

# SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

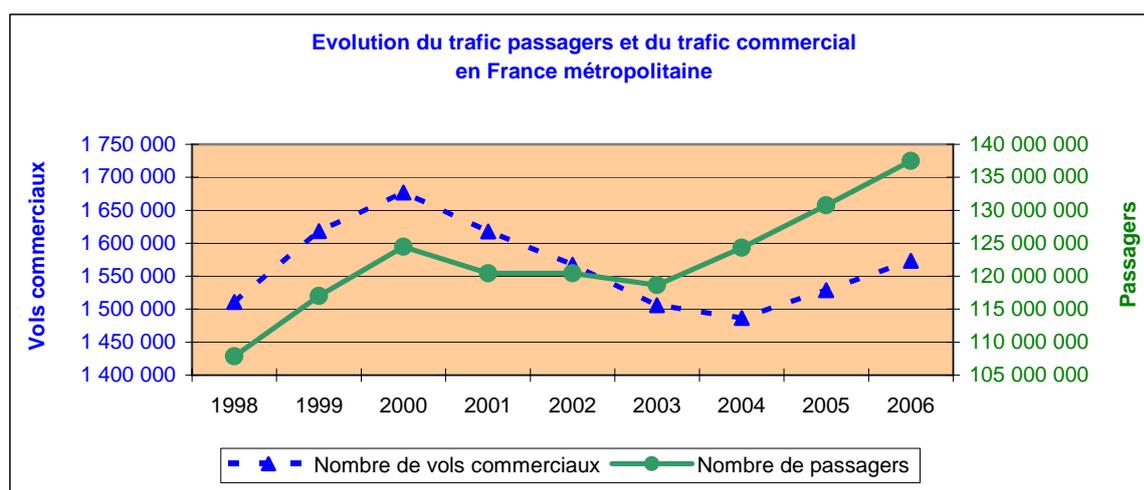
L'Observatoire des retards du transport aérien ne s'intéresse qu'aux vols commerciaux (les vols privés, les vols de fret et les vols postaux ne sont pas pris en compte), au départ et à l'arrivée des 15 principaux aéroports métropolitains, toutes compagnies confondues (françaises et étrangères, régulières et charters) et tous types de vols confondus (court, moyen et long-courriers).

Sur les 15 principaux aéroports métropolitains qui représentent 93% du total du trafic de passagers et 88% du total des vols commerciaux métropolitains, l'Observatoire analyse la ponctualité des vols commerciaux selon quatre indicateurs reconnus au niveau international :

- la part des vols retardés de 15 minutes et plus
- le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus
- le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus
- la répartition des causes de retard de 15 minutes et plus

\*  
\* \*

En 2006, en France métropolitaine, le trafic de passagers et le nombre de vols commerciaux, au départ et à l'arrivée des aéroports, ont poursuivi leur reprise amorcée en 2004, avec une croissance respective de 5% et de 3% par rapport à l'année 2005.

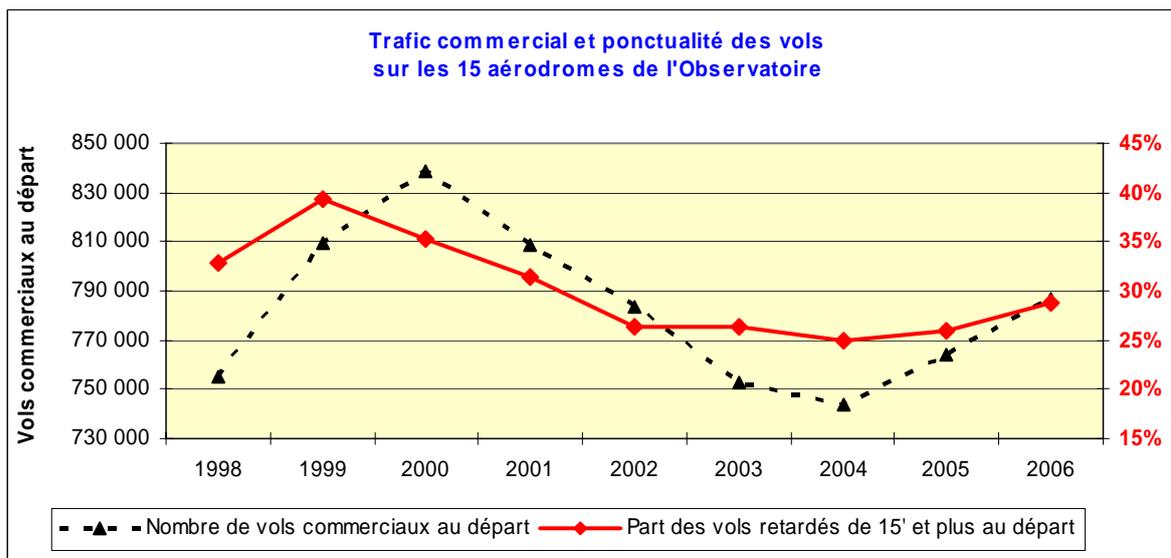


Par ailleurs, le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne a augmenté de près de 4% par rapport à l'année 2005 en raison essentiellement des vols internationaux (+5%), et des survols de notre territoire (+4%), se situant à un niveau encore jamais atteint.

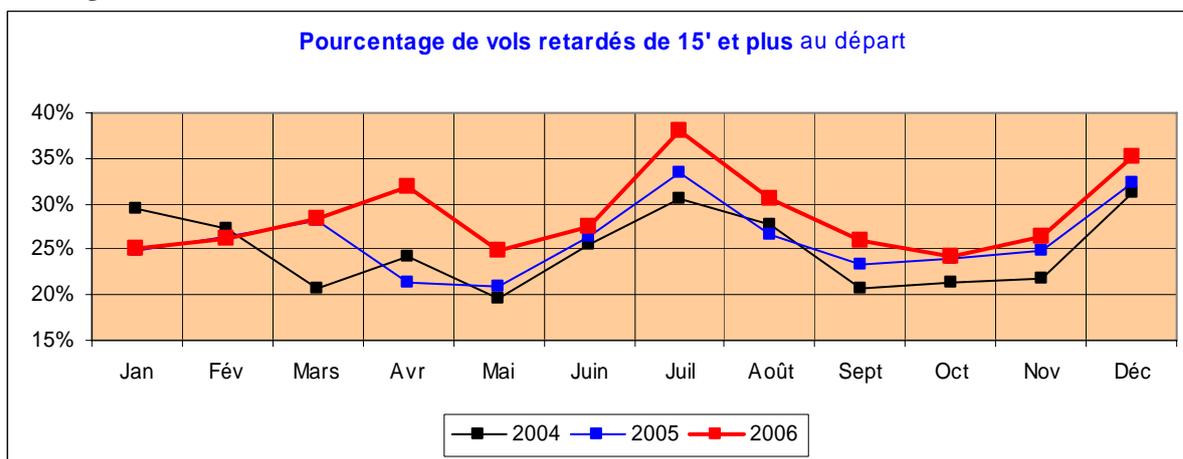
Dans ce contexte général, les indicateurs de ponctualité ont évolué comme suit, en France :

**1. La part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ s'est élevée à 29% en 2006 contre 26% en 2005 :**

Dans un contexte de fort trafic, l'année 2006 a été marquée au 1<sup>er</sup> semestre par divers mouvements sociaux nationaux (surtout en avril) et au 2<sup>ème</sup> semestre par le renforcement des mesures de sûreté au niveau européen lié aux attentats déjoués du 10 août au Royaume-Uni.



Détail par mois :

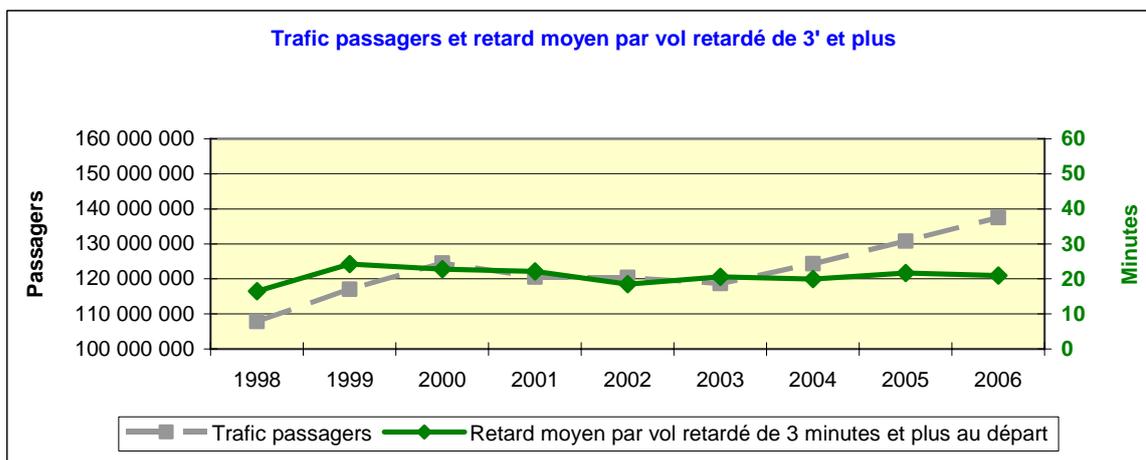


*Le pic du mois de juillet s'explique par les mauvais résultats obtenus à Paris-CDG (fermeture de la piste 1 depuis le 18 juillet et mauvaises conditions météorologiques), à Paris-Orly et à Nice (gros pics d'affluence et mouvements sociaux).*

**NB :** 24% des vols ont été retardés de 15 minutes et plus à l'arrivée en 2006, soit 2% de plus qu'en 2005.

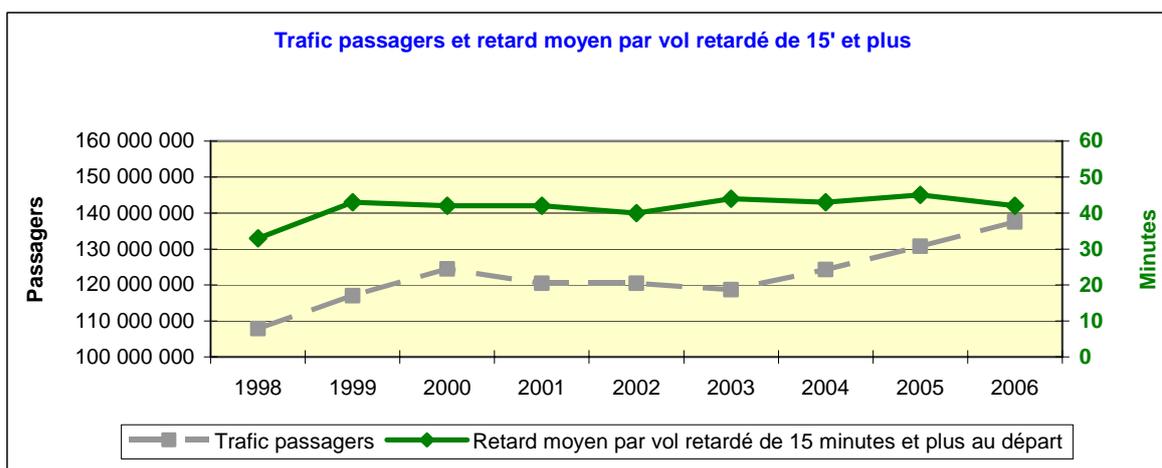
2. Le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus au départ s'est élevé à 21 minutes en 2006. Il était de 22 minutes en 2005. Cette amélioration traduit une meilleure performance du système de transport aérien, dans son ensemble.

NB : le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus à l'arrivée est passé de 24 minutes en 2005 à 22 minutes en 2006.



3. Le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus au départ s'est élevé à 42 minutes en 2006 alors qu'il avait atteint 45 minutes en 2005, année marquée notamment par de très mauvaises conditions météorologiques.

NB : le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus à l'arrivée a atteint 43 minutes en 2006 contre 47 minutes en 2005.



### Analyse :

L'évolution de ces indicateurs depuis 1998, date de création de cet Observatoire, met en évidence que :

➤ **le transport aérien connaît, depuis 2004, une nouvelle phase de croissance :** le nombre de vols commerciaux en France métropolitaine en 2006 a progressé de plus de 4% par rapport à 1998 et le trafic de passagers, d'environ 28% (soit près de 30 millions de passagers en plus), dépassant désormais nettement le trafic connu avant les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. On peut noter également que le coefficient de remplissage des avions, à partir de 2004, est plus élevé qu'à la fin des années 1990.

➤ **le pourcentage de vols retardés de 15 minutes et plus au départ est passé de 33% en 1998 à 29% en 2006 :** cette amélioration, bien que sensible, a peu évolué depuis 2002.

Indépendamment du fait que chaque acteur du transport aérien a un rôle directement à jouer dans l'amélioration de la ponctualité, on peut noter que ses résultats sont particulièrement sensibles aux renforcements des mesures de sûreté mis en œuvre depuis 2002 et aux événements conjoncturels (mouvements sociaux, très mauvaises conditions météorologiques...).

➤ **la durée moyenne des retards des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a amorcé une amélioration au cours de l'année 2006 par rapport aux trois dernières années ; néanmoins, de 33 minutes en 1998, il atteint encore aujourd'hui 42 minutes.**

#### 4. La répartition des causes des vols retardés de 15 minutes et plus au départ est la suivante :

| France métropolitaine                     | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006          |
|---|--------|--------|--------|--------|---------------|
| <b>Part des vols retardés ≥ 15'</b>       | 26,3%  | 26,3%  | 25%    | 26%    | <b>28,7%</b>  |
| <b>Causes des vols retardés ≥ 15'</b>     |        |        |        |        |               |
| <b>Aéroports &amp; Services de sûreté</b> | 17,5%  | 17,0%  | 16,1%  | 14,8%  | <b>15,9%</b>  |
| <i>Aéroports - Services de sûreté</i>     | 14 %   | 16 %   | 14 %   | 12 %   | 14 %          |
| <i>Police - Douane - Santé</i>            | 3 %    | 1 %    | 2 %    | 3 %    | 2 %           |
| <b>Passagers</b>                          | 7,8%   | 8,8%   | 9,1%   | 11,4%  | <b>12,3%</b>  |
| <b>Compagnies aériennes</b>               | 27,0%  | 27,5%  | 27,3%  | 24,8%  | <b>26,4%</b>  |
| <b>Navigation aérienne</b>                | 11,6%  | 13,6%  | 12,5%  | 12,0%  | <b>11,5%</b>  |
| <b>Météo</b>                              | 3,5%   | 5,0%   | 4,6%   | 6,5%   | <b>4,8%</b>   |
| <b>Enchaînement des rotations</b>         | 32,6%  | 28,1%  | 30,4%  | 30,5%  | <b>29,1%</b>  |
|   | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | <b>100,0%</b> |

*Exemples de retards du poste « Police-Douane-Santé » : raisons administratives ; contrôle sanitaire supplémentaire exceptionnel (cas du SRAS en 2003)...*

### Analyse des résultats :

#### - le poste « aéroports & services de sûreté » :

A la suite des attentats déjoués du 10 août 2006 au Royaume-Uni, de nouvelles mesures de sûreté ont été immédiatement mises en place sur les vols à destination de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et d'Israël concernant notamment le contrôle des bagages de cabine. Puis, à partir du 6 novembre 2006, dans le cadre d'un règlement européen, de nouvelles dispositions relatives à l'import de liquides, gels et substances pâteuses en cabine ont été applicables à l'ensemble des vols au départ d'aéroports de l'Union européenne.

Dans ce contexte, et compte tenu de la forte croissance du trafic de passagers, les infrastructures de police et des filtres d'inspection ont été saturées, entraînant par voie de conséquence l'encombrement des aérogares et une dégradation des conditions de traitement des passagers (voir ci-après). En 2006, ce poste a ainsi été plus pénalisé qu'en 2005.

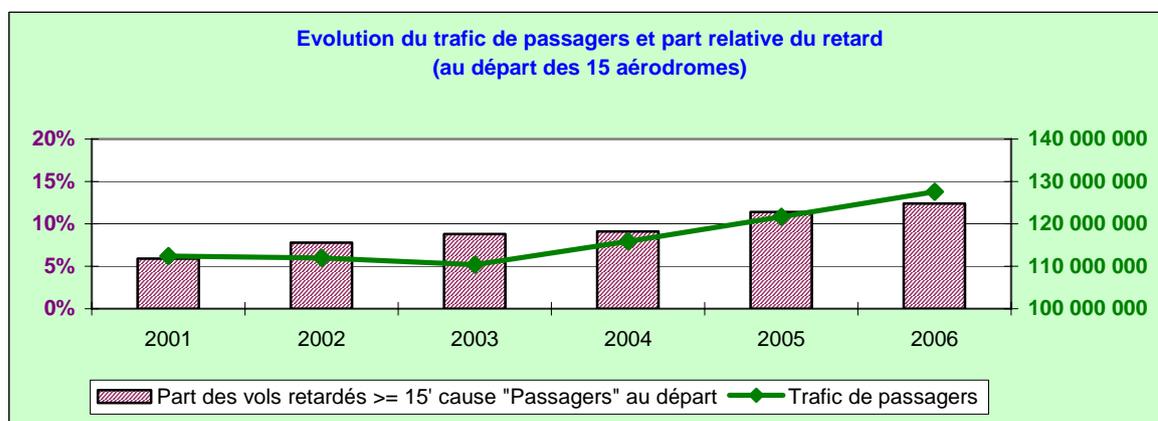
82% des vols retardés  $\geq 15'$  dus à cette cause ont été enregistrés au départ des deux aéroports parisiens qui, rappelons-le, traitent 64% du trafic de passagers des 15 aérodromes considérés dans l'Observatoire. Concernant les terminaux parisiens, on peut noter :

- la mise en service du Hall 2 rénové de l'aérogare d'Orly ouest le 3 avril 2006 après 13 mois de travaux ;
- la saturation des infrastructures à Paris-CDG : dans un contexte de forte croissance du trafic de passagers, les travaux de rénovation du terminal CDG1 se poursuivent tandis que l'enregistrement des passagers et leur embarquement au terminal 2 s'avèrent parfois longs en raison de l'insuffisance de postes d'avions au contact. Air France a ainsi calculé que la ponctualité d'un avion au large se dégrade d'au moins 15% par rapport à celle d'un avion au contact.

- **le poste « passagers » :**

Ce poste qui s'est encore dégradé, recouvre, pour l'essentiel, les cas de passagers déjà enregistrés mais en retard à l'embarquement, au départ du vol (cf page 8). Les principales raisons justifiant ce résultat sont :

- l'application des mesures de sûreté mises en œuvre avant l'embarquement (contrôles d'identité ; contrôles des bagages en cabine dans le cadre des mesures mises en place en novembre, particulièrement pénalisants en décembre avec la clientèle « loisirs »... ). On peut aussi noter la recrudescence du nombre d'évacuations des halls des terminaux parisiens liés à l'abandon de bagages : par exemple, l'abandon d'un bagage aux terminaux 2C et 2E a provoqué, le 14 juillet, en heure de pointe, des retards  $\geq 15'$  pour 15 vols d'Air France.
- l'engorgement des infrastructures des aérodromes parisiens dans un contexte où le trafic de passagers a connu une forte augmentation d'environ 6% à Paris-CDG et 3% à Paris-Orly par rapport à 2005 (Paris-Orly : travaux de rénovation du Hall 2 de l'aérogare Ouest du 1<sup>er</sup> mars 2005 au 2 avril 2006 ; Paris-CDG : depuis l'effondrement de la jetée du Terminal 2E, les passagers, une fois enregistrés, ont un cheminement d'environ 15 minutes par bus pour se rendre à la salle d'embarquement au large).



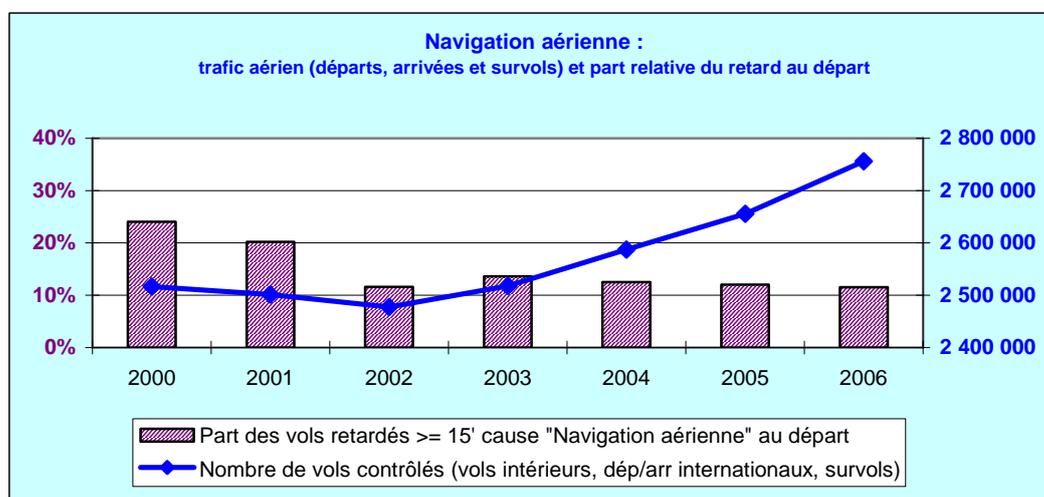
- le poste « compagnies » :

Comme indiqué en page 7, les trois postes les plus pénalisants pour les retards dus aux compagnies sont : l'assistance au sol (handling), les problèmes techniques sur les avions (équipements mineurs à réparer : problèmes de vidéo individuel, de sièges passagers, de toilettes..., retard dans la mise en place de l'avion suite à sa sortie d'une visite régulière d'entretien...) et, dans une moindre mesure, l'exploitation.

En particulier, on peut noter que le poste « Assistance au sol » a été affecté par divers mouvements sociaux des sous-traitants (avitailleurs, hôtellerie, acheminement des passagers...) et que le poste « Traitement des passagers » a été affecté par les nouvelles mesures de sûreté.

- le poste « navigation aérienne » :

Malgré la hausse continue du trafic aérien contrôlé depuis 2002 (avec une pointe à 9200 vols le vendredi 7 juillet 2006), la part des vols retardés de 15 minutes et plus due aux services de la navigation aérienne est restée contenue. Ce poste a toutefois connu de fortes disparités mensuelles au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2006 (17% en avril), essentiellement en raison des mouvements sociaux. La régularité du trafic aérien a aussi été impactée par la fermeture de la piste 4 (06/24) à Paris-Orly du 3 avril au 1<sup>er</sup> juin pour rénovation (accueil de nouveaux types d'avions gros porteurs, B777-300 ER en particulier), par la fermeture de la piste 1 du doublet Nord à Paris-CDG du 18 juillet au 23 août pour rénovation (accueil de l'A380) et par la mise en service de la nouvelle salle IFR à Paris-CDG début décembre.



*En termes de restructuration de l'espace aérien, l'année 2002 a été marquée par la création, en janvier, de six niveaux de vol supplémentaires dans l'espace aérien supérieur européen (RVSM) et la mise en service, en mars, d'un nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne.*

# L'OBSERVATOIRE DES RETARDS DU TRANSPORT AÉRIEN

Bilan de  
l'année 2006

# SOMMAIRE

|  |     |
|--|-----|
| Synthèse des principaux résultats..... | p 1 |
|--|-----|

## Partie 1 : PRÉSENTATION GÉNÉRALE

|   |      |
|---|------|
| Présentation.....   | p 2  |
| Ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée : moyenne sur 15 aérodromes .....             | p 4  |
| Durée des retards au départ et à l'arrivée : moyenne sur 15 aérodromes .....                            | p 5  |
| Causes des vols retardés $\geq 15'$ au départ : moyenne sur 15 aérodromes et détails par catégorie..... | p 6  |
| Comparaison des 15 aérodromes .....   | p 10 |
| Evolution des indicateurs par aérodrome .....   | p 12 |

## Partie 2 : PRÉSENTATION DÉTAILLÉE PAR MOIS POUR CHAQUE AÉRODROME

Les aérodromes sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic de passagers :

|  |      |
|--|------|
| 1. - Paris-Charles de Gaulle .....                         | p 19 |
| 2. - Paris-Orly .....                                      | p 21 |
| 3. - Nice .....  | p 23 |
| 4. - Lyon .....  | p 25 |
| 5. - Marseille .....                                       | p 27 |
| 6. - Toulouse .....  | p 29 |
| 7. - Bâle-Mulhouse .....                                   | p 31 |
| 8. - Bordeaux .....  | p 33 |
| 9. - Nantes .....  | p 35 |
| 10. - Strasbourg .....                                     | p 37 |
| 11. - Beauvais .....                                       | p 39 |
| 12. - Montpellier.....                                     | p 41 |
| 13. - Ajaccio .....  | p 43 |
| 14. - Lille .....  | p 45 |
| 15. - Clermont-Ferrand .....                               | p 47 |
| Part des principales compagnies sur chaque aérodrome ..... | p 49 |

## Partie 3 : ANNEXES

# SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

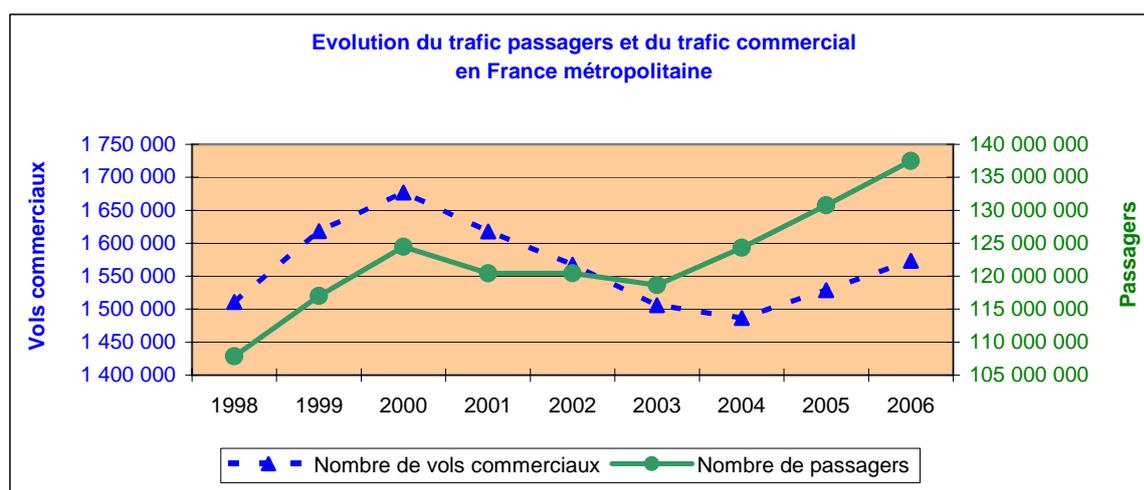
L'Observatoire des retards du transport aérien ne s'intéresse qu'aux vols commerciaux (les vols privés, les vols de fret et les vols postaux ne sont pas pris en compte), au départ et à l'arrivée des 15 principaux aéroports métropolitains, toutes compagnies confondues (françaises et étrangères, régulières et charters) et tous types de vols confondus (court, moyen et long-courriers).

Sur les 15 principaux aéroports métropolitains qui représentent 93% du total du trafic de passagers et 88% du total des vols commerciaux métropolitains, l'Observatoire analyse la ponctualité des vols commerciaux selon quatre indicateurs reconnus au niveau international :

- la part des vols retardés de 15 minutes et plus
- le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus
- le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus
- la répartition des causes de retard de 15 minutes et plus

\*  
\* \*

En 2006, en France métropolitaine, le trafic de passagers et le nombre de vols commerciaux, au départ et à l'arrivée des aéroports, ont poursuivi leur reprise amorcée en 2004, avec une croissance respective de 5% et de 3% par rapport à l'année 2005.

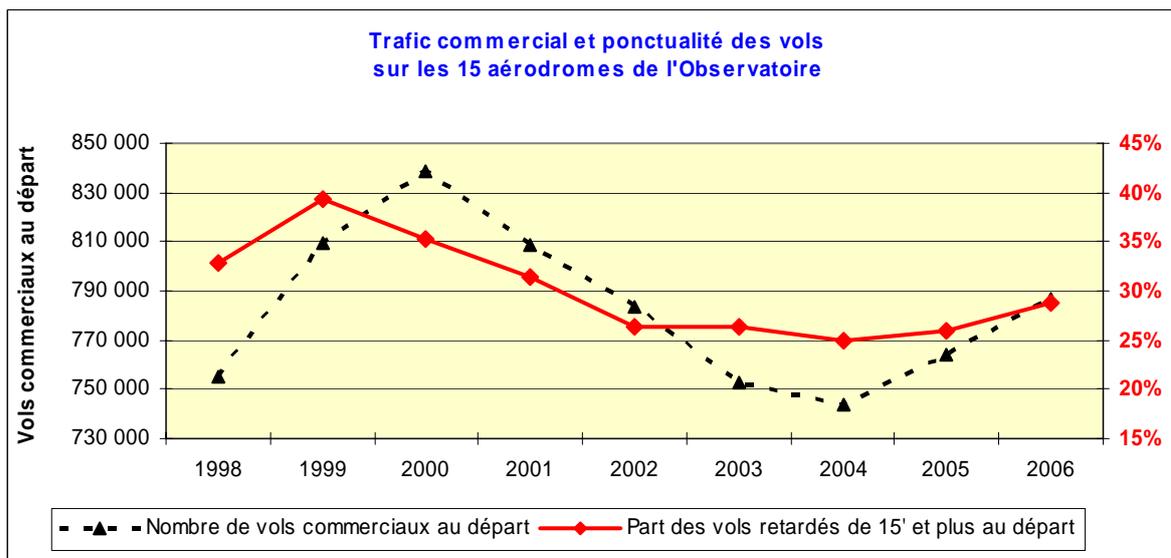


Par ailleurs, le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne a augmenté de près de 4% par rapport à l'année 2005 en raison essentiellement des vols internationaux (+5%), et des survols de notre territoire (+4%), se situant à un niveau encore jamais atteint.

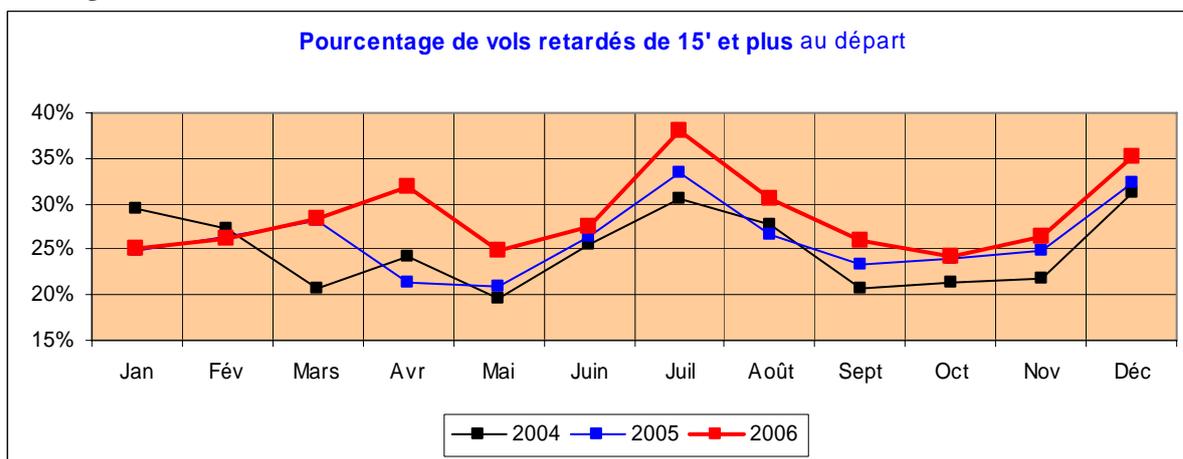
Dans ce contexte général, les indicateurs de ponctualité ont évolué comme suit, en France :

**1. La part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ s'est élevée à 29% en 2006 contre 26% en 2005 :**

Dans un contexte de fort trafic, l'année 2006 a été marquée au 1<sup>er</sup> semestre par divers mouvements sociaux nationaux (surtout en avril) et au 2<sup>ème</sup> semestre par le renforcement des mesures de sûreté au niveau européen lié aux attentats déjoués du 10 août au Royaume-Uni.



Détail par mois :

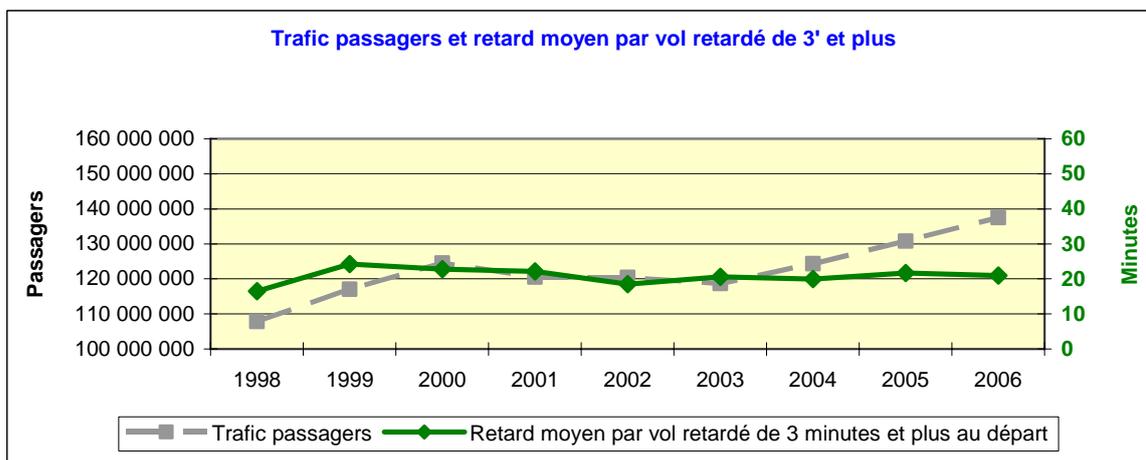


*Le pic du mois de juillet s'explique par les mauvais résultats obtenus à Paris-CDG (fermeture de la piste 1 depuis le 18 juillet et mauvaises conditions météorologiques), à Paris-Orly et à Nice (gros pics d'affluence et mouvements sociaux).*

**NB :** 24% des vols ont été retardés de 15 minutes et plus à l'arrivée en 2006, soit 2% de plus qu'en 2005.

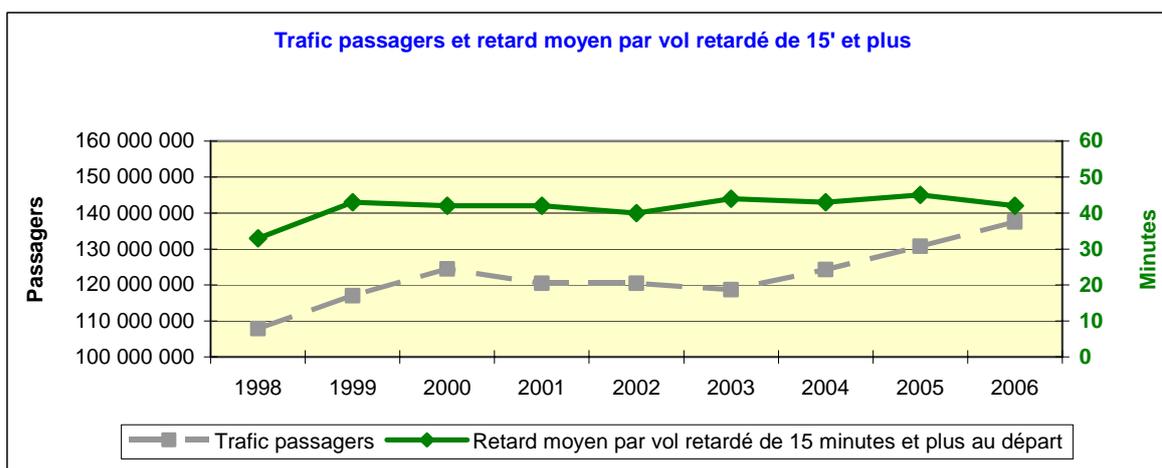
2. Le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus au départ s'est élevé à 21 minutes en 2006. Il était de 22 minutes en 2005. Cette amélioration traduit une meilleure performance du système de transport aérien, dans son ensemble.

NB : le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus à l'arrivée est passé de 24 minutes en 2005 à 22 minutes en 2006.



3. Le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus au départ s'est élevé à 42 minutes en 2006 alors qu'il avait atteint 45 minutes en 2005, année marquée notamment par de très mauvaises conditions météorologiques.

NB : le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus à l'arrivée a atteint 43 minutes en 2006 contre 47 minutes en 2005.



### Analyse :

L'évolution de ces indicateurs depuis 1998, date de création de cet Observatoire, met en évidence que :

➤ **le transport aérien connaît, depuis 2004, une nouvelle phase de croissance :** le nombre de vols commerciaux en France métropolitaine en 2006 a progressé de plus de 4% par rapport à 1998 et le trafic de passagers, d'environ 28% (soit près de 30 millions de passagers en plus), dépassant désormais nettement le trafic connu avant les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. On peut noter également que le coefficient de remplissage des avions, à partir de 2004, est plus élevé qu'à la fin des années 1990.

➤ **le pourcentage de vols retardés de 15 minutes et plus au départ est passé de 33% en 1998 à 29% en 2006 :** cette amélioration, bien que sensible, a peu évolué depuis 2002.

Indépendamment du fait que chaque acteur du transport aérien a un rôle directement à jouer dans l'amélioration de la ponctualité, on peut noter que ses résultats sont particulièrement sensibles aux renforcements des mesures de sûreté mis en œuvre depuis 2002 et aux événements conjoncturels (mouvements sociaux, très mauvaises conditions météorologiques...).

➤ **la durée moyenne des retards des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a amorcé une amélioration au cours de l'année 2006 par rapport aux trois dernières années ; néanmoins, de 33 minutes en 1998, il atteint encore aujourd'hui 42 minutes.**

#### 4. La répartition des causes des vols retardés de 15 minutes et plus au départ est la suivante :

| France métropolitaine                     | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006          |
|---|--------|--------|--------|--------|---------------|
| <b>Part des vols retardés ≥ 15'</b>       | 26,3%  | 26,3%  | 25%    | 26%    | <b>28,7%</b>  |
| <b>Causes des vols retardés ≥ 15'</b>     |        |        |        |        |               |
| <b>Aéroports &amp; Services de sûreté</b> | 17,5%  | 17,0%  | 16,1%  | 14,8%  | <b>15,9%</b>  |
| <i>Aéroports - Services de sûreté</i>     | 14 %   | 16 %   | 14 %   | 12 %   | 14 %          |
| <i>Police - Douane - Santé</i>            | 3 %    | 1 %    | 2 %    | 3 %    | 2 %           |
| <b>Passagers</b>                          | 7,8%   | 8,8%   | 9,1%   | 11,4%  | <b>12,3%</b>  |
| <b>Compagnies aériennes</b>               | 27,0%  | 27,5%  | 27,3%  | 24,8%  | <b>26,4%</b>  |
| <b>Navigation aérienne</b>                | 11,6%  | 13,6%  | 12,5%  | 12,0%  | <b>11,5%</b>  |
| <b>Météo</b>                              | 3,5%   | 5,0%   | 4,6%   | 6,5%   | <b>4,8%</b>   |
| <b>Enchaînement des rotations</b>         | 32,6%  | 28,1%  | 30,4%  | 30,5%  | <b>29,1%</b>  |
|   | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | <b>100,0%</b> |

*Exemples de retards du poste « Police-Douane-Santé » : raisons administratives ; contrôle sanitaire supplémentaire exceptionnel (cas du SRAS en 2003)...*

### Analyse des résultats :

#### - le poste « aéroports & services de sûreté » :

A la suite des attentats déjoués du 10 août 2006 au Royaume-Uni, de nouvelles mesures de sûreté ont été immédiatement mises en place sur les vols à destination de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et d'Israël concernant notamment le contrôle des bagages de cabine. Puis, à partir du 6 novembre 2006, dans le cadre d'un règlement européen, de nouvelles dispositions relatives à l'import de liquides, gels et substances pâteuses en cabine ont été applicables à l'ensemble des vols au départ d'aéroports de l'Union européenne.

Dans ce contexte, et compte tenu de la forte croissance du trafic de passagers, les infrastructures de police et des filtres d'inspection ont été saturées, entraînant par voie de conséquence l'encombrement des aérogares et une dégradation des conditions de traitement des passagers (voir ci-après). En 2006, ce poste a ainsi été plus pénalisé qu'en 2005.

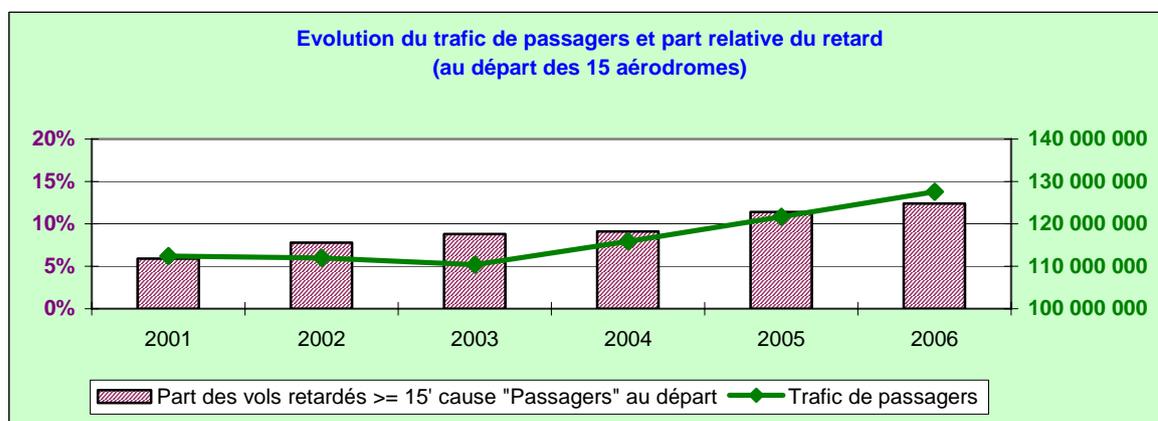
82% des vols retardés  $\geq 15'$  dus à cette cause ont été enregistrés au départ des deux aéroports parisiens qui, rappelons-le, traitent 64% du trafic de passagers des 15 aérodromes considérés dans l'Observatoire. Concernant les terminaux parisiens, on peut noter :

- la mise en service du Hall 2 rénové de l'aérogare d'Orly ouest le 3 avril 2006 après 13 mois de travaux ;
- la saturation des infrastructures à Paris-CDG : dans un contexte de forte croissance du trafic de passagers, les travaux de rénovation du terminal CDG1 se poursuivent tandis que l'enregistrement des passagers et leur embarquement au terminal 2 s'avèrent parfois longs en raison de l'insuffisance de postes d'avions au contact. Air France a ainsi calculé que la ponctualité d'un avion au large se dégrade d'au moins 15% par rapport à celle d'un avion au contact.

- **le poste « passagers » :**

Ce poste qui s'est encore dégradé, recouvre, pour l'essentiel, les cas de passagers déjà enregistrés mais en retard à l'embarquement, au départ du vol (cf page 8). Les principales raisons justifiant ce résultat sont :

- l'application des mesures de sûreté mises en œuvre avant l'embarquement (contrôles d'identité ; contrôles des bagages en cabine dans le cadre des mesures mises en place en novembre, particulièrement pénalisants en décembre avec la clientèle « loisirs »... ). On peut aussi noter la recrudescence du nombre d'évacuations des halls des terminaux parisiens liés à l'abandon de bagages : par exemple, l'abandon d'un bagage aux terminaux 2C et 2E a provoqué, le 14 juillet, en heure de pointe, des retards  $\geq 15'$  pour 15 vols d'Air France.
- l'engorgement des infrastructures des aérodromes parisiens dans un contexte où le trafic de passagers a connu une forte augmentation d'environ 6% à Paris-CDG et 3% à Paris-Orly par rapport à 2005 (Paris-Orly : travaux de rénovation du Hall 2 de l'aérogare Ouest du 1<sup>er</sup> mars 2005 au 2 avril 2006 ; Paris-CDG : depuis l'effondrement de la jetée du Terminal 2E, les passagers, une fois enregistrés, ont un cheminement d'environ 15 minutes par bus pour se rendre à la salle d'embarquement au large).



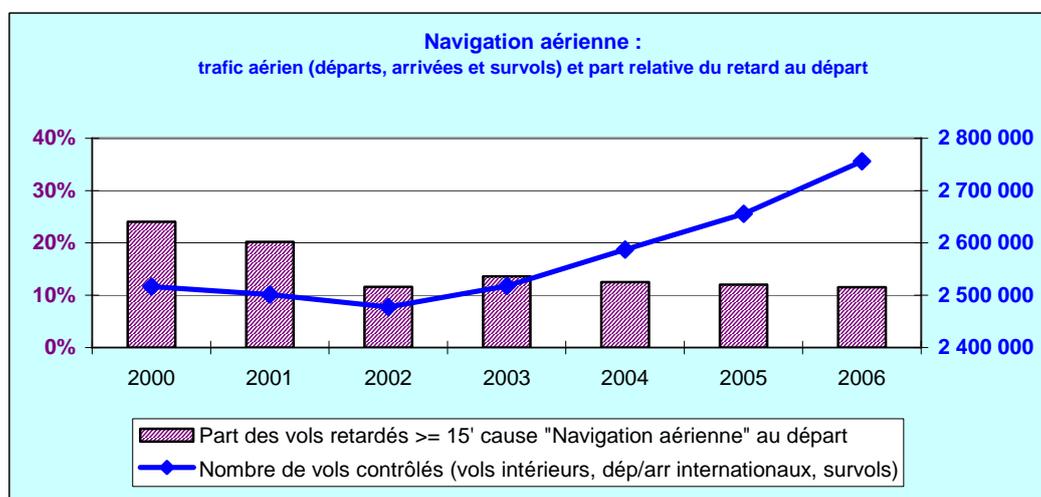
- le poste « compagnies » :

Comme indiqué en page 7, les trois postes les plus pénalisants pour les retards dus aux compagnies sont : l'assistance au sol (handling), les problèmes techniques sur les avions (équipements mineurs à réparer : problèmes de vidéo individuel, de sièges passagers, de toilettes..., retard dans la mise en place de l'avion suite à sa sortie d'une visite régulière d'entretien...) et, dans une moindre mesure, l'exploitation.

En particulier, on peut noter que le poste « Assistance au sol » a été affecté par divers mouvements sociaux des sous-traitants (avitailleurs, hôtellerie, acheminement des passagers...) et que le poste « Traitement des passagers » a été affecté par les nouvelles mesures de sûreté.

- le poste « navigation aérienne » :

Malgré la hausse continue du trafic aérien contrôlé depuis 2002 (avec une pointe à 9200 vols le vendredi 7 juillet 2006), la part des vols retardés de 15 minutes et plus due aux services de la navigation aérienne est restée contenue. Ce poste a toutefois connu de fortes disparités mensuelles au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2006 (17% en avril), essentiellement en raison des mouvements sociaux. La régularité du trafic aérien a aussi été impactée par la fermeture de la piste 4 (06/24) à Paris-Orly du 3 avril au 1<sup>er</sup> juin pour rénovation (accueil de nouveaux types d'avions gros porteurs, B777-300 ER en particulier), par la fermeture de la piste 1 du doublet Nord à Paris-CDG du 18 juillet au 23 août pour rénovation (accueil de l'A380) et par la mise en service de la nouvelle salle IFR à Paris-CDG début décembre.

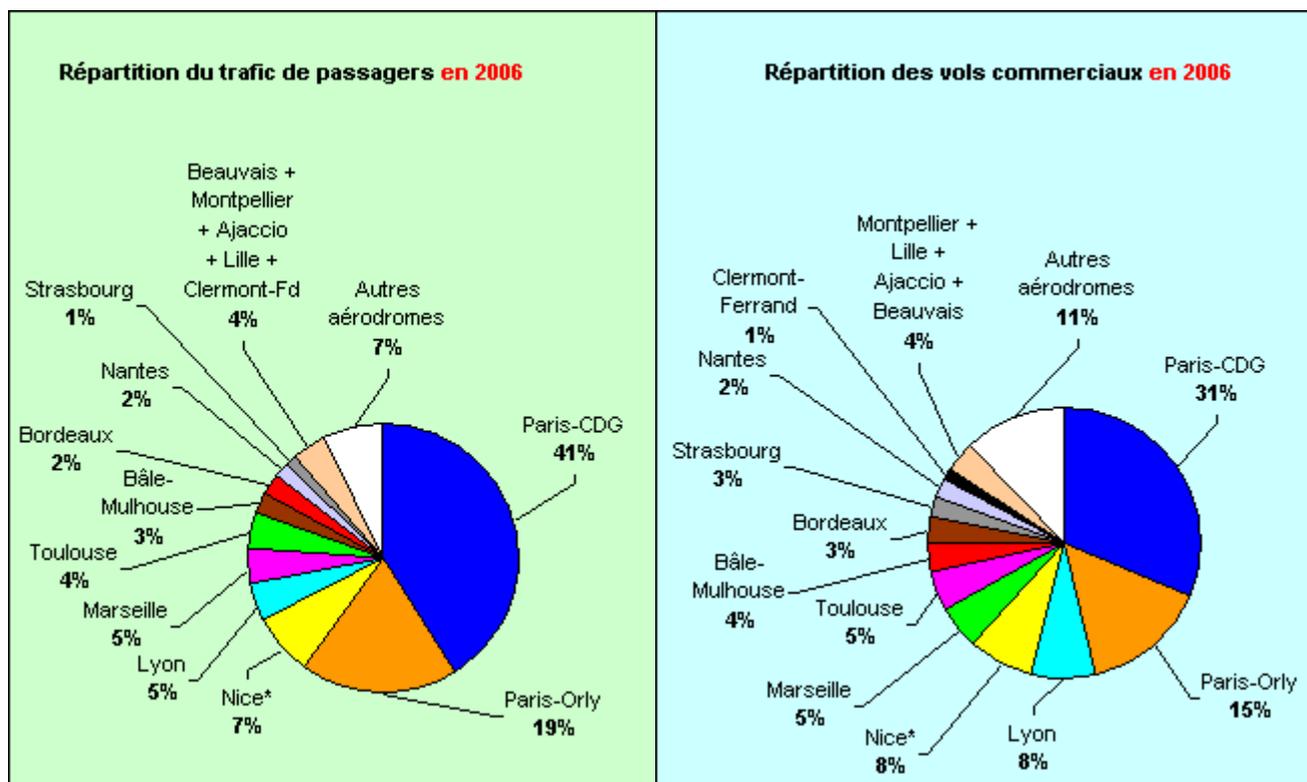


*En termes de restructuration de l'espace aérien, l'année 2002 a été marquée par la création, en janvier, de six niveaux de vol supplémentaires dans l'espace aérien supérieur européen (RVSM) et la mise en service, en mars, d'un nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne.*

# PRÉSENTATION

Le présent document analyse la ponctualité des vols commerciaux (hors vols de fret, vols postaux, vols privés et vols d'entraînement) au départ et à l'arrivée sur les aéroports métropolitains de plus d'un million de passagers annuels ou de plus de 30 000 mouvements commerciaux par an (NB : les aéroports de Clermont-Ferrand et de Lille ne satisfont plus ces critères depuis 2004 mais sont maintenus dans l'échantillon pour des raisons statistiques).

En 2006, les 15 aéroports ainsi considérés ont représenté 93% du total du trafic de passagers et 88% du total des vols commerciaux métropolitains :

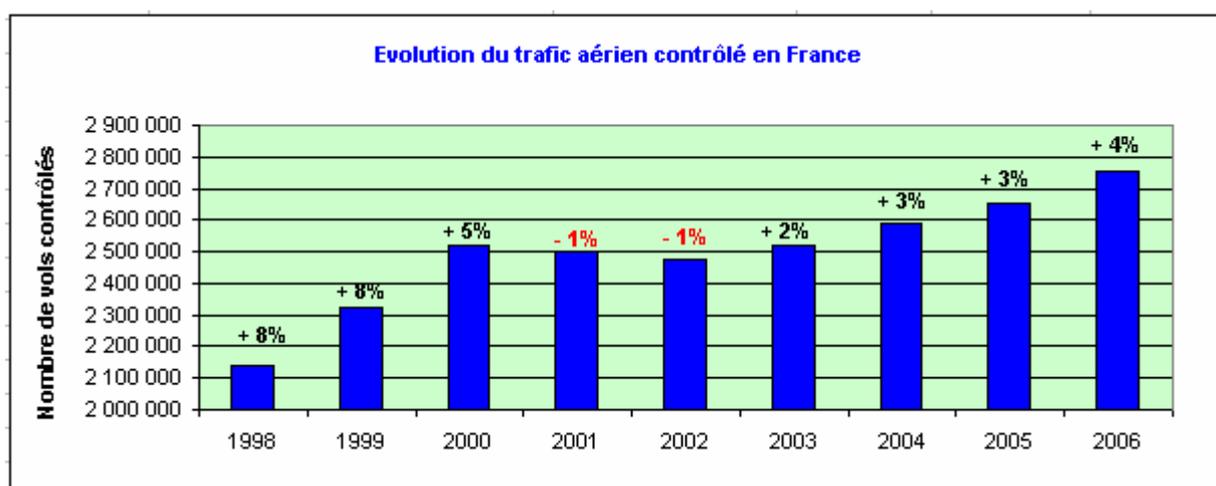


\* hors vols en hélicoptères \*\* autres aéroports = 100 aéroports métropolitains

Source : DRE

En France métropolitaine, en 2006, le trafic de passagers a augmenté de 5,1% par rapport à 2005, en raison des fortes croissances enregistrées à Paris-CDG (+6%), à Paris-Orly (+3%), à Bâle-Mulhouse (+22%) et à Nantes (+13%).

Concernant le nombre de vols commerciaux, au départ et à l'arrivée des aéroports métropolitains, celui-ci a progressé de 2,9% en 2006 par rapport à 2005 tandis que le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne au cours de cette période a atteint son plus haut niveau, avec une augmentation de 3,8%. Cette augmentation est due essentiellement aux vols internationaux et aux survols du territoire qui ont représenté à eux deux 83% des vols contrôlés (les vols domestiques ne représentant plus que 17% des vols contrôlés). On peut souligner la pointe journalière du vendredi 7 juillet, avec 9200 vols contrôlés.



\*  
\* \*

Ce document se compose de trois parties :

- **la partie 1** présente les résultats généraux de la ponctualité du transport aérien en France (moyenne sur les 15 aéroports) pour l'année 2006.
- **la partie 2** détaille ces résultats pour chacun des 15 aéroports.
- **la partie 3** regroupe les annexes. La méthode utilisée et les indicateurs retenus y sont explicités. On notera que les retards sont comptabilisés à partir de la 15<sup>ème</sup> (soit la 14<sup>ème</sup> minute révolue), critère désormais adopté au niveau international (Europe et Etats-Unis). Par ailleurs, des faits marquants de l'année 2006 ayant eu un impact significatif sur la ponctualité des vols sur les 15 aéroports considérés sont donnés à titre d'illustration.

*L'analyse de ces résultats indique bien que les efforts pour améliorer la ponctualité du transport aérien doivent être entrepris par tous les partenaires. Il convient donc de poursuivre cette démarche de coopération active.*

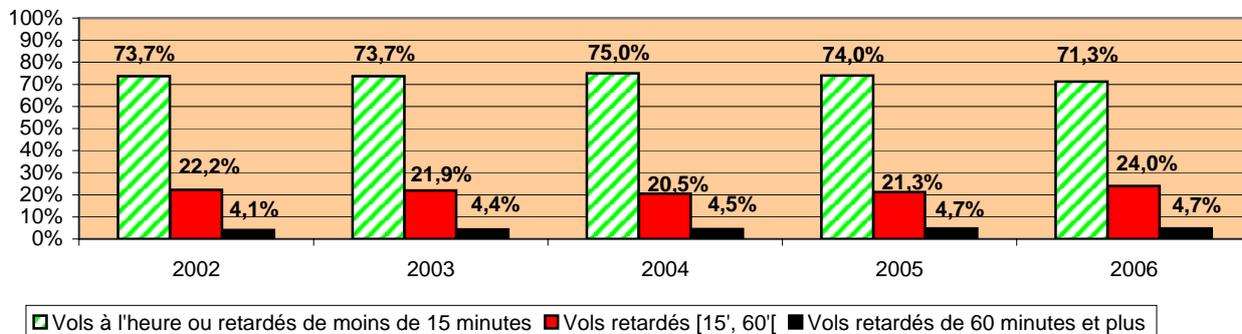
## PONCTUALITÉ DES VOLS COMMERCIAUX AU DÉPART

(moyenne sur 15 aérodromes)

**Période : année 2006**, et comparaison avec l'année 2005.

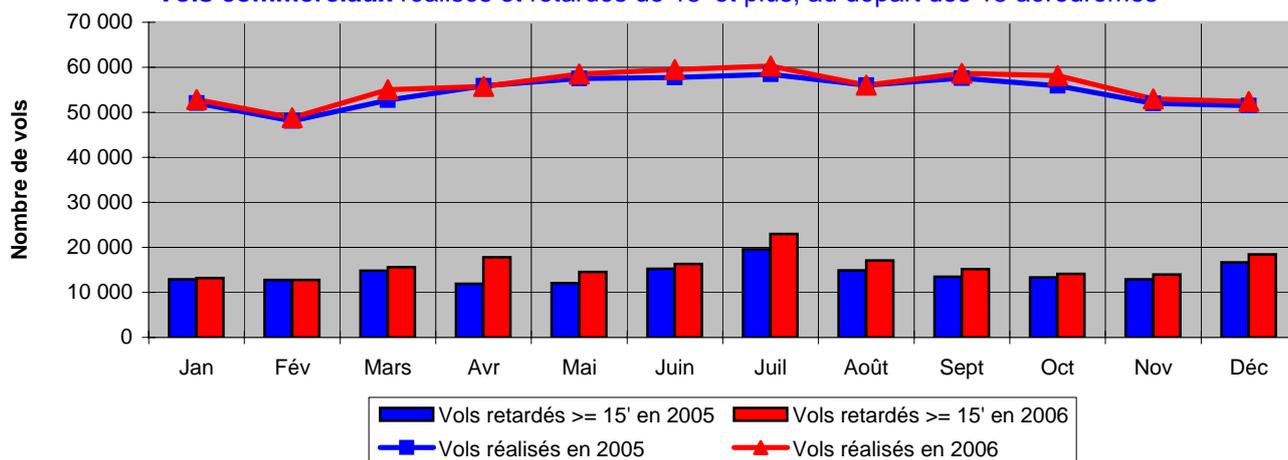
Part des vols à l'heure ou retardés de moins de 15' ..... : **71,3%** (74%)

Part des vols ayant subi un retard égal ou supérieur à 15' : **28,7%** (26%)



La dégradation de la ponctualité en 2006 par rapport à 2005 a représenté, à titre de comparaison, l'équivalent des vols au départ de Paris-CDG du mois de septembre 2006.

### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15' et plus, au départ des 15 aérodromes



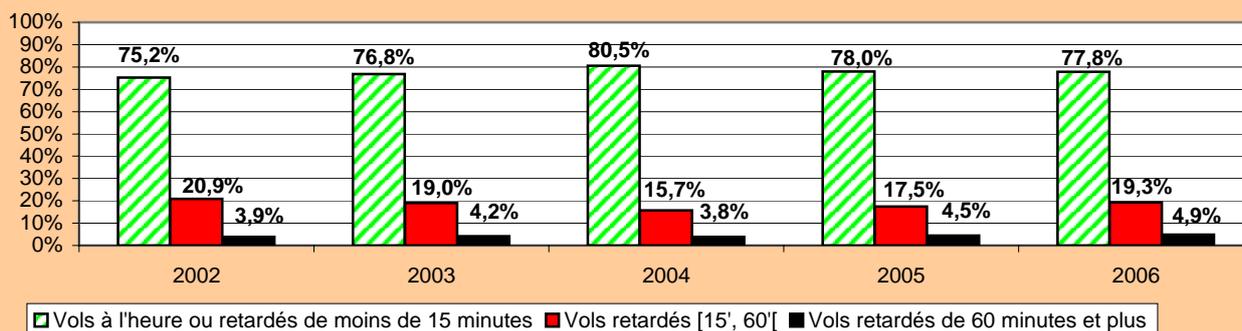
## PONCTUALITÉ DES VOLS COMMERCIAUX À L'ARRIVÉE

(moyenne sur 15 aérodromes)

**Période : année 2006**, et comparaison avec l'année 2005.

Part des vols à l'heure ou retardés de moins de 15' ..... : **75,9%** (78%)

Part des vols ayant subi un retard égal ou supérieur à 15' : **24,1%** (22%)



## DURÉE DES RETARDS AU DÉPART

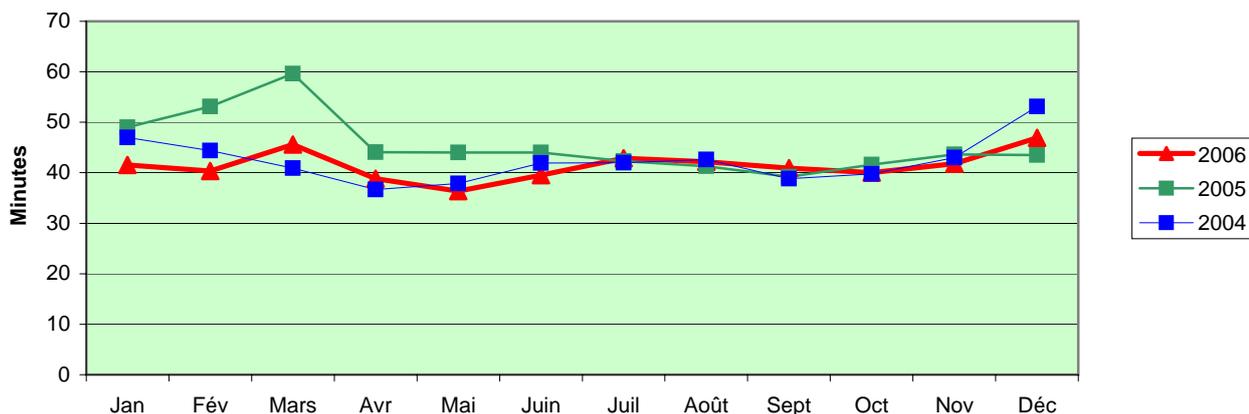
(moyenne sur 15 aérodromes)

Période : **année 2006**, et comparaison avec l'**année 2005**.

Retard moyen par vol retardé  $\geq$  3 minutes : **20,9 minutes** (21,7 minutes)

Retard moyen par vol retardé  $\geq$  15 minutes : **41,6 minutes** (45,4 minutes)

Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus (au départ)



## DURÉE DES RETARDS À L'ARRIVÉE

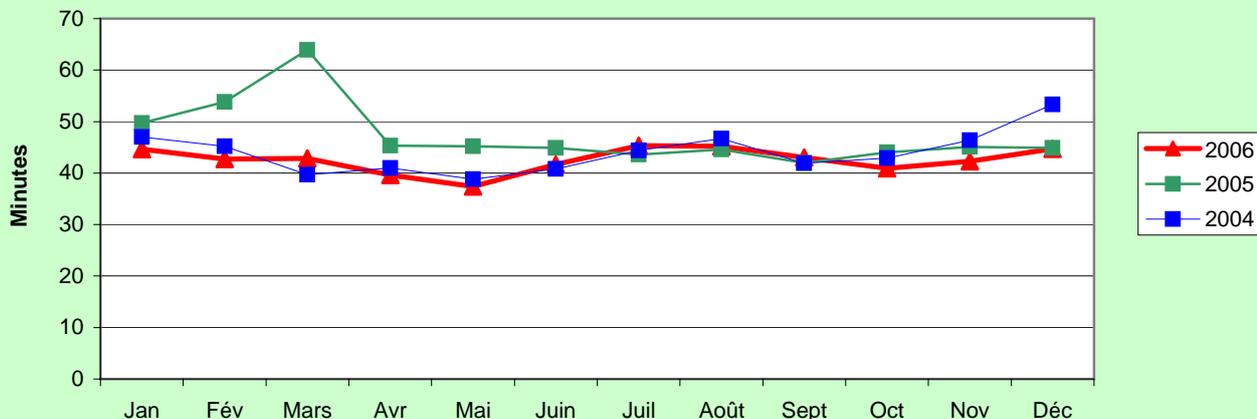
(moyenne sur 15 aérodromes)

Période : **année 2006**, et comparaison avec l'**année 2005**.

Retard moyen par vol retardé  $\geq$  3 minutes : **22 minutes** (23,9 minutes)

Retard moyen par vol retardé  $\geq$  15 minutes : **42,6 minutes** (47,4 minutes)

Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus (à l'arrivée)

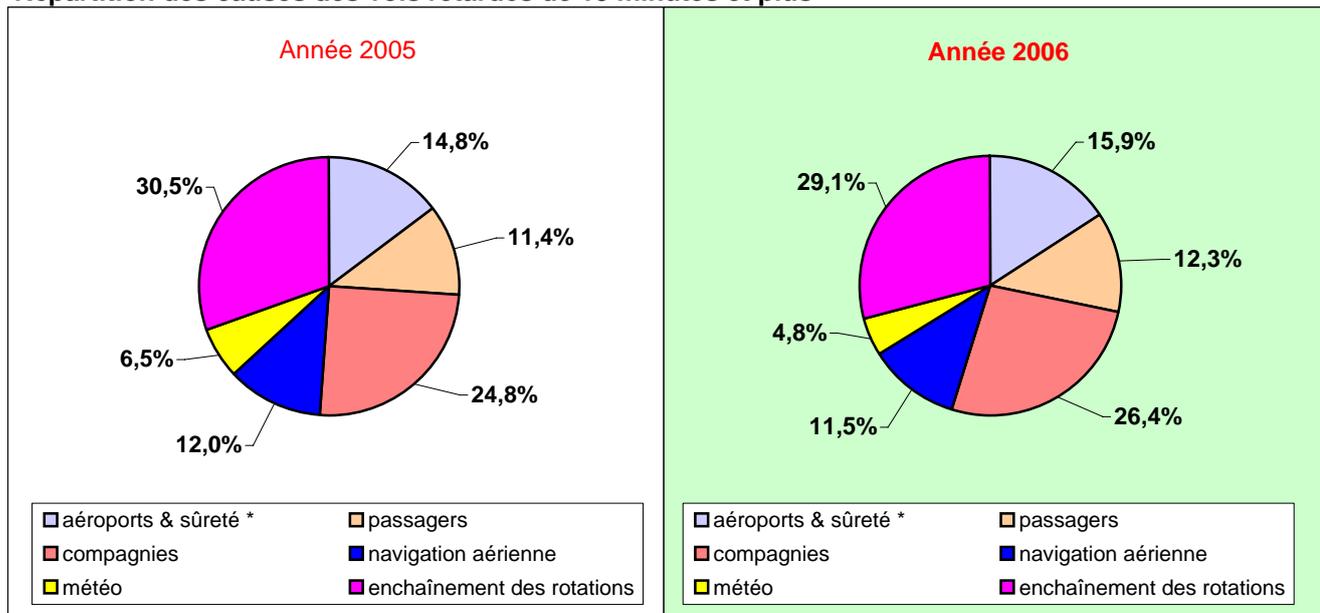


# CAUSES DES VOLS RETARDÉS >= 15' AU DÉPART

## (moyenne sur 15 aérodromes)

Les causes de retard sont codifiées selon une nomenclature internationale (voir annexe 2). Dans l'Observatoire des retards, ces causes sont regroupées en 6 catégories et ne concernent que les vols retardés au départ de 15 minutes et plus. Par ailleurs, les présentations ci-après sont données en parts relatives et doivent être corrélées avec le fait que la part de ces vols retardés évolue : en l'occurrence, elle est passée de 26% en 2005 à 29% en 2006.

### Répartition des causes des vols retardés de 15 minutes et plus

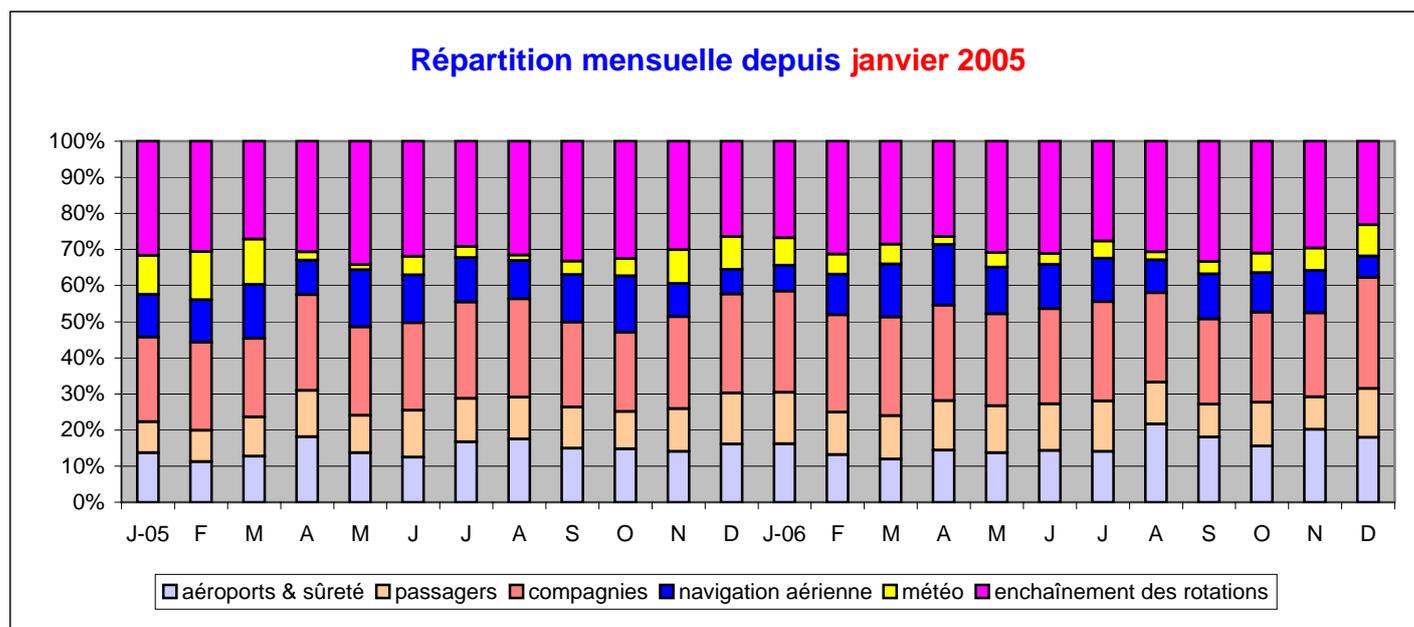


\* aéroports & sûreté (12%) - police/douane/santé (3%)

**Remarque :** une analyse de ces résultats est donnée en page 1.

\* aéroports & sûreté (14%) - police/douane/santé (2%)

### Répartition mensuelle depuis janvier 2005



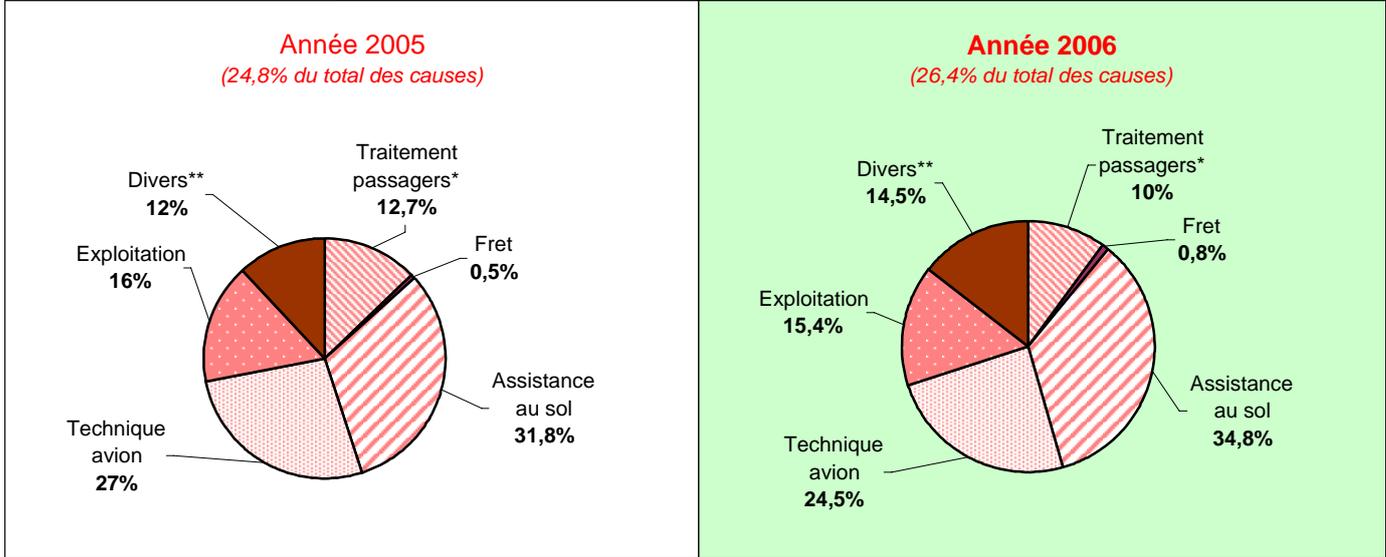
Nota : la cause "enchaînement des rotations" (appelée communément "arrivée tardive de l'appareil") n'est pas ici analysée.

Les origines de cette cause de retard sont complexes : comme l'ont montré les études ponctuelles réalisées sur certaines lignes, elles peuvent provenir de toutes les causes identifiées (gestionnaires d'aéroport, services de sûreté, passagers, compagnies, services de la navigation aérienne, météo ou allongement du temps de vol).

## Répartition détaillée de chaque catégorie de retard

A titre d'illustration, en annexe 3, sont listés les principaux événements qui ont eu un impact significatif sur la ponctualité des vols au cours de l'année 2006 concernant les 15 aéroports.

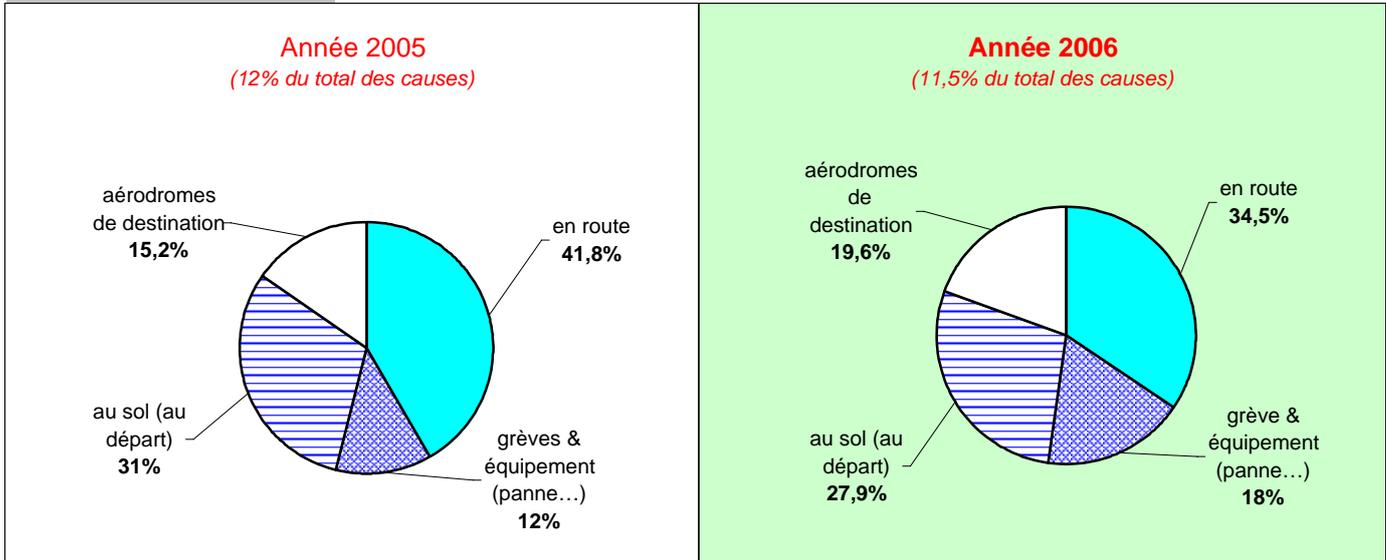
### COMPAGNIES



\* surréservation, traitement des bagages, service à bord

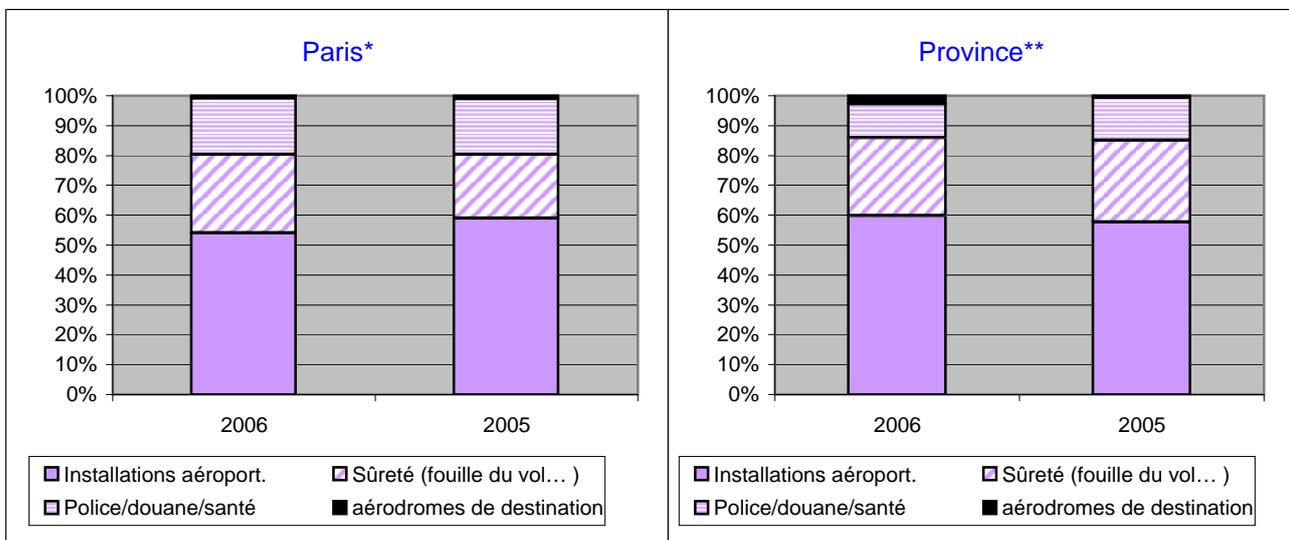
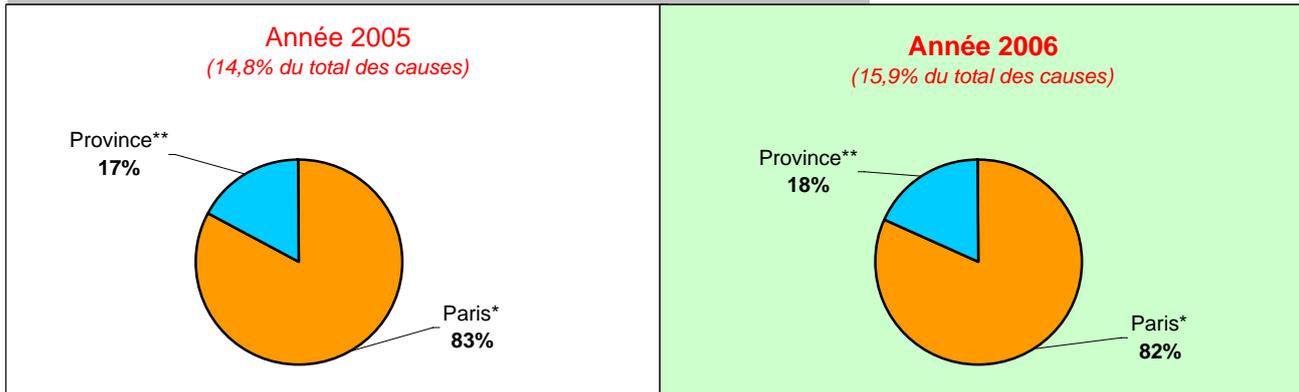
\*\* dommages à l'avion, pannes informatiques, mouvements sociaux internes aux compagnies

### NAVIGATION AÉRIENNE



Nota : pour les causes des retards dus à la navigation aérienne, le coordonnateur-avion ne fait que reporter les indications fournies par l'organisme européen de régulation des flux de trafic (CFMU) basé à Bruxelles.

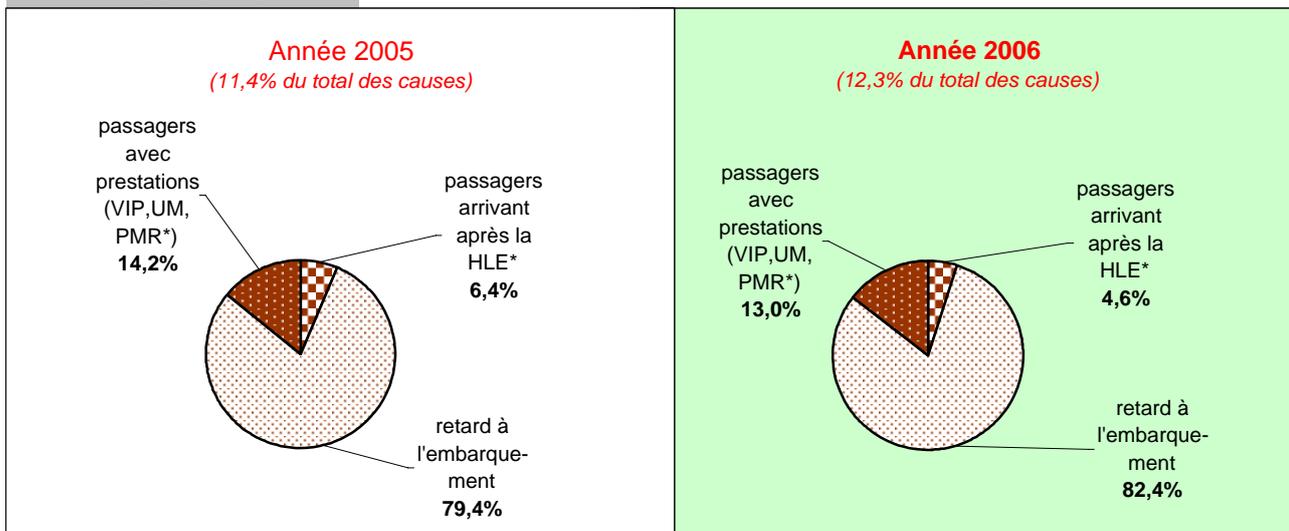
## GESTIONNAIRES D'AÉROPORT & SERVICES DE SÛRETÉ



\* Paris-CDG et Paris-Orly

\*\* Nice, Lyon, Toulouse, Marseille, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier, Clermont-Fd, Ajaccio, Lille et Beau

## PASSAGERS



\* UM = enfant non accompagné (Unaccompanied Minor) ; PMR = passager à mobilité réduite

\* HLE = heure limite d'enregistrement (les passagers sont cependant admis par la compagnie)

## ENCHAINEMENT DES ROTATIONS

Cette catégorie inclut, pour des raisons de simplification, des causes "diverses" qui ont compté, en 2006, pour 2% du total des causes de retard de 15 minutes et plus (voir annexe 2).

1. La présentation ci-dessous détaille les causes de retard liées stricto sensu à l'enchaînement des rotations, à savoir :

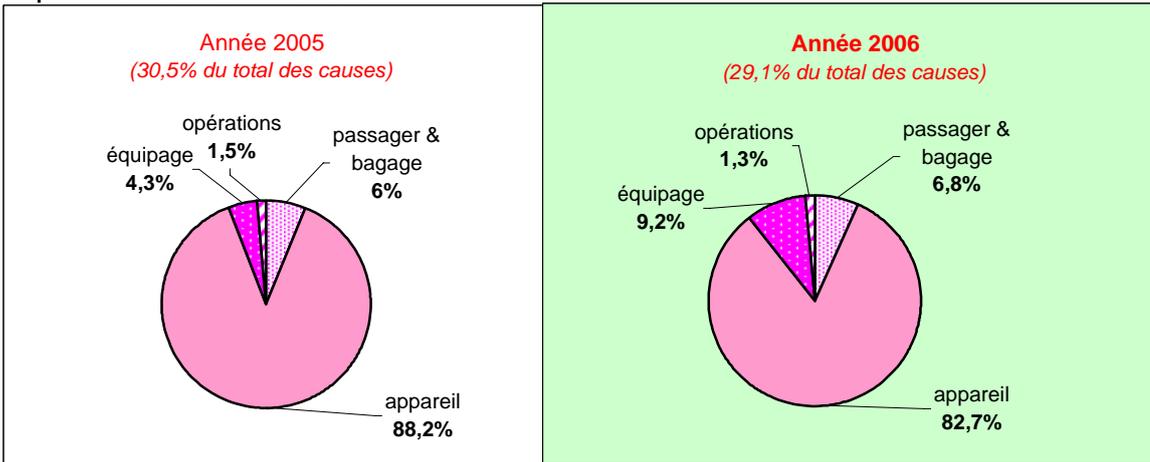
**passager & bagage** (code 91) : retard dû à l'attente d'un passager ou d'un bagage en correspondance.

**appareil** (code 93) : retard dû à l'arrivée tardive de l'appareil

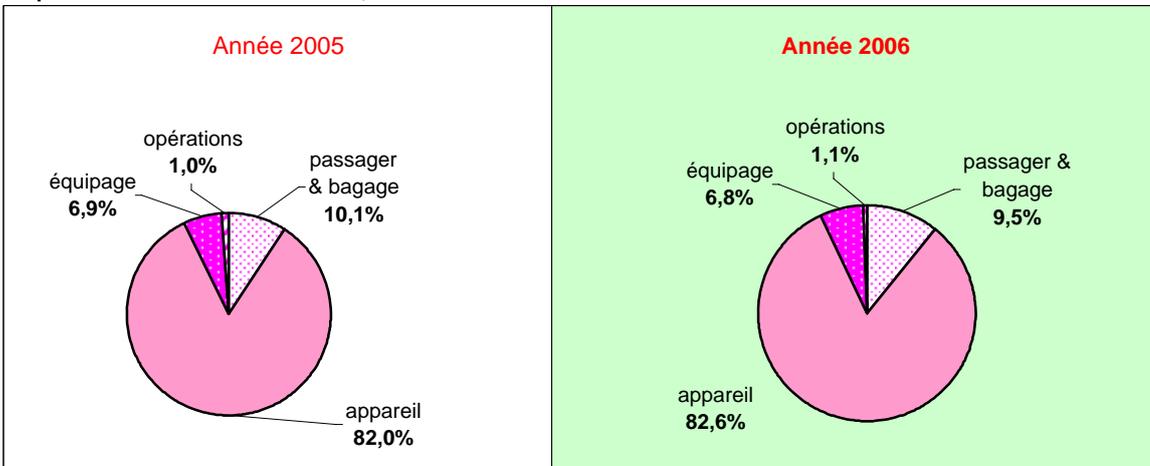
**équipage** (codes 94 et 95) : retard dû à l'attente d'un équipage technique ou commercial sur un vc

**opérations** (code 96) : retard décidé par la compagnie pour recalibrer la programmation du vc

Répartition sur les 15 aéroports :



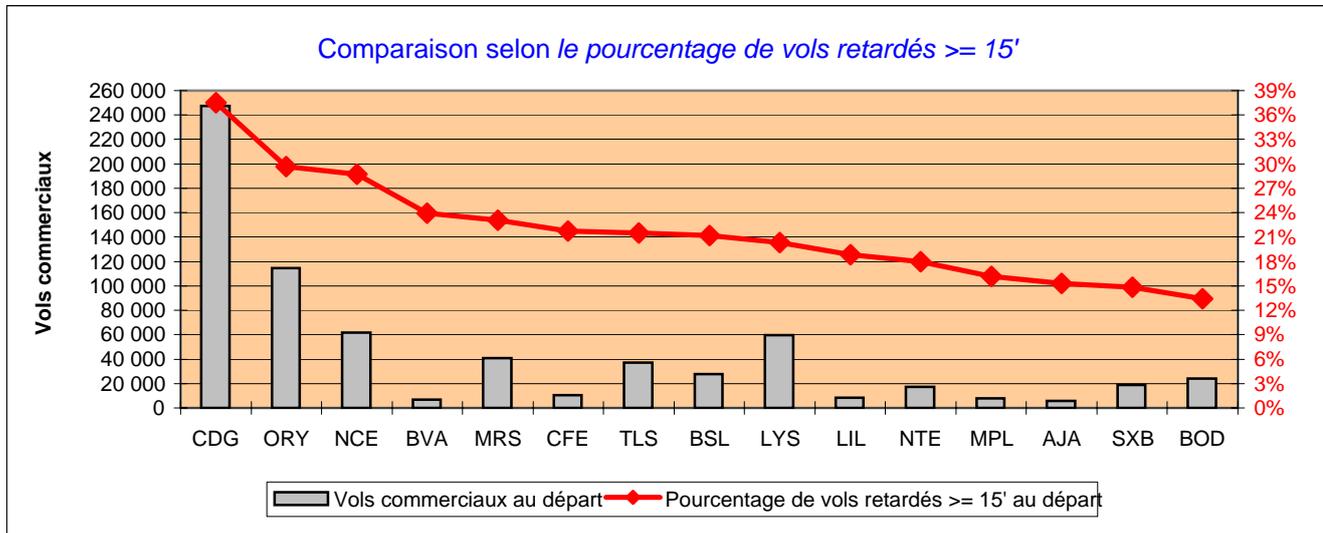
Répartition sur 3 hubs : Paris-CDG, Bâle-Mulhouse et Clermont-Ferrand.



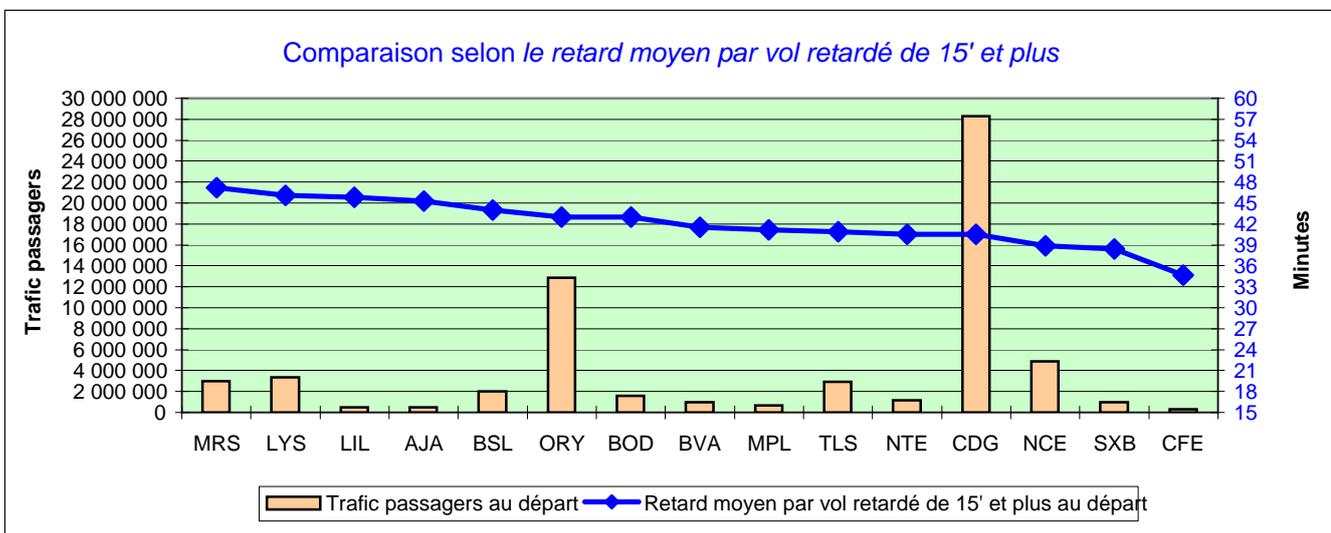
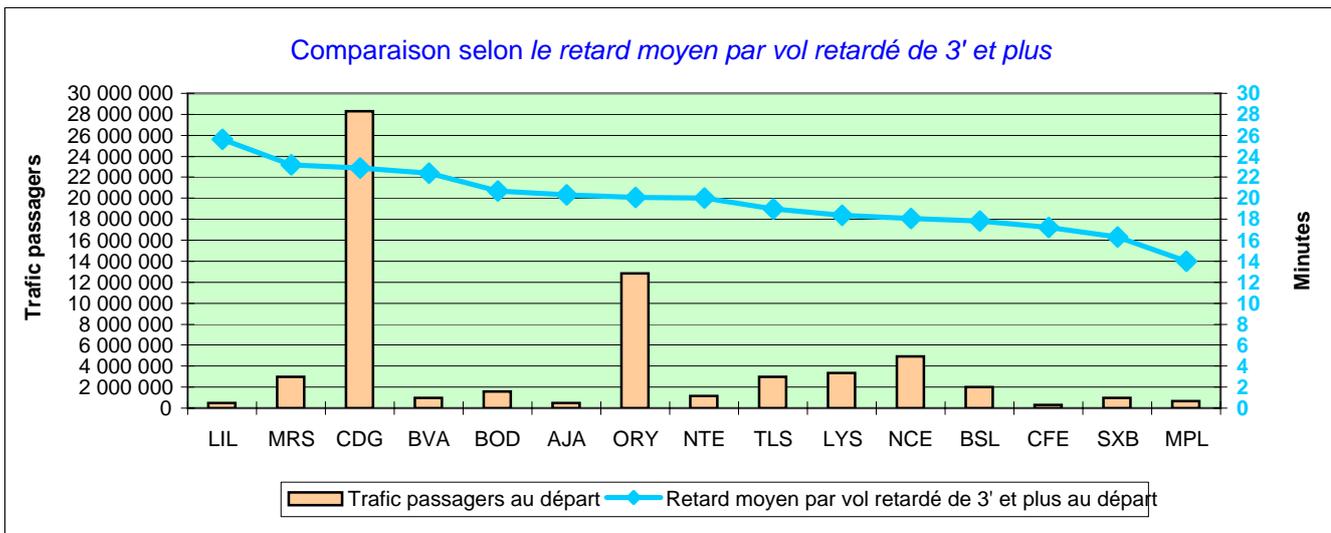
2. Comme l'indique la page 11, cette catégorie de retard est surtout significative sur les aéroports qui ne constituent pas une base principale pour les compagnies : ainsi, à Beauvais, 91% des vols retardés de 15 minutes et plus sont dus à cette catégorie de retard.

# COMPARAISON DES 15 AÉRODROMES (année 2006)

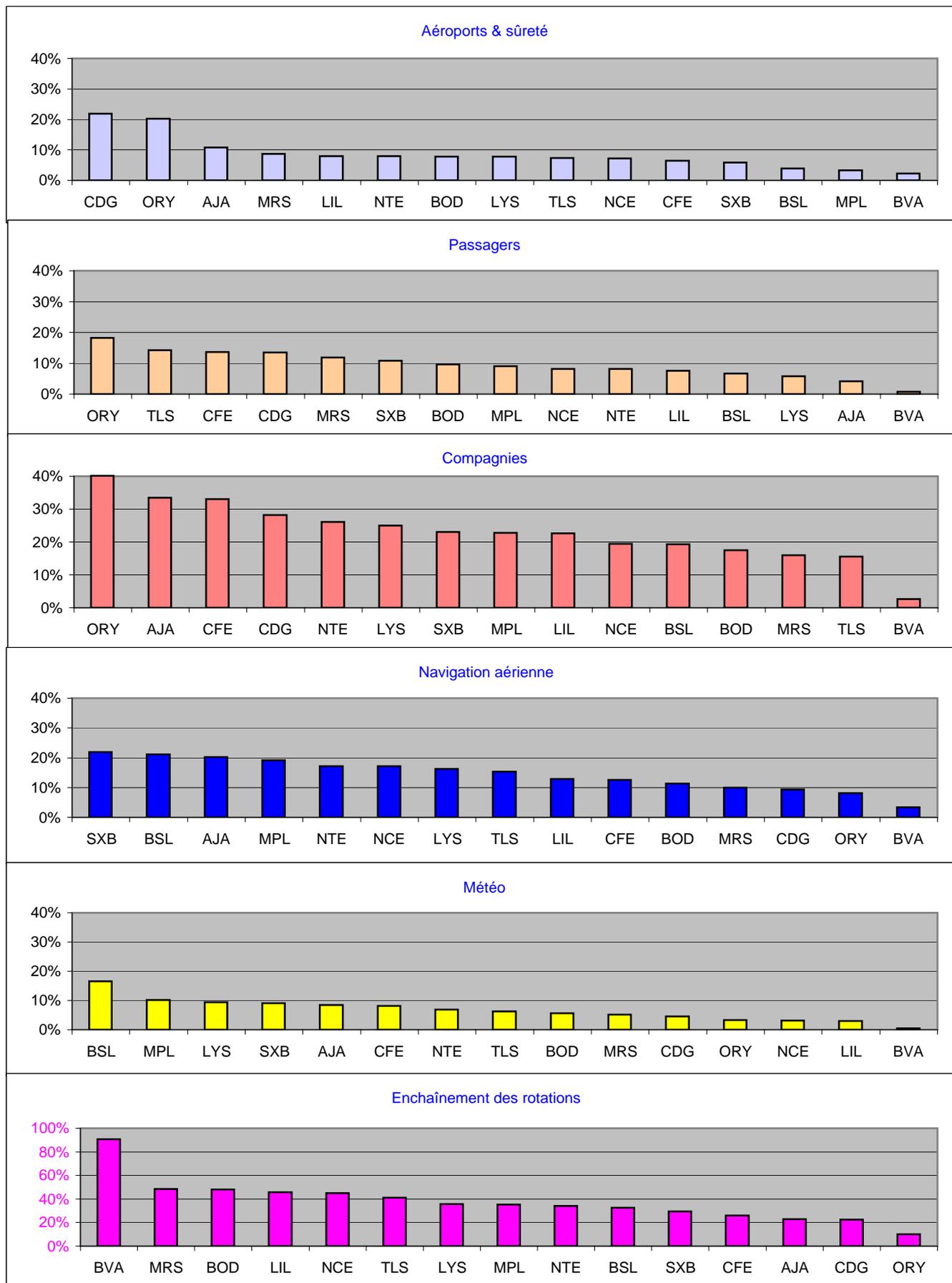
Pour obtenir une interprétation objective de toute comparaison, il convient d'analyser les 4 indicateurs de ponctualité dans leur ensemble.



AJA = Ajaccio ; BSL = Bâle-Mulhouse ; BOD = Bordeaux ; BVA = Beauvais ; CFE = Clermont-Fd ; LIL = Lille ; LYS = Lyon ; MRS  
MPL = Montpellier ; NTE = Nantes ; NCE = Nice ; CDG = Paris-CDG ; ORY = Paris-Orly ; SXB = Strasbourg ; TLS = Toulouse.



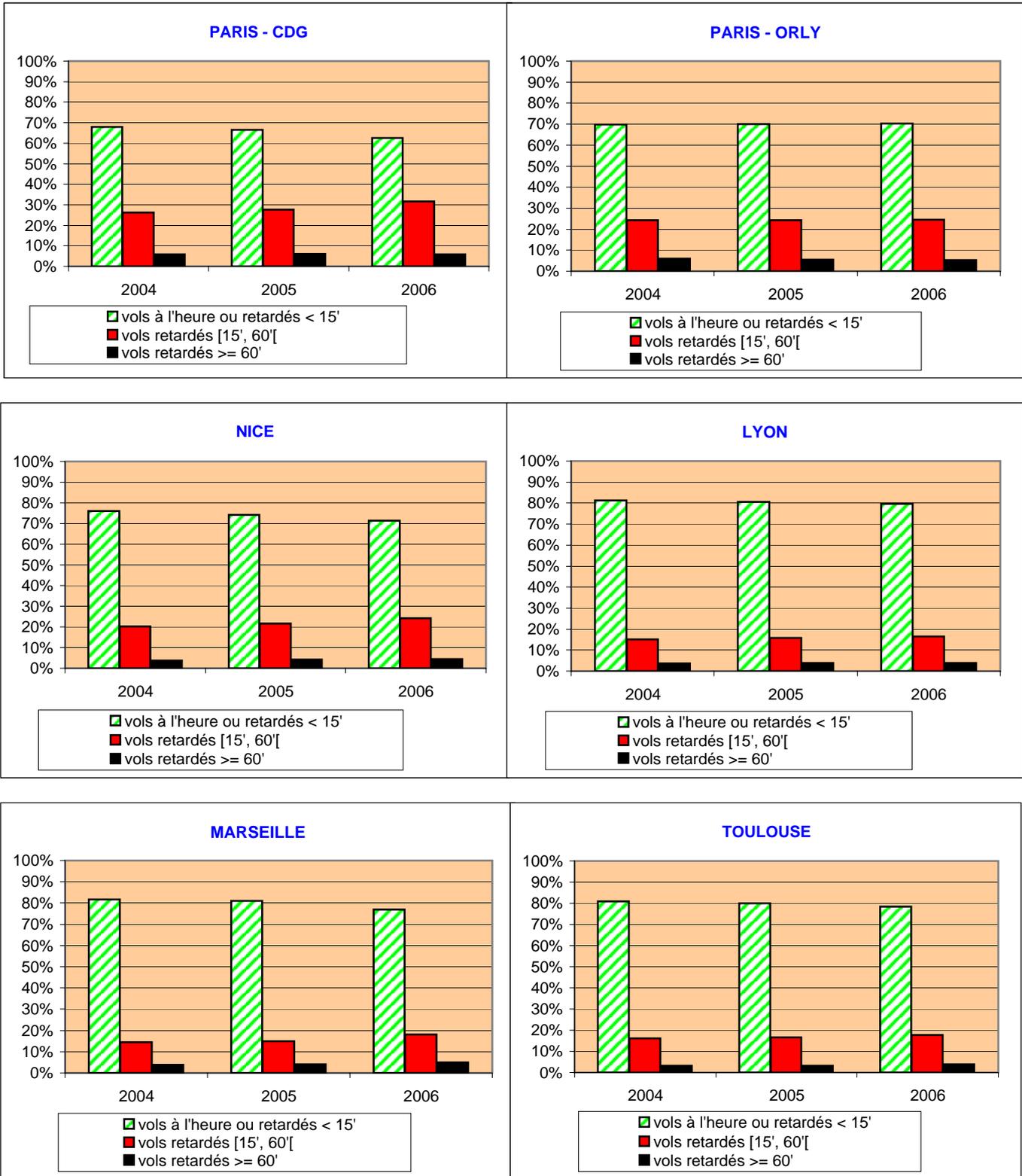
Comparaison selon les causes des vols retardés >= 15' au départ



Le total des causes de retard fait 100% pour chaque aéroport.

# ÉVOLUTION DES INDICATEURS PAR AÉRODROME

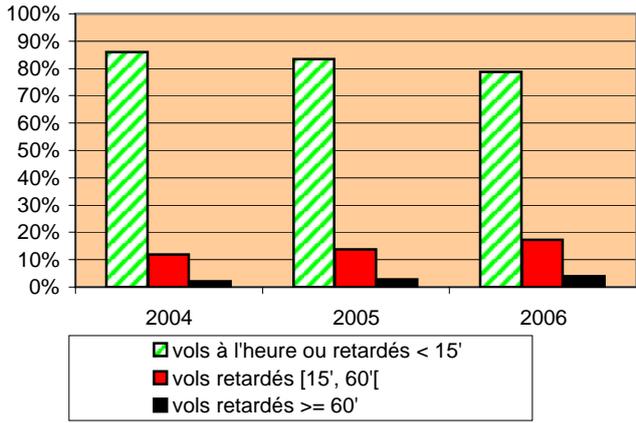
Indicateur "Pourcentage de vols à l'heure et de vols retardés au départ"



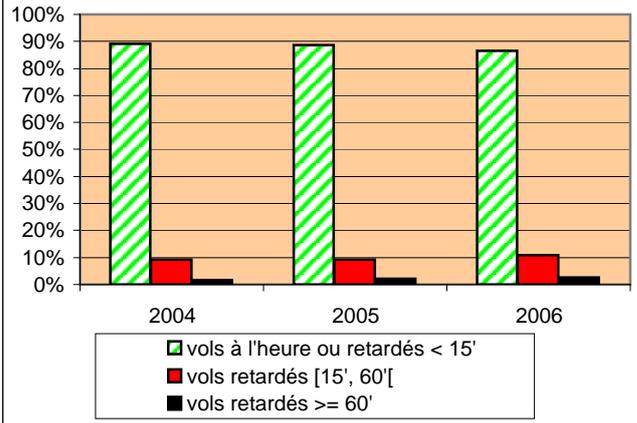
Les aéroports sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic passagers

La somme des vols à l'heure ou retardés de moins de 15', des vols retardés entre 15' et 60' et des vols retardés de 60' et plus = 100%.

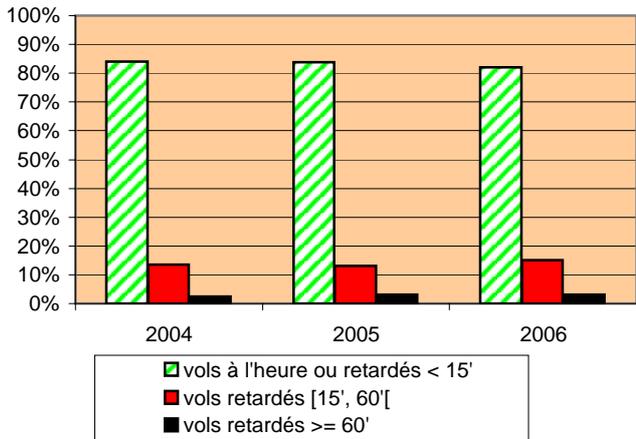
**BALE - MULHOUSE**



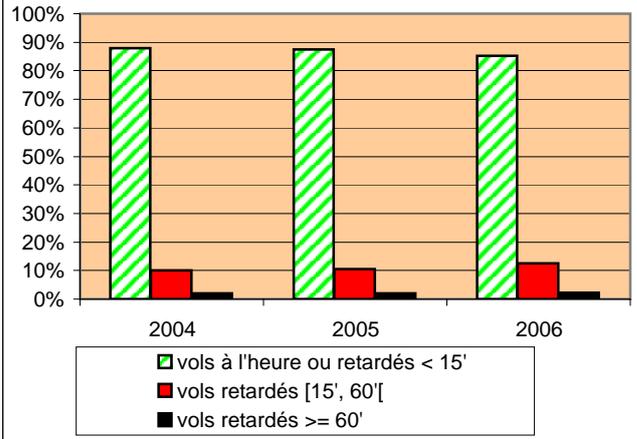
**BORDEAUX**



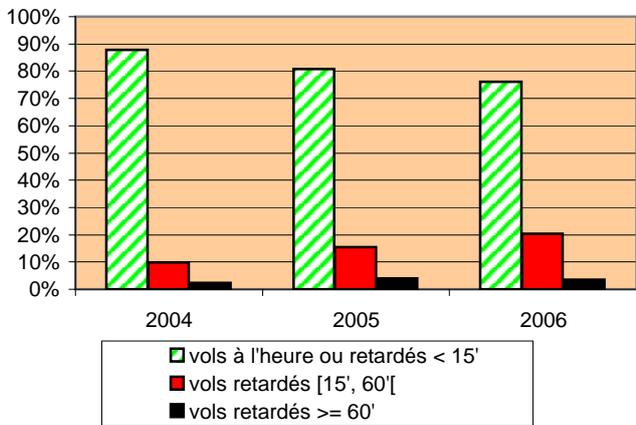
**NANTES**



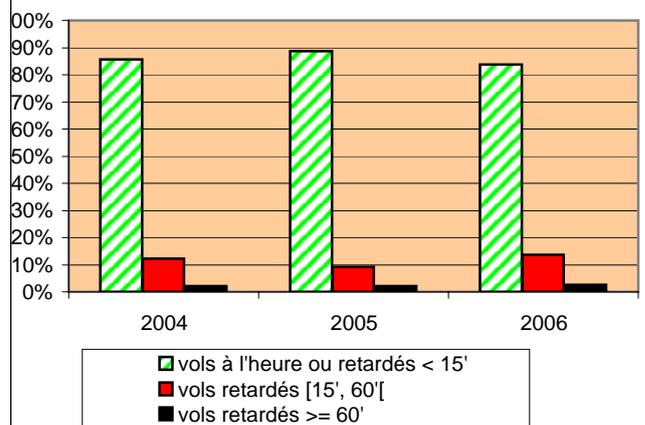
**STRASBOURG**



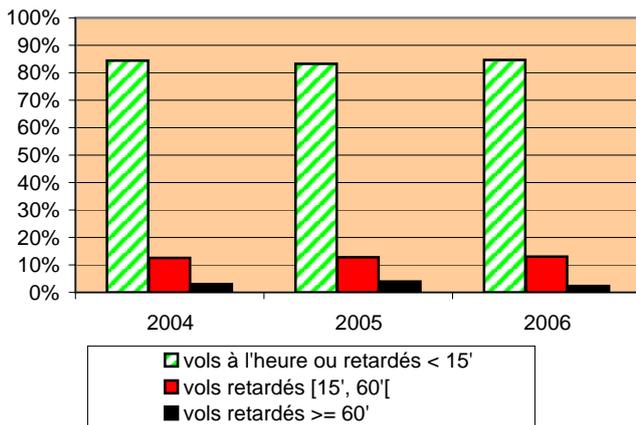
**BEAUVAIS**



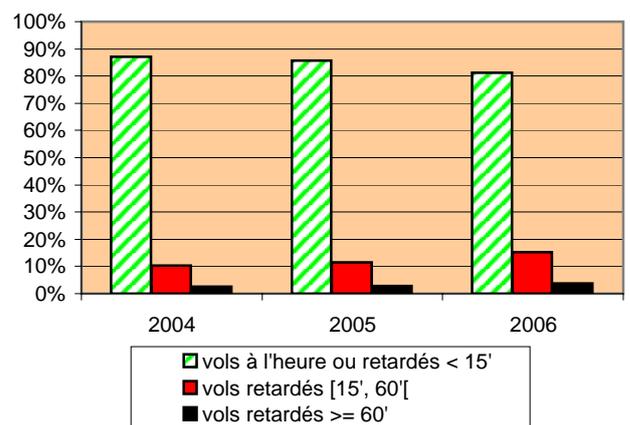
**MONTPELLIER**



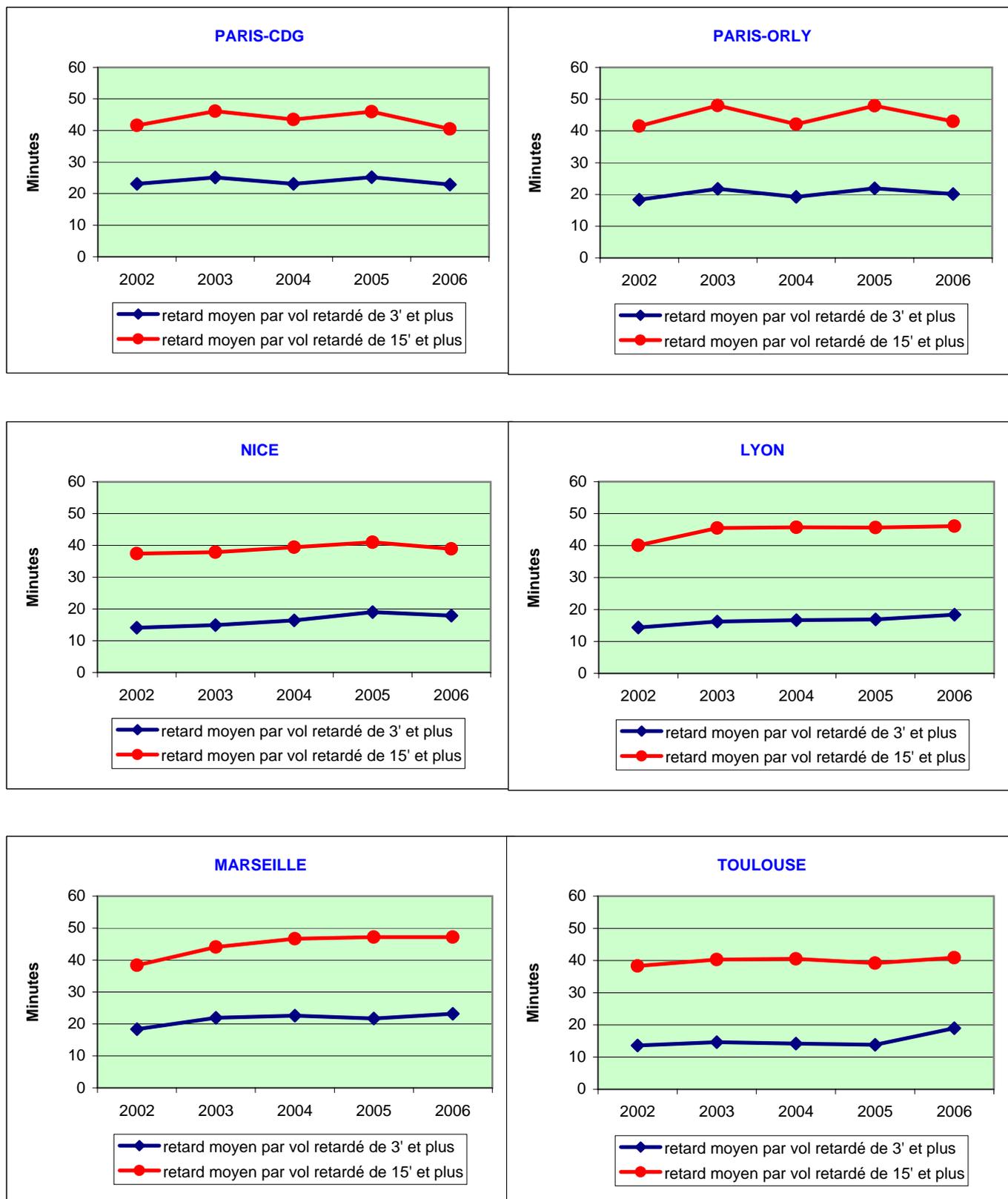
**AJACCIO**



**LILLE**

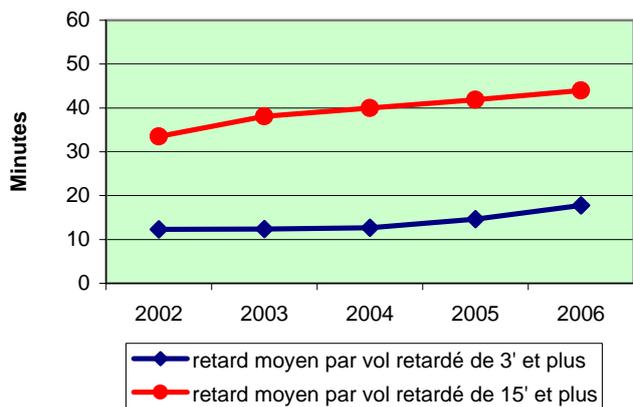


Indicateurs "Retard moyen par vol retardé de 3' et plus au départ"  
 "Retard moyen par vol retardé de 15' et plus au départ"

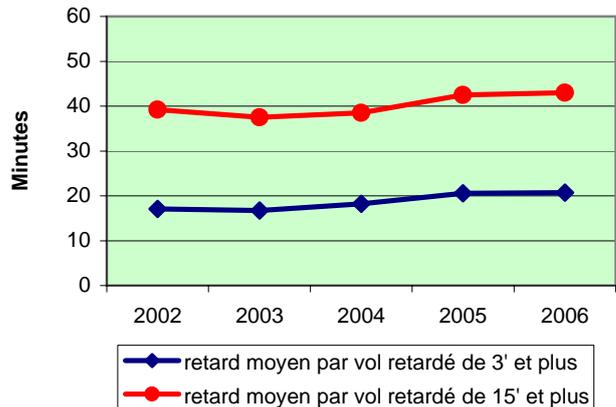


Les aéroports sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic passagers.

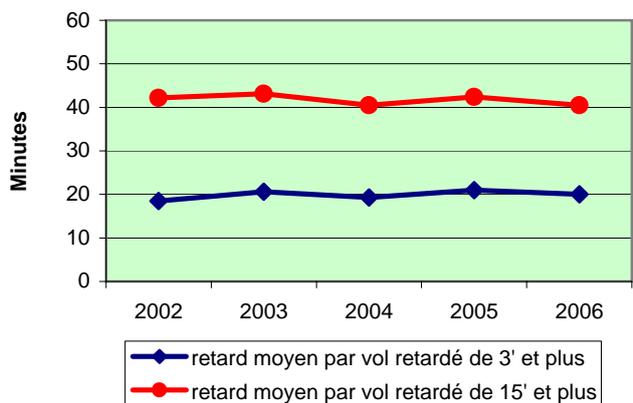
**BALE - MULHOUSE**



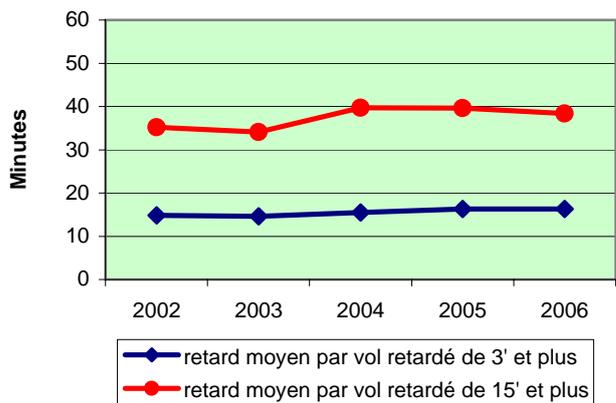
**BORDEAUX**



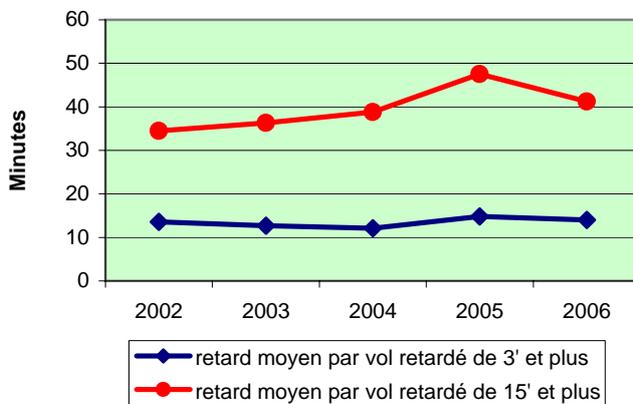
**NANTES**



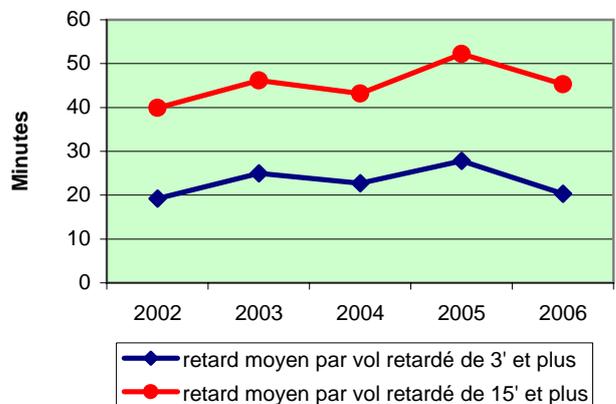
**STRASBOURG**



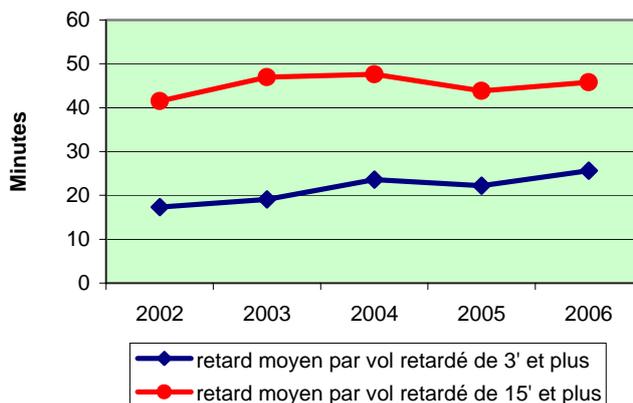
**MONTPELLIER**



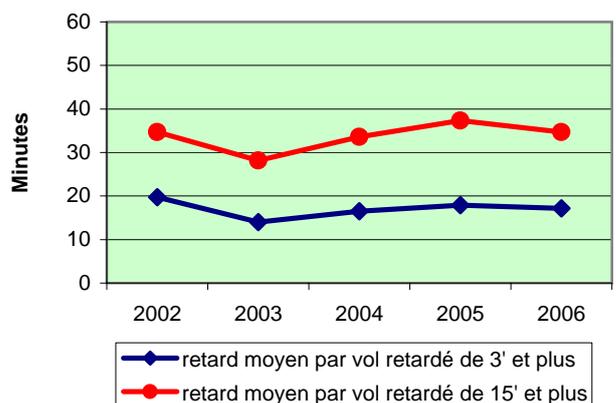
**AJACCIO**



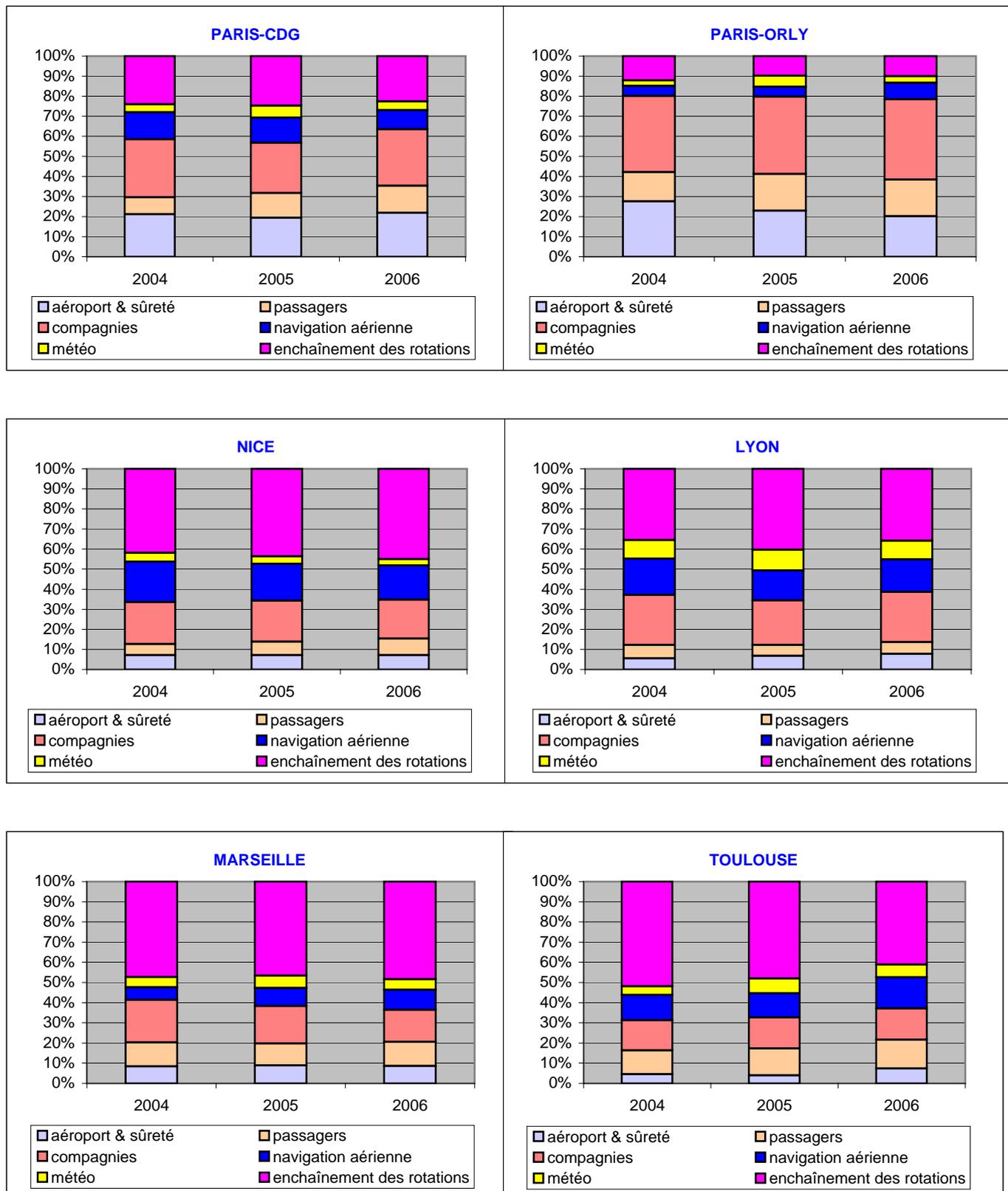
**LILLE**



**CLERMONT-FERRAND**

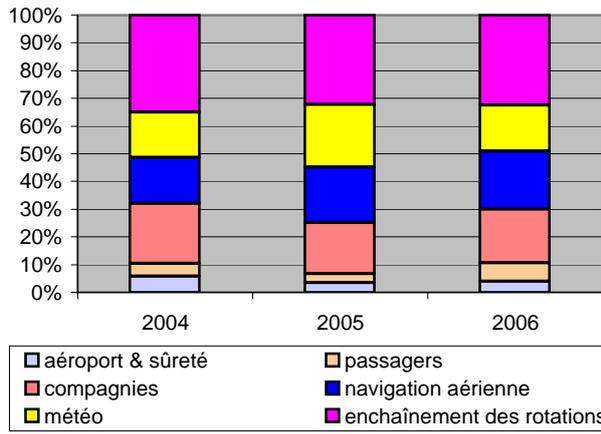


Indicateur "Causes des vols retardés >= 15' au départ"

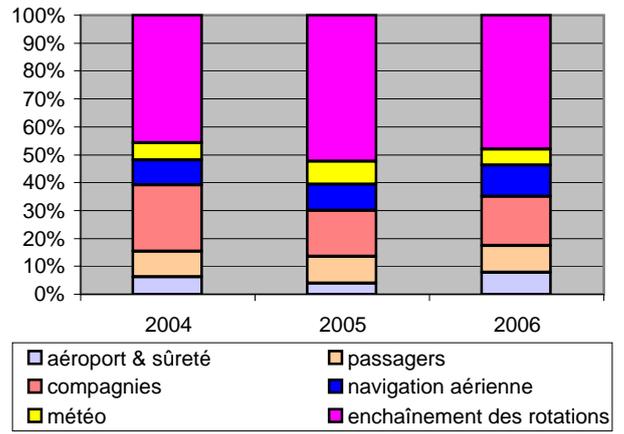


Les aéroports sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic passagers.

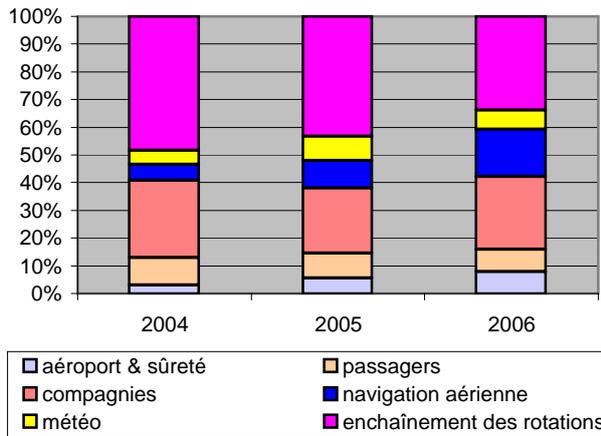
### BALE-MULHOUSE



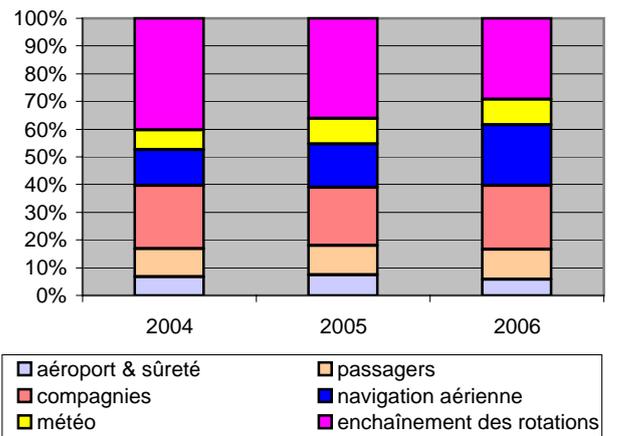
### BORDEAUX



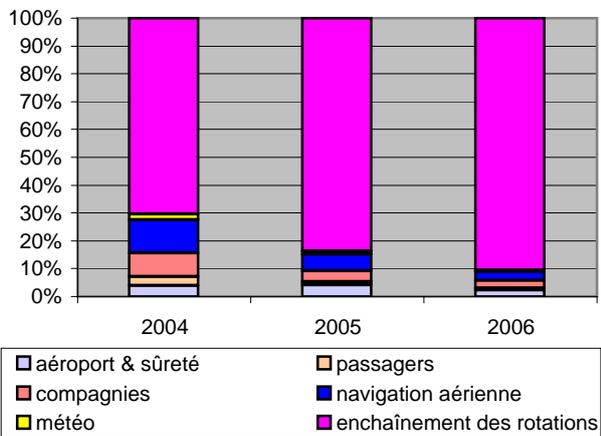
### NANTES



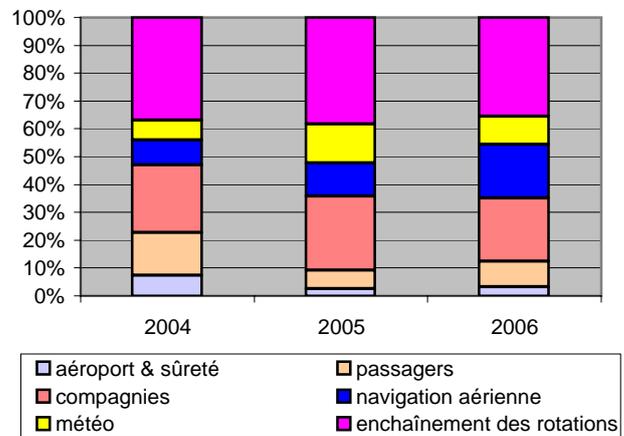
### STRASBOURG



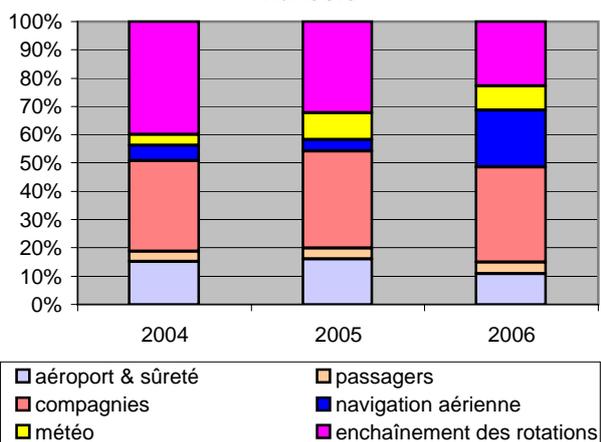
### BEAUVAIS



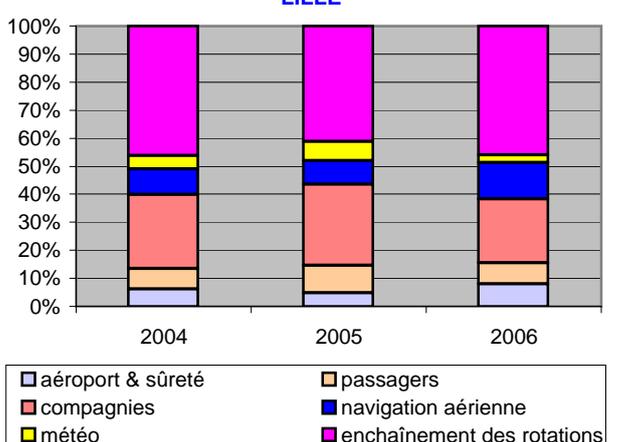
### MONTPELLIER



### AJACCIO



### LILLE



Les aérodromes sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic de passagers :

|  |      |
|--|------|
| 1. - Paris-Charles de Gaulle .....                         | p 19 |
| 2. - Paris-Orly .....                                      | p 21 |
| 3. - Nice .....  | p 23 |
| 4. - Lyon .....  | p 25 |
| 5. - Marseille .....                                       | p 27 |
| 6. - Toulouse .....  | p 29 |
| 7. - Bâle-Mulhouse .....                                   | p 31 |
| 8. - Bordeaux.....   | p 33 |
| 9. - Nantes .....  | p 35 |
| 10. - Strasbourg .....                                     | p 37 |
| 11. - Beauvais.....  | p 39 |
| 12. - Montpellier.....                                     | p 41 |
| 13. - Ajaccio .....  | p 43 |
| 14. - Lille .....  | p 45 |
| 15. - Clermont-Ferrand .....                               | p 47 |
| Part des principales compagnies sur chaque aérodrome ..... | p 49 |

*NB : le trafic mentionné pour chaque aérodrome ne tient compte que des vols commerciaux contrôlés effectuant du transport de passagers. Sont donc notamment exclus : les vols de fret, les vols postaux, les vols privés et les vols d'Etat.*

# PARIS - Charles de Gaulle

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

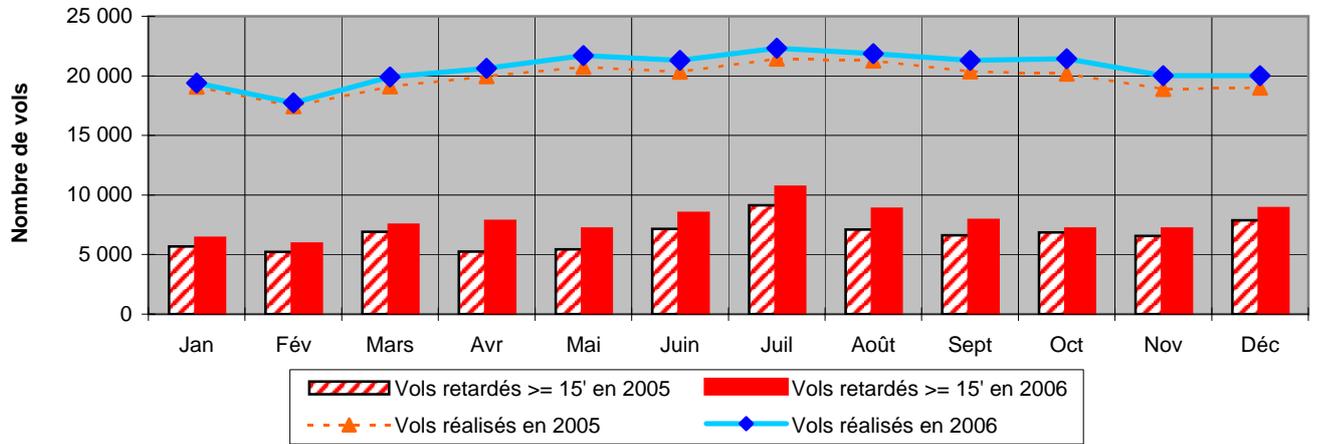
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 56 445 316 (+ 5,7%)

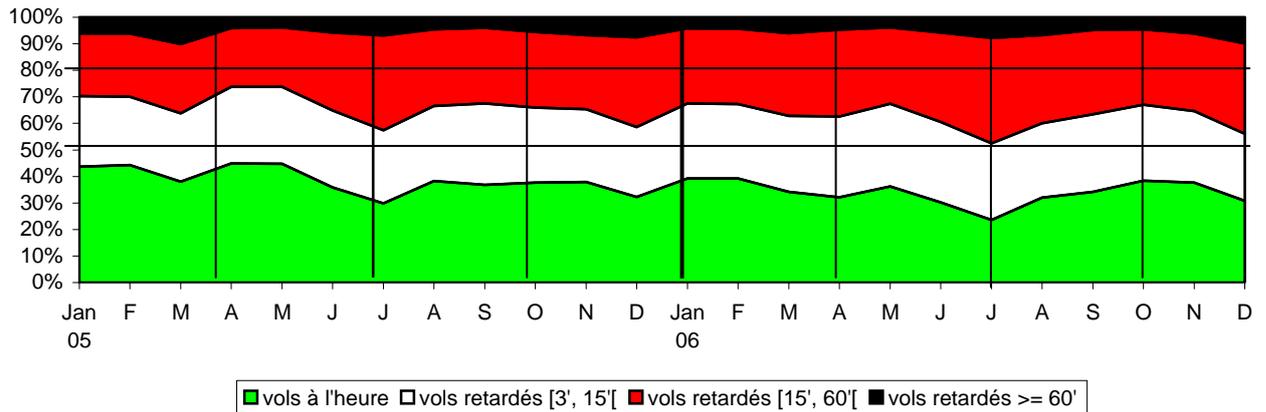
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 495 422 (+ 4,1%)

au départ

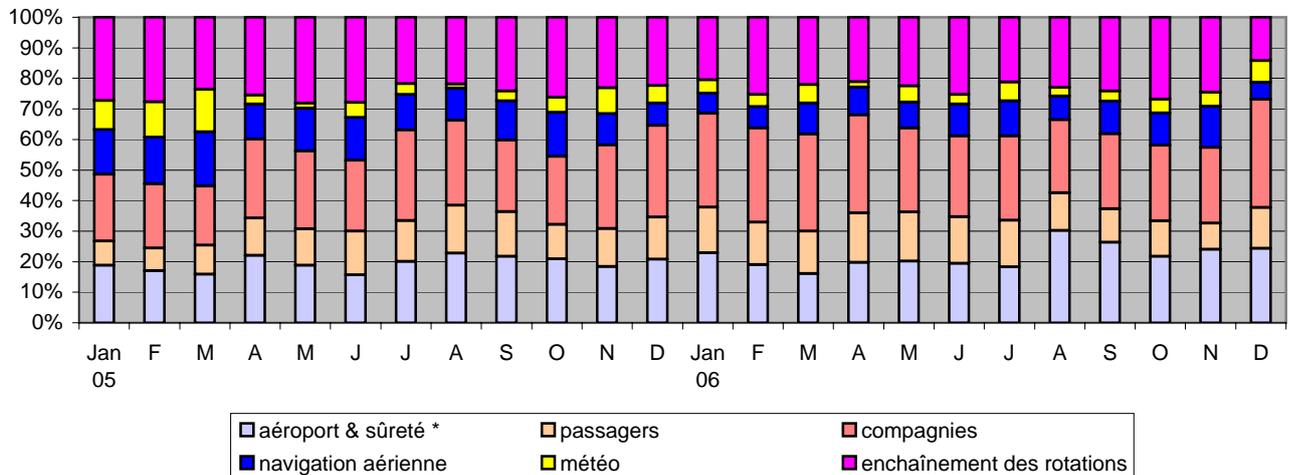
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

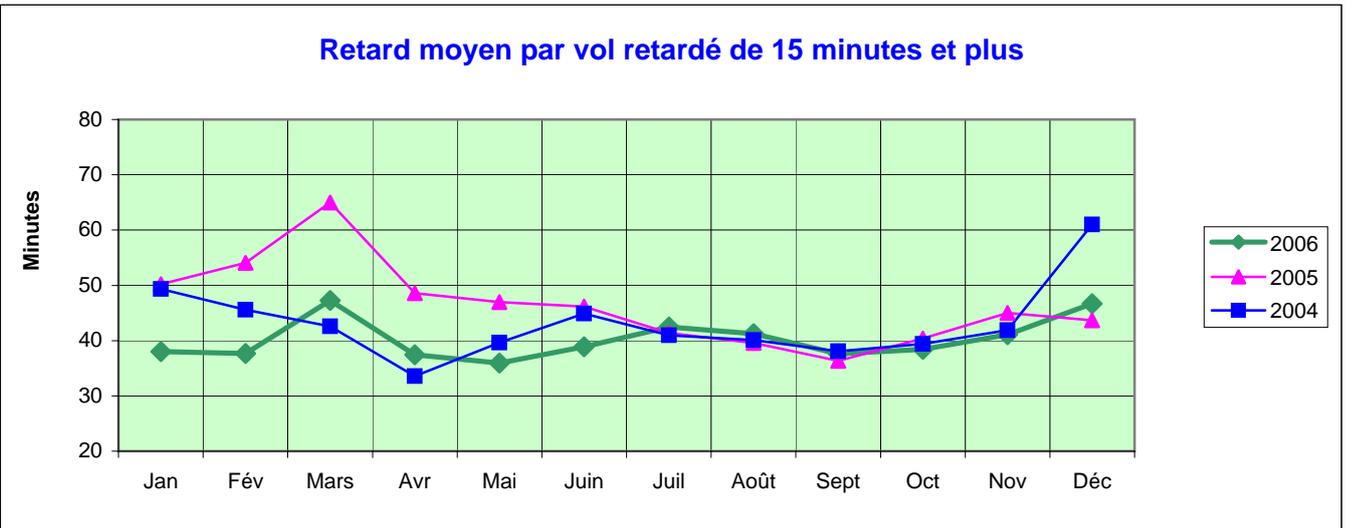
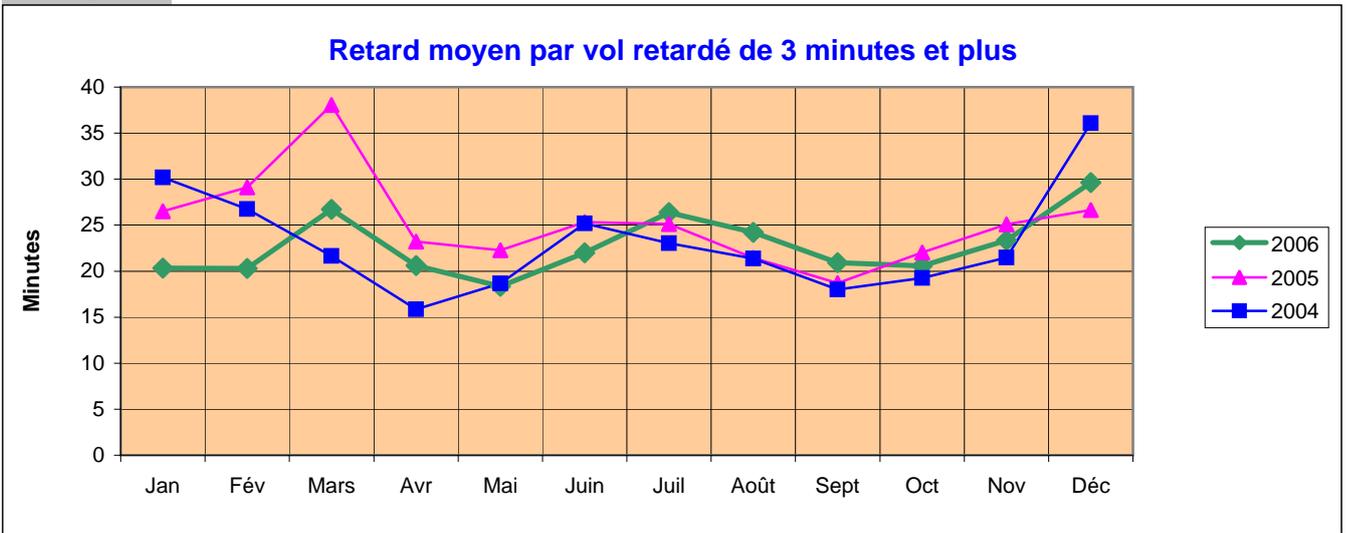


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

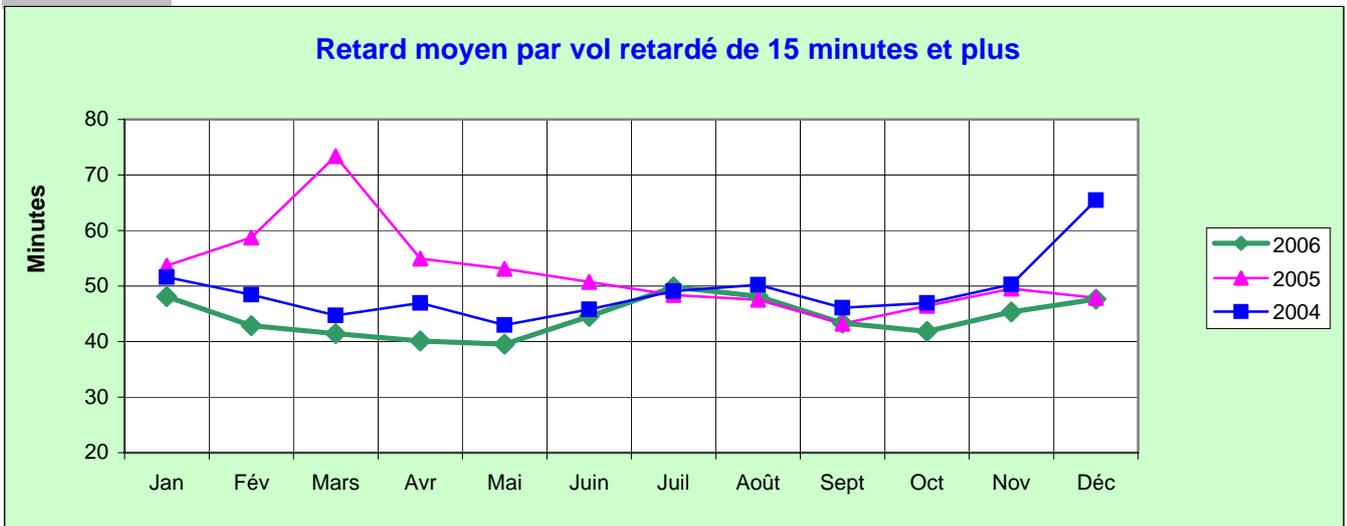


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (17%) - police/douane/santé (4%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 24 min. en 2006 (il était de 28 min. en 2005).

# PARIS - Orly

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

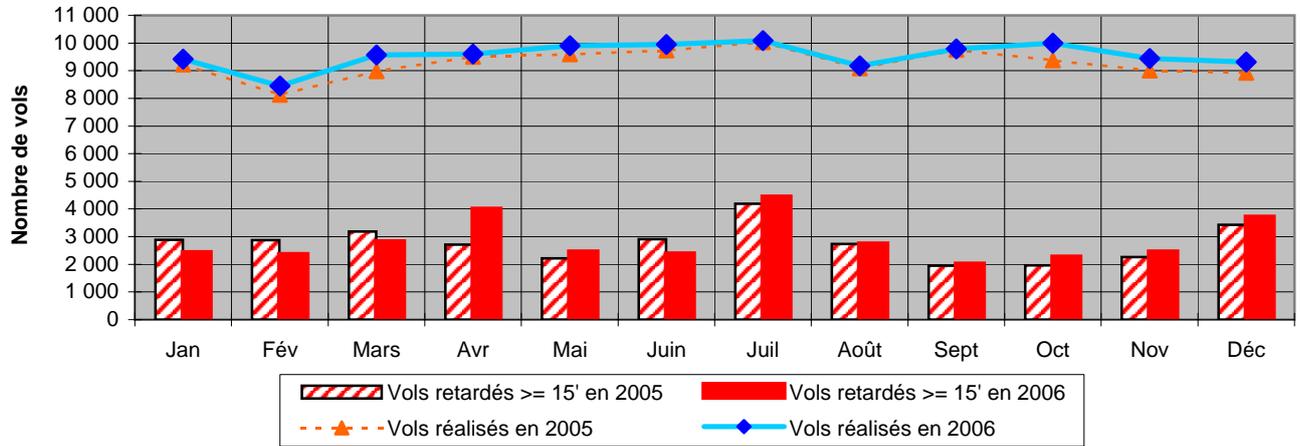
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 25 603 532 (+ 3,0%)

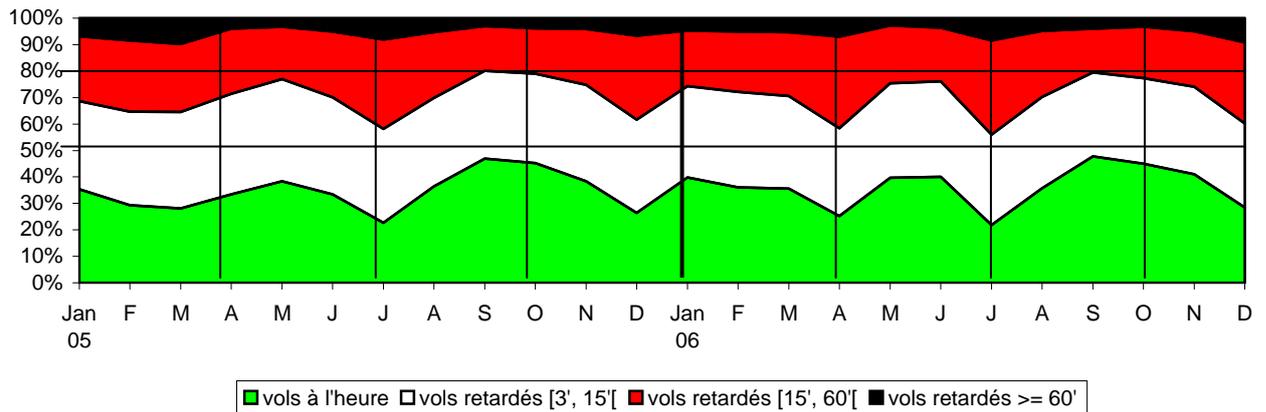
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 229 335 (+ 2,9%)

au départ

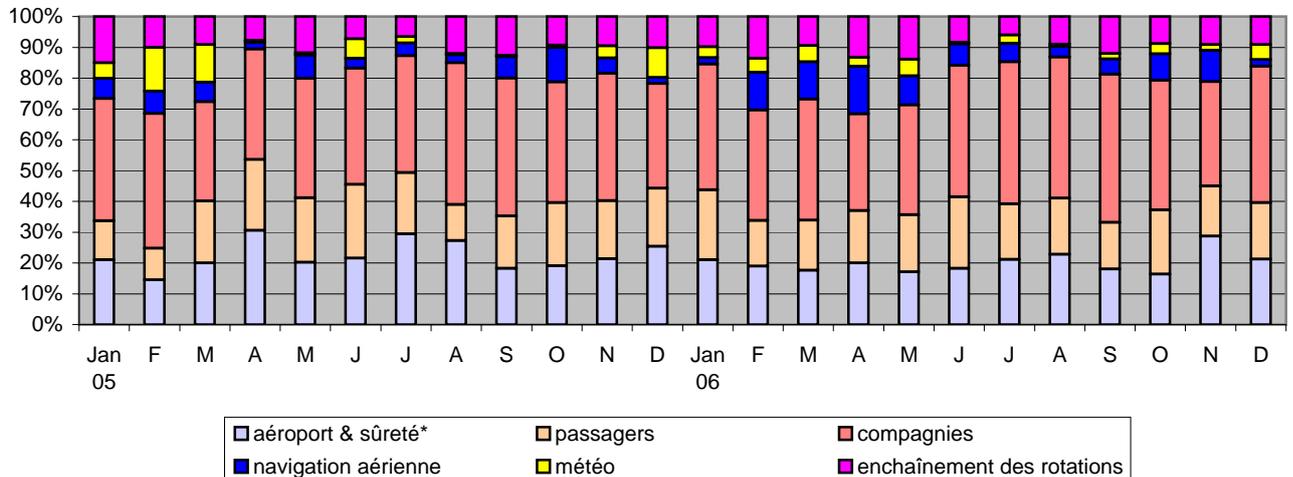
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

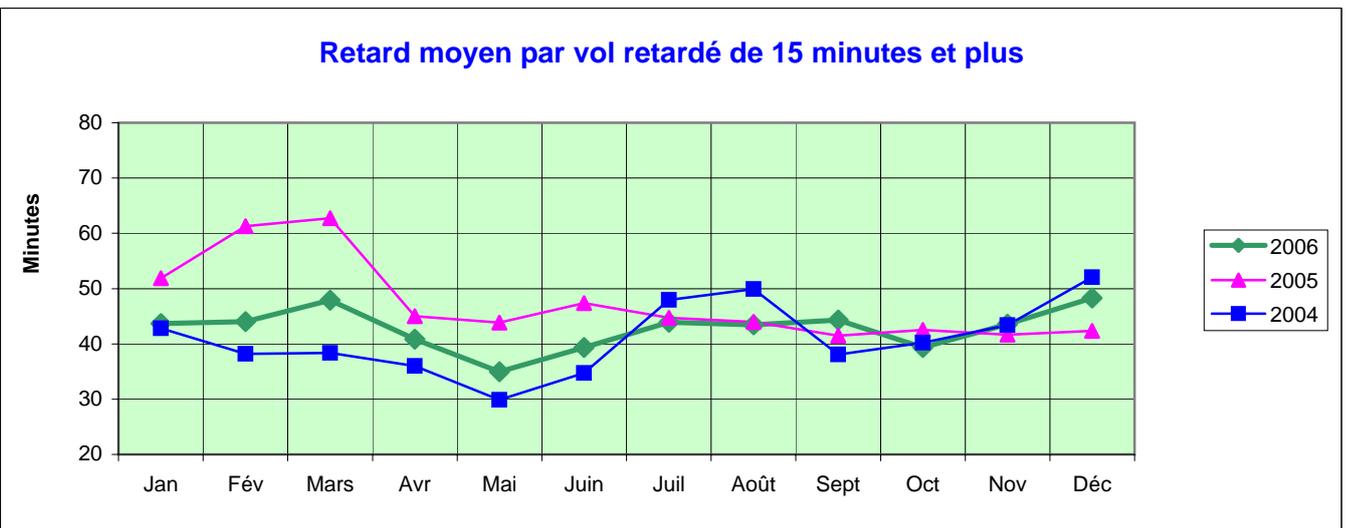
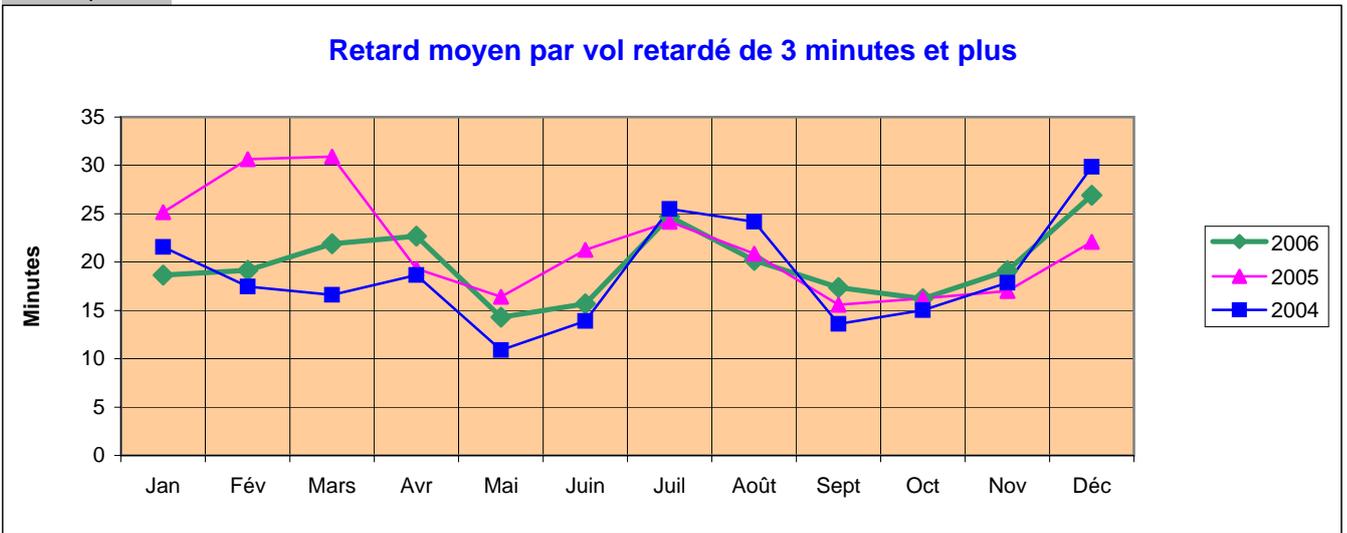


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

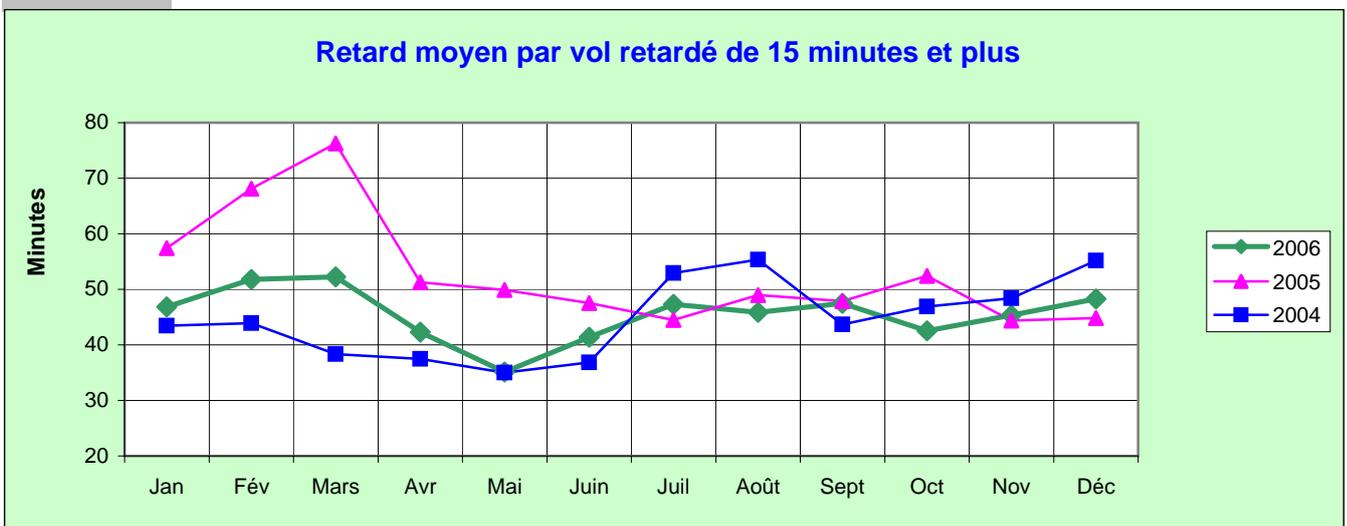


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (18%) - police/douane/santé (2%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 23 min. en 2006 (il était de 26 min. en 2005).

# NICE

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

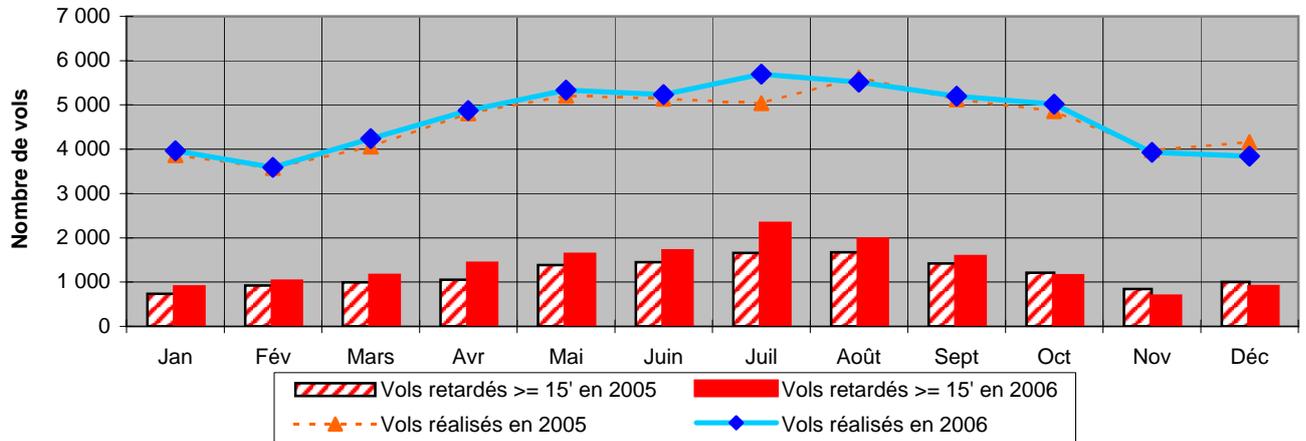
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) ..... : 4 623 423 (+ 2,8%)

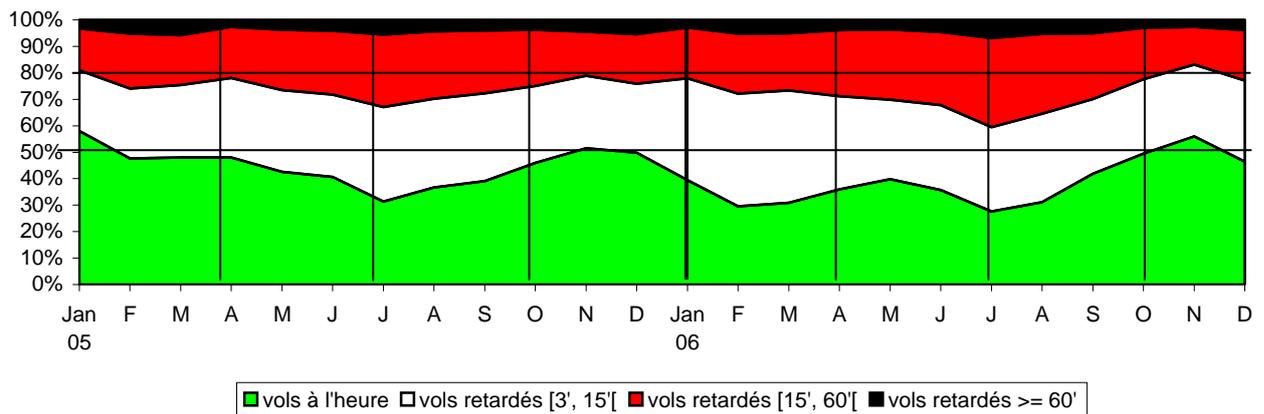
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) ..... : 58 834 (+ 7,8%)

au départ

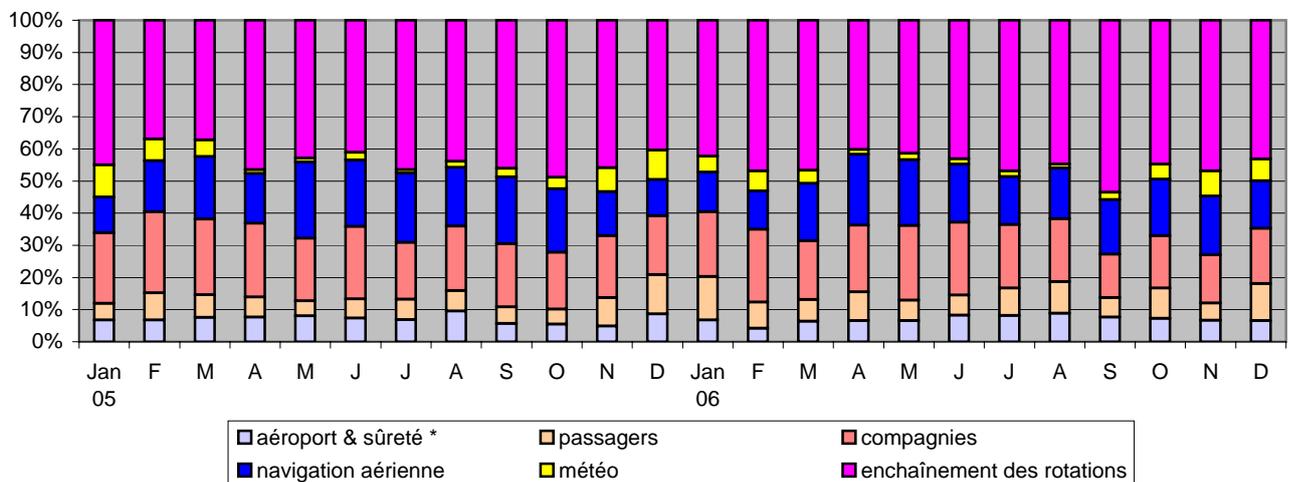
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

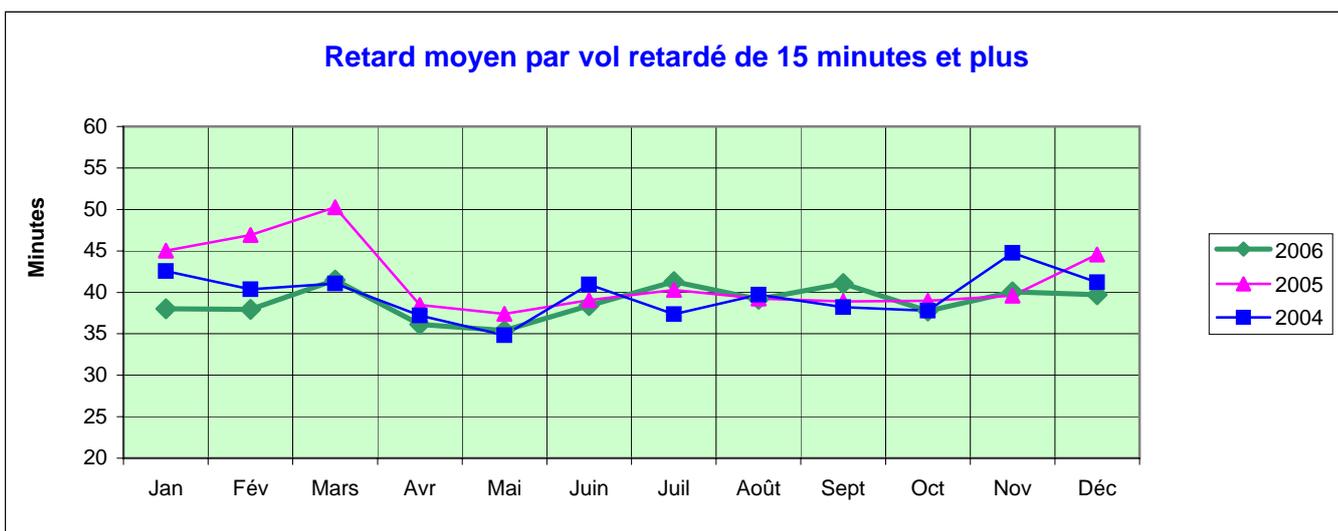
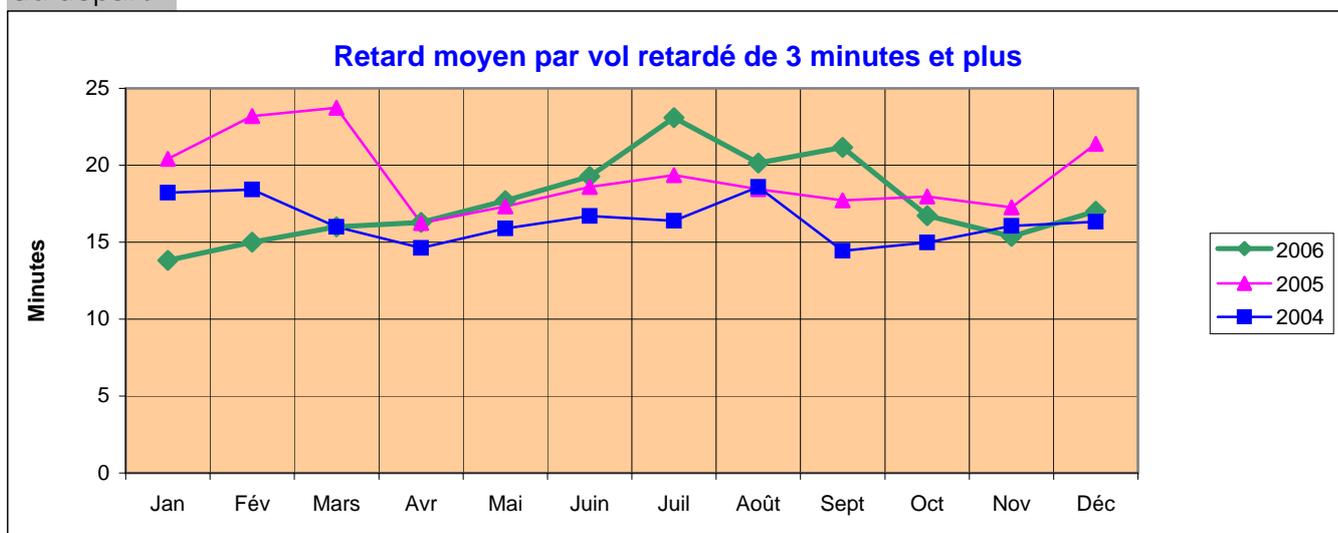


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

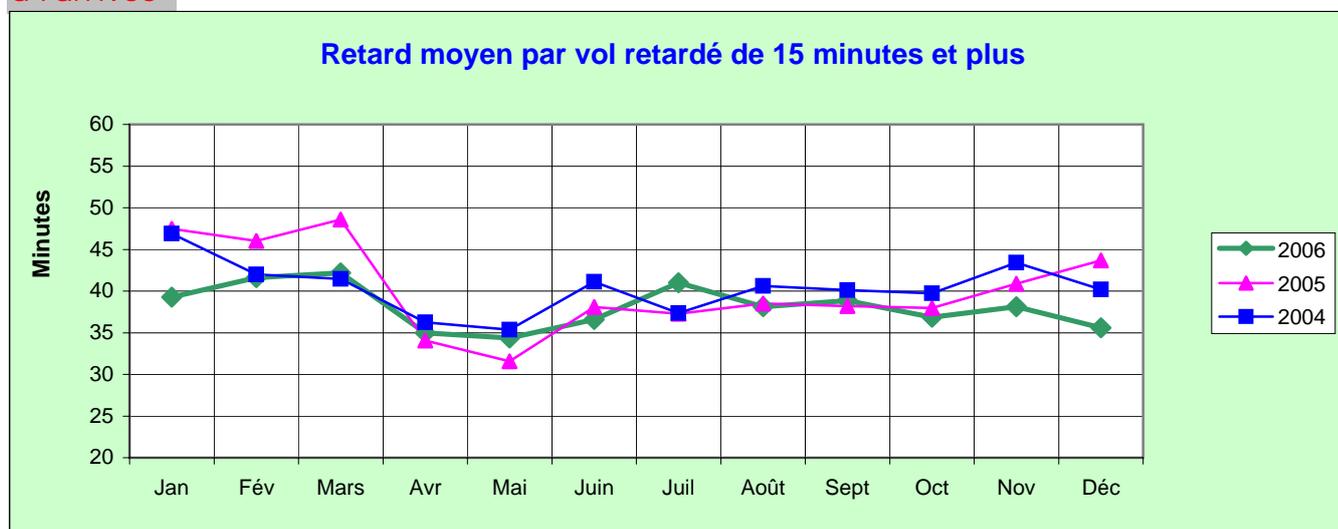


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (6%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



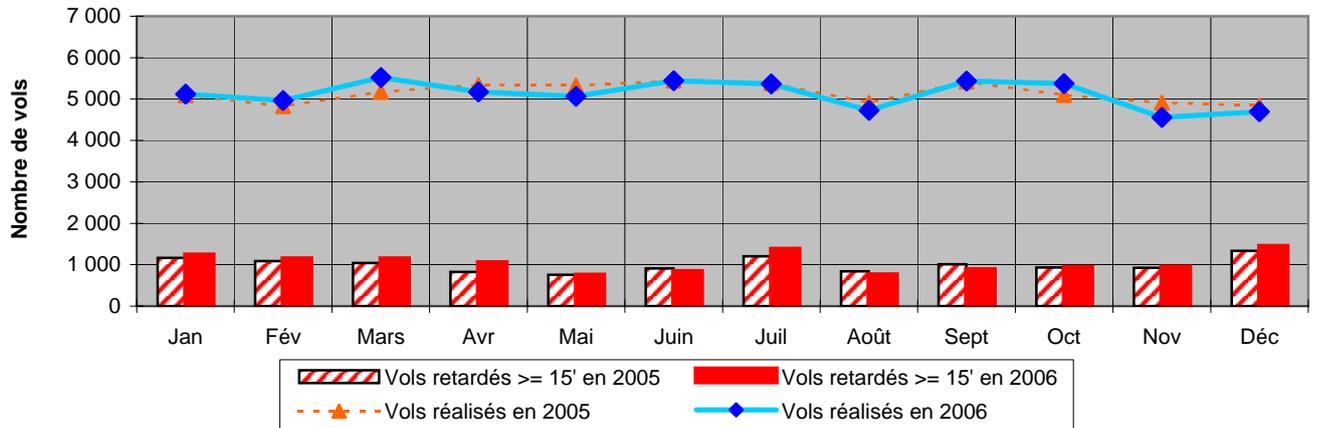
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 18 min. en 2006 (il était de 19 min. en 2005).

**TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX**

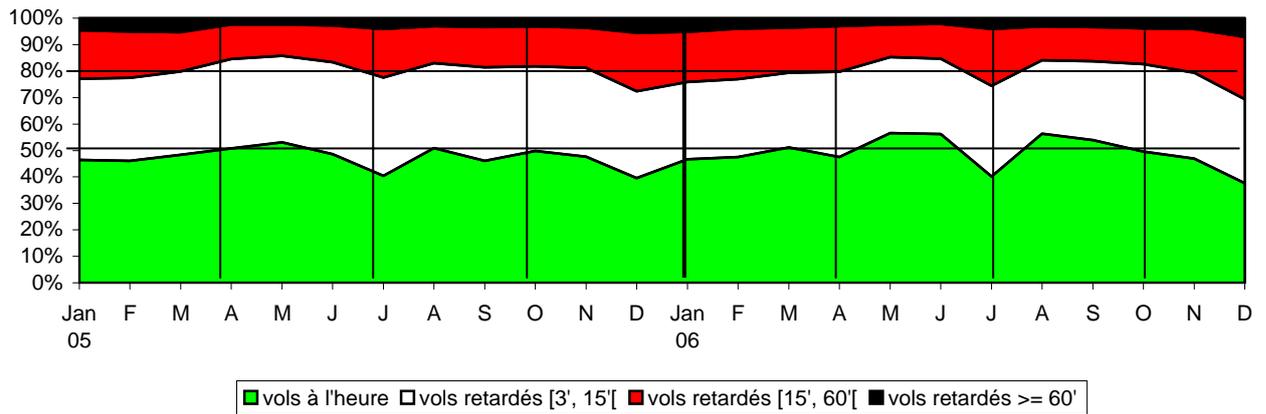
Période : **année 2006**, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 6 661 182 (+ 3,1%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 119 523 (+ 0,8%)

au départ

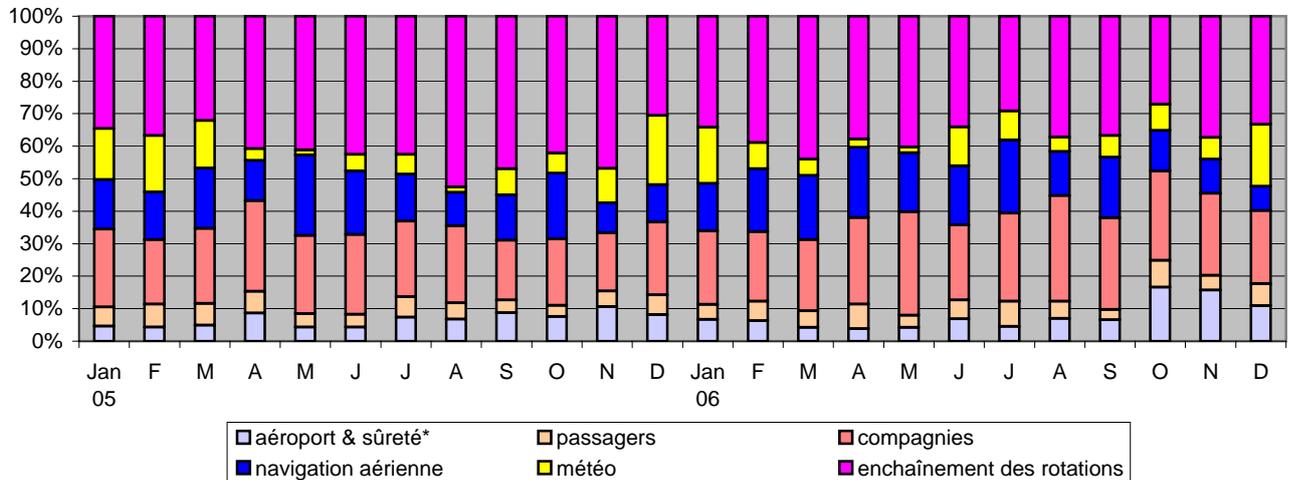
**Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus**



**Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)**

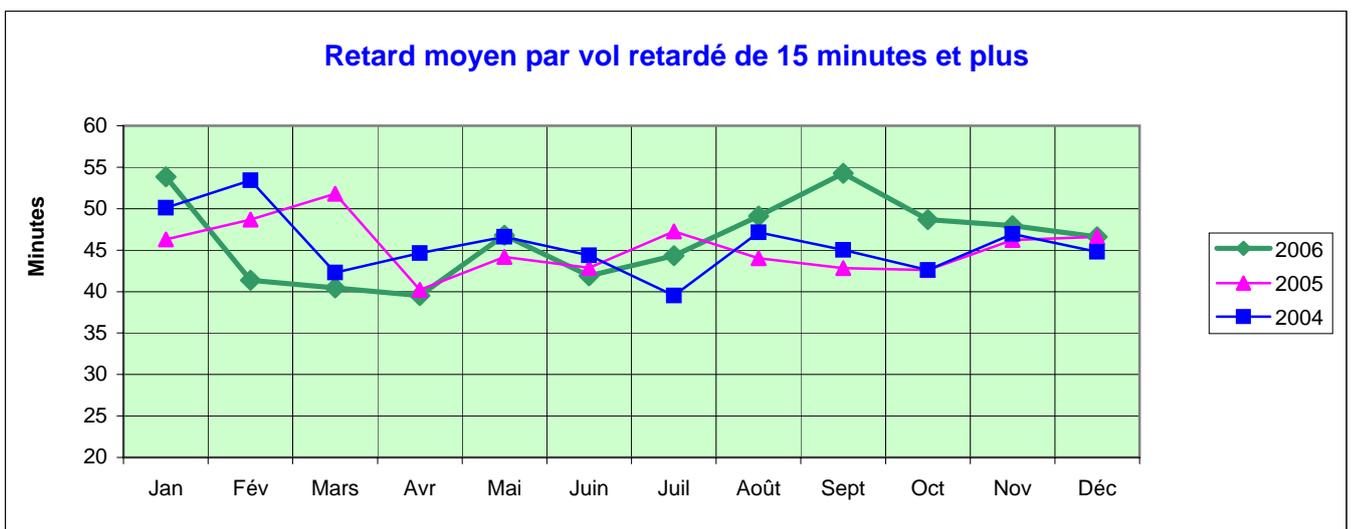
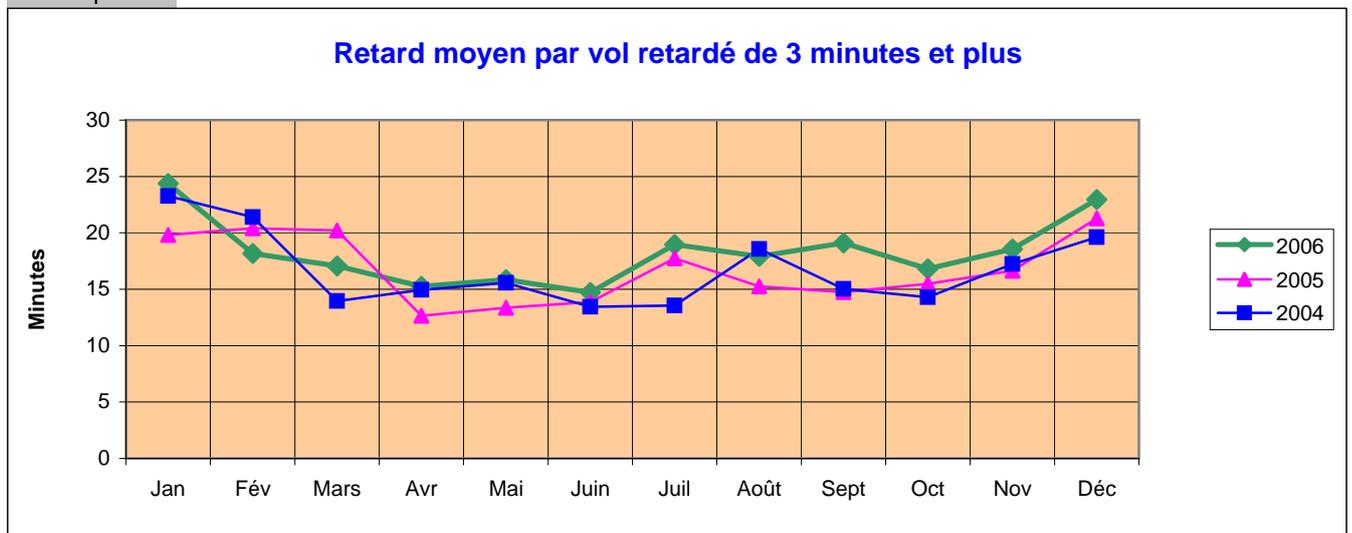


**Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard**

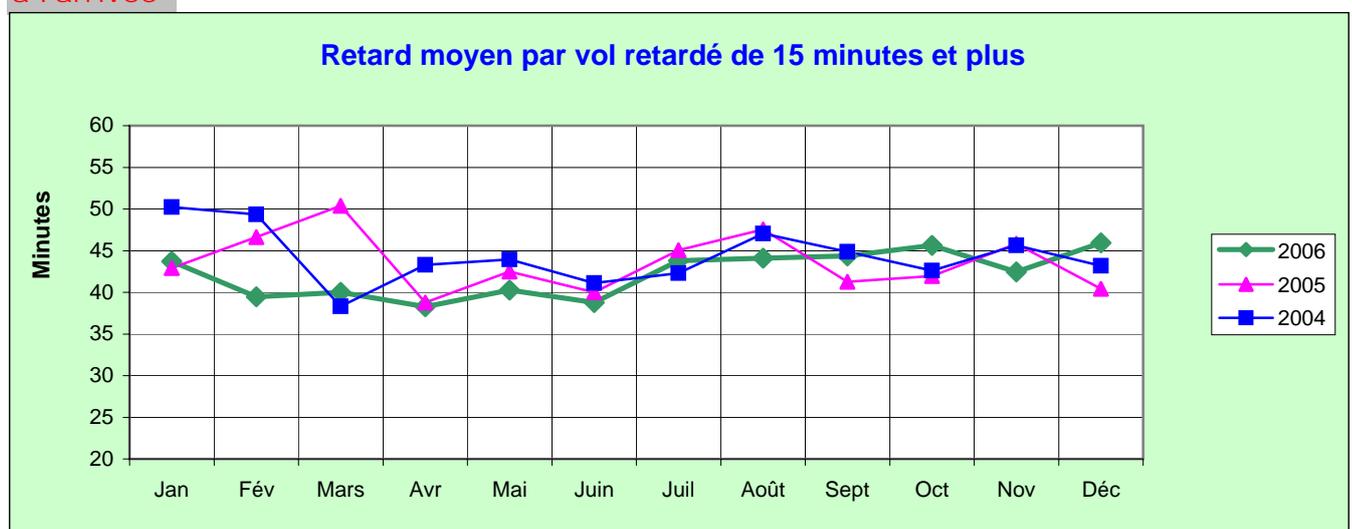


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (7%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 19 min. en 2006 (il était de 20 min. en 2005).

# MARSEILLE

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

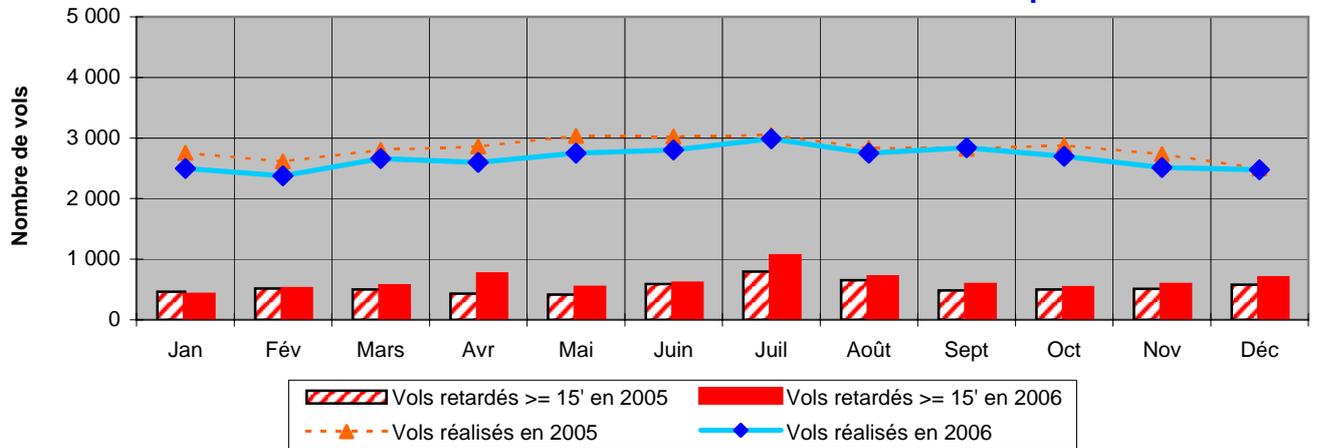
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 5 957 702 (+ 4,5%)

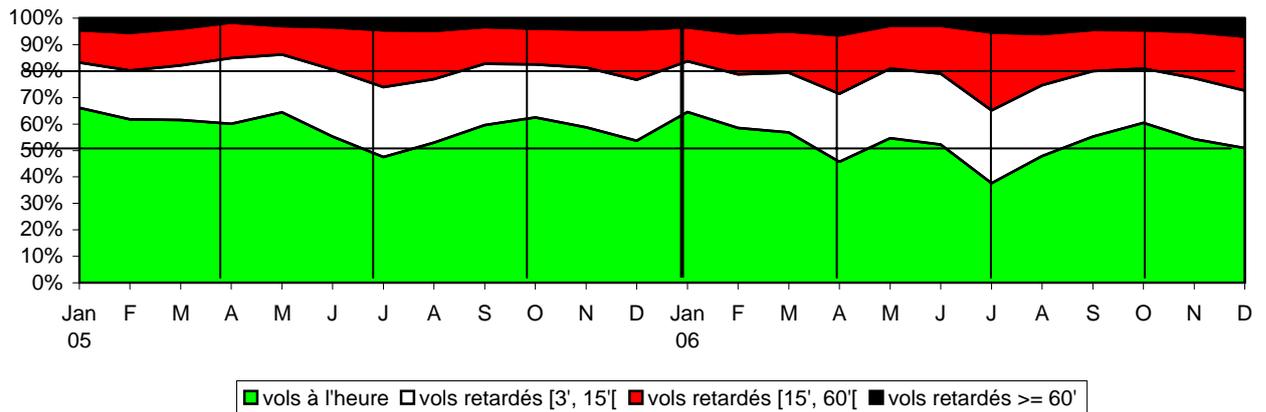
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 82 251 (+ 2,6%)

au départ

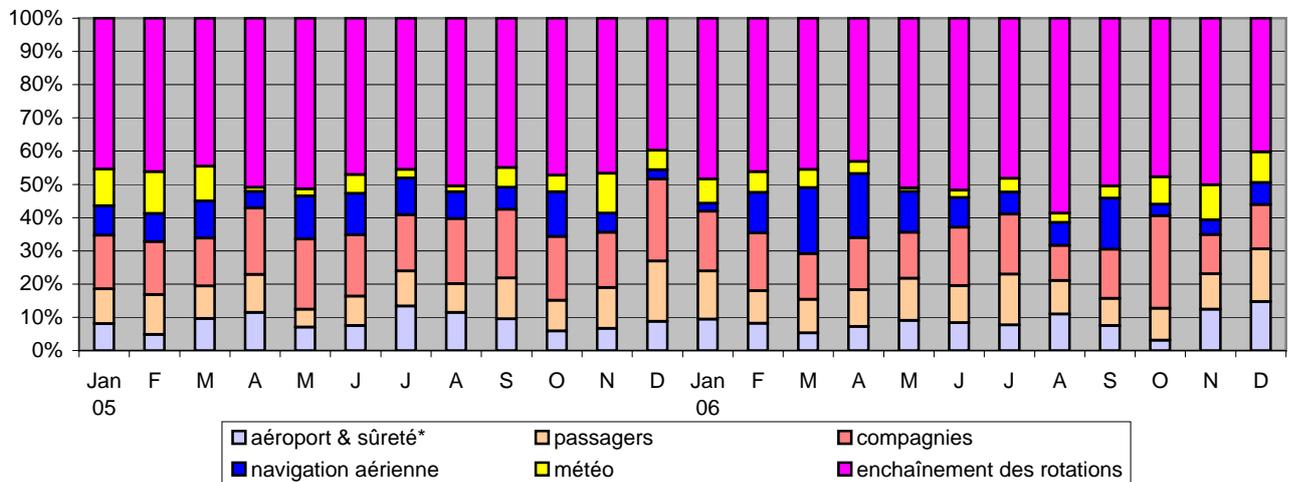
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

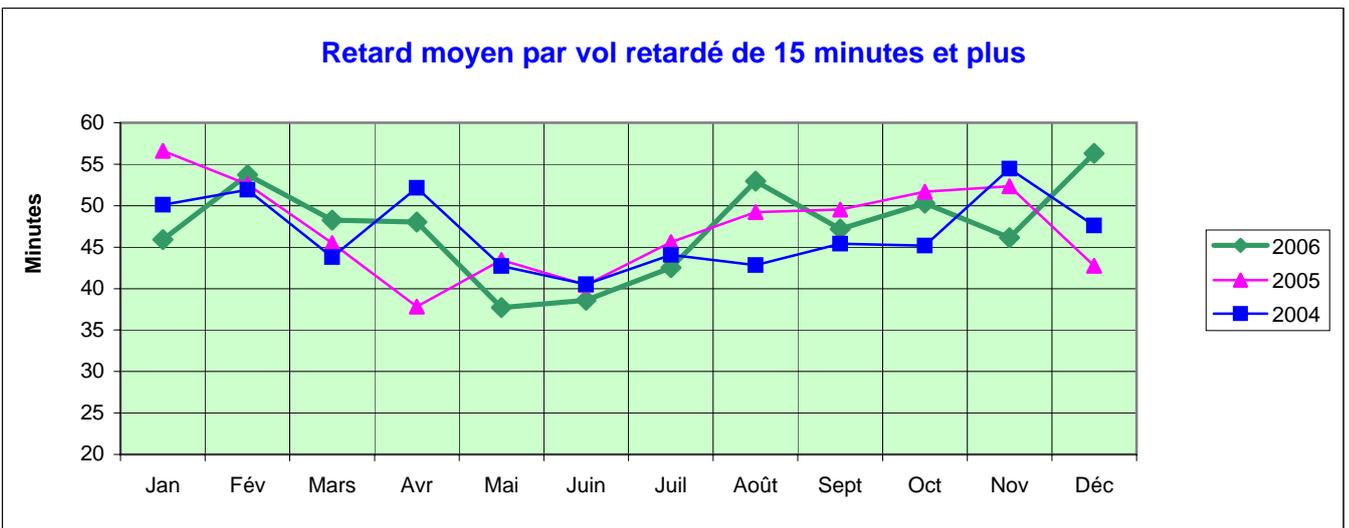
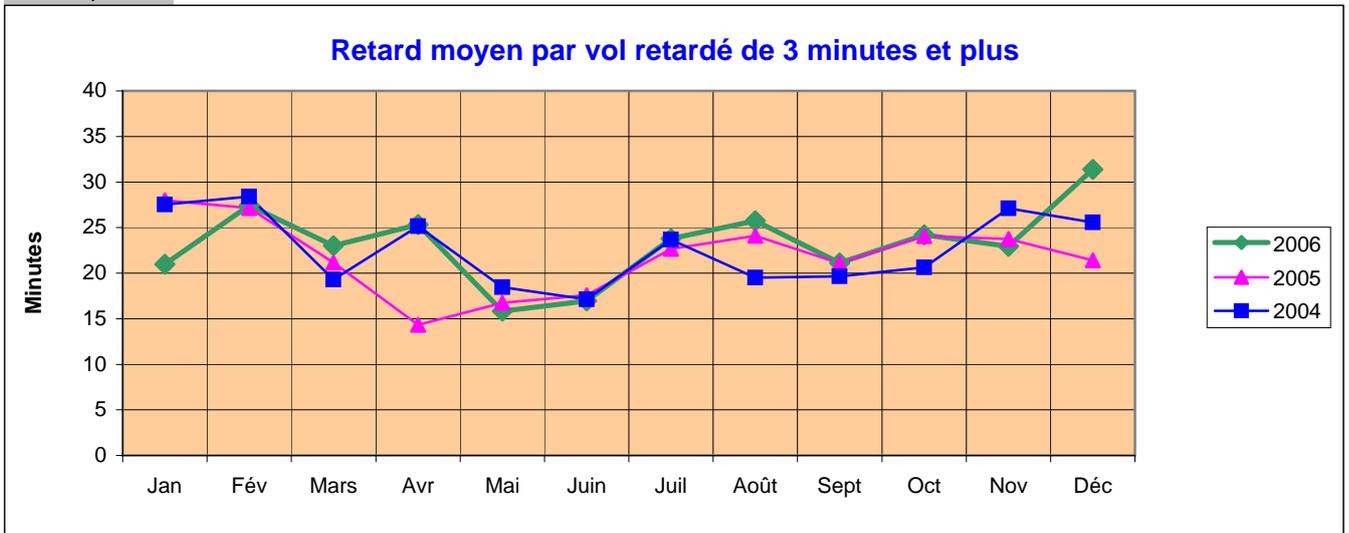


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

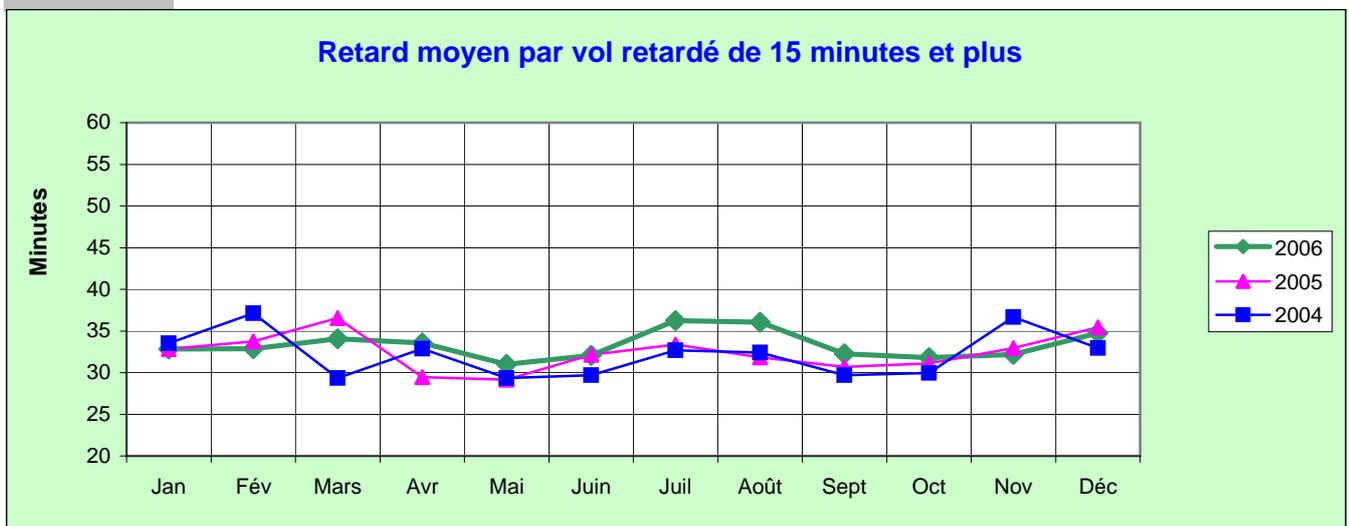


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (8%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 33 min. en 2006 (il était de 32 min. en 2005).

# TOULOUSE

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

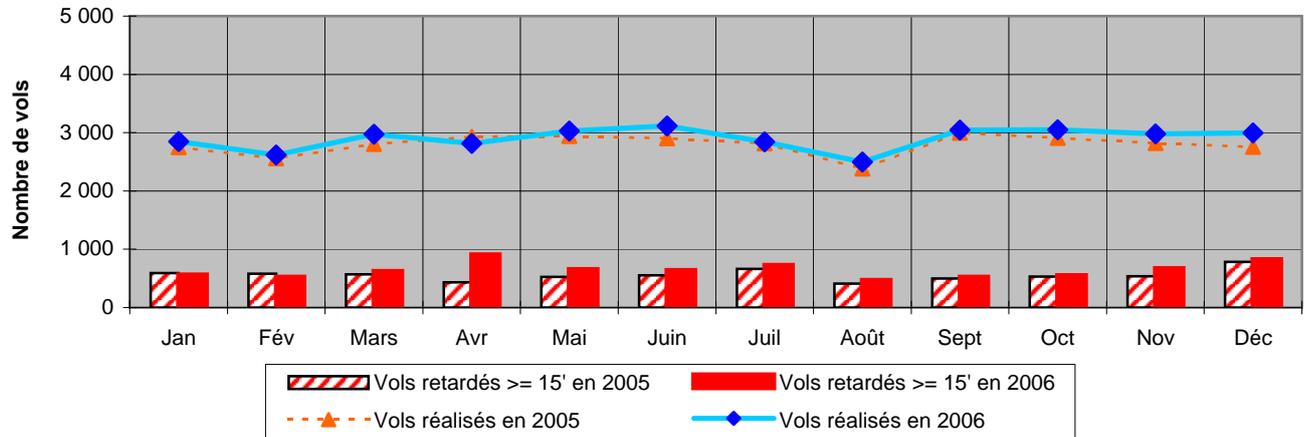
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 5 898 927 (+ 2,6%)

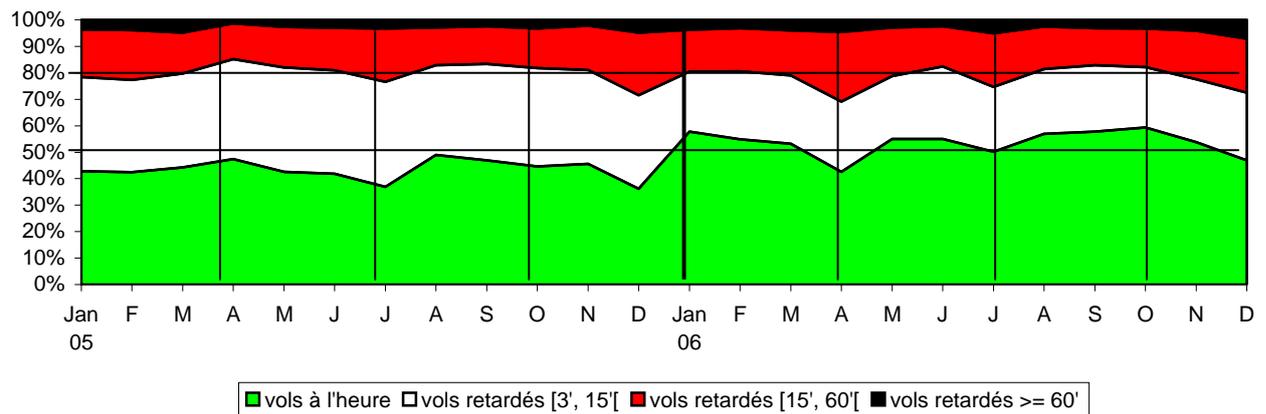
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 74 451 (-1,2%)

au départ

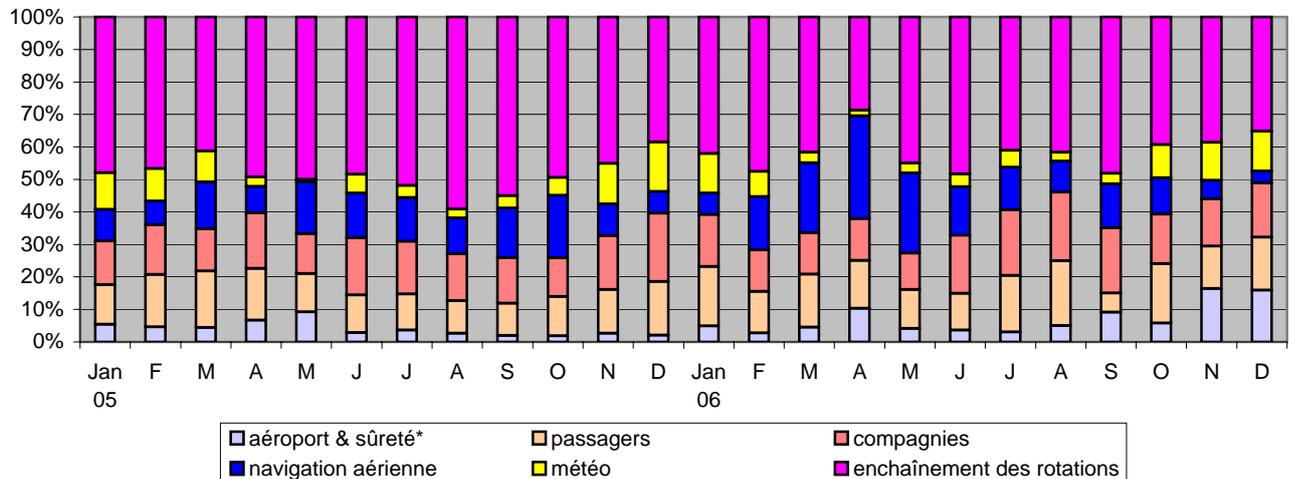
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

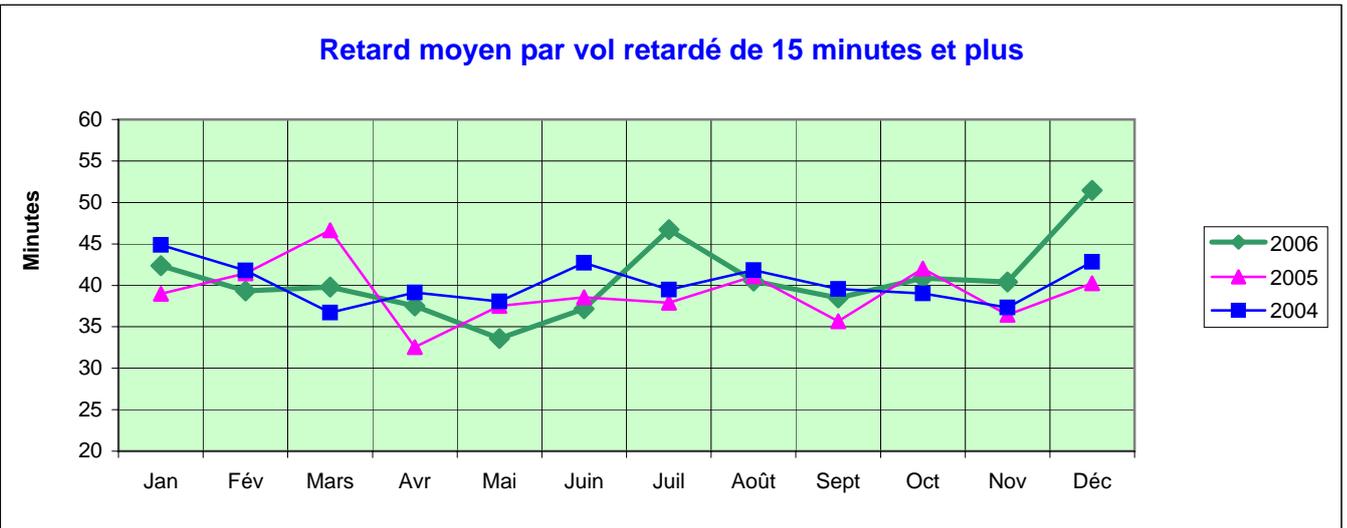
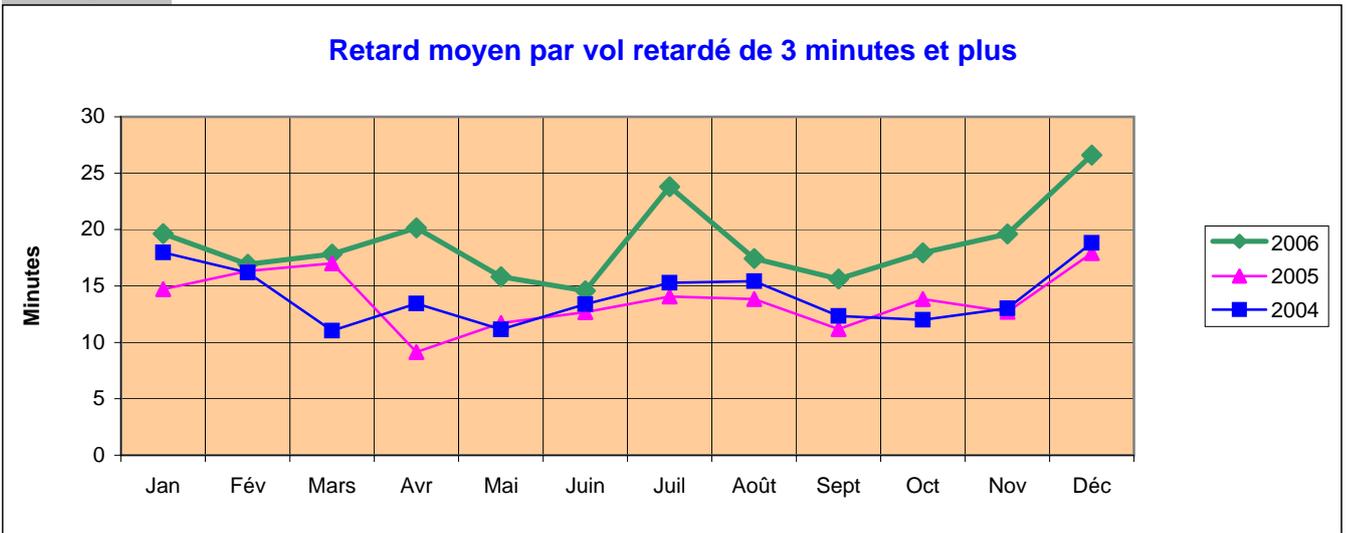


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

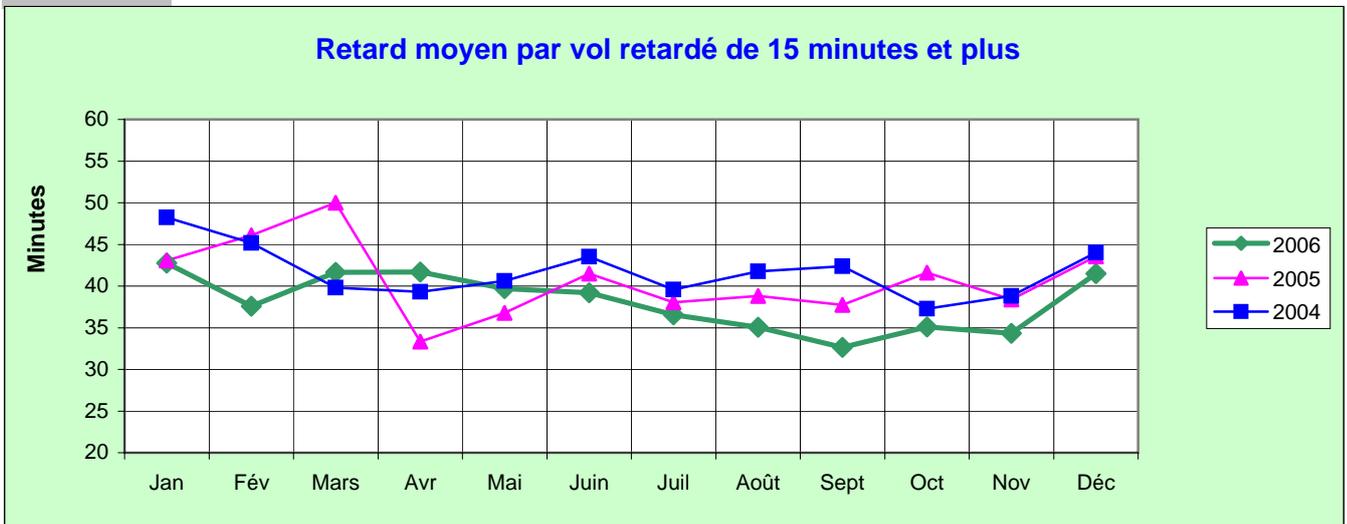


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (5%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 17 min. en 2006 (comme en 2005).

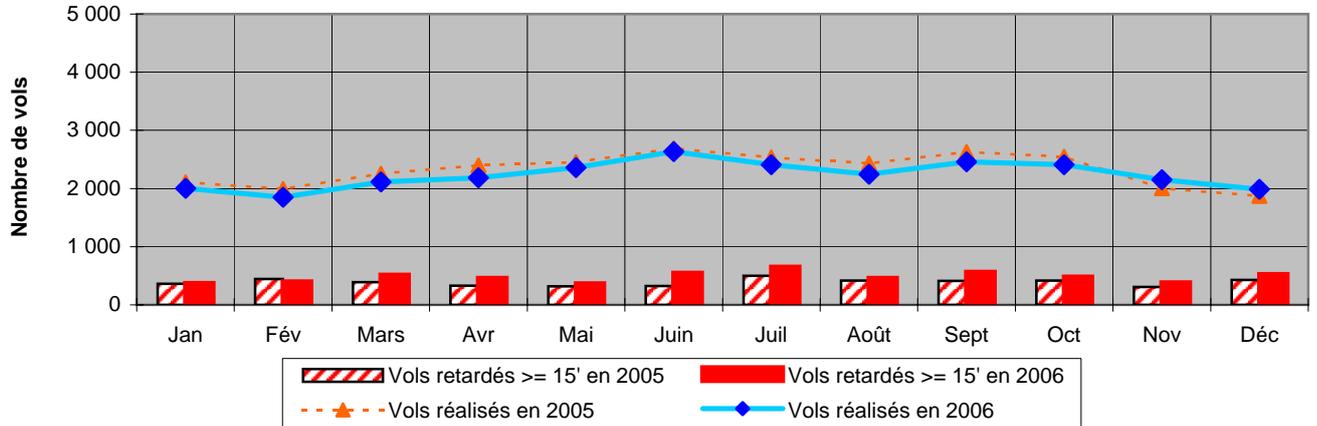
# BALE - MULHOUSE

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

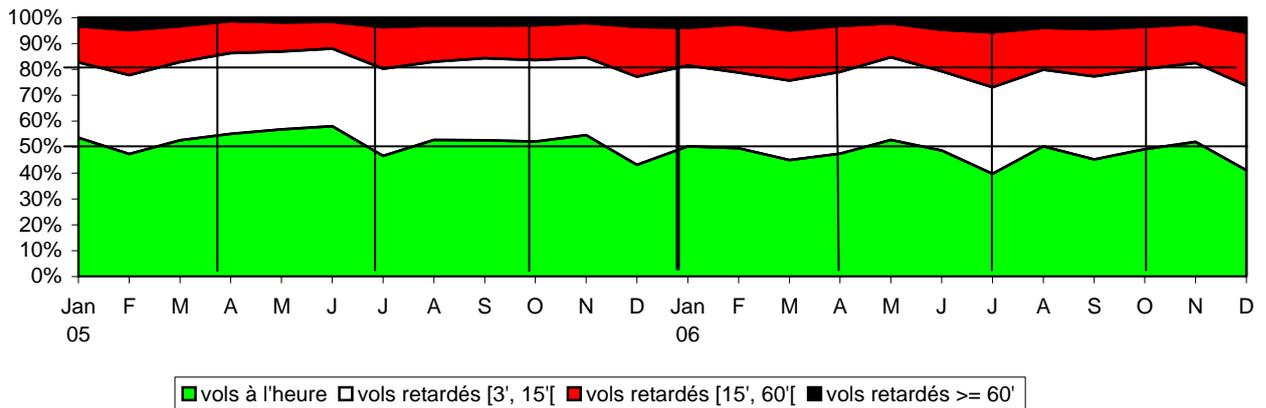
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 3 989 993 (+ 22,2%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 55 015 (- 2,9%)

au départ

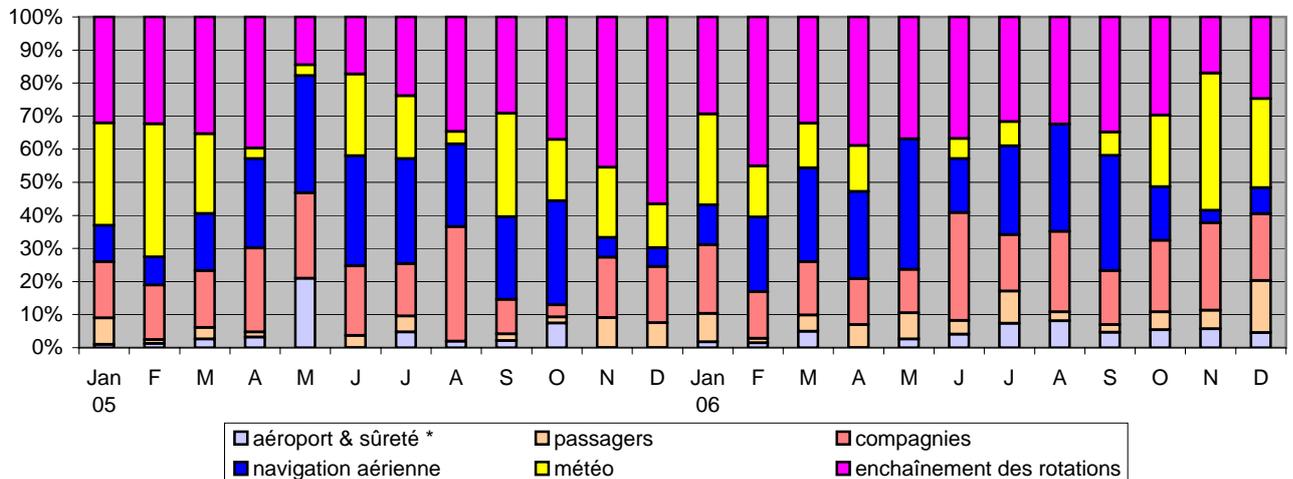
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

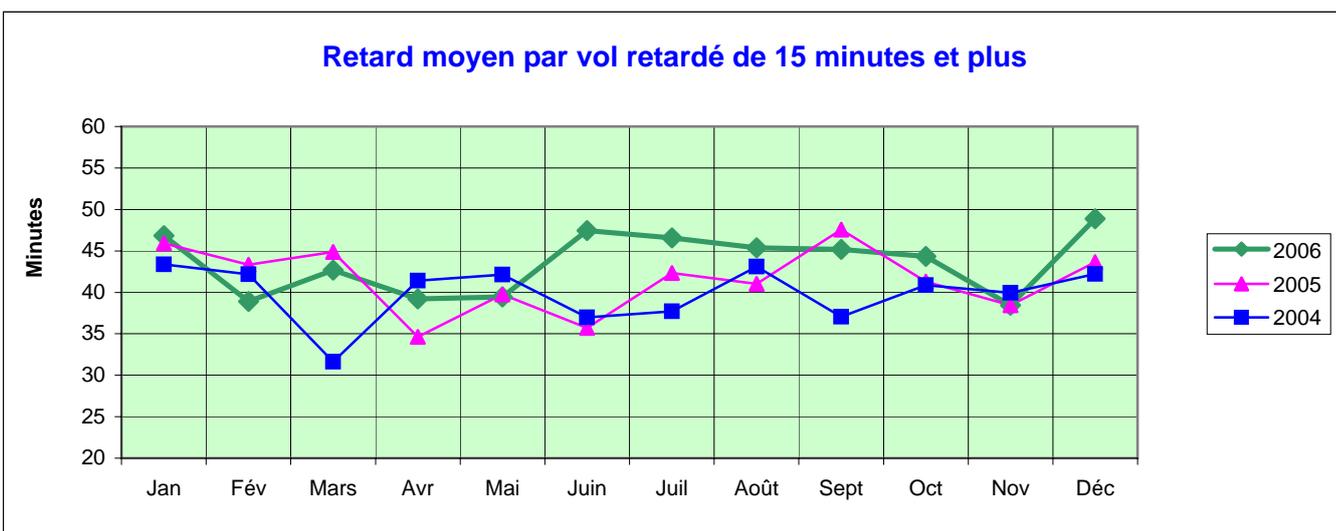
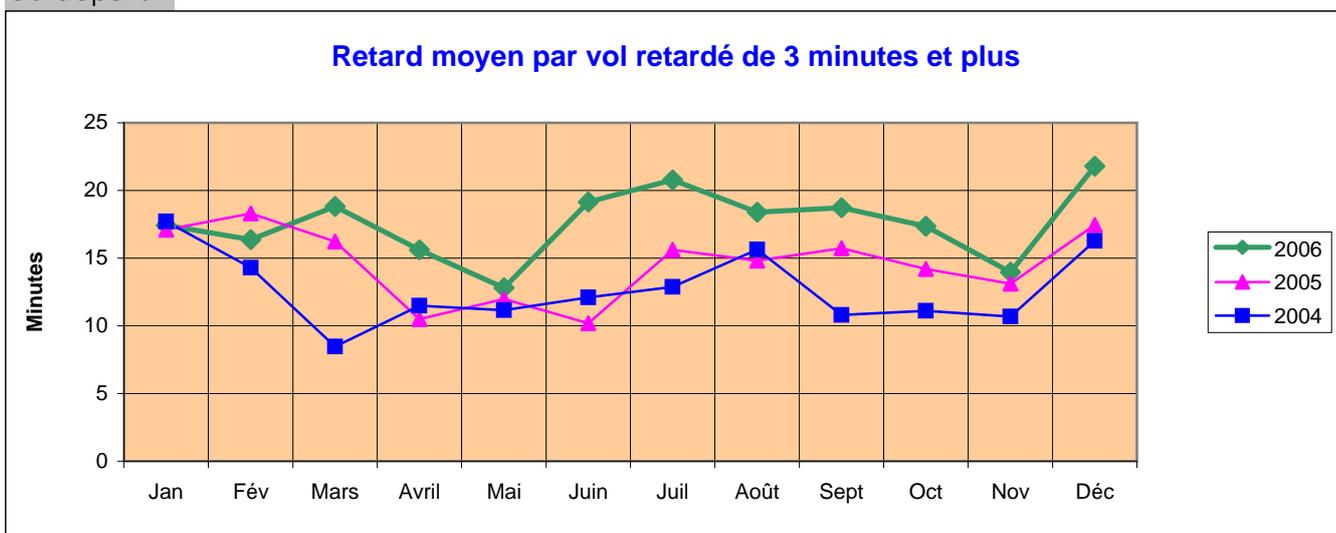


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

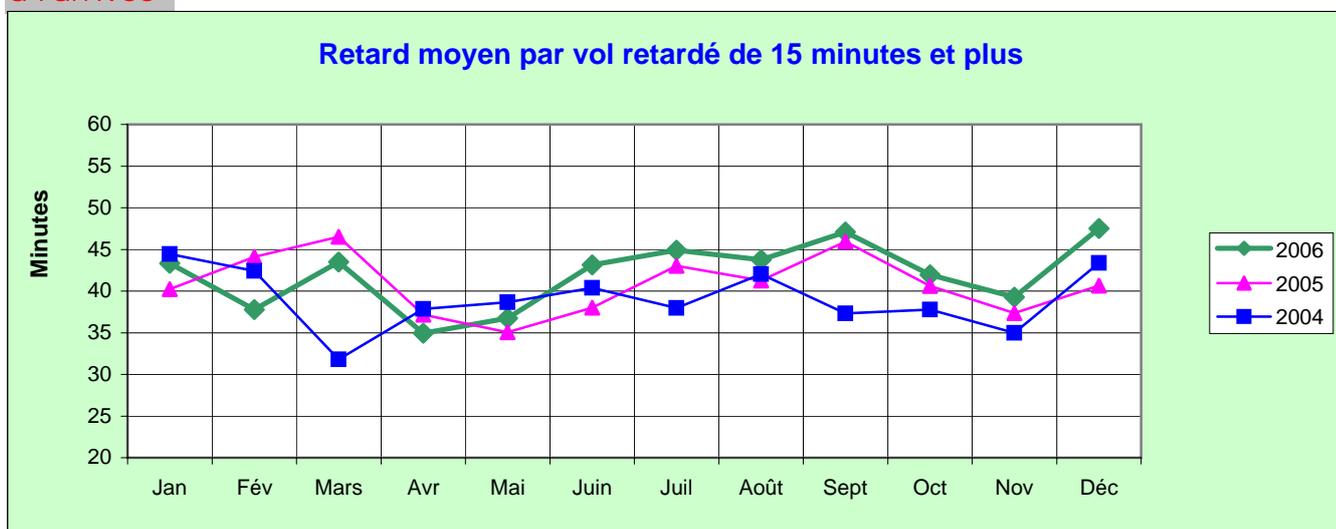


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (4%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 19 min. en 2006 (il était de 17 min. en 2005).

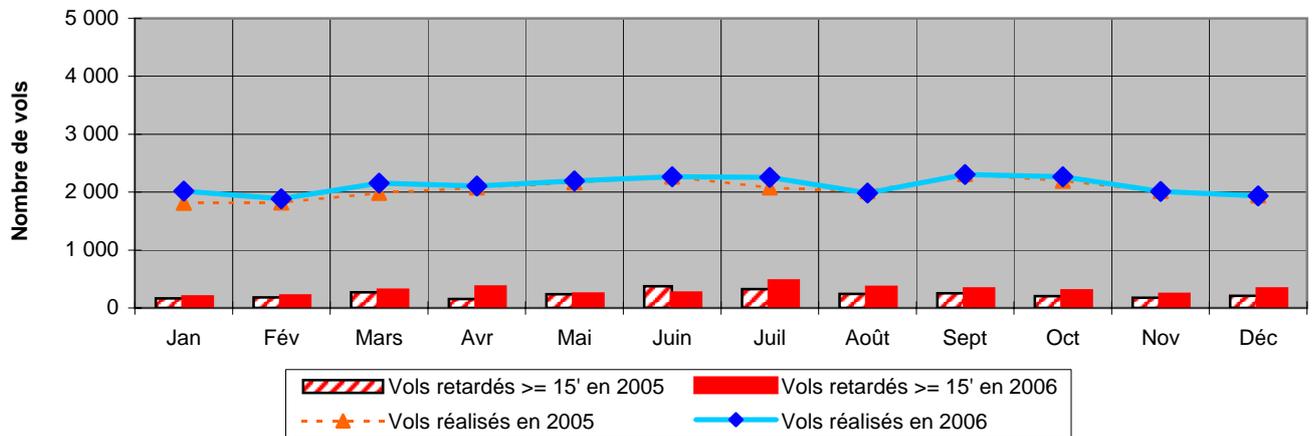
# BORDEAUX

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

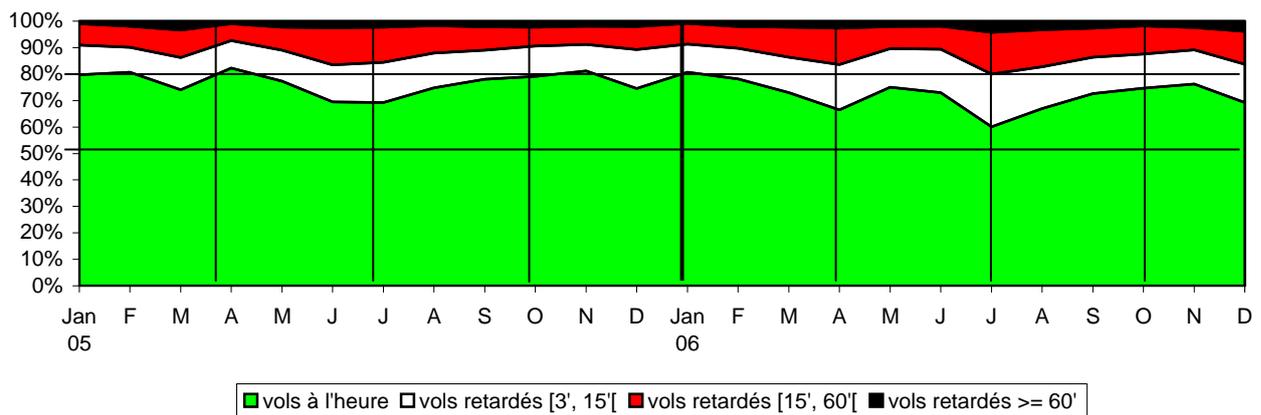
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 3 225 846 (+ 5,3%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 48 331 (+ 4,9%)

au départ

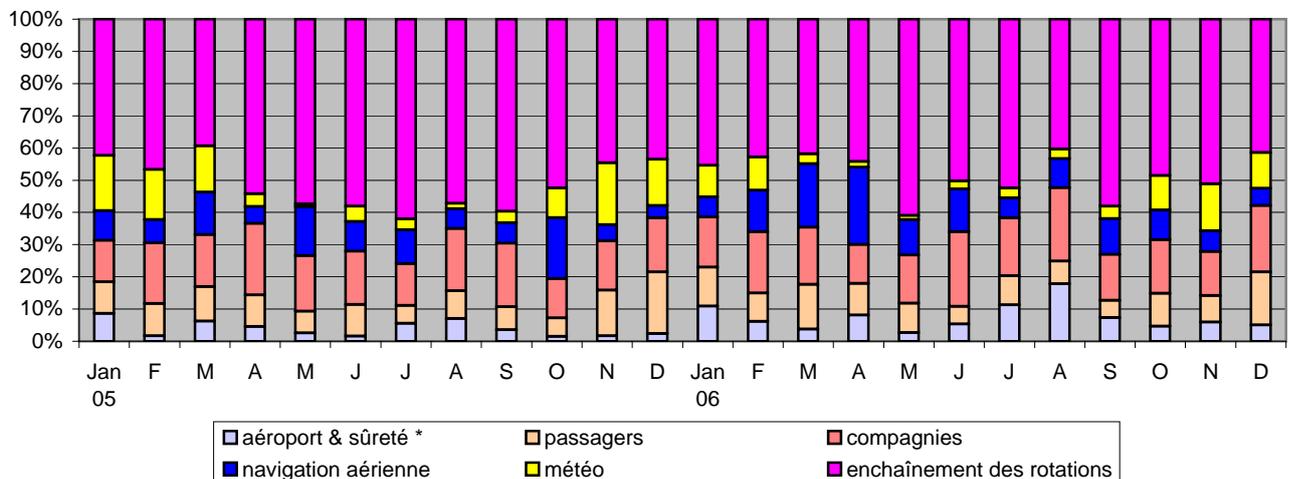
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

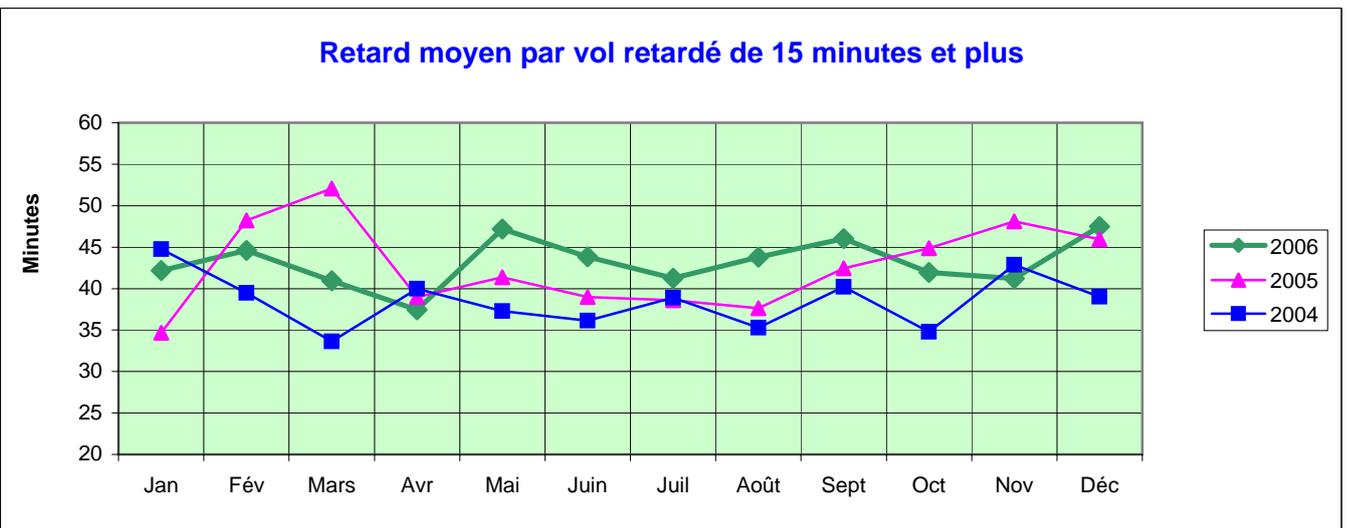
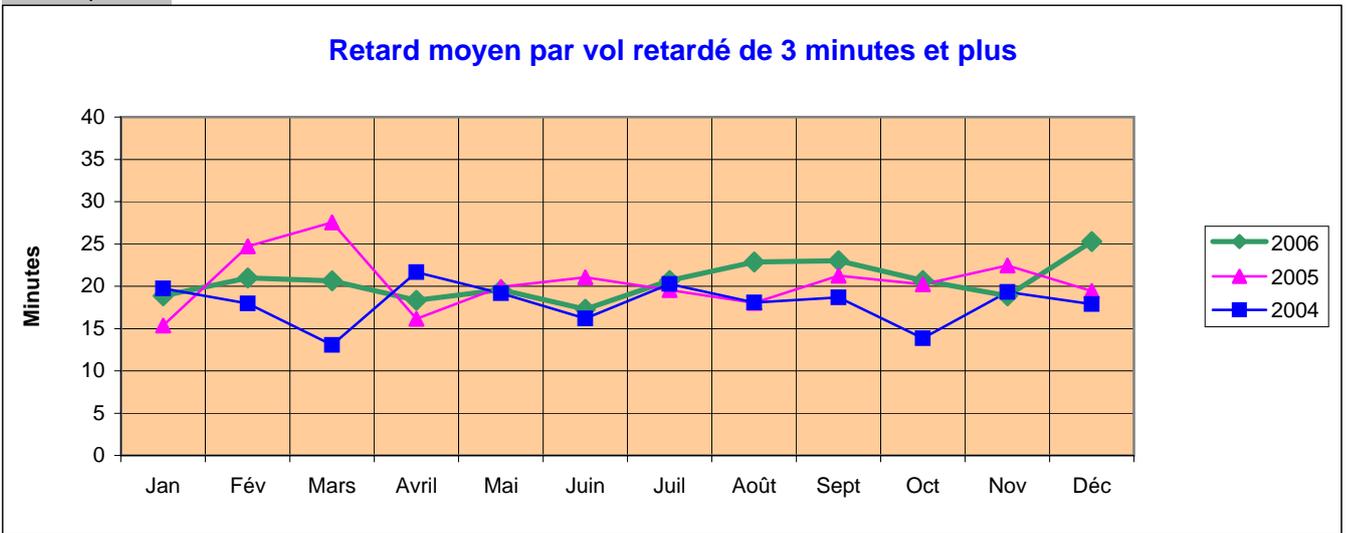


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

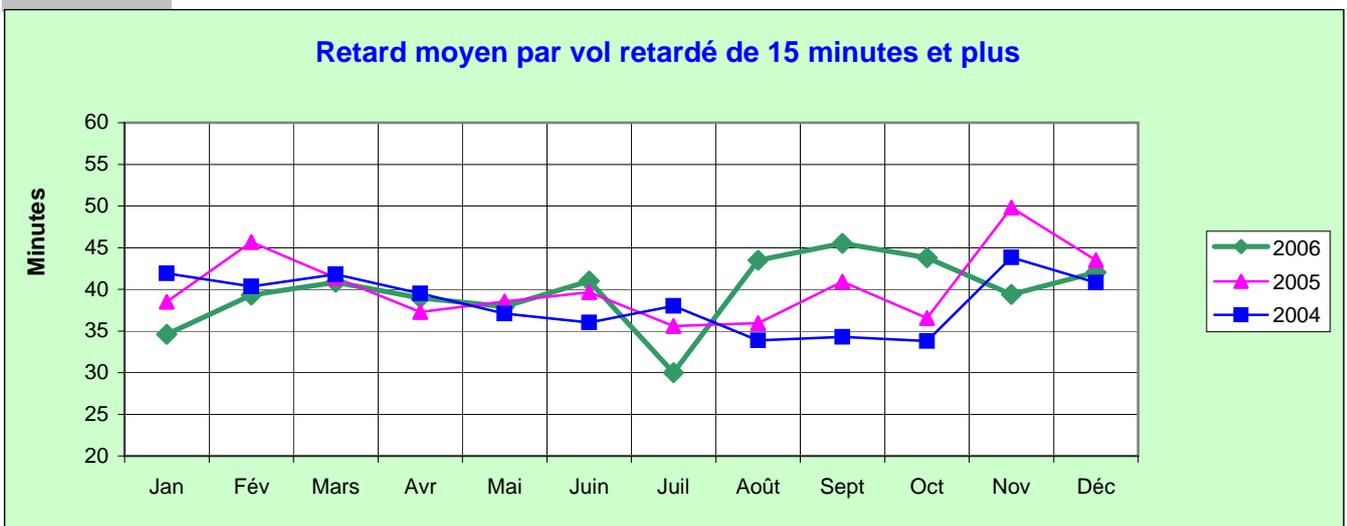


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (6%) - police/douane/santé (2%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 16 min. en 2006 (il était de 15 min. en 2005).

# NANTES

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

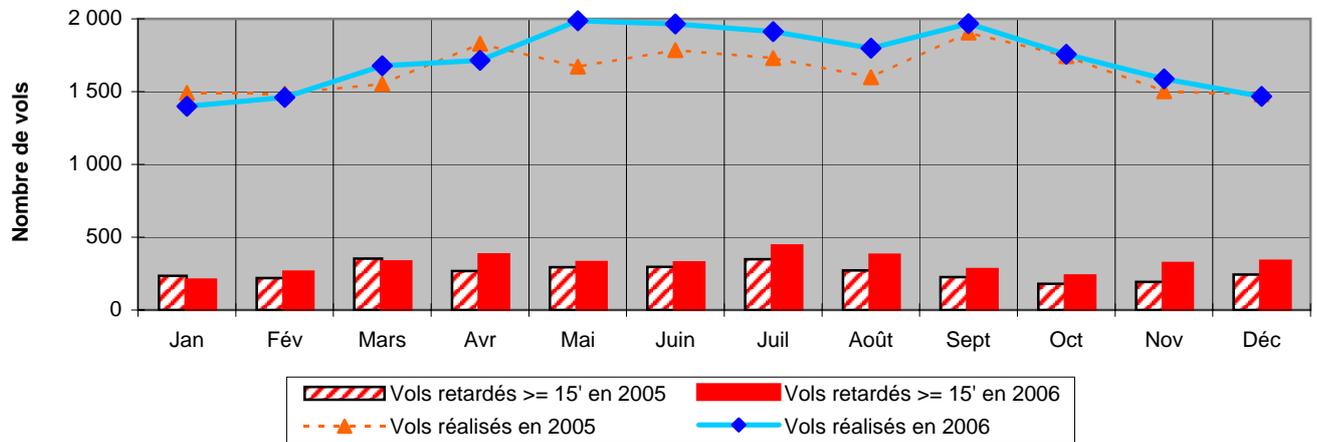
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 2 332 412 (+12,6%)

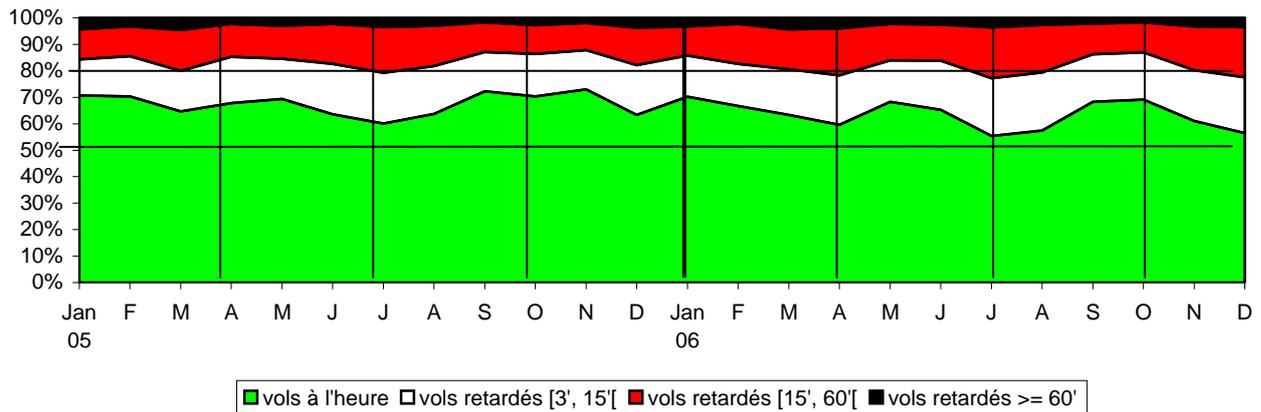
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 34 762 (+ 4,7%)

au départ

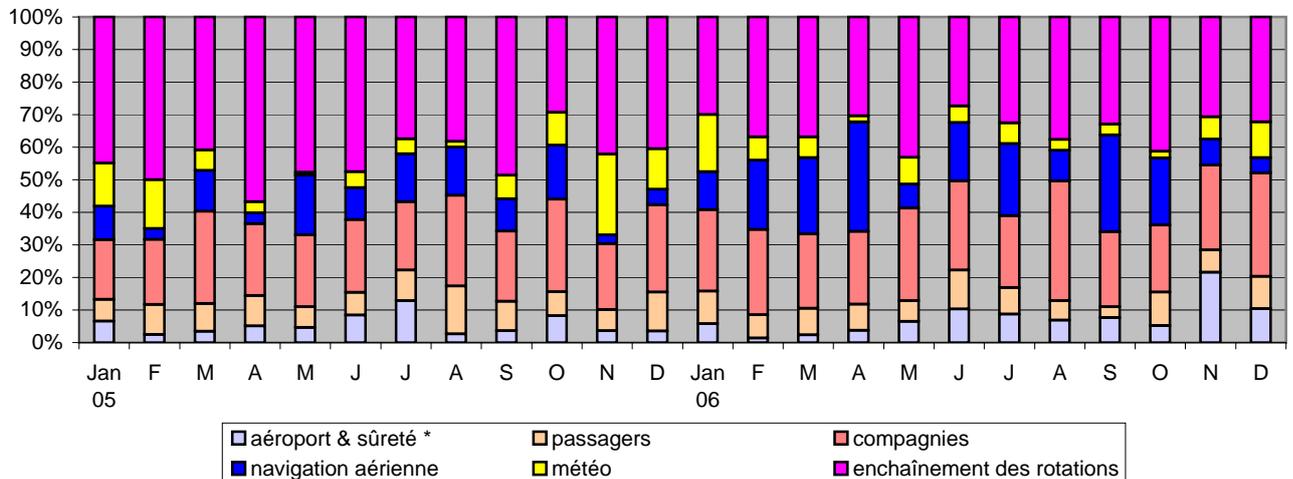
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

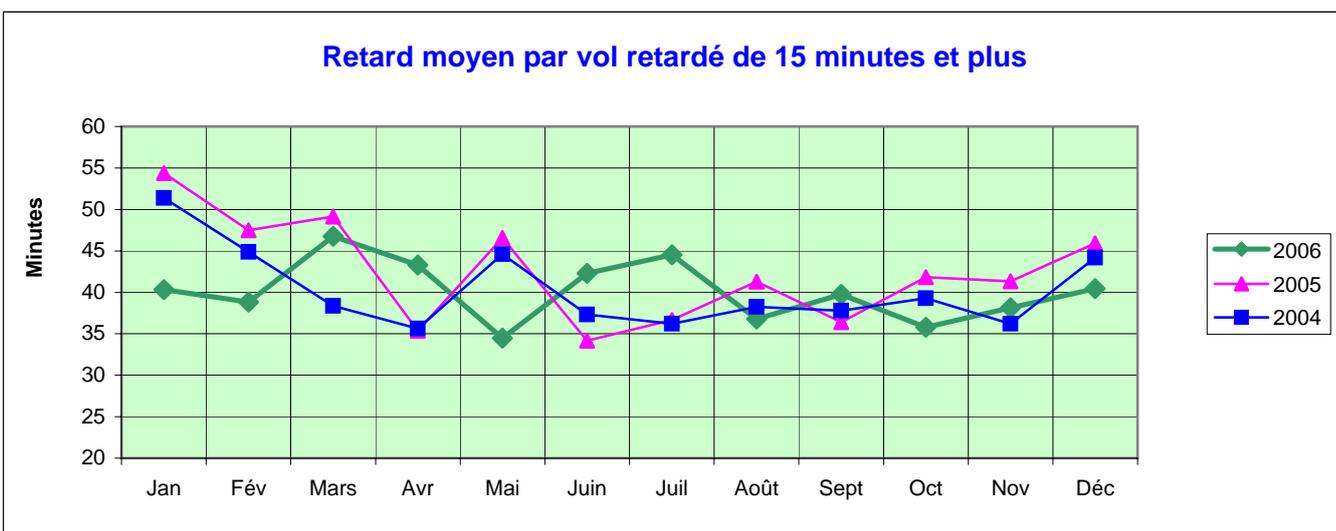
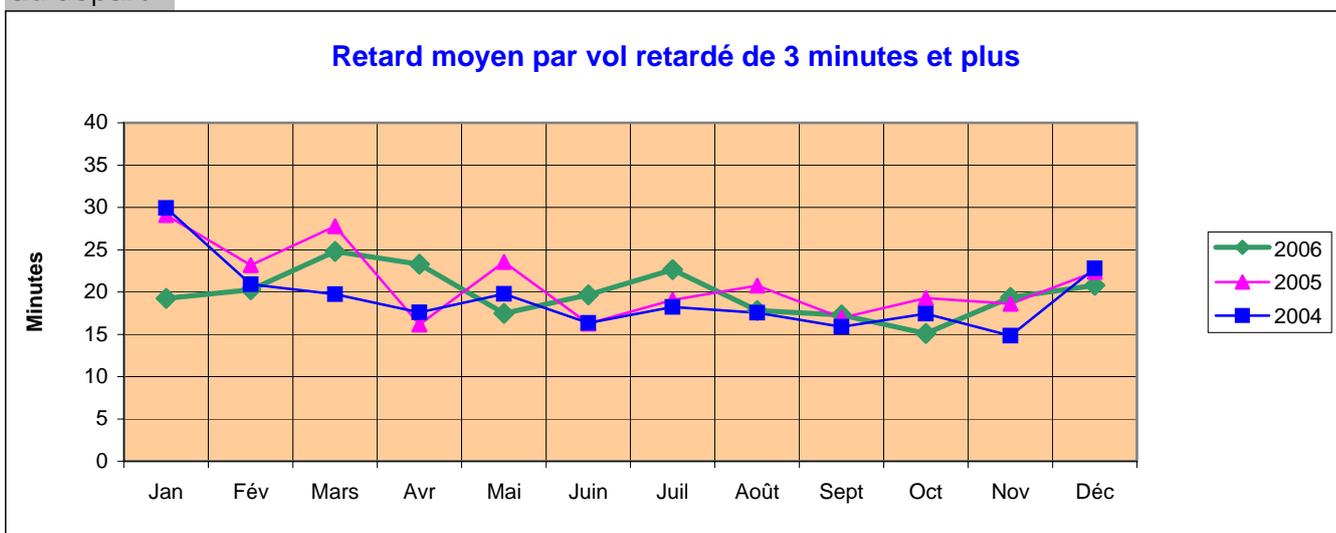


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

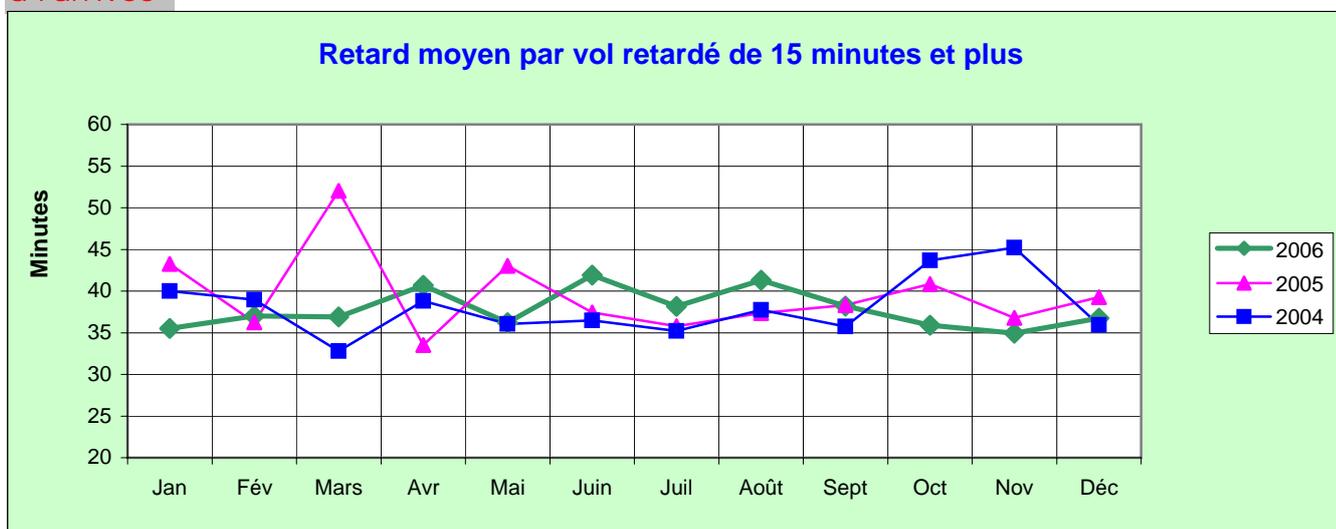


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (7%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 19 min. en 2006 (comme en 2005).

# STRASBOURG

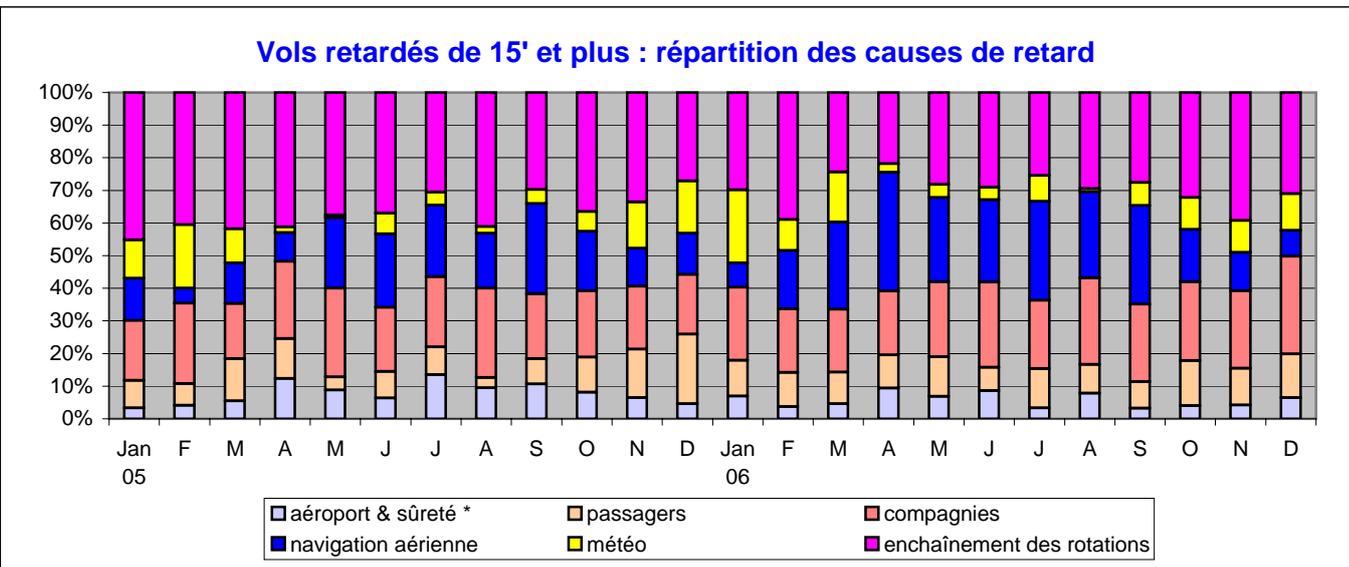
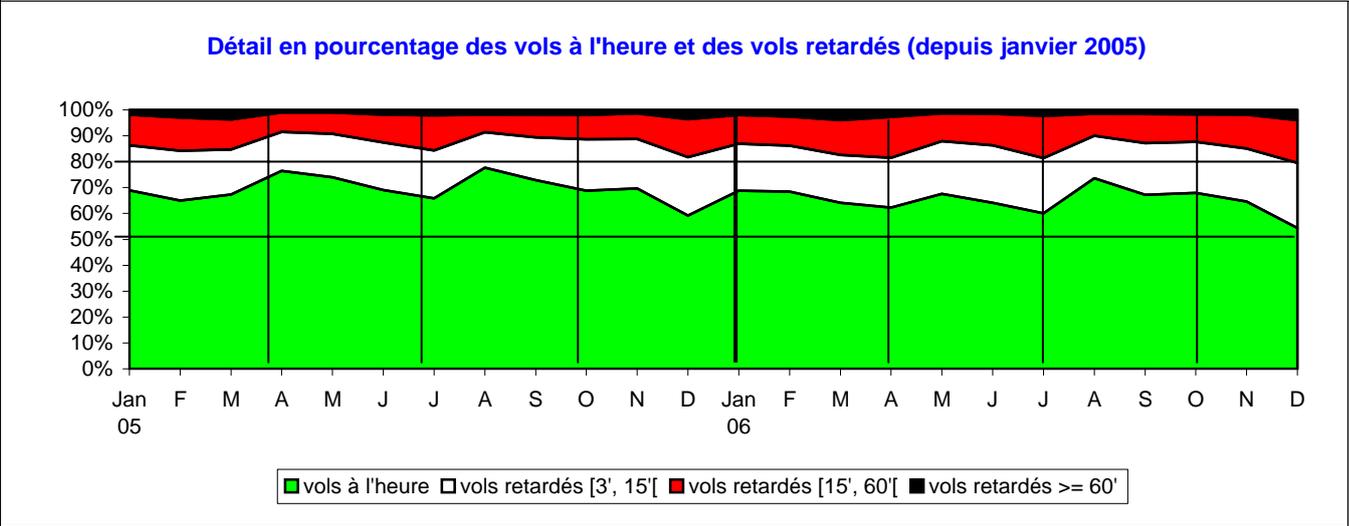
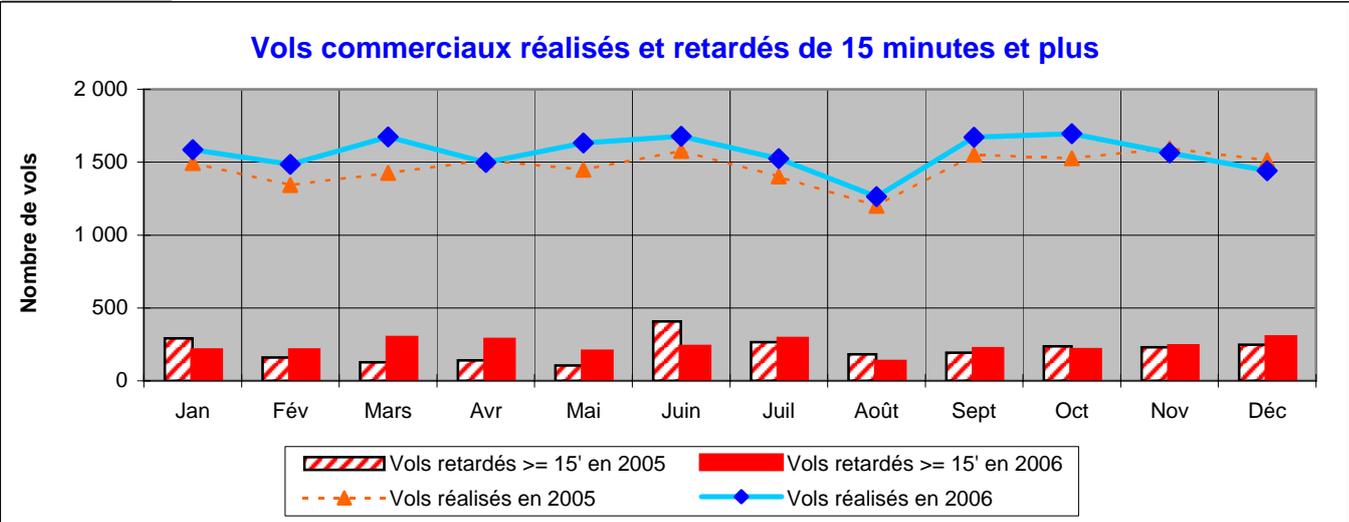
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) ... : 2 001 489 (+ 4,1%)

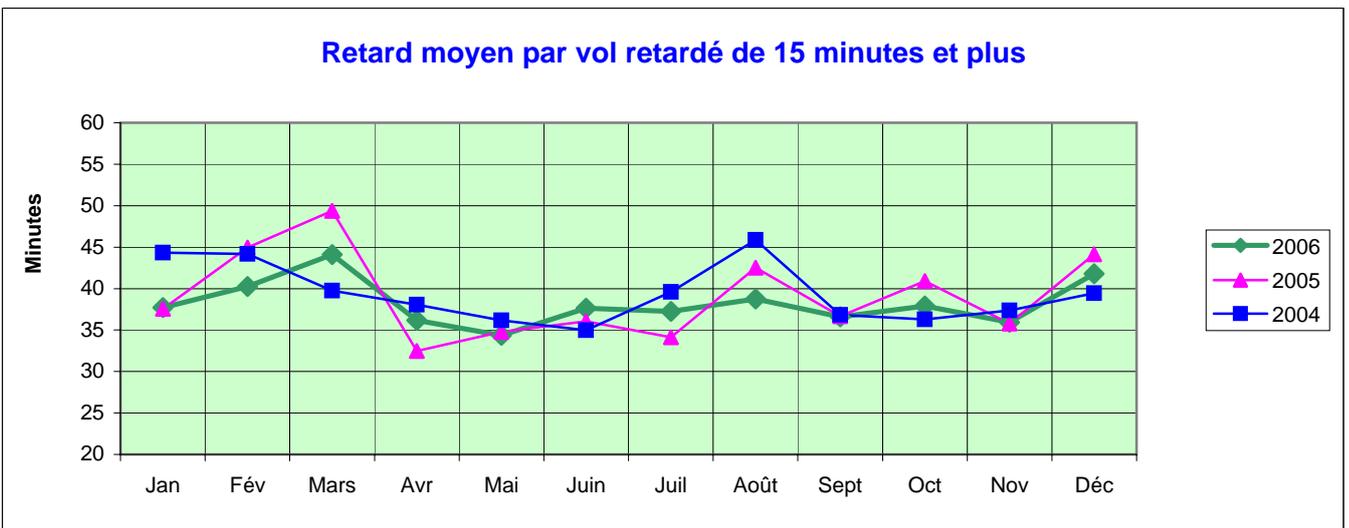
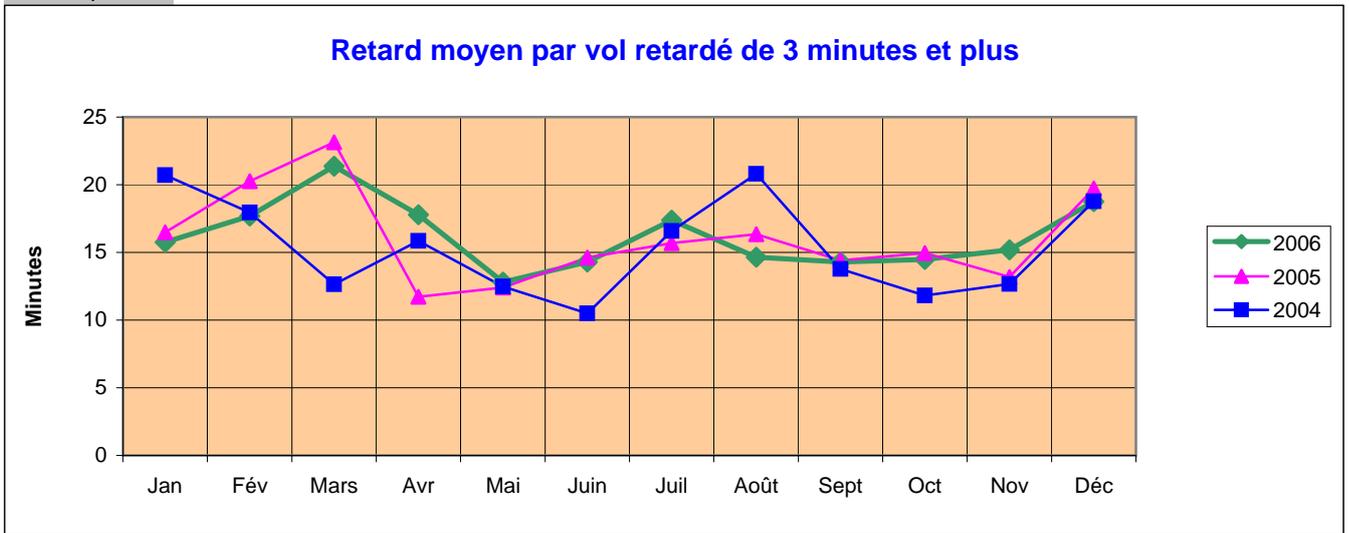
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 137 987 (+ 5,7%)

au départ

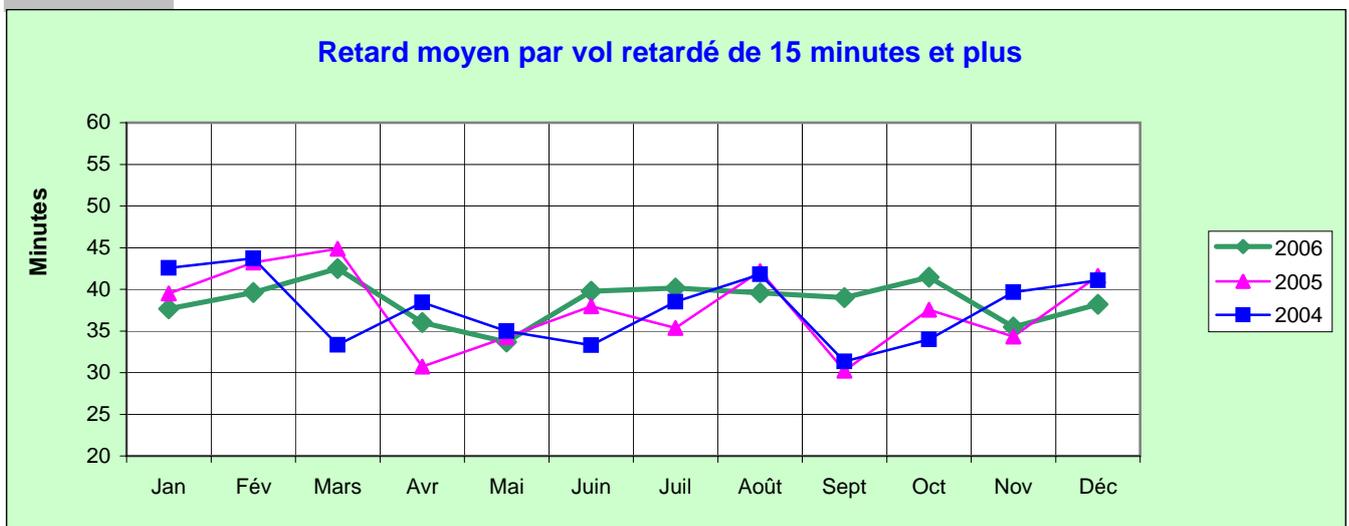


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (5%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 16 min. en 2006 (il était de 15 min. en 2005).

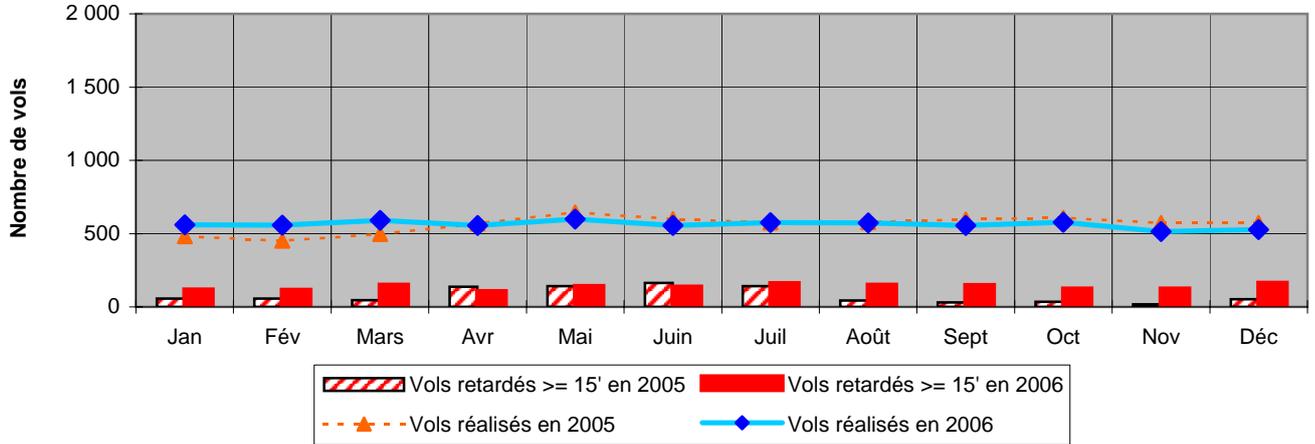
# BEAUVAIS

## TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

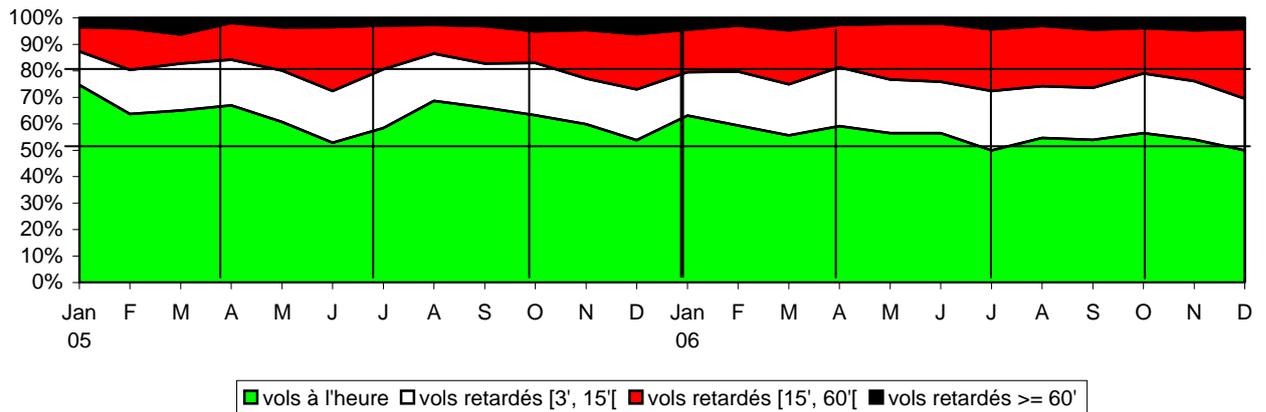
Période : année 2006, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 1 887 858 (+ 2,1%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 13 116 (+ 0%)

au départ

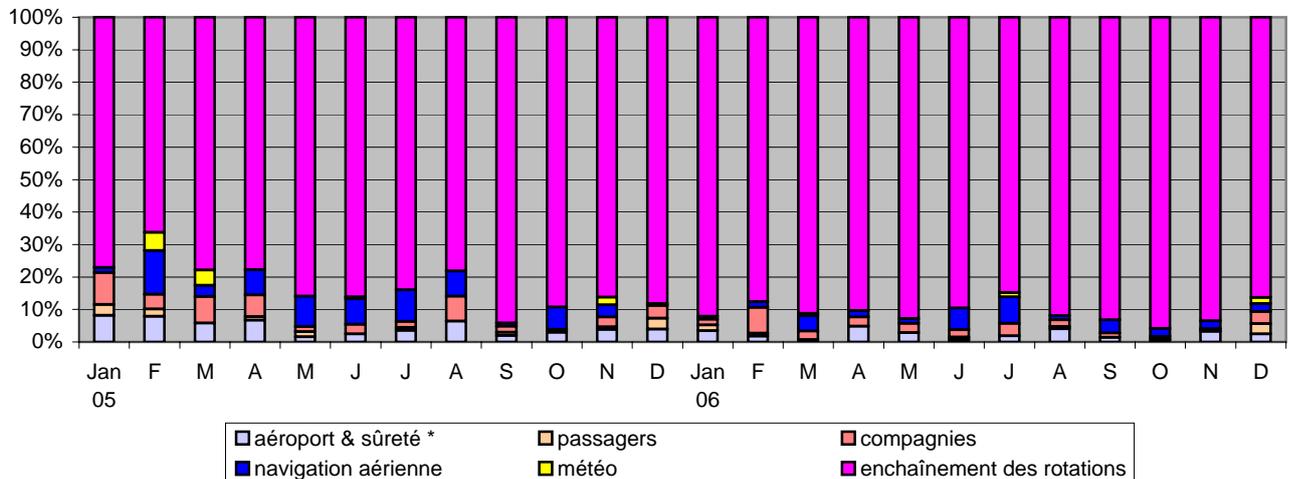
### Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



### Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)

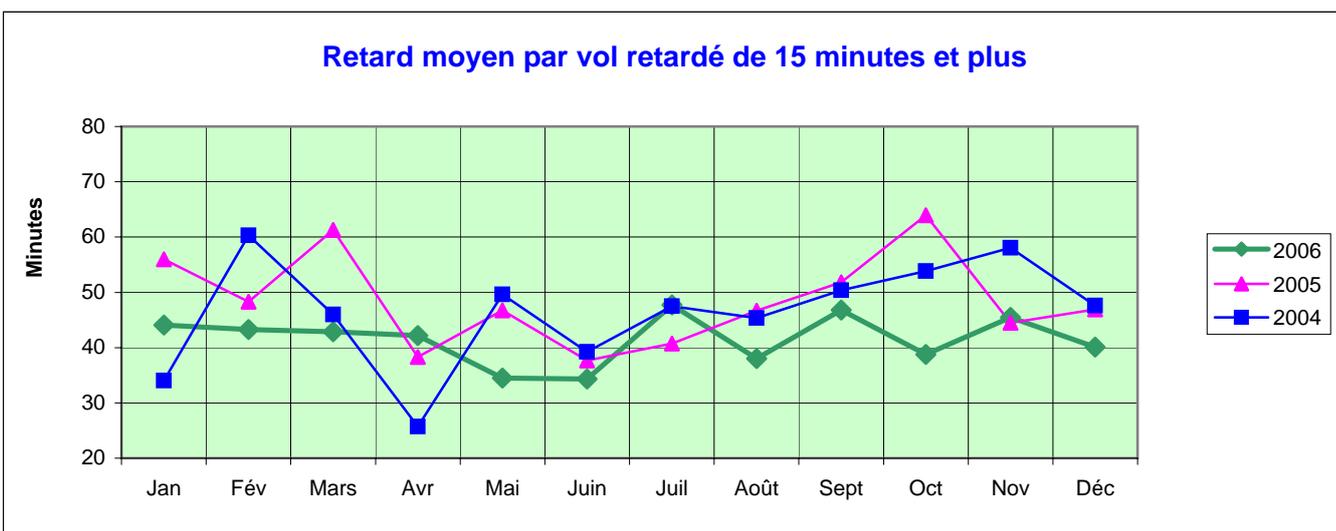
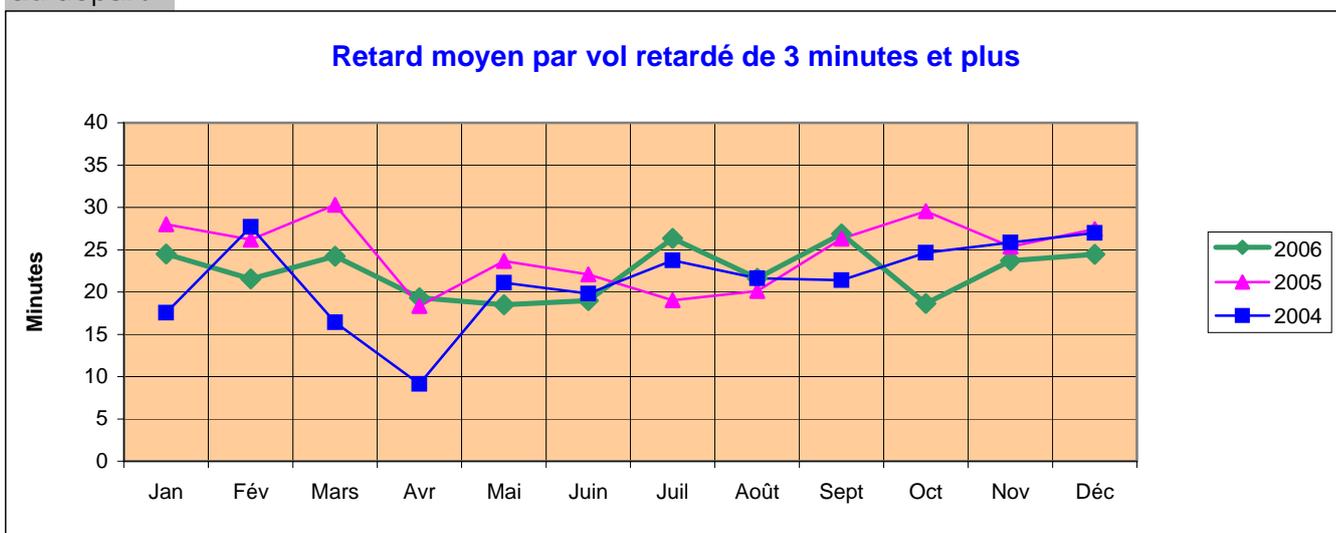


### Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

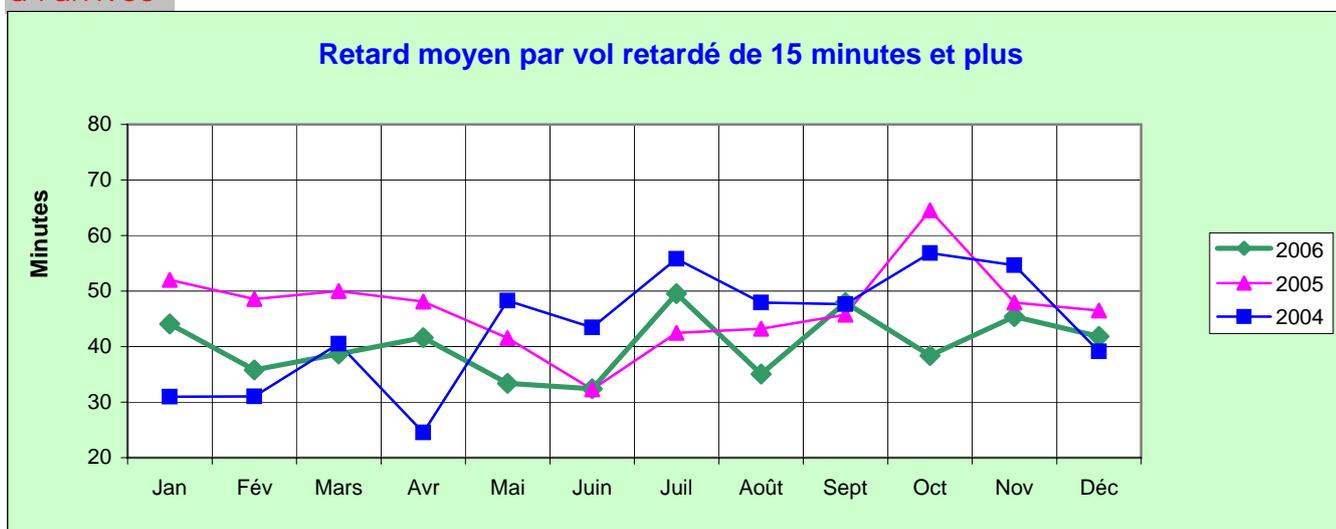


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (2%)

au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 19 min. en 2006 (il était de 22 min. en 2005).

# MONTPELLIER

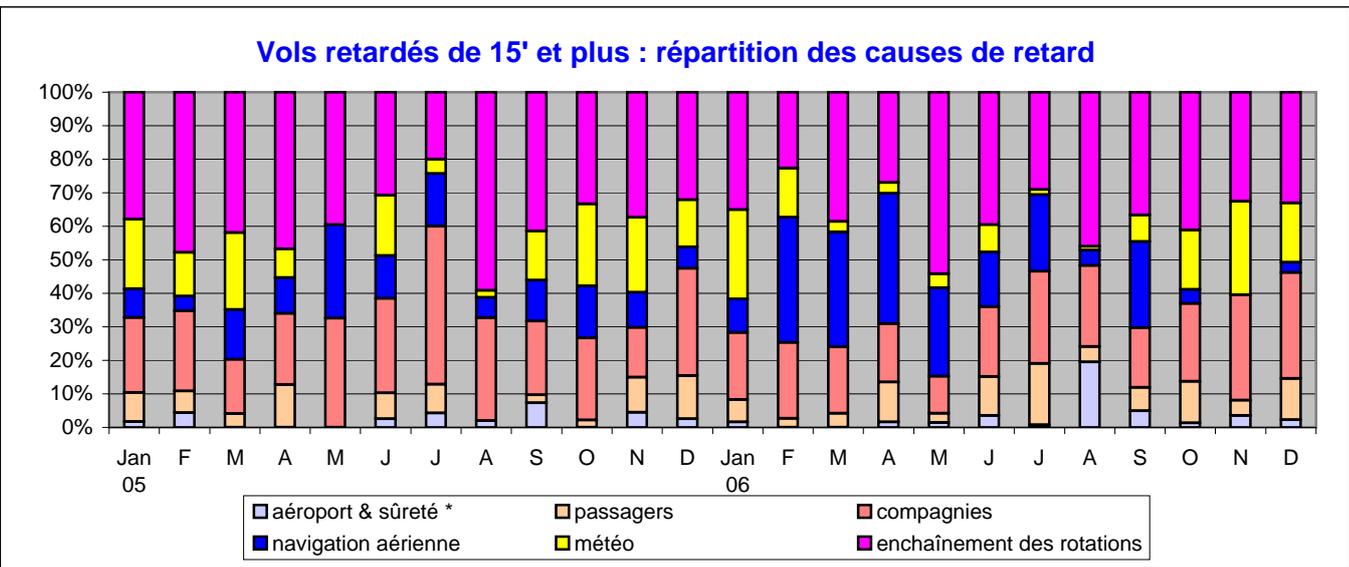
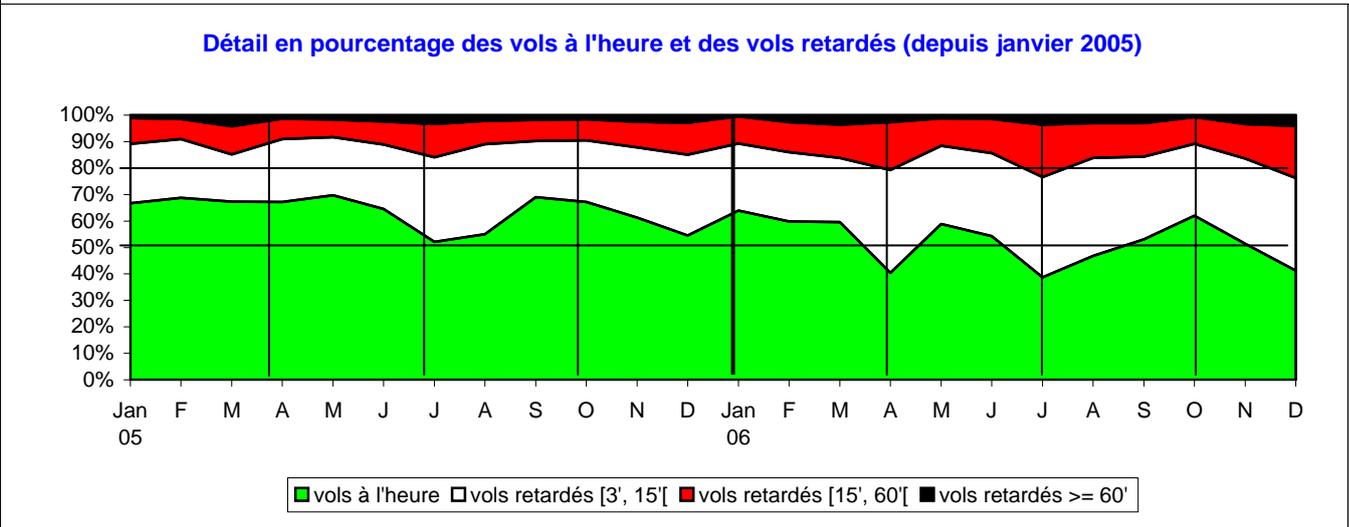
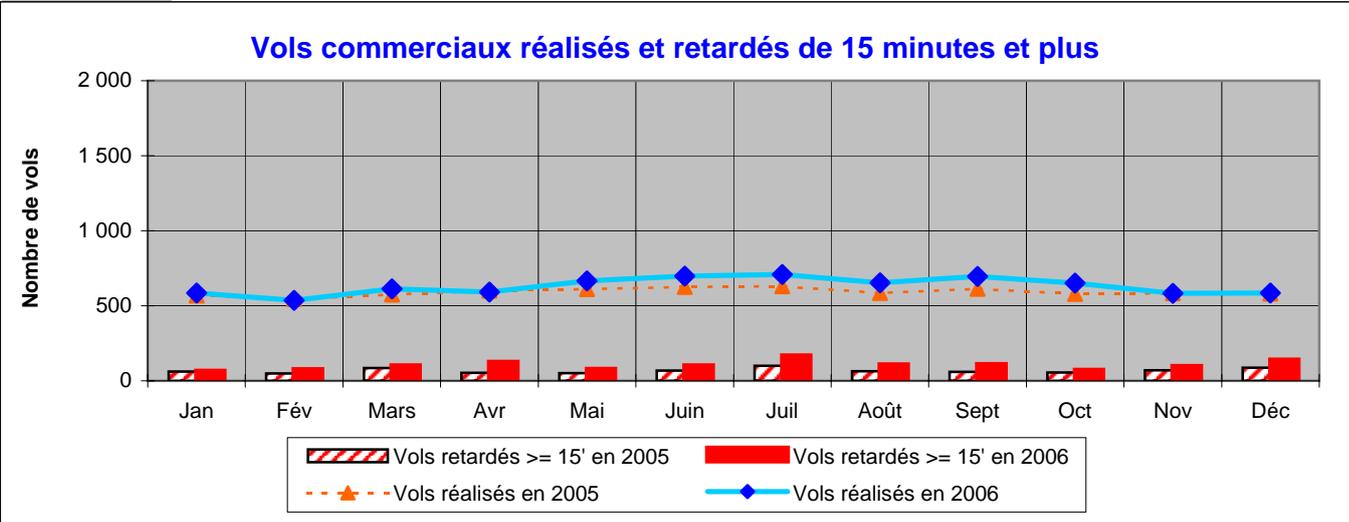
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : **année 2006**, et évolution par rapport à l'**année 2005**.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 1 322 966 (+ 1,5%)

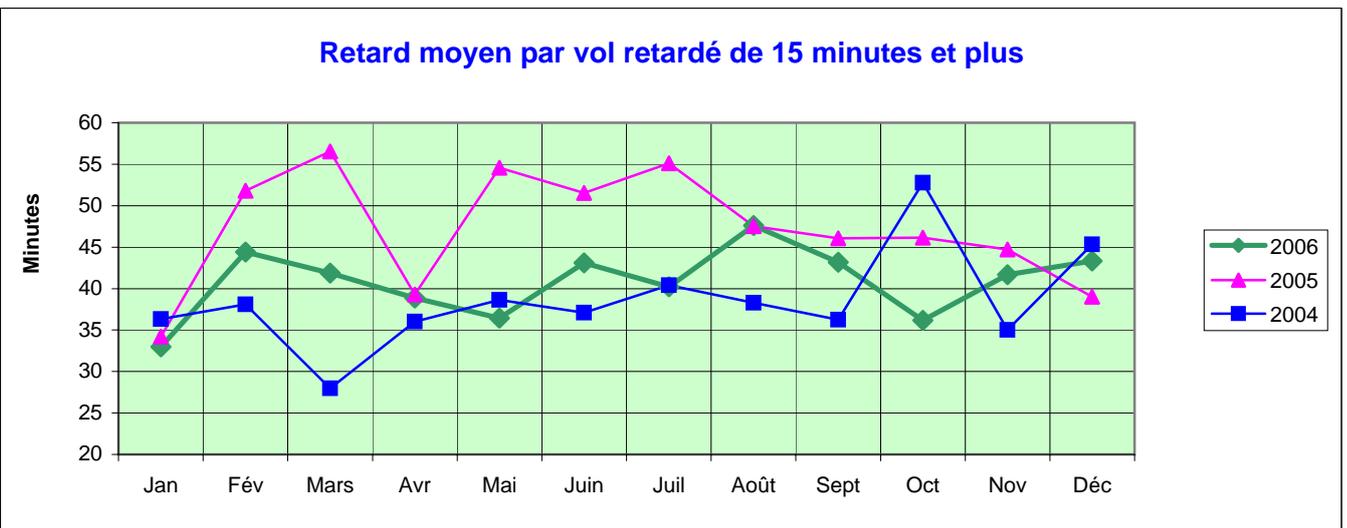
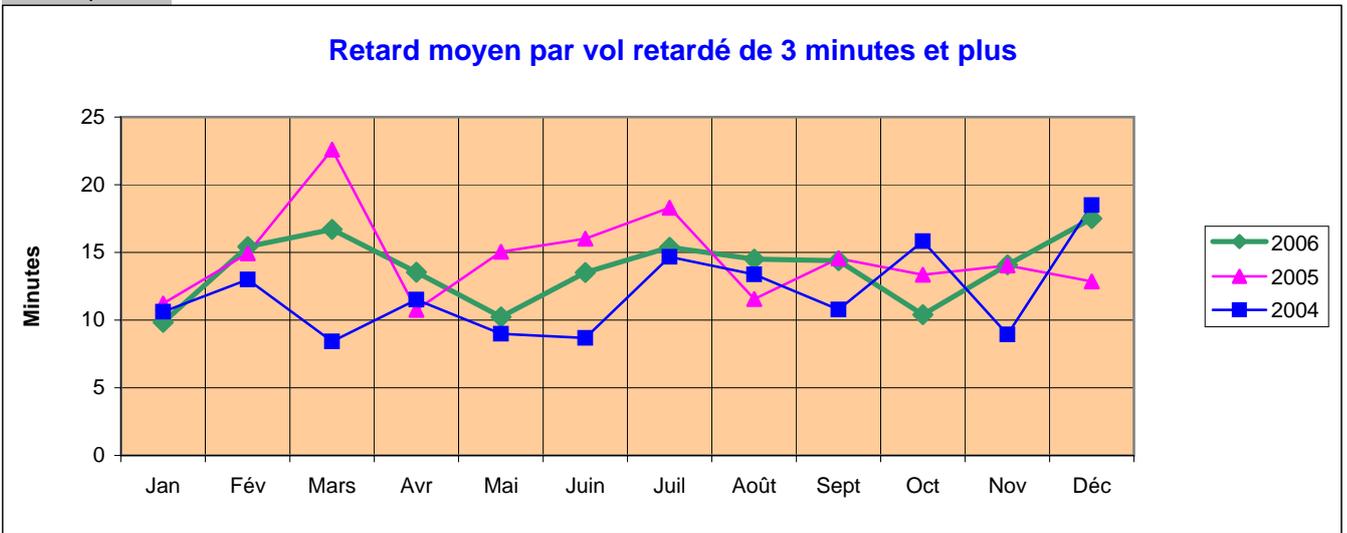
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 15 217 (+ 6,6%)

au départ

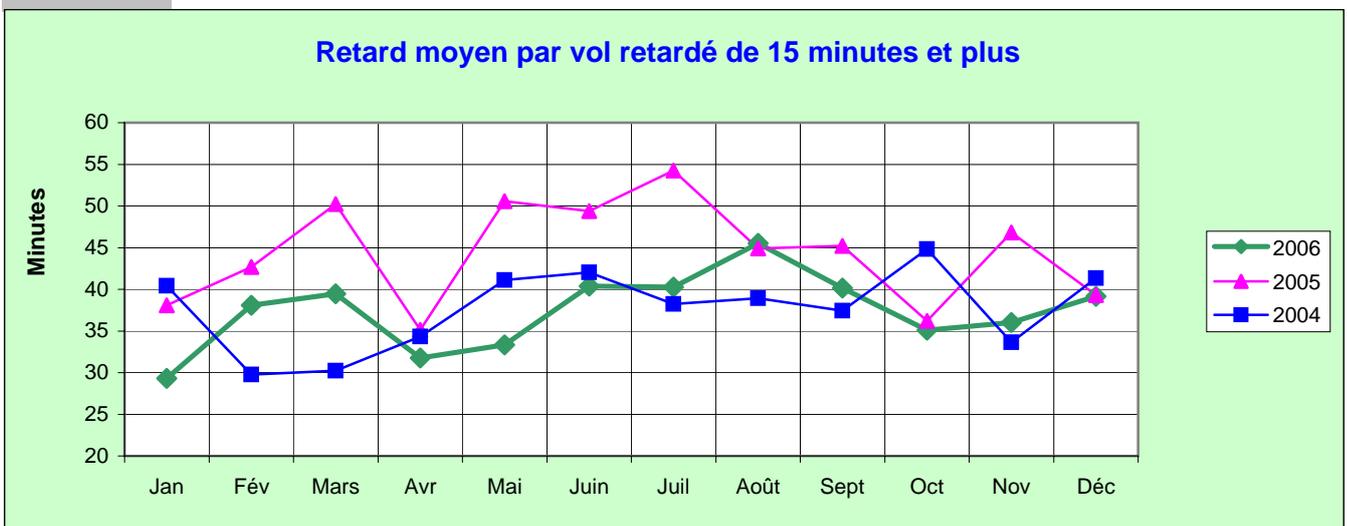


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (3%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



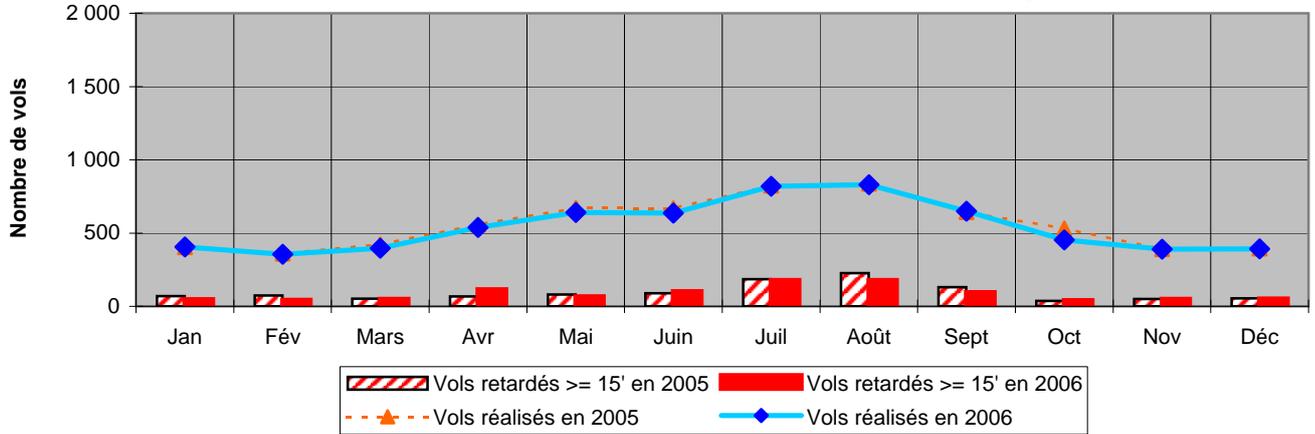
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 16 min. en 2006 (il était de 18 min. en 2005).

**TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX**

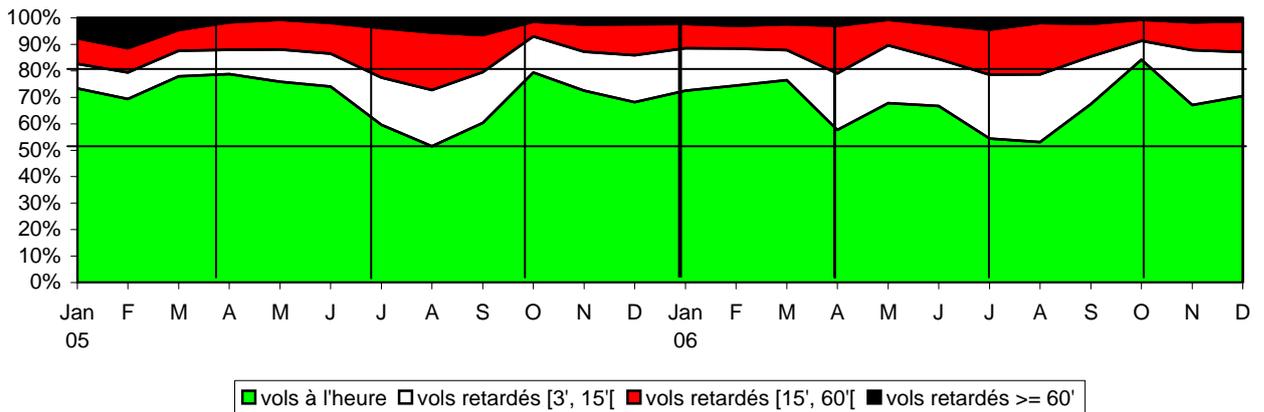
Période : **année 2006**, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 981 865 (+ 1,3%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 11 723 (- 2,4%)

au départ

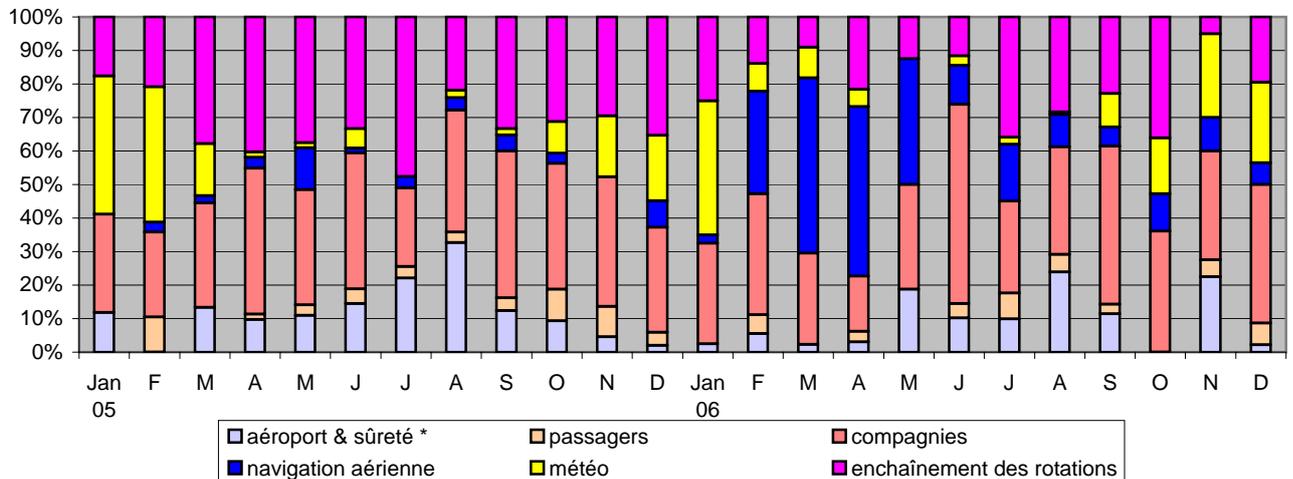
**Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus**



**Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)**

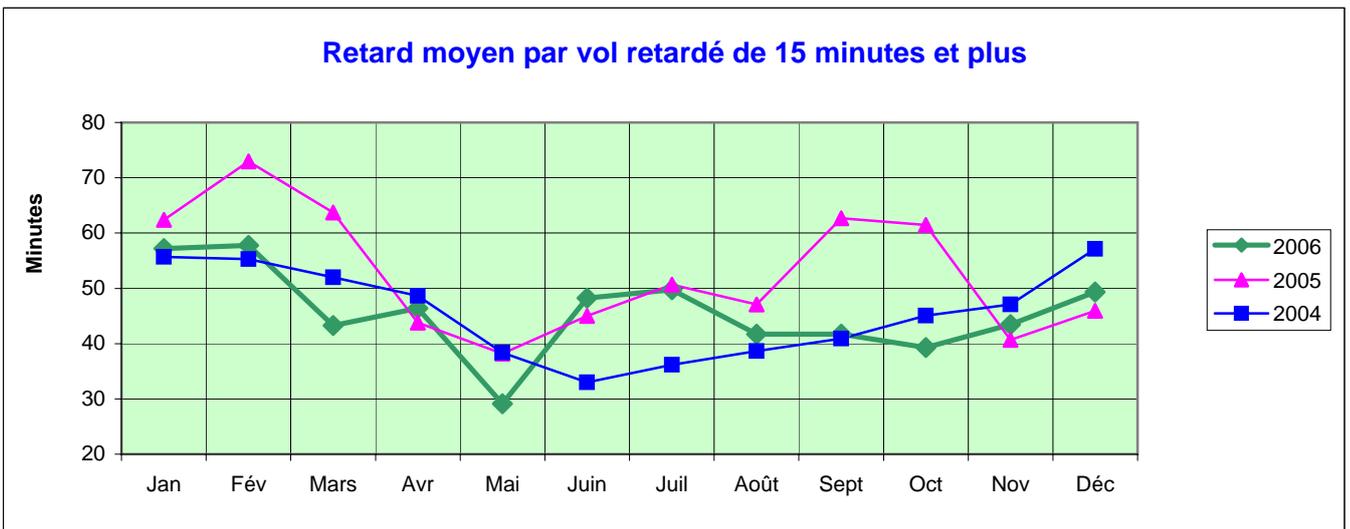
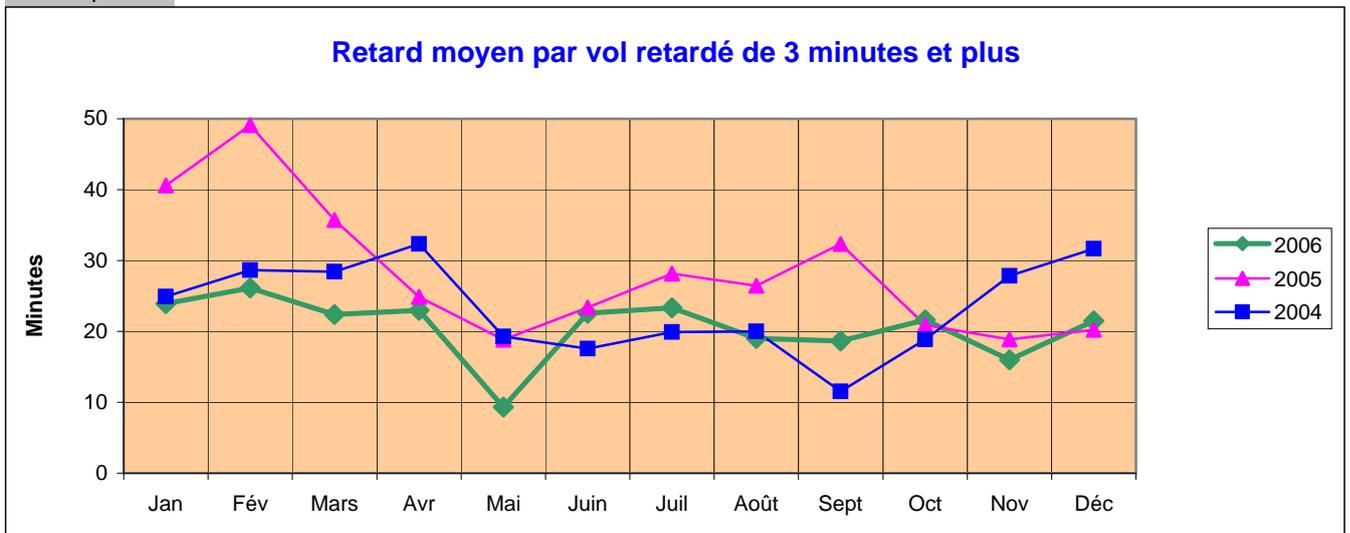


**Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard**

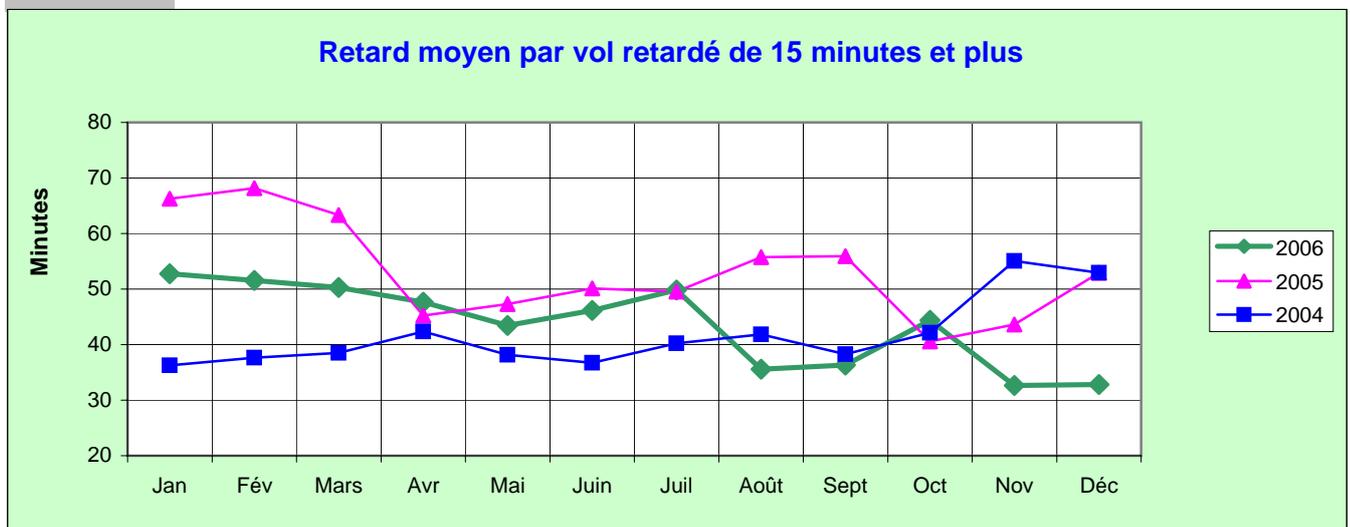


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (11%)

au départ



à l'arrivée



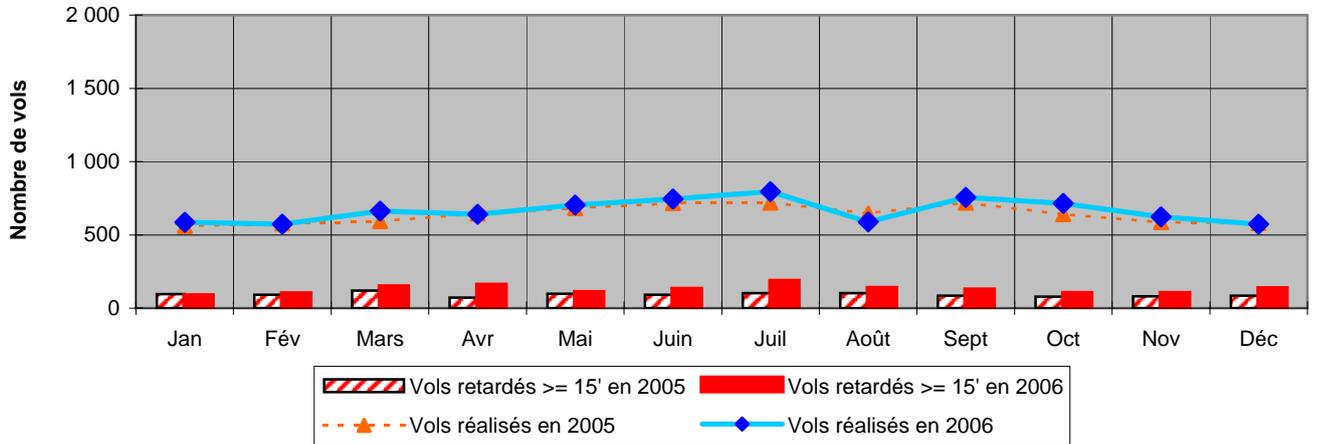
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 43 min. en 2006 (il était de 53 min. en 2005).

**TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX**

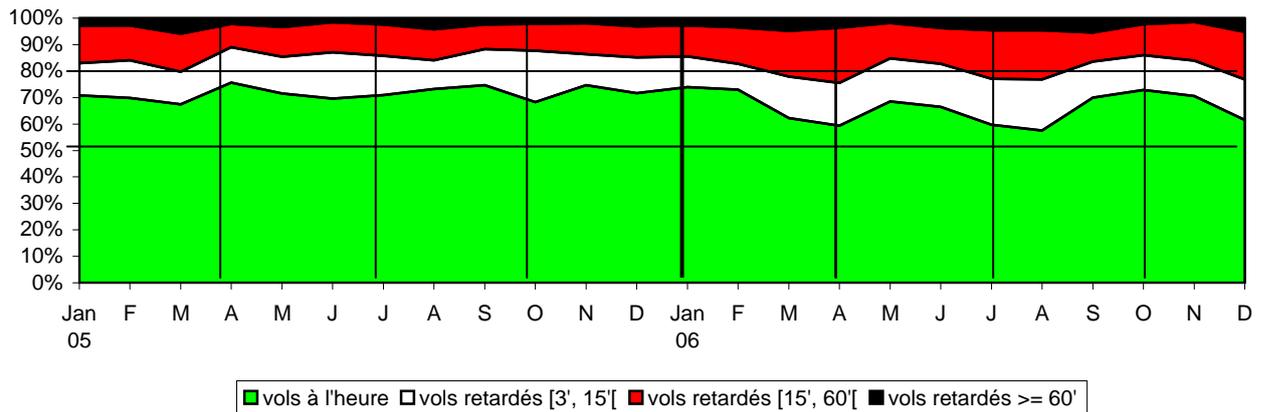
Période : **année 2006**, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 925 488 (+ 10,9%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 16 834 (+ 1,9%)

au départ

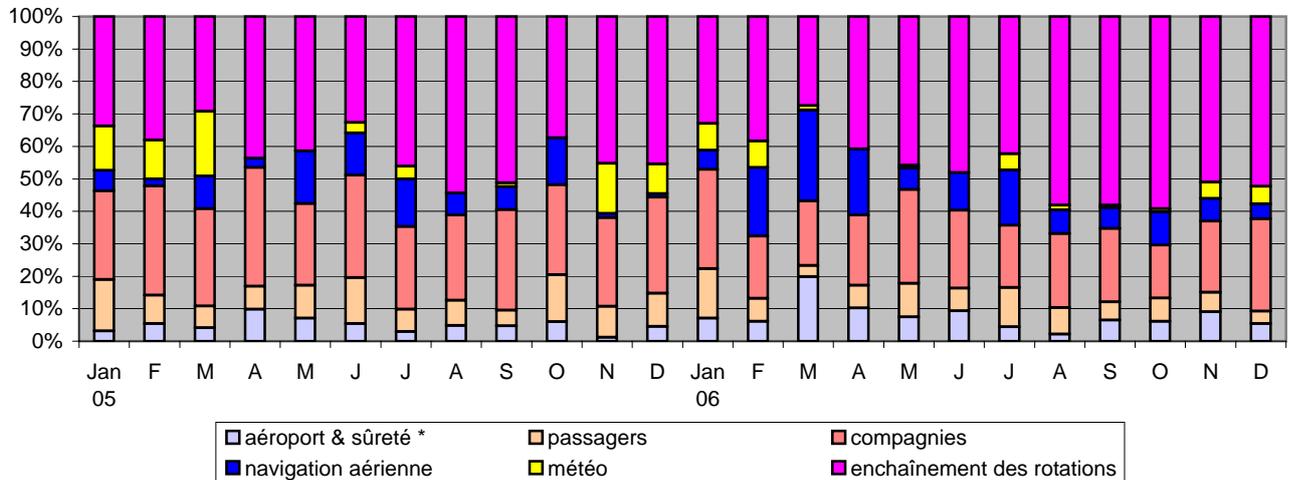
**Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus**



**Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)**

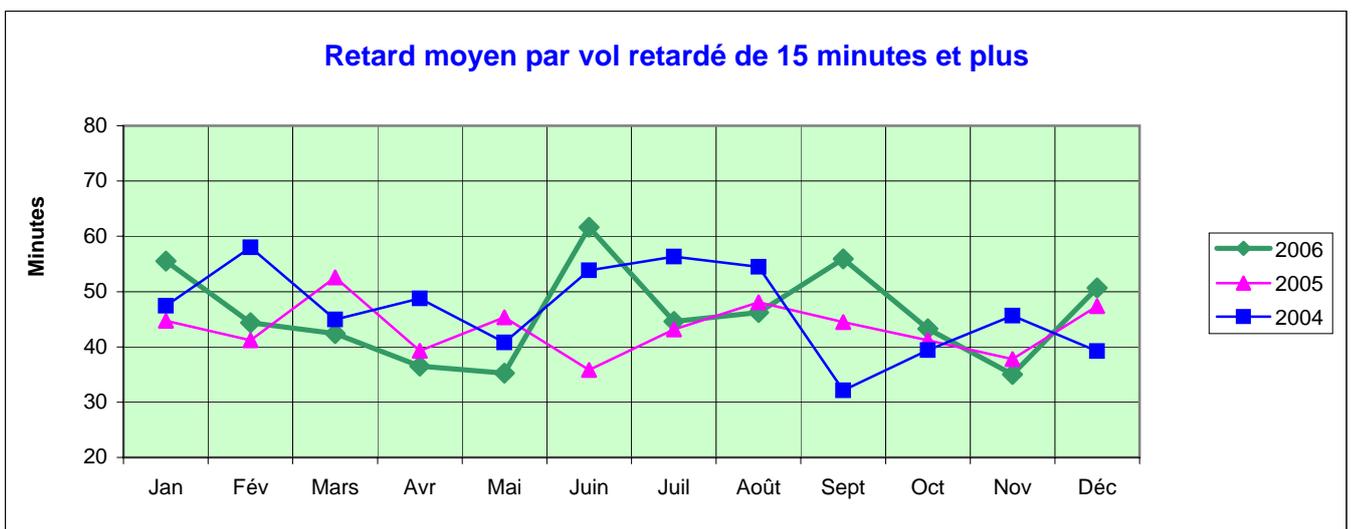
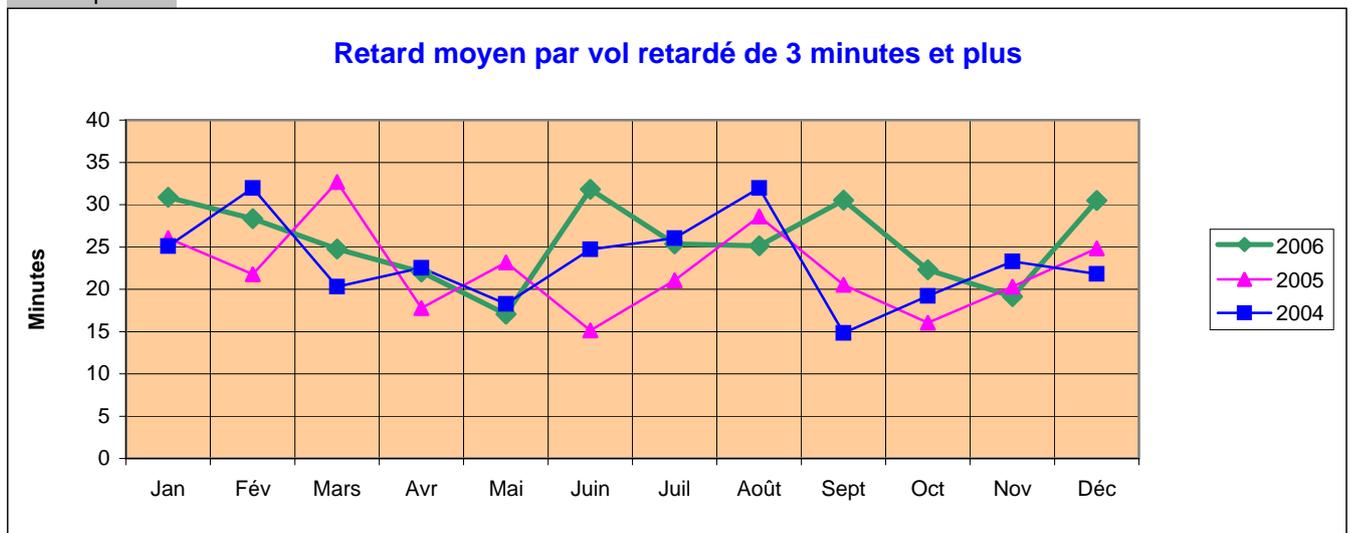


**Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard**

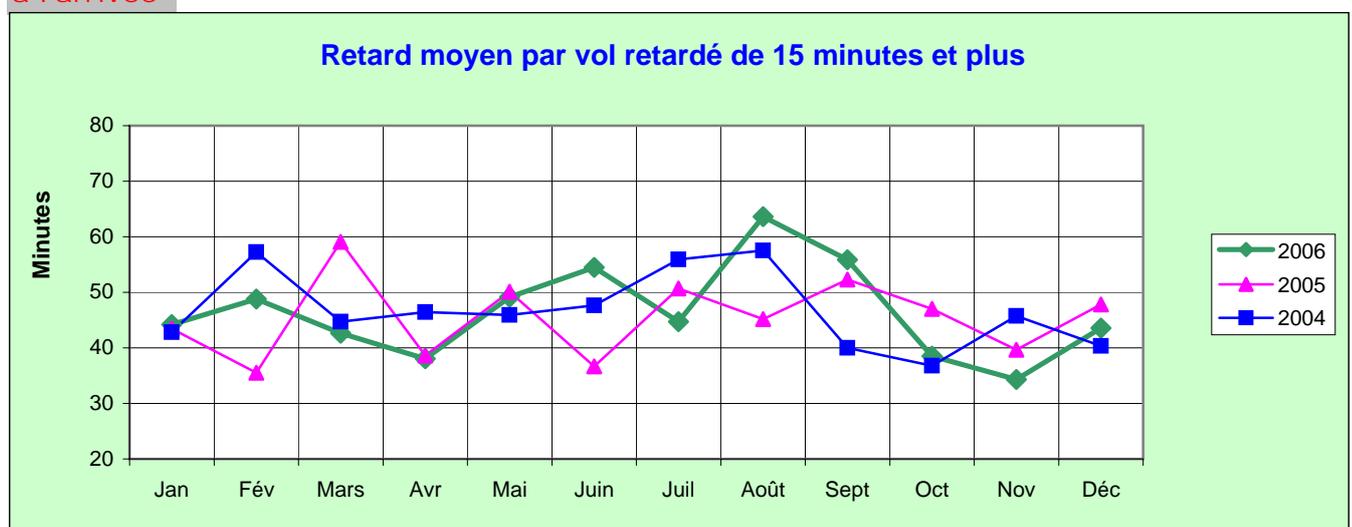


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (7%) - police/douane/santé (1%)

au départ



à l'arrivée



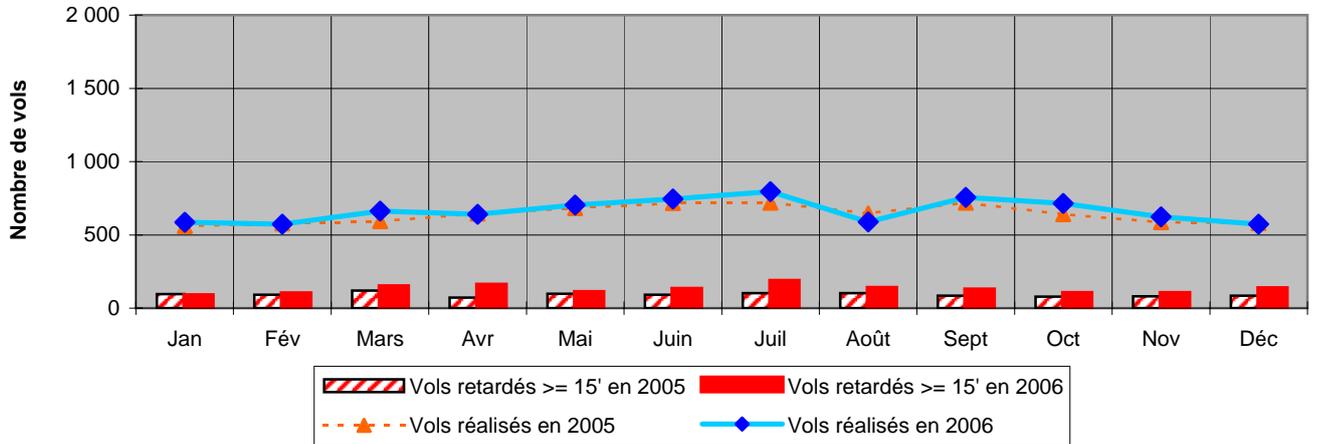
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 23 min. en 2006 (il était de 22 min. en 2005).

**TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX**

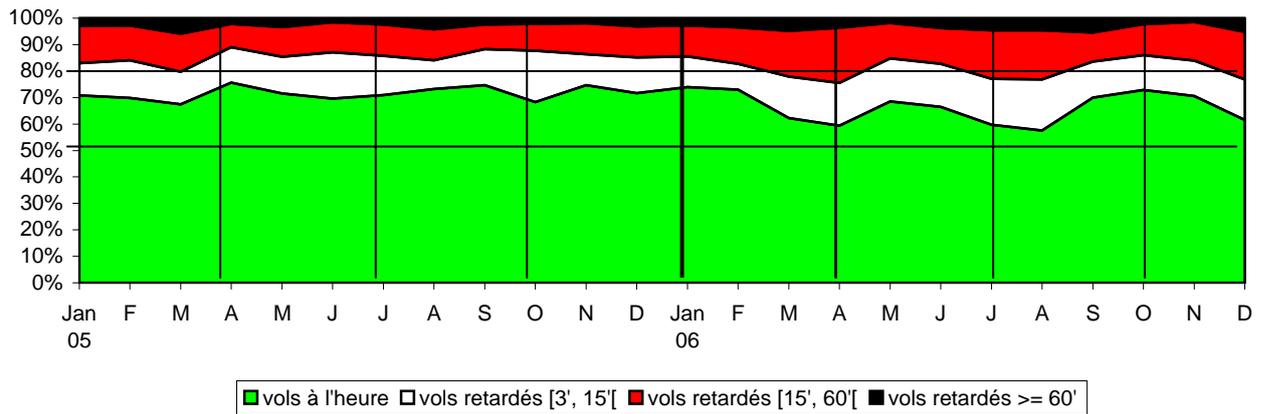
Période : **année 2006**, et évolution par rapport à l'année 2005.  
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 925 488 (+ 10,9%)  
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 16 834 (+ 1,9%)

au départ

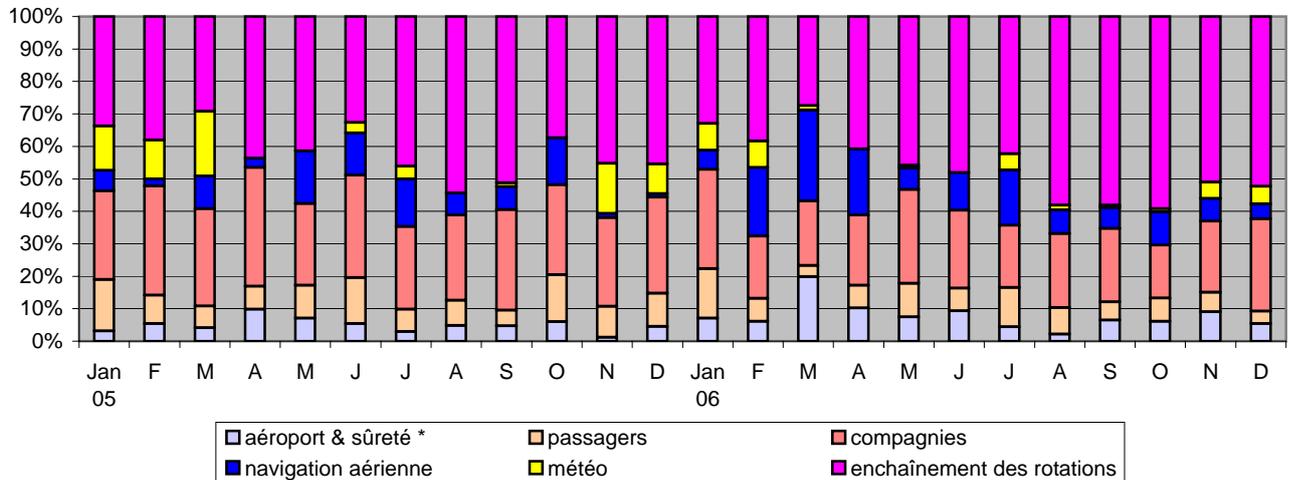
**Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus**



**Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2005)**

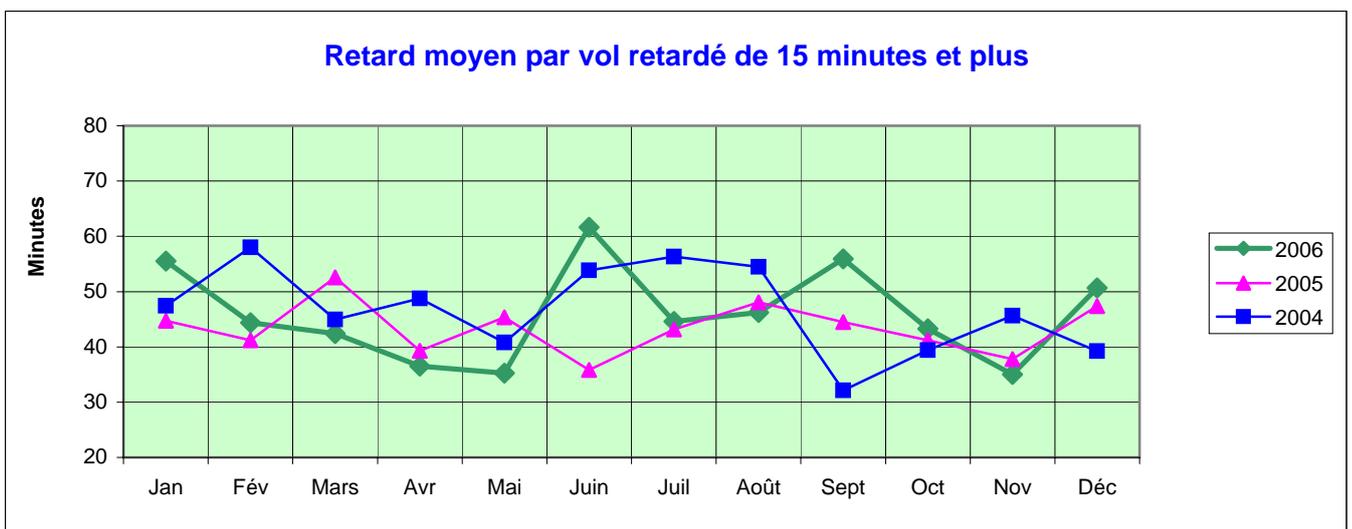
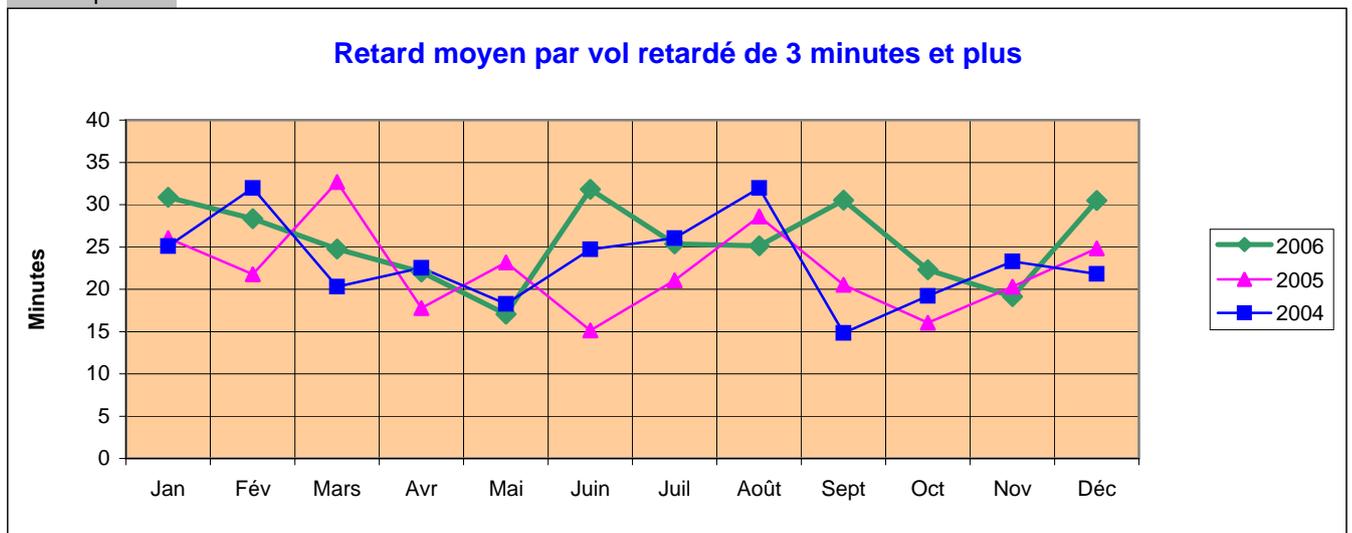


**Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard**

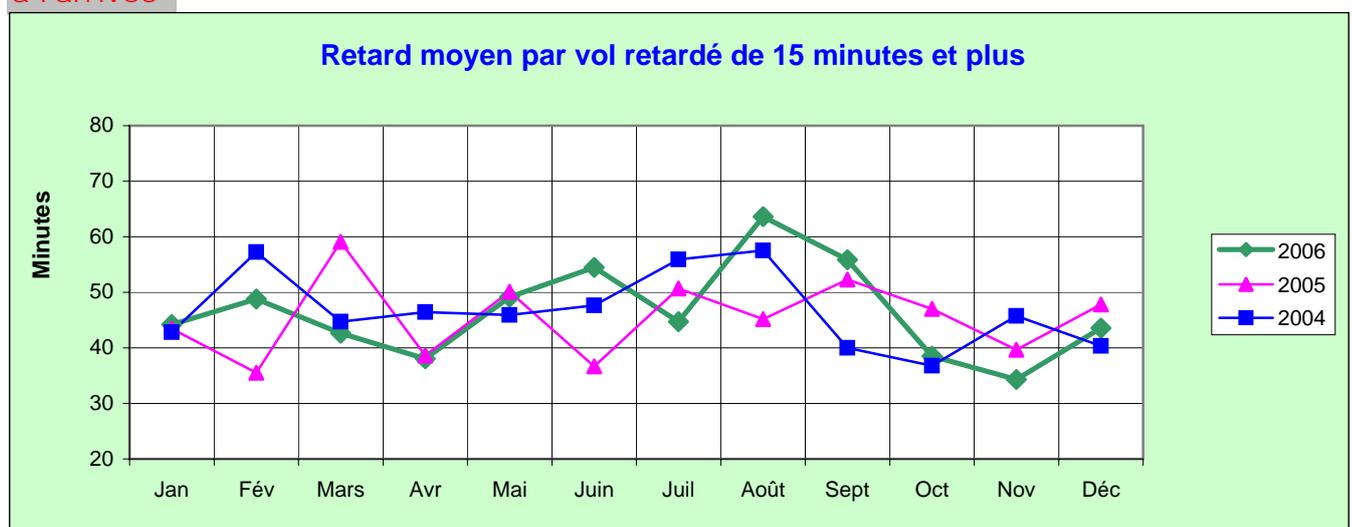


\* Répartition détaillée en 2006 : aéroport & sûreté (7%) - police/douane/santé (1%)

au départ



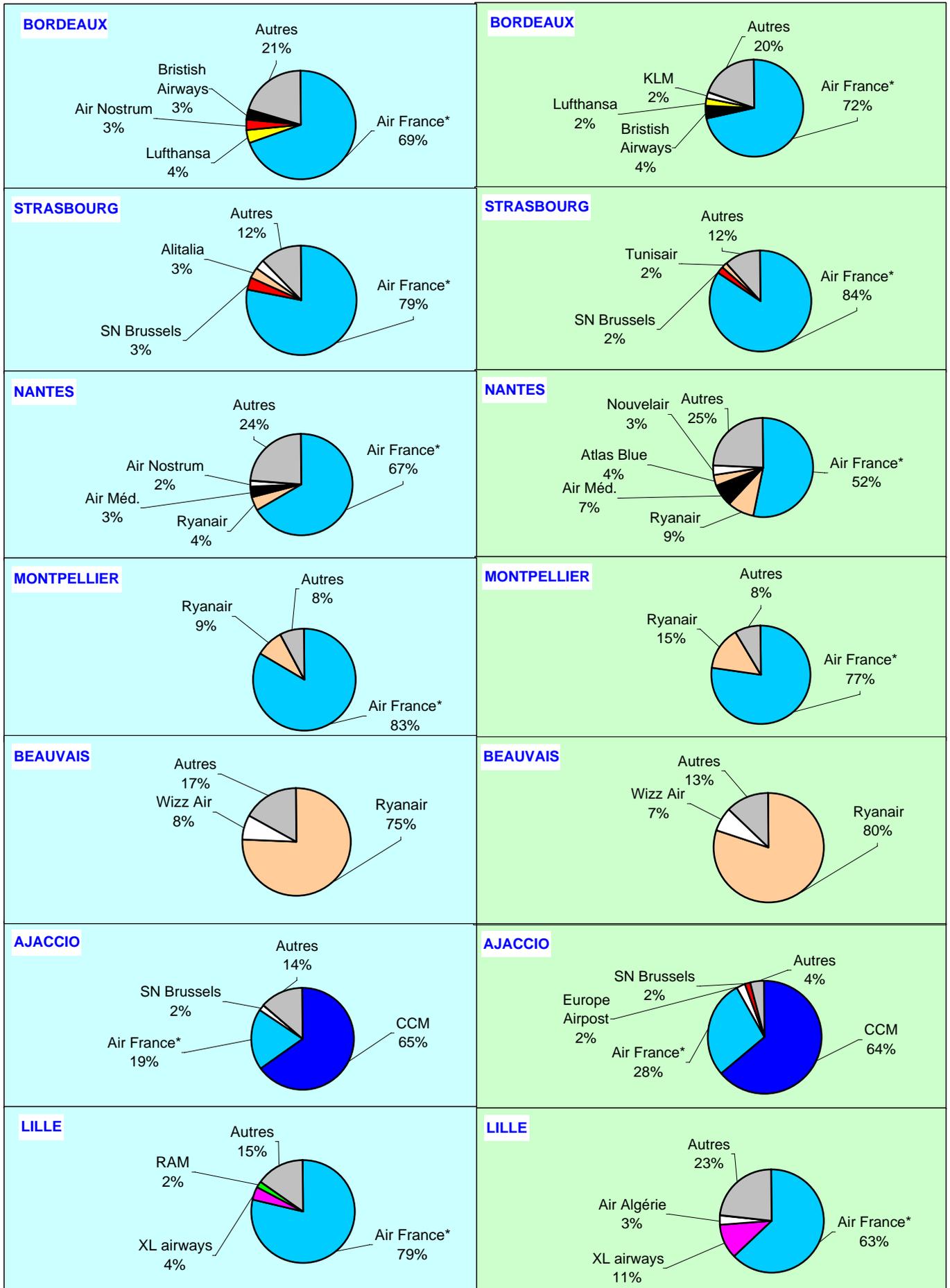
à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 23 min. en 2006 (il était de 22 min. en 2005).

# PART DES PRINCIPALES COMPAGNIES (année 2006)

| Répartition selon les vols commerciaux  | Répartition selon le trafic passagers |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
|---|---------------------------------------|-------------|-------------|-----|--------|-----|-------------|-----|------------------|-----|------------------|-----|---|-----------|---|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-----|------------------|-----|------------------|-----|------------------|----|-------------|----|-----------|----|
| <p><b>PARIS - CDG</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>59%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>28%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>5%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>4%</td></tr> <tr><td>Alitalia</td><td>2%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>2%</td></tr> </table>                                       | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 59% | Autres | 28% | Lufthansa   | 5%  | British Airways* | 4%  | Alitalia         | 2%  | easyJet   | 2%        | <p><b>PARIS - CDG</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>57%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>35%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>2%</td></tr> <tr><td>Alitalia</td><td>2%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>2%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>2%</td></tr> </table> | Compagnie | Pourcentage   | Air France* | 57%         | Autres      | 35% | British Airways* | 2%  | Alitalia         | 2%  | Lufthansa        | 2% | easyJet     | 2% |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 59%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 28%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 4%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Alitalia  | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 57%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 35%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Alitalia  | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>PARIS - ORLY</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>56%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>28%</td></tr> <tr><td>Iberia</td><td>6%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>5%</td></tr> <tr><td>RAM</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Corsair</td><td>2%</td></tr> </table>   | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 56% | Autres | 28% | Iberia      | 6%  | easyJet          | 5%  | RAM              | 3%  | Corsair   | 2%        | <p><b>PARIS - ORLY</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>54%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>26%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>6%</td></tr> <tr><td>Corsair</td><td>6%</td></tr> <tr><td>Iberia*</td><td>5%</td></tr> <tr><td>RAM</td><td>3%</td></tr> </table>                | Compagnie | Pourcentage   | Air France* | 54%         | Autres      | 26% | easyJet          | 6%  | Corsair          | 6%  | Iberia*          | 5% | RAM         | 3% |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 56%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 28%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Iberia  | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| RAM   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Corsair   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 54%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 26%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Corsair   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Iberia*   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| RAM   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>NICE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>25%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>46%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>11%</td></tr> <tr><td>CCM</td><td>7%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>7%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>4%</td></tr> </table>  | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 25% | Autres | 46% | easyJet     | 11% | CCM              | 7%  | Lufthansa        | 7%  | British Airways*  | 4%        | <p><b>NICE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>32%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>36%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>17%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>6%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>5%</td></tr> <tr><td>CCM</td><td>4%</td></tr> </table>            | Compagnie | Pourcentage   | Air France* | 32%         | Autres      | 36% | easyJet          | 17% | British Airways* | 6%  | Lufthansa        | 5% | CCM         | 4% |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 25%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 46%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 11%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| CCM   | 7%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 7%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 4%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 32%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 36%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 17%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| CCM   | 4%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>LYON</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>61%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>26%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>6%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>3%</td></tr> <tr><td>KLM</td><td>2%</td></tr> <tr><td>Air Nostrum</td><td>2%</td></tr> </table>   | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 61% | Autres | 26% | Lufthansa   | 6%  | British Airways* | 3%  | KLM              | 2%  | Air Nostrum   | 2%        | <p><b>LYON</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>51%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>33%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>5%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>4%</td></tr> <tr><td>Air Méd.</td><td>4%</td></tr> <tr><td>Air Algérie</td><td>3%</td></tr> </table>    | Compagnie | Pourcentage   | Air France* | 51%         | Autres      | 33% | Lufthansa        | 5%  | British Airways* | 4%  | Air Méd.         | 4% | Air Algérie | 3% |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 61%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 26%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| KLM   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air Nostrum   | 2%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 51%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 33%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 4%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air Méd.  | 4%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air Algérie   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>TOULOUSE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>53%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>27%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>8%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>6%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>3%</td></tr> <tr><td>KLM</td><td>3%</td></tr> </table>   | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 53% | Autres | 27% | Lufthansa   | 8%  | easyJet          | 6%  | British Airways* | 3%  | KLM   | 3%        | <p><b>TOULOUSE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>58%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>22%</td></tr> <tr><td>easyJet</td><td>9%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>5%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>3%</td></tr> <tr><td>KLM</td><td>3%</td></tr> </table>         | Compagnie | Pourcentage   | Air France* | 58%         | Autres      | 22% | easyJet          | 9%  | Lufthansa        | 5%  | British Airways* | 3% | KLM         | 3% |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 53%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 27%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 8%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| KLM   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 58%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 22%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 9%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| KLM   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>MARSEILLE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>32%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>43%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>11%</td></tr> <tr><td>CCM</td><td>11%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Air Algérie</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>8%</td></tr> </table> | Compagnie                             | Pourcentage | Air France* | 32% | Autres | 43% | Lufthansa   | 11% | CCM              | 11% | British Airways* | 3%  | Air Algérie   | 3%        | Lufthansa   | 8%        | <p><b>MARSEILLE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>Air France*</td><td>41%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>35%</td></tr> <tr><td>CCM</td><td>11%</td></tr> <tr><td>British Airways*</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Air Algérie</td><td>5%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>5%</td></tr> </table> | Compagnie   | Pourcentage | Air France* | 41% | Autres           | 35% | CCM              | 11% | British Airways* | 3% | Air Algérie | 5% | Lufthansa | 5% |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 32%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 43%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 11%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| CCM   | 11%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air Algérie   | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 8%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 41%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 35%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| CCM   | 11%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| British Airways*  | 3%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air Algérie   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| <p><b>BALE-MULHOUSE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>easyJet</td><td>26%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>32%</td></tr> <tr><td>Air France*</td><td>19%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>13%</td></tr> <tr><td>Swiss</td><td>10%</td></tr> </table>   | Compagnie                             | Pourcentage | easyJet     | 26% | Autres | 32% | Air France* | 19% | Lufthansa        | 13% | Swiss            | 10% | <p><b>BALE-MULHOUSE</b></p> <table border="1" style="margin-top: 10px; width: 100%; font-size: small;"> <tr><th>Compagnie</th><th>Pourcentage</th></tr> <tr><td>easyJet</td><td>44%</td></tr> <tr><td>Autres</td><td>23%</td></tr> <tr><td>Air France*</td><td>16%</td></tr> <tr><td>Lufthansa</td><td>6%</td></tr> <tr><td>HapagLloyd</td><td>5%</td></tr> <tr><td>Swiss</td><td>6%</td></tr> </table> | Compagnie | Pourcentage   | easyJet   | 44%   | Autres      | 23%         | Air France* | 16% | Lufthansa        | 6%  | HapagLloyd       | 5%  | Swiss            | 6% |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 26%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 32%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 19%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 13%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Swiss   | 10%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Compagnie   | Pourcentage                           |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| easyJet   | 44%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Autres  | 23%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Air France*   | 16%                                   |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Lufthansa   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| HapagLloyd  | 5%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |
| Swiss   | 6%                                    |             |             |     |        |     |             |     |                  |     |                  |     |   |           |   |           |   |             |             |             |     |                  |     |                  |     |                  |    |             |    |           |    |



Source : DRE

\* le décompte des vols inclut les vols franchisés.

**NB** : les répartitions sont établies à partir des vols à l'arrivée et au départ. Il n'est pas tenu compte des partages de codes.

## ANNEXE 1 : indicateurs et définitions

|  | INDICATEUR   | DEFINITION  | SOURCE   |
|--|--|---|--|
| <b>CARACTERISTIQUES DE L'AERODROME</b>           | <b>Trafic passagers</b>  | Ce sont les passagers au départ et arrivant à l'aéroport voyageant sur les vols commerciaux. Les passagers en transit ne sont pas comptés.  | DGAC / DRE   |
|  | <b>Vols commerciaux</b>  | L'Observatoire ne s'intéresse qu'aux vols contrôlés (IFR) commerciaux qui effectuent du transport public de passagers au départ et à destination de l'aérodrome. Sont notamment exclus : les vols postaux, de fret, privés et d'Etat.   |  |
| <b>RETARD</b>                                    | <b>Retard au départ</b>  | C'est la différence entre l'heure de départ « bloc » programmée (heure affichée commercialement sur le billet) et l'heure de départ « bloc » réalisée (heure à laquelle l'avion quitte son poste de stationnement).   | Toutes compagnies & assistants en escale                         |
|  | <b>Retard à l'arrivée</b>  | C'est la différence entre l'heure à laquelle l'avion arrive au poste de stationnement et l'heure d'arrivée affichée commercialement.  |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retard ≥ 3'</li> <li>• Retard ≥ 15'</li> <li>• Retard ≥ 60'</li> </ul>  | Un vol est compté retardé à partir de 3' inclus. L'Observatoire apporte quelques précisions sur les retards [3', 15'[ et de 60' et plus mais s'intéresse essentiellement aux retards de 15' et plus, critère adopté au niveau international.  |  |
|  | <b>Code de retard</b>  | Il permet d'établir la cause <i>génératrice</i> du vol retardé. Il est défini selon une nomenclature internationale présentée en annexe 2.  |  |
| <b>VOLS A L'HEURE ET VOLS RETARDES AU DEPART</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• % des vols à l'heure</li> <li>• % des vols retardés [3', 15'[</li> <li>• % des vols retardés [15', 60'[</li> <li>• % des vols retardés ≥ 60'</li> </ul> | Ce pourcentage est calculé en divisant la somme des vols ayant moins de 3' de retard (respectivement : ayant un retard entre [3', 15'[ ; [15', 60'[ ; ≥ 60') par la somme des vols réalisés au départ.  | Toutes compagnies & assistants en escale                         |
| <b>DUREE DU RETARD AU DEPART ET A L'ARRIVEE</b>  | <b>Retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus</b>   | Somme des retards des vols retardés ≥ 15' en minutes divisée par la somme des vols retardés ≥ 3' au départ. Il est exprimé en minutes et dixièmes.  |  |
|  | <b>Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus</b>  | Somme des retards des vols retardés ≥ 15' en minutes divisée par la somme des vols retardés ≥ 15' au départ. Il est exprimé en minutes et dixièmes.   |  |
| <b>CAUSES DES RETARDS AU DEPART</b>              | <b>Répartition générale des causes des vols retardés ≥ 15' en 6 catégories</b>   | L'Observatoire regroupe les causes de retards en 6 catégories : gestionnaires d'aéroport et services de sûreté ; passagers ; compagnies ; services de la navigation aérienne ; météo ; enchaînement des rotations.<br>Cette répartition est obtenue en divisant la somme des vols retardés ≥ 15' de la catégorie par le total des vols retardés ≥ 15' (cette répartition ne tient donc pas compte du nombre de minutes de retard).<br>Cette répartition est dite « générale » car la catégorie « enchaînement des rotations » n'y est pas explicitée.   | Principales compagnies françaises et compagnies étrangères ; AEA |
|  | <b>Détails des 6 catégories (voir annexe 2)</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La catégorie « aéroports &amp; sûreté » regroupe les retards dus aux services de l'aéroport, de la sûreté, de la douane et de ceux dus aux restrictions de l'aéroport de destination.</li> <li>- La catégorie « passagers » regroupe les retards dus aux passagers manquants à l'embarquement ou arrivant après l'heure limite d'enregistrement (HLE), ou dus à des prestations.</li> <li>- La catégorie « compagnies » regroupe les retards dus au traitement des bagages, à l'escale, aux pannes techniques...</li> <li>- La catégorie « navigation aérienne » regroupe les retards dus aux services de contrôle des aérodromes et à ceux de l'en-route.</li> <li>- La catégorie « météo » regroupe les retards liés à de mauvaises conditions météo.</li> </ul> |  |

## ANNEXE 2 : nomenclature des causes de retard

En référence à la nomenclature définie au niveau international par IATA (International Air Transport Association), les compagnies affectent un ou deux codes (selon leurs outils) pour décrire la cause *génératrice* du vol retardé : plus de 70 causes de retards sont ainsi répertoriées.

Toutefois, conçue par les compagnies à leur intention pour mieux connaître leurs dysfonctionnements, cette liste présentait l'inconvénient, pour les travaux du Conseil National des Clients Aériens, de détailler de façon excessive les causes internes des compagnies par rapport à celles imputées aux autres acteurs. C'est pourquoi l'Observatoire présente les causes de retard de manière plus simplifiée et plus équilibrée en 6 catégories : gestionnaire d'aéroport et services de sûreté ; passagers ; compagnies aériennes ; services de la navigation aérienne ; conditions météo ; enchaînement des rotations.

| IATA :<br>nomenclature internationale   |   | CNCA :<br>regroupement des causes<br>utilisé dans les présentations |
|---|---|---|
| <b>OTHERS</b>                           |   |   |
| 00 - 05                                 | Airline internal codes  | <b>Enchaînement des rotations<br/>(divers)</b>                      |
| 09 (SG)                                 | Scheduled ground time less than declared minimum ground time      |   |
| <b>PASSENGER AND BAGGAGE</b>            |   |   |
| 11 (PD)                                 | Late check-in (acceptance after deadline)                         | <b>Passagers</b>  |
| 12 (PL)                                 | Late check-in (congestion in check-in area)                       | <b>Compagnies aériennes</b>   |
| 13 (PE)                                 | Check-in error  |   |
| 14 (PO)                                 | Oversales, booking errors   |   |
| 15 (PH)                                 | Boarding (missing checked-in passenger... )                       | <b>Passagers</b>  |
| 16 (PS)                                 | Commercial publicity / Passenger convenience (VIP, press... )     | <b>Compagnies aériennes</b>   |
| 17 (PC)                                 | Catering order (late or incorrect order given to supplier)        |   |
| 18 (PB)                                 | Baggage processing  |   |
| <b>CARGO AND MAIL</b>                   |   |   |
| 21 (CD)                                 | Documentation   | <b>Compagnies aériennes</b>   |
| 22 (CP)                                 | Late positioning (Cargo)  |   |
| 23 (CC)                                 | Late acceptance   |   |
| 24 (CI)                                 | Inadequate packing  |   |
| 25 (CO)                                 | Oversales   |   |
| 26 (CU)                                 | Late preparation in warehouse                                     |   |
| 27 (CE)                                 | Documentation, packing... (Mail only)                             |   |
| 28 (CL)                                 | Late positioning (Mail only)                                      |   |
| 29 (CA)                                 | Late acceptance (Mail only)                                       |   |
| <b>AIRCRAFT AND RAMP HANDLING</b>       |   |   |
| 31 (GD)                                 | Aircraft documentation late / inaccurate (weight and balance... ) | <b>Compagnies aériennes</b>   |
| 32 (GL)                                 | Loading / unloading (lack of staff... )                           |   |
| 33 (GE)                                 | Loading / equipment (lack of staff... )                           |   |
| 34 (GS)                                 | Servicing equipment (lack of staff... )                           |   |
| 35 (GC)                                 | Aircraft cleaning   |   |
| 36 (GF)                                 | Fuelling / defuelling   |   |
| 37 (GB)                                 | Catering  |   |
| 38 (GU)                                 | Uld (lack of serviceability)                                      |   |
| 39 (GT)                                 | Technical Equipment (lack of staff, pushback... )                 |   |
| <b>TECHNICAL AND AIRCRAFT EQUIPMENT</b> |   |   |
| 41 (TD)                                 | Aircraft defects  | <b>Compagnies aériennes</b>   |
| 42 (TM)                                 | Scheduled maintenance   |   |
| 43 (TN)                                 | Non-scheduled maintenance   |   |
| 44 (TS)                                 | Spares and maintenance equipment                                  |   |
| 45 (TA)                                 | AOG spares  |   |
| 46 (TC)                                 | Aircraft change for technical reasons                             |   |
| 47 (TL)                                 | Stand-by aircraft   |   |
| 48 (TV)                                 | Scheduled cabin configuration / version adjustments               |   |

| <b>IATA :<br/>nomenclature internationale</b>                     |  | <b>CNCA :<br/>regroupement des causes<br/>utilisé dans les présentations</b> |  |
|---|--|--|--|
| <b>DAMAGE TO AIRCRAFT &amp; EPD / AUTOMATED EQUIPMENT FAILURE</b> |  |  |  |
| 51 (DF)   | Damage during flight operations (bird, turbulence... )             | <b>Compagnies aériennes</b>  |  |
| 52 (DG)   | Damage during ground operations                                    |  |  |
| 55 (ED)   | Departure control  |  |  |
| 56 (EC)   | Cargo preparation / documentation                                  |  |  |
| 57 (EF)   | Flight plans   |  |  |
| <b>FLIGHT OPERATIONS AND CREWING</b>                              |  |  |  |
| 61 (FP)   | Flight plan  |  |  |
| 62 (FF)   | Operational requirements (fuel, load alteration)                   |  |  |
| 63 (FT)   | Late crew boarding or departure procedures                         |  |  |
| 64 (FS)   | Flight deck crew shortage  |  |  |
| 65 (FR)   | Flight deck crew special request                                   |  |  |
| 66 (FL)   | Late cabin crew boarding or departure procedures                   |  |  |
| 67 (FC)   | Cabin crew shortage  |  |  |
| 68 (FA)   | Cabin crew error or special request                                |  |  |
| 69 (FB)   | Captain request for security check (extraordinary)                 |  |  |
| <b>WEATHER</b>  |  |  |  |
| 71 (WO)   | Departure station  | <b>Météo.</b>  |  |
| 72 (WT)   | Destination station  |  |  |
| 73 (WR)   | En-route or alternate  |  |  |
| 75 (WI)   | De-icing of aircraft   |  |  |
| 76 (WS)   | Removal of snow, ice, water and sand from airport                  |  |  |
| 77 (WG)   | Ground handling impaired by adverse weather conditions             |  |  |
| <b>ATFM RESTRICTIONS<br/>AIRPORT AND GOVERNMENTAL AUTHORITIES</b> |  |  |  |
| 81 (AT)   | ATFM due to ATC en-route Demand / Capacity                         | <b>Navigation aérienne</b>   |  |
| 82 (AX)   | ATFM due to ATC Staff / Equipment en-route                         |  |  |
| 83 (AE)   | ATFM due to Restriction at Destination Airport                     |  |  |
| 84 (AW)   | ATFM due to Weather at Destination                                 | <b>Météo.</b>  |  |
| 85 (AS)   | Mandatory Security   | <b>Gestionnaire d'aéroport &amp;<br/>Services de sûreté</b>                  |  |
| 86 (AG)   | Immigration, Customs, Health                                       |  |  |
| 87 (AF)   | Airport Facilities   |  |  |
| 88 (AD)   | Restrictions at airport of destination                             |  |  |
| 89 (AM)   | Restrictions at airport of departure (with or without ATFM)        | <b>Aéroport ou Navigation aérienne</b>                                       |  |
| <b>REACTIONARY &amp; MISCELLANEOUS</b>                            |  |  |  |
| 91 (RL)   | Load connection (awaiting load from another flight)                | <b>(divers)<br/>Enchaînement des rotations</b>                               |  |
| 92 (RT)   | Through check-in error (passenger and baggage)                     |  |  |
| 93 (RA)   | Aircraft rotation (late arrival of aircraft)                       |  |  |
| 94 (RS)   | Cabin crew rotation (awaiting cabin crew from another flight)      |  |  |
| 95 (RC)   | Crew rotation (awaiting crew from another flight)                  |  |  |
| 96 (RO)   | Operations control (aircraft change not for technical reasons... ) |  |  |
| 97 (MI)   | Industrial action with own airline                                 | <b>Compagnies aériennes</b>  |  |
| 98 (MO)   | Industrial action outside own airline (excluding ATS)              | <b>Enchaînement des rotations</b>  |  |
| 99 (MX)   | Other reason (not matching any code above)                         | <b>(divers)</b>  |  |

Remarques :

1. La cause d'un retard imputée au départ d'un vol peut être due directement à l'environnement du départ, mais aussi à la route planifiée (mauvaises conditions météorologiques, problème de capacité de l'espace aérien national ou hors des frontières...) ou à l'aérodrome de destination (piste encombrée... ).

2. La catégorie « Enchaînement des rotations » inclut, pour des raisons de simplification, les causes « divers » (codes 00 à 09 ; code 92 ; code 98 si non explicité ; code 99). En 2006, ces causes ont représenté 6% de la catégorie, soit 2% du total des causes de retard.

## ANNEXE 3 : événements marquants

Les événements figurant ci-dessous sont les principaux faits ayant eu un impact significatif sur la ponctualité des vols des 15 aéroports retenus dans l'Observatoire. Cette liste est donnée uniquement à titre d'illustration et ne saurait donc être exhaustive.

On pourra observer que le respect des conditions de sûreté et de sécurité qui demeure la préoccupation prioritaire des opérateurs du transport aérien, peut se traduire par une dégradation de la ponctualité.

### JANVIER 2006

| Acteurs / Facteur          |   | Evénements  | Date  |
|----------------------------|---|---|---|
| <b>Aéroport</b>            | Paris-CDG<br>Toulouse   | Mouvement social des aviateurs<br>Mouvement social des aviateurs  | Me04<br>V13   |
| <b>Navigation aérienne</b> | Clermont-Fd<br>Lyon<br><br>Strasbourg                                       | Fermeture du terrain pendant 1h à la suite d'un avion bloqué sur la piste<br>Réfection de la tour de contrôle : régulations dans le cadre du basculement sur la tour de contrôle provisoire<br>Panne électrique entraînant des retards $\geq 15'$   | Me11<br>Ma10<br><br>Me11                            |
| <b>Météo</b>               | Bâle-Mulhouse<br>Clermont-Fd<br>Lyon<br>Nantes, Toulouse<br>Paris-CDG, Orly | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (pluie verglaçante, neige... )<br>Brouillard entraînant des retards $\geq 15'$<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (neige, brouillard)<br>Fermeture du terrain pour cause de déneigement<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (neige) | Ma17 – J26<br>Ma31<br>L09 - V27<br>S28<br>J05 – V06 |

### FEVRIER 2006

| Acteurs / Facteur          |  | Evénements   | Date                                       |
|----------------------------|--|--|--|
| <b>Aéroport</b>            | Paris-CDG                                | Mouvement social chez Servair  | J02 – J09 – L20                            |
| <b>Navigation aérienne</b> | Paris-Orly                               | Mouvement social de la Fonction Publique<br>Mouvement social<br>Mouvement social national contre la directive Bolkenstein  | J02<br>Ma07<br>Ma14                        |
| <b>Météo</b>               | Montpellier<br>Nice<br>Paris-Orly et CDG | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (brouillard)<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (brouillard)<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (vent violent, neige) | Me15<br>D19<br>Me01-Me08-L13-V20 à L23-L27 |

### MARS 2006

| Acteurs / Facteur          |                              | Evénements  | Date                                  |
|----------------------------|------------------------------|---|---------------------------------------|
| <b>Compagnie</b>           | Air France                   | Mouvement social des personnels au sol à Paris-CDG et Paris-Orly.   | V24                                   |
| <b>Navigation aérienne</b> |                              | Mouvements sociaux de la Fonction Publique anti-CPE ; exploitation d'une seule piste de 7h à 19h à Paris-Orly (Ma28)<br><i>Panne du centre de contrôle de Rome interrompant le trafic à destination de Rome.</i>    | V03-Ma07-V10-<br>Ma28-V31<br>Me15     |
| <b>Météo</b>               | Bâle-Mulhouse<br>Nice, Paris | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (neige... )<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (neige... )<br><i>Mauvaise météo sur toute l'Europe du Nord provoquant de fortes perturbations</i> | Me01 à S04 - L06<br>Me01- Ma21<br>V03 |

### AVRIL 2006

| Acteurs / Facteur          |   | Evénements  | Date   |
|----------------------------|---|---|--|
| <b>Aéroport</b>            | Bordeaux<br><br>Paris-Orly<br><br>Paris-CDG<br>Toulouse | Fermeture du terrain pendant 1h suite mouvement social du personnel de SOGERMA (EADS).<br><i>Mise en service du Hall 2 de l'aérogare Ouest après 13 mois de travaux.</i><br>Fermeture de la piste 4 (06/24) pour cause de travaux afin d'accueillir le B777<br>Mouvement social des agents de sûreté.<br><br>Mouvement social des chauffeurs de bus ; manifestation bloquant l'accès à l'aéroport<br>Mouvement social chez Servair<br>Mouvement social du personnel d'Airbus bloquant les accès à l'aéroport. | Me19<br><br>L03<br>L03 avril à J01 juin<br>L03 au Me05 ; du<br>Ma18 au Me23<br>J06<br>J13 – V14<br>J06 |
| <b>Compagnie</b>           | Air France  | Mouvement social des personnels à Paris-Orly.   | V14  |
| <b>Navigation aérienne</b> | Paris-CDG   | Mouvements sociaux de la Fonction Publique anti-CPE<br>Fortes régulations   | L03 au V07<br>V21  |
| <b>Météo</b>               | Paris-CDG & Orly  | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$  | L24  |

## MAI 2006

| Acteurs / Facteur          |  | Evénements   | Date   |
|----------------------------|--|--|--|
| <b>Passagers</b>           | Paris-CDG  | Evacuation du Terminal F en pleine pointe de trafic à la suite d'un bagage abandonné   | S20  |
| <b>Aéroport</b>            | Bordeaux<br>Lyon St Exupéry<br>Paris-CDG<br><br>Paris-Orly | Mouvements sociaux du personnel SOGERMA (EADS) avec occupations de la piste<br>Mouvement social des pompiers<br>Mouvement social chez Servair<br>Saturation des postes Immigrations (PAF)<br>Coupure accidentelle de câbles électriques et de télécommunication dans le cadre des<br>Poursuite des travaux de la piste 4 pour accueillir le B777 | V12 - L15<br>V19<br>J04 – Me10<br>V19 au D21<br>Me24 |
| <b>Navigation aérienne</b> | Nice<br>Paris-CDG  | Trafic important lié au Festival de Cannes entraînant des régulations<br>Trafic important lié à la finale de football (Ligue des Champions)<br>Panne technique (rupture accidentelle de fibres optiques servant aux fréquences radio)  | V19 au D21<br>J18<br>Me24                            |
| <b>Météo</b>               | Bâle-Mulhouse<br>Paris-CDG<br>Paris-Orly                   | Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (brouillard)<br>Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (orages)<br>Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (pluie et vents forts)   | L29<br>D06 – S13<br>S20                              |

## JUIN 2006

| Acteurs / Facteur |                             | Evénements   | Date                  |
|-------------------|-----------------------------|--|-----------------------|
| <b>Passagers</b>  | Paris-CDG<br>Paris-Orly     | Evacuation du Terminal F en pleine pointe de trafic à la suite d'un bagage abandonné<br>Evacuation du Terminal Ouest en pleine pointe de trafic à la suite d'un bagage abandonné                                       | V02 – V30<br>S03      |
| <b>Aéroport</b>   | Paris-CDG<br><br>Paris-Orly | <i>Nouveau circuit d'arrivée au Terminal 2E avec l'ouverture du niveau 1 de la gare du futur métro automatique qui reliera le 2E au S3 en 2007</i><br>Mouvement social des aviateurs<br>Ré-ouverture de la piste 06/24 | J29<br><br>V02<br>J01 |
| <b>Compagnie</b>  | Air France                  | <i>Record absolu journalier de passagers traités à Paris-CDG : 50 424 passagers.</i>   | V30                   |
| <b>Météo</b>      | Bâle-Mulhouse<br>Paris-CDG  | Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (brouillard)<br>Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (orages)   | S03<br>D18-Ma27-J29   |

## JUILLET 2006

| Acteurs / Facteur          |   | Evénements  | Date   |
|----------------------------|---|---|--|
| <b>Passagers</b>           | Paris-CDG/Orly                          | Journée rouge : nombreux incidents de sûreté entraînant l'évacuation de salles ou de halls, bagages oubliés   | V07 – S08  |
| <b>Aéroport</b>            | Bordeaux<br>Paris-CDG<br><br>Paris-Orly | Mouvement social du personnel SOGERMA (EADS) avec occupation de la piste<br>Journée rouge : saturation de l'enregistrement, des filtres d'inspection<br>Fermeture de la piste 1 pour cause de travaux afin d'accueillir l'A380<br>Rapatriement des réfugiés du Liban perturbant l'exploitation du terminal T3<br>Panne générale électrique en soirée<br>Mouvement social des agents de piste de l'aéroport de Barcelone | V07<br>D30<br>Ma18 au Me23 août<br>Ma18 au L21 août<br>S15<br>V28 au D30 |
| <b>Compagnie</b>           | Air France                              | Mouvement social du personnel   | Me18 – J19   |
| <b>Navigation aérienne</b> | CRNA Aix                                | <i>Record absolu journalier de mouvements contrôlés en France : 9 200 vols.</i><br>Panne technique (coupure avec France Telecom) entraînant une baisse de la capacité   | V07<br>J06   |
| <b>Météo</b>               | Paris-CDG<br><br>Paris-Orly             | Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (trafic interrompu pendant 2 heures)<br><br>Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (trafic interrompu pendant 40')   | du Ma04 au V07- du<br>L10 au V14 -Me26<br>Me26 au S29                    |

## AOÛT 2006

| Acteurs / Facteur          |  | Evénements  | Date                                     |
|----------------------------|--|---|--|
| <b>Passagers</b>           | Paris-CDG  | Passagers embarqués perturbateurs s'opposant à l'expulsion d'un reconduit aux frontières  | Me30                                     |
| <b>Aéroport</b>            | Lille<br>Londres-Heathrow<br><br>Paris-CDG<br><br><br>Paris-CDG/Orly | Fermeture de la piste principale<br>Fermeture de l'aéroport pendant 7h (4 attentats terroristes déjoués)<br>Suite à l'engorgement du Terminal 4, réduction de 30% du trafic aérien dimanche 13 août.<br>Passagers énervés en salle d'embarquement suite à un retard de 7h de la compagnie Air Méditerranée<br>Reconfiguration du Terminal 2E permettant d'améliorer l'enregistrement et l'embarquement des passagers<br>Renforcement des mesures de sûreté sur les vols à destination de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et d'Israël qui allongent le temps de passage aux postes d'inspection-filtrage.<br>Renfort de la GTA pendant une semaine à Paris-CDG. | Ma08<br>J10<br>J03<br>J31<br>V11-S12-D13 |
| <b>Navigation aérienne</b> | CRNA Bordeaux<br>Paris-CDG   | Régulations entraînant des délais significatifs<br>Fort trafic aérien entraînant des régulations  | V18<br>D01                               |
| <b>Météo</b>               | Paris-CDG  | Mauvaise météo entraînant des retards ≥ 15' (orages)  | L07-S12                                  |

## SEPTEMBRE 2006

| Acteurs / Facteur   |            | Evénements   | Date                       |
|---------------------|------------|--|----------------------------|
| Aéroport            | Paris-Orly | Panne informatique affectant le hall 2 du Terminal Ouest   | S02                        |
|                     | Paris-CDG  | Mouvement social des agents d'une société de sûreté<br>Différents mouvements sociaux : agents de sûreté, handling, taxis | V08-D17<br>J21             |
| Navigation aérienne | Paris-CDG  | Restrictions aux aéroports de destination en Italie et en Grande-Bretagne.   | V15                        |
| Météo               | Paris-CDG  | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (orages, brouillard)  | J07-S16-Me20-Me27-J28      |
|                     | Paris-Orly | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (orages, brouillard)  | Me13-J14-Me20-Me27-J28-V29 |

## OCTOBRE 2006

| Acteurs / Facteur   |                             | Evénements  | Date                 |
|---------------------|-----------------------------|---|----------------------|
| Navigation aérienne | Nice                        | Maintenance du radar de Grasse entraînant une baisse de la capacité pendant 2h.       | J12                  |
|                     | CRNA Bordeaux<br>CRNA Reims | Mouvement social<br>Panne technique (brouillage de fréquences)                        | J26<br>du V13 au J18 |
| Météo               | Paris-CDG                   | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (trafic interrompu pendant 2 heures) | Ma10- du L23         |
|                     | Paris-Orly                  | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (trafic interrompu pendant 40')      | au Ma31              |

## NOVEMBRE 2006

| Acteurs / Facteur   |                        | Evénements  | Date                         |
|---------------------|------------------------|---|------------------------------|
| Aéroport            | Marseille              | Inauguration de l'aérogare à bas-coûts  | Me08                         |
|                     | Paris-Orly             | Fermeture d'une piste pour cause de travaux pendant 2 heures<br><i>Début des travaux du Terminal Sud permettant notamment d'améliorer la fluidité des différents circuits pour le passager.</i> | L20                          |
|                     | Paris-CDG              | Panne du tapis-bagages au Terminal Ouest pendant 3 heures   | J23                          |
|                     | Toulouse               | Mouvement social d'un aviateur<br>Incident de sûreté : pastillage arraché sur une porte de soute entraînant la prise en charge des passagers sur un autre vol ; l'avion est décontaminé.        | Ma14<br>S04                  |
|                     |                        | Mouvement social des aviateurs<br><i>Mise en place des nouvelles mesures européennes de sûreté relatives aux liquides, gels et substances pâteuses suite aux événements de Londres.</i>         | L20<br>L06                   |
| Compagnie           | Transavia              | <i>Lancement d'une nouvelle compagnie (compagnie charter du groupe Air France-KLM)</i>  | Ma28                         |
| Navigation aérienne | Marseille              | Fortes régulations en matinée.  | J02                          |
|                     | Paris-CDG              | Basculement de la nouvelle salle IFR entraînant une baisse de capacité temporaire   | J30                          |
| Météo               | Beauvais               | Mauvaise météo (brouillard) entraînant des déroutements sur Lille et Charleroi  | D05-S11                      |
|                     | Lyon<br>Paris-CDG/Orly | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$<br>Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$  | L20<br>du S04 au<br>Me08-J30 |
|                     | Toulouse               | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (brouillard)   | J30                          |

## DECEMBRE 2006

| Acteurs / Facteur   |                    | Evénements   | Date                     |
|---------------------|--------------------|--|--------------------------|
| Aéroport            | Lyon               | Mouvement social des aviateurs   | V22                      |
|                     | Paris-Orly         | Mouvement social des agents d'une société de sûreté<br>Evacuation de l'aérogare Sud d'embarquement et de la galerie bagages à la suite d'un colis suspect. | S23-D24<br>D24           |
|                     | Paris-CDG          | Mouvement social des agents d'une société de sûreté  | V22                      |
| Compagnie           | Air France         | Mouvement social des personnels d'escale à Paris-Orly  | V01                      |
|                     | Elysair<br>Ryanair | <i>Lancement d'une nouvelle compagnie</i><br>Décollage tardif de Beauvais dû à une arrivée tardive de l'appareil et aux opérations de dégivrage            | S23<br>Me27              |
| Navigation aérienne | Paris-CDG          | Mise en service de la nouvelle salle IFR<br>Fort trafic entraînant des régulations   | V01 au D03<br>S30        |
|                     | CRNA Reims         | Panne technique (brouillage de fréquences)   | L18 au S23               |
| Météo               | Marseille          | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (brouillard)  | V29                      |
|                     | Paris-CDG/Orly     | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (tempête, brouillard)   | V08-Ma12-V15-<br>L18-S23 |
|                     | Toulouse           | Mauvaise météo entraînant des retards $\geq 15'$ (brouillard)  | J14                      |

**Réalisation** : François Richard-Bôle.

**Recueil et traitement des données en 2006 :**

Ajaccio : DGAC ; Bâle-Mulhouse : Euroairport et DGAC ; Beauvais : CCI ; Bordeaux : Air France, SAT et DGAC ; Clermont-Ferrand : Air France et DGAC ; Lille : CCI ; Lyon : CCI et DGAC ; Marseille : Air France, Aviapartner, Penauille Servisair et Swissport, DGAC ; Montpellier : CCI et DGAC ; Nantes : CCI et DGAC ; Nice : CCI et DGAC ; Paris-CDG et Paris-Orly : Aéroports de Paris ; Strasbourg : CCI ; Toulouse : CCI.

Pour les causes des retards : F. Richard-Bôle (*la méthodologie est décrite dans un manuel d'exploitation pour chaque aérodrome*). Remerciements à AEA, Air France, Aviapartner, CCM, Corsair, Swiss International Airlines et XL airways.

Tous les résultats de l'Observatoire des retards sont disponibles sur le site Internet : [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) / Rubrique : passagers aériens

**Imprimerie** : La chaîne graphique.

**Contact** : DGAC - 50, rue Henry Farman 75720 Paris cedex 15  
Tél : 01.58.09.39.79 – Télécopie : 01.58.09.38.45