



# COMITÉ DE COORDINATION DES AÉROPORTS FRANÇAIS « SPECIAL JOP »

**Mardi 16 janvier 2024 à 14h**

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

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

**I – GENERALITES**

**II – AÉROPORTS COORDONNÉS DE FAÇON EXCEPTIONNELLE**

**III – PARAMÈTRES DE COORDINATION ADDITIONNELS**

**IV – CÉRÉMONIE D'OUVERTURE**

**V - CALENDRIER**

La séance s'est déroulée en anglais.

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

Les membres présents comptaient les transporteurs aériens, les associations de transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les prestataires de service de navigation aérienne des 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 seront publiés et accessibles sur le site du coordonnateur : [www.cohor.org](http://www.cohor.org).

## **I – GENERALITES**

La DTA effectue un tour de table. La liste des participants est annexée au présent compte rendu. NetJets remercie la DTA pour la tenue de la réunion en anglais. La DTA remercie les acteurs du transport aérien des aéroports concernés pour leur participation à la réunion.

La DTA rappelle le calendrier des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024 avec des dates clés qui concernent la cérémonie d'ouverture des JO le 26 juillet 2024, la finale du 100 mètres le 4 août 2024 et l'ouverture des JP le 28 août 2024. La cérémonie d'ouverture sera particulière du fait de son ampleur et du nombre des spectateurs attendus. Les diapos utilisées proviennent en partie de la conférence « slots » IATA des 15 et 16 novembre 2023.

La DTA rappelle l'étendue géographique des JO et des JP avec des épreuves ayant lieu dans toute la France.

Enfin la DTA présente le dispositif sûreté qui sera mis en place en permanence au-dessus de la région parisienne par les militaires pendant toute la durée des Jeux. Il consistera en des zones interdites temporaires (ZIT) et des zones réglementées temporaires (ZRT). La DTA indique qu'une procédure de pénétration dans ces zones sera mise en place. Toutes les informations concernant ces restrictions seront publiées dans un SUP-AIP le 2 mai 2024.

Astonsky demande de confirmer qu'il n'y aura pas des démarches supplémentaires si les vols sont coordonnés. La DTA indique que ce n'est pas de son ressort, et que la décision ne semble pas prise à ce stade.

## **II – AÉROPORTS COORDONNÉS DE FAÇON EXCEPTIONNELLE**

La DTA rappelle les principes de coordination des horaires notamment ce que sont les créneaux horaires et comment ils sont attribués. La DTA rappelle qu'un créneau valide ne dispense pas les transporteurs de respecter les autres règles d'utilisation de l'aéroport. Pour plus de détails, voir la présentation jointe au présent compte rendu. La DTA effectue un rappel sur les sanctions en cas de non-respect des créneaux ainsi que sur la redevance de coordination qui sera de 1.95 € par atterrissage pour les transporteurs aériens. L'exploitant d'aéroport devra s'acquitter d'un montant forfaitaire défini par COHOR, déduit de la contribution des transporteurs aériens.

NetJets demande si le fait de disposer d'un créneau veut dire qu'on a également un parking valide. La DTA répond que cela dépend de l'aéroport mais qu'en principe oui un créneau est une autorisation d'utiliser toute les installations aéroportuaires.

Une question est posée sur la durée de validité d'un créneau aéroportuaire. La DTA répond que ce sont les règles classiques qui s'appliquent. Cela dépend des paramètres de coordination. Si les paramètres sont par heure alors les créneaux sont valides 1 heure alors que si les paramètres sont par pas de 10 minutes alors un créneau est valide 10 minutes.

Une question subsidiaire est posée pour savoir s'il faut demander un autre créneau si l'avion a du retard. La réponse est qu'il ne faut pas demander un nouveau créneau si le retard est lié à un créneau d'Eurocontrol (CTOT) mais qu'il faut demander un nouveau créneau pour toutes les autres causes de retard. COHOR indique qu'il monitore le bon respect des créneaux sur les aéroports coordonnés et facilités.

La DTA présente la carte avec les aéroports qui sont déjà coordonnés et facilités ainsi que des aéroports qui seront coordonnés de façon exceptionnelle à l'occasion des JOP.

La DTA présente ensuite les dates et paramètres de coordination pour 5 aéroports et un avis est demandé aux usagers sur les dates et paramètres de coordination :

- Aéroport de Paris-Le Bourget :

NetJets constate que durant la période verte les paramètres sont par heure donc la validité d'un créneau est de 1h. La DTA répond que oui. NetJets demande dans quel cas il faut demander un nouveau créneau. La réponse est qu'il ne faut pas demander un nouveau créneau si le retard est lié à un créneau d'Eurocontrol (CTOT) mais qu'il faut demander un nouveau créneau pour toutes les autres causes de retard.

Astonsky demande si l'aéroport sera coordonné durant la période entre les JO et je JP. La DTA répond que oui d'une part pour offrir de la lisibilité pour les usagers, d'autre part pour fluidifier les contraintes de sûreté et enfin parce que les 3 aéroports parisiens (CDG, ORY et LBG) fonctionneront ensemble pour la répartition des vols durant la période des JOP.

M. Chesneau demande qui pourra effectuer la demande des créneaux. La DTA répond que pour l'aviation d'affaire, la règle générale est que la demande soit faite via les assistants en escale (FBO).

Aucune objection n'est exprimée quant aux paramètres et dates de coordination proposés.

*NB : post-réunion, suite à des retours, il est proposé de ne pas coordonner l'aéroport du Bourget la nuit, comme lors de la coupe du monde de rugby 2023. Les paramètres sont donc les suivants :*

Heures locales	Période verte *			Période orange **		
	Arrivées par heure	Départs par heure	Total par heure	Arrivées par 20 minutes	Départs par 20 minutes	Total par heure
6h – 21h59	24	24	40	8	8	40
22h – 22h59	18	18	30	6	6	30

- Aéroport de Beauvais-Tillé :

La DTA indique qu'il y a un oubli dans le diapo car il y aura également un paramètre parking à Beauvais. Ce paramètre est « *Pour toute rotation (arrivée puis départ) d'un aéronef dont le temps de rotation est supérieur à 90 minutes, le coordonnateur attribue le créneau horaire correspondant sous réserve de capacité de stationnement disponible pour l'aéronef concerné* ». Ce paramètre figure sur la version de la présentation jointe au présent compte rendu.

NetJets demande si la capacité de l'aéroport sera plus grande que durant 4-Flight où celle-ci est très limitée. La DTA répond que durant 4-Flight le but était de réduire le nombre de vols alors que durant les JOP le but est d'encadrer l'augmentation de la demande. Ainsi, la capacité durant les JOP sera bien supérieure à celle durant 4-Flight.

Aucune objection n'est exprimée quant aux dates de coordination et aux paramètres proposés.

*NB : post-réunion, suite à des retours, il est proposé de clarifier le paramètre de stationnement de Beauvais comme suit :*

Pour toute rotation (arrivée puis départ) d'aéronefs dont le temps de rotation est supérieur à 90 minutes, le coordonnateur attribue, **après validation par l'exploitant d'aéroport**, les créneaux horaires correspondants en fonction de la disponibilité des postes de stationnement utilisables par le type d'aéronef concerné.

- Aéroport de Marseille-Provence :

Ryanair demande si à Marseille les paramètres concernent uniquement la piste et les parkings et pas les terminaux. La DTA répond que oui.

Aucune objection n'est exprimée quant aux dates de coordination et aux paramètres proposés.

- Aéroport de Lille-Lesquin :

Une question est posée pour savoir s'il est nécessaire de se dérouter sur un autre aéroport si une compagnie accuse un retard trop important et que son créneau n'est plus valide. La DTA répond qu'il faut demander un nouveau créneau lors d'un retard trop important mais qu'il n'est pas nécessaire de se dérouter sur un autre aéroport.

Aucune objection n'est exprimée quant aux dates de coordination et aux paramètres proposés.

*NB : post-réunion, suite à des retours, il est proposé de supprimer les paramètres « aérogare » de Lille pour rendre plus efficace le processus.*

- Aéroport de Bordeaux-Mérignac :

Aucune objection n'est exprimée quant aux dates de coordination et aux paramètres proposés.

Il est rappelé que cet aéroport ne sera coordonné que si les affiches des matchs de football devaient être attrayantes pour des supporters. La décision définitive sera donc prise en mars.

*NB : post-réunion, suite à des retours, il est proposé de supprimer les paramètres « aérogare » de Bordeaux pour rendre plus efficace le processus.*

NetJets demande si les aéroports de Nantes et de Lyon seront coordonnés pour les JOP. La DTA répond que l'aéroport de Nantes est coordonné de façon pérenne pour les saisons aéronautiques d'été à compter de S24 et que l'aéroport de Lyon restera un aéroport à facilitation d'horaires.

### **III – PARAMÈTRES DE COORDINATION ADDITIONNELS**

La DTA et ADP présentent les paramètres de coordination supplémentaires sur les aéroports de CDG, Orly et Le Bourget durant la période du 12 juillet au 16 septembre 2024. Le principe est présenté en détails dans les diapos 26 à 29 de la présentation jointe au présent compte rendu.

Ryanair demande si les mêmes paramètres, notamment une durée de rotation de 5h maximum, seraient applicables à Beauvais. La DTA répond que l'aéroport de Beauvais n'est pas concerné par les paramètres additionnels présentés dans cette partie.

Une question est posée pour savoir si la durée de rotation maximale s'appliquera aux aéronefs basés. La DTA répond que non. EBAA demande si la demande de créneaux à J-7 minimum s'appliquera sur l'aéroport du Bourget et rappelle que l'aviation d'affaires ne se programme que très tardivement. La DTA indique avoir conscience de cette problématique et que les vols seront dès lors traités au cas par cas.

La DTA demande un avis aux usagers des aéroports concernés par ces paramètres additionnels. Aucune objection n'est exprimée.

### **IV – CÉRÉMONIE D'OUVERTURE**

La DTA présente le dispositif particulier mis en place durant la cérémonie d'ouverture des JO le 26 juillet 2024 et rappelle qu'une ZIT sera mise en place au-dessus de la région parisienne pour des raisons de sûreté obligeant ainsi un arrêt des opérations durant une certaine durée sur les aéroports parisiens.

La DTA présente les paramètres de coordination exceptionnels pour les journées du 26 et 27 juillet 2024. Les paramètres détaillés figurent sur les diapos 34 à 37 de la présentation jointe au présent compte rendu.

La DTA indique que pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle une tolérance sera accordée aux compagnies afin de leur permettre une reprogrammation de vols juste après la réouverture de l'espace aérien et ainsi permettre une programmation des départs jusqu'à 1h29 locales et des arrivées jusqu'à 1h59 locales sans devoir disposer d'un créneau de nuit. La DTA insiste enfin, qu'au-delà de cette période de tolérance, même en cas de retard, les compagnies auront l'obligation de disposer d'un créneau de nuit pour leurs opérations.

Enfin, la DTA indique, qu'à la suite d'une demande exprimée par les compagnies aériennes lors du COMEX exceptionnel des aéroports parisiens du 11 janvier, un travail est mené par la DSNA pour augmenter potentiellement les paramètres de coordination sur des tranches adjacentes avec la réouverture afin de décongestionner les aéroports. Il est nécessaire pour cela de connaître également la demande des compagnies aériennes, qui devrait être connue le 16 février au plus tard (voir paragraphe Calendrier).

NetJets demande de préciser si c'est bien à partir de 15h30 UTC qu'il ne sera plus possible de programmer des vols dans les aéroports parisiens la journée du 26 juillet 2024. La DTA répond que oui.

La FNAM indique qu'une réunion est prévue sur la gestion des vols médicaux à l'aéroport du Bourget durant la fermeture de l'espace aérien parisien.

Air France demande si les compagnies disposant de créneaux de nuit pourront programmer des vols dans la période de tolérance nocturne sans devoir utiliser leurs quotas de nuit. La DTA répond qu'elle étudiera la demande.

Air France demande comment seront priorisées les compagnies pour l'affectation des créneaux dans cette période de réouverture après la levée de la ZIT. COHOR répond qu'en principe les *retimings* sont prioritaires par rapport aux nouvelles demandes de créneaux. Par ailleurs, la DTA rappelle que le créneau ne pourra être accordé que si la capacité (notamment stationnement) est disponible. Cette validation est à la main d'ADP.

Jetex demande si une tolérance équivalente sera autorisée au Bourget. La DTA répond que non car la nature des règles environnementales n'est pas la même au Bourget qu'à CDG.

La DTA demande un avis aux usagers des aéroports concernés par ces paramètres additionnels. Aucune objection n'est exprimée.

*NB : post-réunion, suite à des retours, il est proposé de simplifier les paramètres pour mieux visualiser les couvre-feu/règles environnementales et de retarder la possibilité de reprogrammer des arrivées pour prendre en compte un temps de roulage sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle*

Aéroport de Paris-Le Bourget

Date	Heures (locales)	Arrivées	Départs	Total
26 juillet 2024	16h30 – 17h29	15	15	20
	17h30 – 23h59	0	0	0

## Aéroport de Beauvais-Tillé

Date	Heures (locales)	Arrivées	Départs	Total
26 juillet 2024	16h30 – 17h29	5	7	12
	17h30 – 23h59	0	0	0

## Aéroport de Paris-Orly

Date	Heures (locales)	Arrivées	Départs
26 juillet 2024	16h30 – 17h29	23	25
	17h30 – 23h59	0	0

## Aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Date	Heures (locales)	Arrivées	Départs
26 juillet 2024	16h30 – 17h29	49	43
	17h30 – 23h29	0	0
	23h30 – 23h49	0	5
	23h50 – 23h59	0	7
27 juillet 2024	0h00 – 0h39	0	20
	0h40 – 0h59	20	
	1h00 – 1h29	20	25
	1h30 – 1h59		

## V - CALENDRIER

La DTA présente le calendrier avec les différentes étapes liées aux contraintes exceptionnelles.

La DTA insiste sur le fait que les compagnies souhaitant reprogrammer des vols sur la période de la cérémonie d'ouverture le fassent entre le 1<sup>er</sup> et le 16 février 2024. Entre le 19 février et le 1<sup>er</sup> mars 2024, la vérification de la capacité disponible sur les aéroports sera faite. Le coordonnateur va alors procéder à l'allocation des modifications des créneaux ainsi qu'à la suppression des créneaux durant la fermeture de l'espace aérien parisien pour les compagnies qui n'auraient pas procédé aux réajustements.

La DTA remercie encore une fois pour la participation à la réunion et indique que des questions et commentaires peuvent être adressés à l'adresse électronique [dta-ccaf-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dta-ccaf-bf@aviation-civile.gouv.fr). La consultation prendra fin le 19 janvier. Sans autre question la DTA clôt la réunion.

## **I - GENERAL INFORMATION**

The DTA went round the table. The list of participants is appended to these minutes. NetJets thanked the DTA for holding the meeting in English. The DTA thanked the aviation stakeholders from the airports concerned for their participation in the meeting.

The DTA recalled the calendar for the Paris 2024 Olympic and Paralympic Games (OG), with key dates relating to the opening ceremony of the Olympic Games on 26 July 2024, the 100 metres final on 4 August 2024 and the opening of the Paralympic Games on 28 August 2024. The opening ceremony will be special because of its scale and the number of spectators expected. The slides used come partly from the IATA slots conference on 15 and 16 November 2023.

The DTA recalls the geographical scope of the Olympic and Paralympic Games, with competitions taking place all over France.

Finally, the DTA presents the security measures that will be permanently in place over the Paris region by the military throughout the Games. It will consist of temporary prohibited zones (ZIT) and temporary restricted zones (ZRT). The DTA states that a procedure for entering these zones will be put in place. Full details of these restrictions will be published in a SUP-AIP on 2 May 2024.

Astonsky asked for confirmation that there would be no additional formalities if the flights were coordinated. The DTA indicated that this was not within its competence, and that the decision did not seem to have been taken at this stage.

## **II - AIRPORTS COORDINATED ON AN EXCEPTIONAL BASIS**

The DTA reiterates the principles of airport schedule coordination, in particular what slots are and how they are allocated. The DTA points out that a valid slot does not exempt carriers from complying with the other rules for the use of the airport. For more details, see the presentation attached to these minutes. The DTA reminded air carriers of the penalties for not respecting slots and of the coordination fee, which will be €1.95 per landing. The airport operator will have to pay a lump sum defined by COHOR, which will be deducted from the air carriers' contribution.

NetJets asked whether having a slot also meant having a valid parking space. The DTA replied that this depended on the airport, but that in principle a slot was an authorisation to use all airport facilities.

A question was asked about the period of validity of an airport slot. The DTA replied that the standard rules apply. It depends on the coordination parameters. If the parameters are per hour, then the slots are valid for 1 hour, whereas if the parameters are in 10-minute increments, then a slot is valid for 10 minutes.

A subsidiary question was asked as to whether another slot should be requested if the aircraft is delayed. The answer was that a new slot should not be requested if the delay was linked to a Eurocontrol slot (CTOT), but that a new slot should be requested for all other causes of delay. COHOR indicated that it monitors compliance with slots at coordinated and facilitated airports.

The DTA presented the map showing the airports that are already coordinated and facilitated, as well as the airports that will be coordinated on an exceptional basis for the Olympic Games.

The DTA then presents the coordination dates and parameters for 5 airports and users are asked for their opinion on the coordination dates and parameters:

- Paris-Le Bourget airport:

NetJets notes that during the green period the parameters are per hour, so the validity of a slot is 1 hour. The DTA replied that this was the case. NetJets asked when a new slot should be requested. The answer was that a new slot should not be requested if the delay was linked to a Eurocontrol slot (CTOT), but that a new slot should be requested for all other causes of delay.

Astonsky asked whether the airport would be coordinated during the period between the Olympic Games and the Paralympic Games. The DTA replied that it would, firstly to make things clearer for users, secondly to ease security constraints and thirdly because the 3 Paris airports (CDG, ORY and LBG) would be working together to dispatch flights during the period of the Olympic Games.

Mr Chesneau asked who would be able to request the slots. The DTA replied that for business aviation, the general rule is that the request is made via the FBOs.

There were no objections to the proposed coordination parameters and dates.

*NB: after the meeting, following feedback, it was proposed not to coordinate Le Bourget airport at night, as was the case for the 2023 Rugby World Cup. The parameters are therefore as follows:*

Local hours	Green period *			Orange period **		
	Arrivals per hour	Departures per hour	Total per hour	Arrivals per 20 minutes	Departures per 20 minutes	Total per 20 minutes
6h – 21h59	24	24	40	8	8	40
22h – 22h59	18	18	30	6	6	30

- Beauvais-Tillé airport:

The DTA indicates that there is an omission in the slide because there will also be a parking parameter at Beauvais. This parameter is "*For any rotation (arrival then departure) of an aircraft whose rotation time is greater than 90 minutes, the coordinator will allocate the corresponding time slot subject to available parking capacity for the aircraft concerned*". This parameter appears on the version of the presentation attached to these minutes.

NetJets asked whether the airport's capacity would be greater than during 4-Flight, when it is very limited. The DTA replied that during 4-Flight the aim was to reduce the number of flights, whereas during the Olympics the aim is to manage the increase in demand. As a result, capacity during the Olympic Games will be much higher than during 4-Flight.

There were no objections to the proposed coordination dates and parameters.

*NB: after the meeting, following feedback, it was proposed that the Beauvais parking parameter be clarified as follows:*

*For any rotation (arrival then departure) of aircraft with a turnaround time of more than 90 minutes, the coordinator will allocate, after validation by the airport operator, the corresponding slots according to the availability of parking positions usable by the type of aircraft concerned.*

- Marseille-Provence airport:

Ryanair asked whether the parameters at Marseille concerned only the runway and car parks and not the terminals. The DTA replied that they did.

There were no objections to the coordination dates or the proposed parameters.

- Lille-Lesquin airport:

A question was asked as to whether it was necessary to divert to another airport if a company was too far behind schedule and its slot was no longer valid. The DTA replied that a new slot had to be requested if the delay was too long, but that it was not necessary to divert to another airport.

There were no objections to the proposed coordination dates and parameters.

*NB: after the meeting, following feedback, it was proposed that the Lille "terminal" parameters be removed to make the process more efficient.*

- Bordeaux-Mérignac airport:

No objections were raised to the proposed coordination dates and parameters.

It was pointed out that this airport would only be coordinated if the football match posters were attractive to supporters. The final decision will therefore be taken in March.

NetJets asked whether Nantes and Lyon airports would be coordinated for the Olympic Games. The DTA replied that Nantes airport would be coordinated on a permanent basis for the summer aeronautical seasons from S24 onwards and that Lyon airport would remain a schedule-facilitated airport.

### **III - ADDITIONAL COORDINATION PARAMETERS**

The DTA and ADP present the additional coordination parameters at CDG, Orly and Le Bourget airports for the period from the 12th of July to the 16th of September 2024. The principle is presented in detail in slides 26 to 29 of the presentation attached to these minutes.

Ryanair asked whether the same parameters, in particular a maximum turnaround time of 5 hours, would apply to Beauvais. The DTA replied that Beauvais airport was not concerned by the additional parameters presented in this section.

A question was asked as to whether the maximum turnaround time would apply to based aircraft. The DTA replied that it would not. EBAA asked whether the request for minimum D-7 slots would apply at Le Bourget airport and pointed out that business aviation only programmes very late. The DTA said we were aware of this problem and that flights would therefore be dealt with on a case-by-case basis.

The DTA asked for the views of airport users affected by these additional parameters. No objections were expressed.

### **IV - OPENING CEREMONY**

The DTA sets out the special measures that will be put in place for the opening ceremony of the Olympic Games on the 26th of July 2024 and points out that a temporary prohibited area will be set up over the Paris region for security reasons, requiring operations to be suspended for a certain period of time at the parisian airports.

The DTA presents the exceptional coordination parameters for the 26th and 27th of July 2024. The detailed parameters are shown on slides 34 to 37 of the presentation attached to these minutes.

The DTA indicates that for Paris-Charles de Gaulle airport a tolerance will be granted to airlines to allow them to reschedule flights just after the reopening of airspace, thus allowing departures to be scheduled up to 1.29 am local time and arrivals up to 1.59 am local time without having to use a night slot. Finally, the DTA insists that beyond this tolerance period, even in the event of delays, airlines will be obliged to have a night slot for their operations.

Lastly, the DTA states that, following a request made by the airlines at the exceptional Paris airports committee meeting on the 11th of January, work is being carried out by the DSNA to potentially increase the coordination parameters on periods adjacent to the reopening in order to relieve congestion at the airports. To do this, it is also necessary to know the demand from the airlines, which should be known by the 16th of February at the latest (see Timetable paragraph).

NetJets asked for clarification as to whether it would no longer be possible to schedule flights at Paris airports from 15:30 UTC on the 26th of July 2024. The DTA replied that it would.

FNAM indicated that a meeting had been scheduled on the management of medical flights at Le Bourget airport during the closure of Paris airspace.

Air France asked whether airlines with night slots would be able to schedule flights during the night tolerance period without having to use their night quotas. The DTA replied that it would study the request.

Air France asked how airlines would be prioritised for the allocation of slots in this reopening period after the lifting of the temporary prohibited area. COHOR replied that, in principle, retimings have priority over new slot requests. Furthermore, the DTA reminds us that slots can only be granted if capacity (notably parking) is available. This validation is the responsibility of ADP.

Jetex asked whether an equivalent tolerance would be authorised at Le Bourget. The DTA replied that it would not because the nature of the environmental rules at Le Bourget was not the same as at CDG.

The DTA asked airport users affected by these additional parameters for their opinion. No objections were raised.

*NB: after the meeting, following feedback, it was proposed to simplify the parameters to better visualise the curfews/environmental rules and to delay the possibility of rescheduling arrivals to take account of taxiing time at Paris Charles de Gaulle airport.*

## **V - CALENDAR**

The DTA presented the calendar with the various stages linked to the exceptional constraints.

The DTA insists that airlines wishing to reschedule flights during the period of the opening ceremony should do so between 1st and 16th of February 2024. Between the 19th of February and the 1st of March 2024, the available capacity at the airports will be checked. The coordinator will then proceed with the allocation of slot changes and the cancellation of slots during the closure of Paris airspace for airlines that have not made the necessary adjustments.

The DTA would like to thank everyone once again for attending the meeting and points out that questions and comments can be sent to the following e-mail address: [dta-ccaf-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dta-ccaf-bf@aviation-civile.gouv.fr). The consultation will close on the 19th of January. With no further questions, the DTA closed the meeting.

## Annexe : Liste des participants

### Transporteurs aériens

Air Corsica	Marie-Antoinette SANTONI Olivia SCIARLI
Air France	Guillaume BARLOY
Corsair	Réginald LEFEVRE
Fedex	Julien DUCOUP
Lufthansa	Cecile CASSAGNABERE
Transavia France	Thimothée DOUDOUX Valentin CORBEL
Volotea	Madeleine SPRENGER Federico FERRERI
Vueling	Charlotte DUMESNIL
EI AI	Geoffrey MULLER
Ryanair	Nicola SOMERS Brice HOUDET
Flying Group	Julie CHOUBRAC
Wizz Air	Javi MARTIN
NetJets	Nelson PEREIRA

### Exploitants d'aéroports

ACA	Gilles ROVIOLA
ADL (Lyon)	Ludovic GAS
ADP-CDG	Sophie MERCIECA Eliott VANHILLE
ADP-Orly	Mikael FERRER
ADP-Le Bourget	Laurent KADDOUCH

### Associations de transporteurs aériens

BAR France	Jean-Pierre SAUVAGE Philippe BRIEU
FNAM-CSTA	Diane BERTONCINI
EBAA	Bertrand d'YVOIRE Charles AGUETTANT
IATA	Manuella GOYAT

### Assistants en escale

Astonsky	Yulia ZAKHARINA Maimouna SOH Arthur BOUTIN
G-OPS	Vanhmany SOUIDARAY Samantha SAHIRAM Youssef ELOUARDI

**DGAC**

DTA	Julie ROUDET Alex KFOURY Thibaut SPOR Axel LOPAU
CAB-DG	Laurent CHAPEAU
STAC	Alexandre GAMA Franck BECKER J�romine DELOFFRE
SNA-CDG	Elodie THIJSENS
SNA-ORY	Philippe TRASSART
SNA-LBG	Christophe LEFRANCOIS
SNA-N	Jean-Jacques DESCHAMPS Olivier SALON
SNA-SE	Elise DAL BELLO Vincent RICHAUD
DSAC-SE	Philippe GIMENEZ

**Coordonnateur**

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