDO VIDAL (Aérogestion)
Air Corsica	Olivia SCIARLI
Air France	François DECARREAU Thierry ARMANDON
Corsair	Réginald LEFEVRE
EasyJet	Thurell CHENIN Hubert BOIDOT Andrei LAPUSAN
Fedex	Claire MAISONNIER Julien DUCOUP
Lufthansa	Ulrike STEINMANN-SCHUDRA
Transavia France	David GROHEUX
Volotea	Alberto PRATS

**Exploitants d'aéroports**

ACA-Cannes	Thierry POLLET Hélène WILLAME
ACA-Nice	Isabelle BAUMELLE
ADL (Lyon)	Bérangère JOCTEUR
ADP-CDG	Nicolas RICARD Sophie MERCIÉCA Eliott VANHILLE
ADP-Orly	Jérôme LAUFERON Mikael FERRER Emmanuel DOVETTA Alice AUDRAIN
AGO (Nantes)	Eric SIRET Julien BERT
SEACA (Chambéry)	Alexandra MADELAINE
SEAAM (Annecy)	Aurélien DONCHE

**Navigation aérienne**

SNA-CDG	Elodie THIJSENS Jonathan COLSON Xavier RAIMBAULT
SNA-ORY	Julien BOUTARD Philippe TRASSART
SNA-SE	Nicolas BOULAY Fabien BLANCHARD

**Associations de transporteurs aériens**

BAR France	Yves EZANNO Jean-Pierre SAUVAGE
FNAM-CSTA	Anaïs BENSAL Diane BERTONCINI

**Présidence des comités exécutifs**

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

**Présidence**

DGAC/DTA	Julie ROUDET Thomas LECHALUPE
----------	----------------------------------

**Coordonnateur**

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

**Autre**

STAC	Alexandre GAMA
------	----------------