

direction générale
de l'Aviation civile

direction
du transport aérien

décembre 2010

OBSERVATOIRE DES RETARDS DU TRANSPORT AÉRIEN

Bilan annuel 2009



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

www.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

Synthèse des principaux résultats	p 1
-----------------------------------	-----

Partie 1 : PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Introduction	p 2
Ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée : moyenne sur 15 aéroports	p 4
Durée des retards au départ et à l'arrivée : moyenne sur 15 aéroports	p 5
Causes des vols retardés $\geq 15'$ au départ : moyenne sur 15 aéroports et détails par catégorie	p 6
Comparaison des 15 aéroports	p 10
Evolution des indicateurs par aéroport	p 12

Partie 2 : PRÉSENTATION DÉTAILLÉE PAR MOIS POUR CHAQUE AÉRODROME

Les aéroports 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. - Beauvais	p 37
11. - Strasbourg	p 39
12. - Montpellier	p 41
13. - Lille	p 43
14. - Ajaccio	p 45
15. - Clermont-Ferrand	p 47

Partie 3 : ANNEXES

Annexe 1 : indicateurs et définitions	p 49
Annexe 2 : nomenclature des causes de retard	p 50
Annexe 3 : événements marquants	p 52

SYNTHÈSE

DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

Année 2009

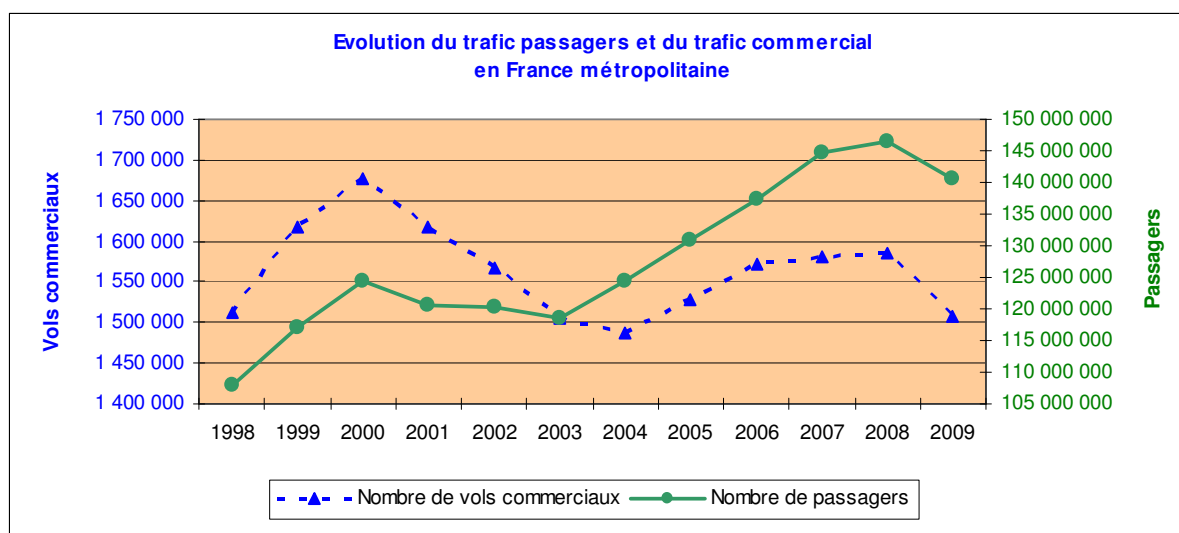
L'Observatoire des retards du transport aérien est établi à partir des vols commerciaux¹, au départ et à l'arrivée des 15 principaux aéroports métropolitains, toutes compagnies confondues (françaises et étrangères, régulières et charters) et tous types de vols confondus (court, moyen et long-courriers).

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 2009, la crise économique a fortement pesé sur le trafic de passagers de la métropole qui a accusé un recul de 4,3%. La chute a été particulièrement sensible au niveau international (-4,6%) et notamment européen (-6,6%). Le trafic intérieur a chuté un peu moins fortement (-3,2%), surtout du fait des radiales (-5,1%) alors que les transversales ont connu un léger accroissement de 2%, en raison du développement des compagnies à bas-coût.



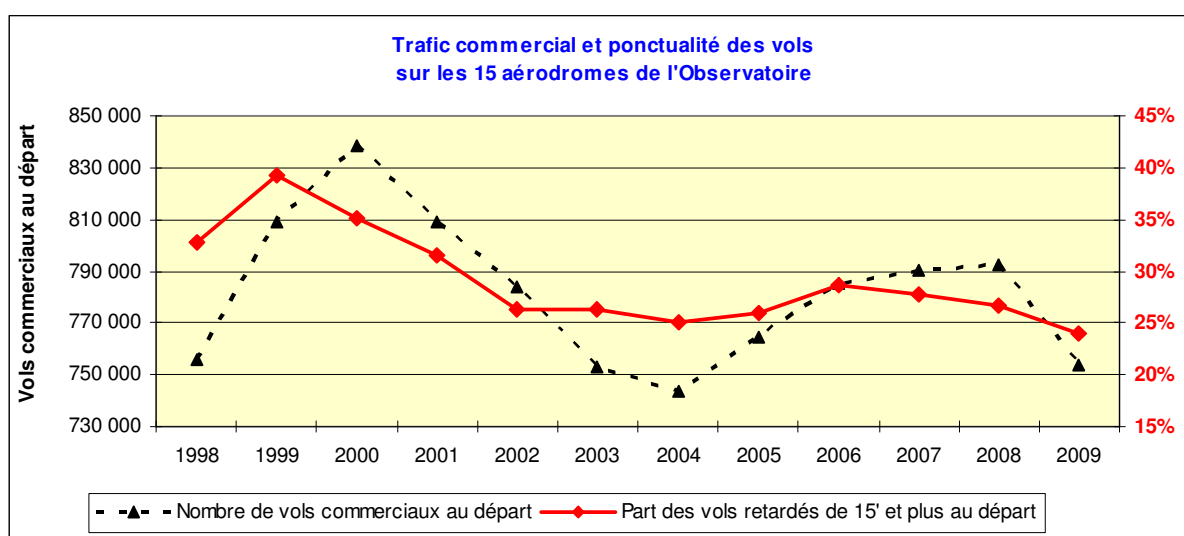
Par ailleurs, le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne a fortement diminué (-7,2%) par rapport à l'année 2008, notamment les vols internationaux (-7,6%) et les survols (-8,1%) alors que les vols domestiques reculaient plus faiblement (-3,8%).

¹ Non compris les vols de fret et poste ; non compris les vols privés et les vols d'Etat.

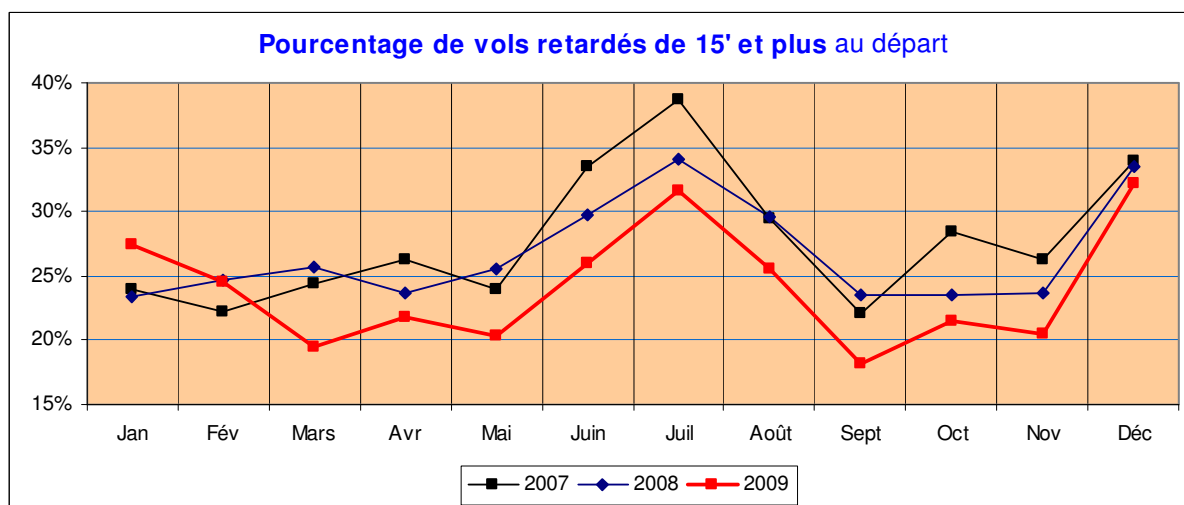
Dans ce contexte général, les indicateurs de ponctualité sont les suivants :

1. Diminution de la part des vols retardés de 15 minutes et plus

La part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ a tendance à reculer depuis neuf ans. Elle a atteint 24% en 2009 alors qu'elle était de 26,9 en 2008 et de 35,2% il y a neuf ans. On observe, sur dix ans, une certaine corrélation entre les périodes de baisse du trafic (2004, 2009) et celle de l'indicateur. L'évolution de ce dernier traduit, sur une dizaine d'années, une amélioration de la qualité de service rendu, malgré des conditions météorologiques défavorables ou des conflits sociaux.



Détail par mois :

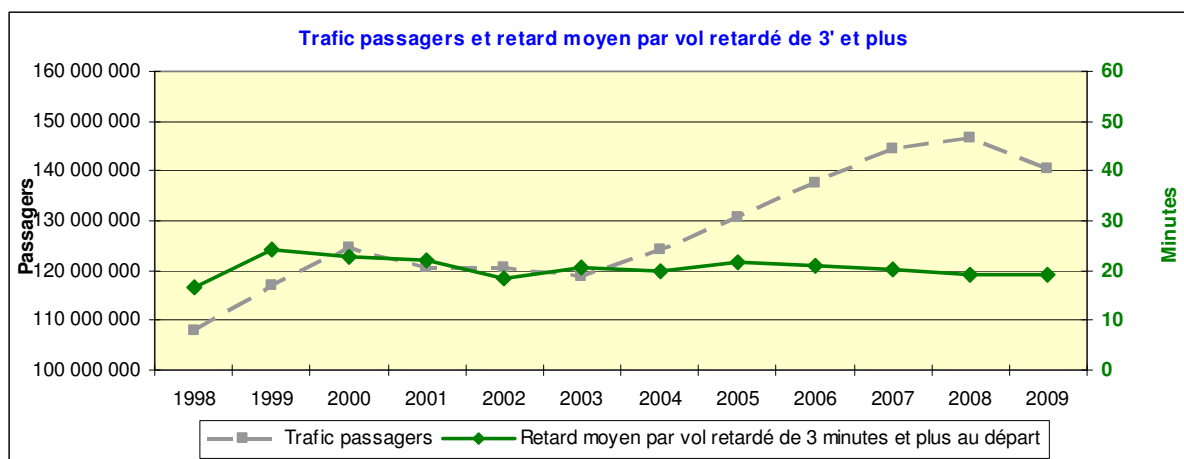


NB : 20% des vols ont été retardés de 15 minutes et plus à l'arrivée en 2009, contre 23% en 2008

2. Légère diminution du retard moyen par vol (retardé de 3 minutes et plus au départ).

Cet indicateur s'est légèrement amélioré, avec 19 minutes en 2009 contre 19,3 en 2008 et 20 minutes en 2007. Cette amélioration traduit le maintien, observé depuis plusieurs années, de l'amélioration des performances du système de transport aérien, dans son ensemble.

NB : le retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus à l'arrivée a atteint 21,9 minutes en 2009 contre 22,9 en 2008..

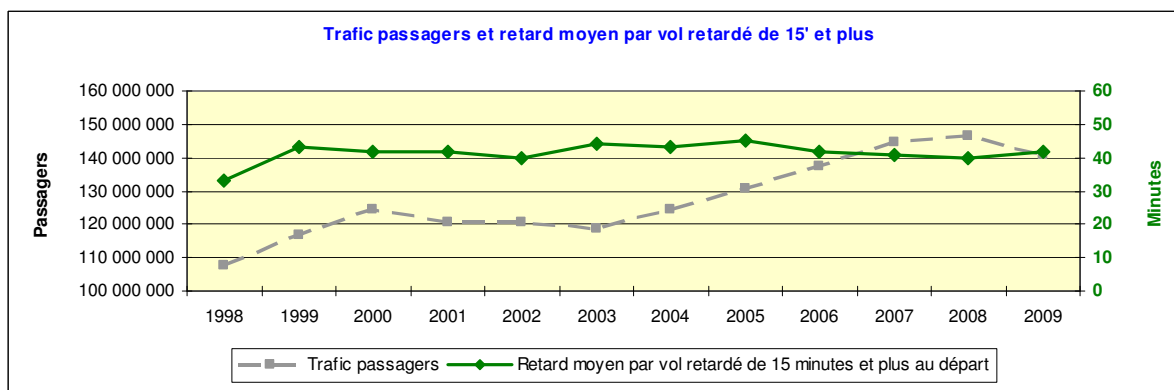


3. Léger accroissement du retard moyen par vol (retardé de 15 minutes et plus au départ).

Il s'est élevé à 41,8 minutes en 2009 contre 40 minutes en 2008 et 41 minutes en 2007. Pour mémoire, il avait atteint 45 minutes en 2005 suite à de mauvaises conditions climatiques.

Après la détérioration enregistrée durant la période 2003 à 2005, le retard moyen s'est amélioré jusqu'en 2008 et connaît depuis une stagnation aux environs de 40 minutes.

NB : le retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus à l'arrivée a atteint 45,2 minutes en 2008 contre 43,9 minutes en 2008.



Analyse des résultats :

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

➤ le transport aérien connaît, depuis dix ans (2000-2009), une phase de croissance, avec une période de fléchissement de 2001 à 2003 et une période de crise en 2009

En 2009, le trafic de passagers en France métropolitaine a progressé de 13% par rapport à 2000, mais a reculé de plus de 4% par rapport à 2008. Au total le trafic a progressé de 15 millions de passagers. En 2009 le nombre de vols commerciaux a, quant à lui, reculé de 7% par rapport à 2008.

➤ la part des vols retardés de 15 minutes et plus au départ est passé de 33% en 1998 à 24% en 2009.

Indépendamment du fait que chaque acteur du transport aérien a un rôle direct à jouer dans l'amélioration de la ponctualité, on peut noter que ces résultats sont particulièrement sensibles aux événements tels que les conditions météorologiques ou les mouvements sociaux, et que cette amélioration s'est faite en dépit de renforcements de mesures de sûreté mis en œuvre au cours des dernières années.

➤ la durée moyenne des retards des vols retardés de 15 minutes et plus au départ est resté relativement stable sur 10 ans aux environs de 40 minutes avec un maximum en 2003 à 44 minutes. En 2009, année de la crise, cette durée a légèrement progressé à 41,8 minutes alors qu'elle était de 40 minutes en 2008.

4. Les causes des vols retardés de 15 minutes et plus au départ sont les suivantes :

France métropolitaine	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Part des vols retardés ≥ 15'	25,0%	26,0%	28,7%	27,9%	26,6%	24,1%
Causes des vols retardés ≥ 15'						
Aéroports & Services de sûreté	16,1%	14,8%	15,9%	14,9%	11,3%	12,3%
<i>Aéroports - Services de sûreté</i>	14,0%	12,0%	14,0%	12,0%	9,0%	10,0%
<i>Police - Douane - Santé</i>	2,0%	3,0%	2,0%	3,0%	2,0%	2,3%
Passagers	9,1%	11,4%	12,3%	10,9%	9,9%	11,2%
Compagnies aériennes	27,3%	24,8%	26,4%	28,7%	27,1%	29,5%
Navigation aérienne	12,5%	12,0%	11,5%	9,8%	9,6%	9,5%
Météo	4,6%	6,5%	4,8%	4,6%	4,0%	5,2%
Enchaînement des rotations	30,4%	30,5%	29,1%	31,1%	38,1%	32,3%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

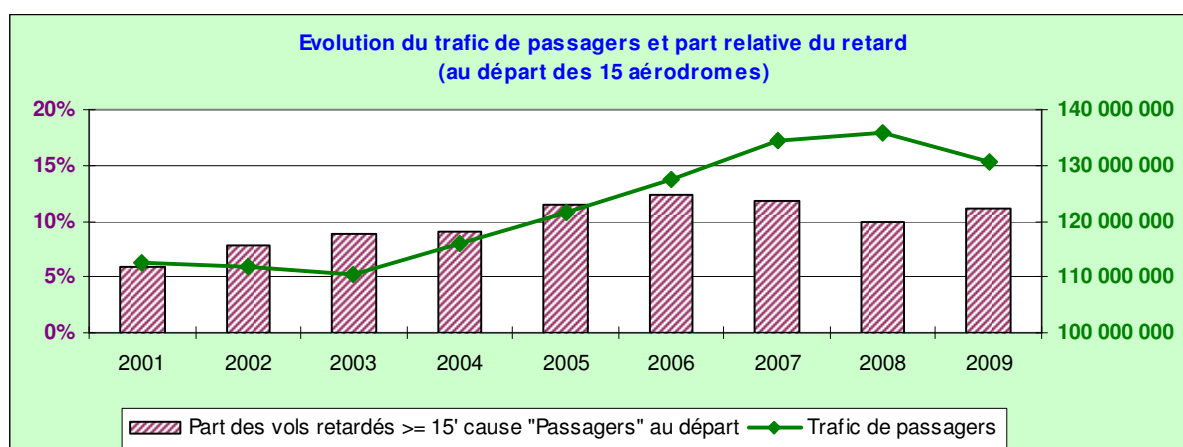
Exemples de retards du poste « Police-Douane-Santé » : raisons administratives ; contrôle sanitaire supplémentaire exceptionnel (cas du SRAS en 2003)...

- le poste « Aéroports & services de sûreté » (12,3% des causes de retard)

La part des vols retardés pour la cause : « Aéroports et services de sûreté » a augmenté de 1 point (12,3% des causes en 2009 contre 11,3% en 2008). Ce poste concerne essentiellement la sûreté et les installations aéroportuaires. Il est intéressant de constater que le renforcement et l'application des mesures intervenues en 2006 et 2007 n'ont pas pénalisé le transport aérien. Le poids de ce poste dans les causes de retard illustre la capacité des acteurs du transport aérien, et notamment des aéroports, à s'adapter à de nouvelles conditions d'exploitation

- le poste « Passagers » (11,2% des causes de retard)

La part relative du poste « Passagers » s'est accrue en 2009 (11,2%) par rapport à 2008 (9,9%). Ce poste est néanmoins resté nettement en dessous des valeurs de 2005 à 2007, autour de 15%.



- le poste « Compagnies » (29,5% des causes de retard)

Les trois postes les plus pénalisants pour les retards dus aux compagnies sont :

- - *l'assistance au sol (« handling »)* : 35,6% en 2009 contre 34,8% en 2008
- - *les problèmes techniques* sur les avions (équipements mineurs à réparer, comme des problèmes de vidéo individuel, de sièges passagers, de toilettes ou des retards dans la mise en place de l'avion suite à sa sortie d'une visite régulière d'entretien, par exemple) : 22,7% en 2009 contre 22,8% en 2008,
- - et, dans une moindre mesure, *l'exploitation* : 16,9% contre 18,9%.

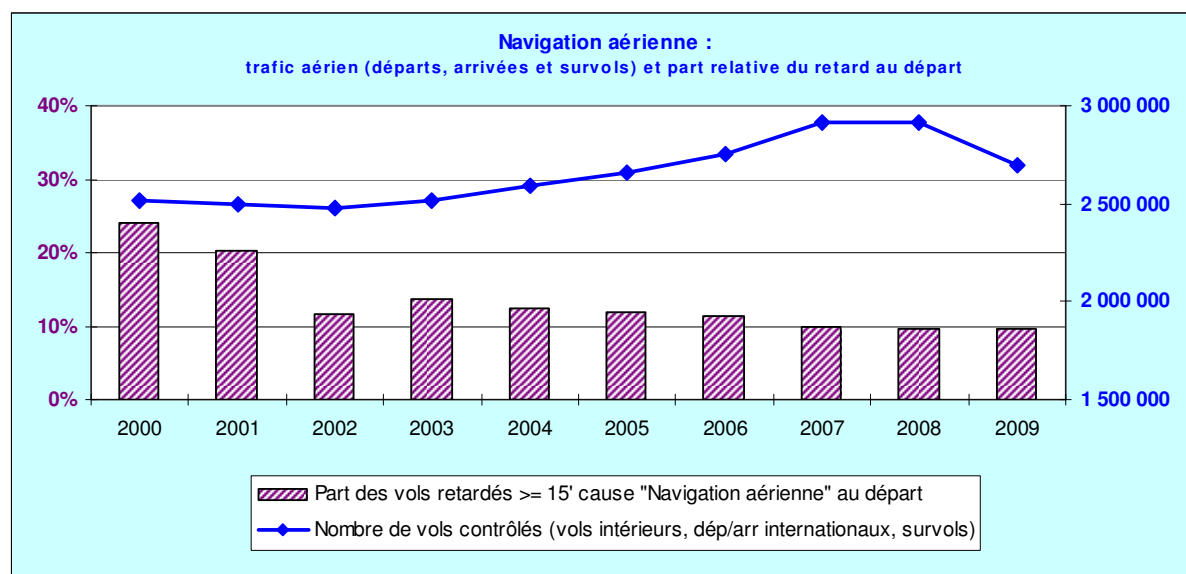
- le poste « Navigation aérienne » (9,5% des causes de retard)

La part des retards due aux services de la navigation aérienne, reste contenue à 9,5% des causes de retard contre 9,6% en 2008 et 9,8% en 2007.

Parmi les causes relatives à la navigation aérienne, la part de « l'en route » représente 36,7% en 2009, contre 41,7% en 2008 et 43% en 2007. Le poids des grèves et équipements progresse passant de 14,8% à 17,8%.

- le poste « Météorologie » (5,2% des causes de retard)

Ce poste s'est dégradé en raison des conditions météorologiques plus difficiles qu'en 2008.



- le poste « Enchaînement des rotations » (32,3% des causes de retard)

Ce poste constitue la principale cause de retard. Il est en nette régression par rapport à 2008 (38,1%) et reste en dessous du niveau constaté au début des années 2000. Il faut rappeler que dans le cas de cet observatoire la cause retenue est la dernière cause connue. Le classement d'un retard dans cette catégorie peut résulter de causes antérieures.

Partie 1 :

**PRESENTATION
GENERALE**

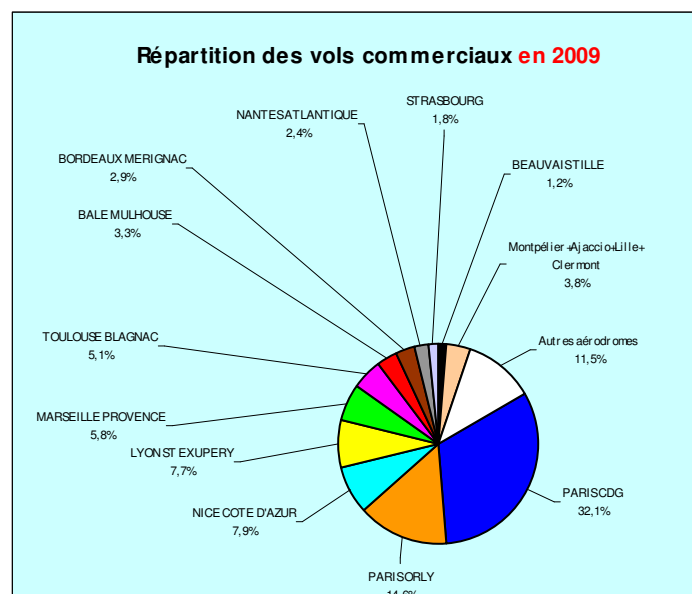
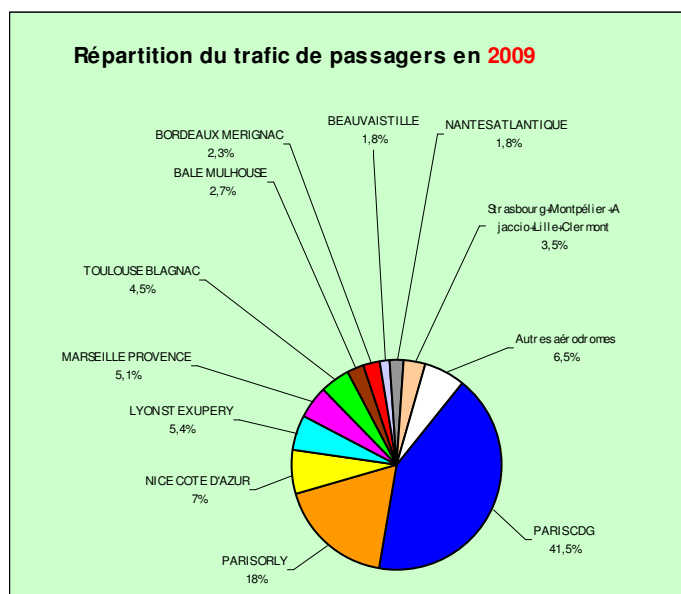


INTRODUCTION

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: l'aéroport de Clermont-Ferrand ne satisfait plus ces critères depuis 2004 mais est maintenu dans l'échantillon pour des raisons statistiques).

En 2009, les 15 aéroports ainsi considérés ont représenté 93,5% du total du trafic de passagers et 88,5% du total des vols commerciaux métropolitains :



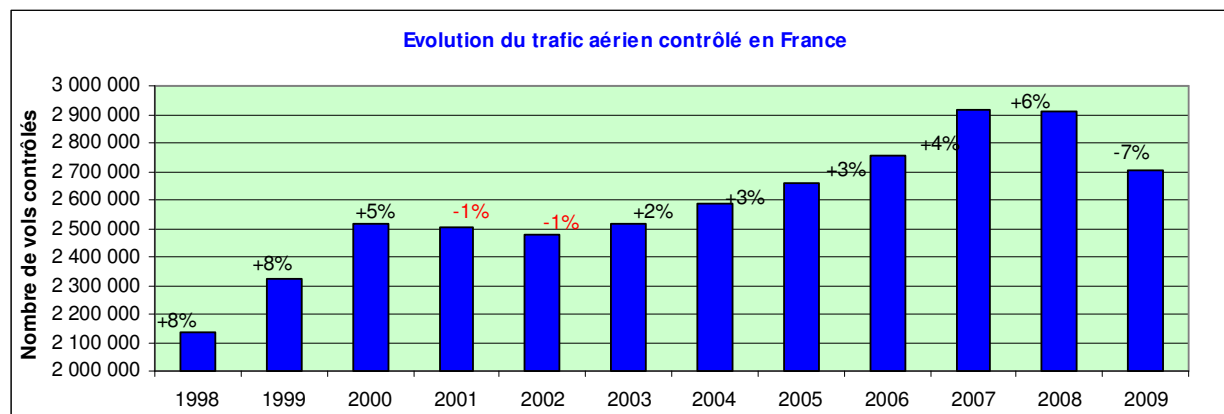
* hors vols en hélicoptères ** autres aéroports = 100 aéroports métropolitains

Source : DGAC/DRE

En France métropolitaine et en 2009, le trafic de passagers des aéroports métropolitains a chuté de 4,3% par rapport à 2008.

Le nombre de vols commerciaux, au départ et à l'arrivée des aéroports métropolitains, a diminué également mais un peu plus fortement de 4,8% en 2009 par rapport à 2008.

Le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne a chuté de 7,3%. Cette diminution a touché aussi bien le nombre de vols internationaux (-7,6%) que les survols (-8,1%) et les vols domestiques (-3,8%). Les deux premiers représentent 83,5% des vols contrôlés, alors que les vols domestiques ne concernent que les 16,5% restants.



*
* *

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) en 2009.
- 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 15ème (soit la 14ème minute révolue), critère désormais adopté au niveau international (Europe et Etats-Unis). Par ailleurs, des faits marquants de l'année 2009 ayant eu un impact significatif sur la ponctualité des vols sur les 15 aéroports considérés sont donnés à titre d'illustration.

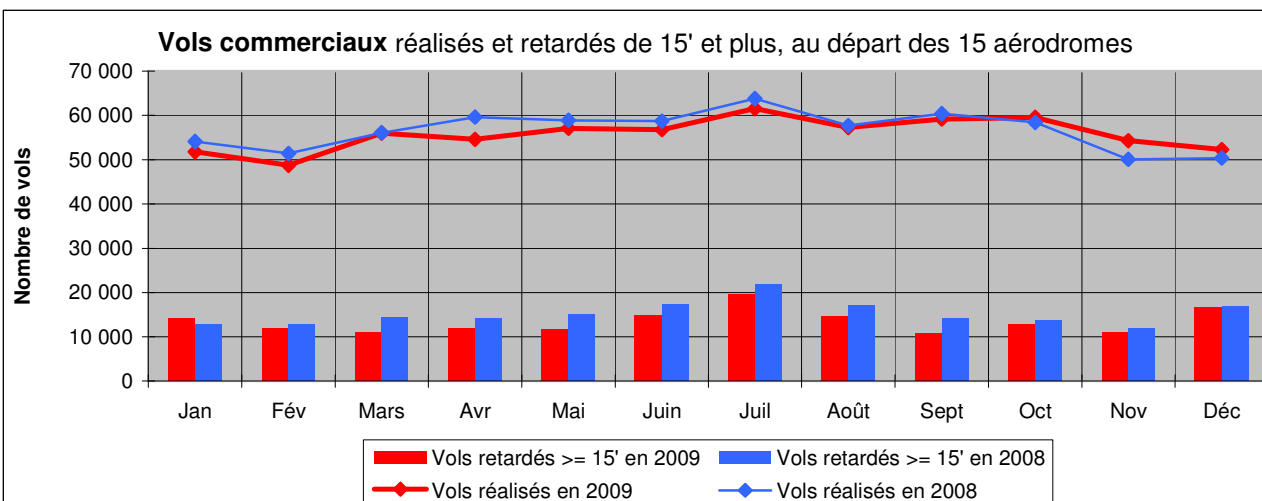
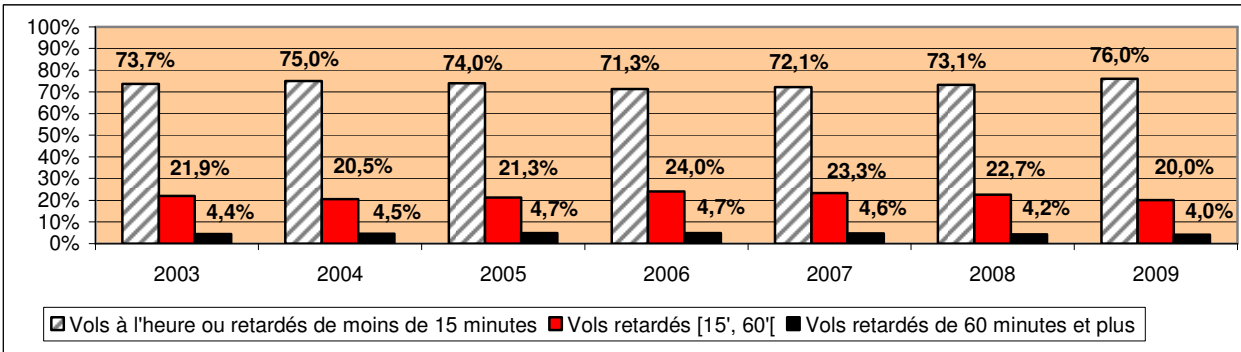
L'analyse de ces résultats indique que les efforts pour améliorer la ponctualité du transport aérien doivent être entrepris par tous les partenaires. Il convient donc de poursuivre cette démarche de coopération active.

PONCTUALITÉ DES VOLS COMMERCIAUX AU DÉPART (moyenne sur 15 aéroports)

Période : année 2009, et comparaison avec l'année 2008.

Part des vols à l'heure ou retardés de moins de 15' : 76% (73,2%)

Part des vols ayant subi un retard égal ou supérieur à 15' : 24% (26,8%)

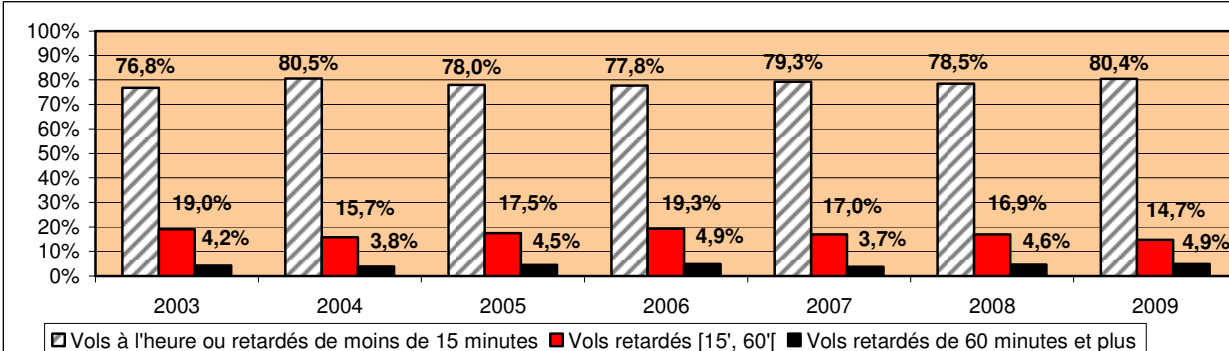


PONCTUALITÉ DES VOLS COMMERCIAUX À L'ARRIVÉE (moyenne sur 15 aéroports)

Période : année 2009, et comparaison avec l'année 2008.

Part des vols à l'heure ou retardés de moins de 15' : 80,4% (78,5%)

Part des vols ayant subi un retard égal ou supérieur à 15' : 19,6% (21,5%)



DURÉE DES RETARDS *AU DÉPART*

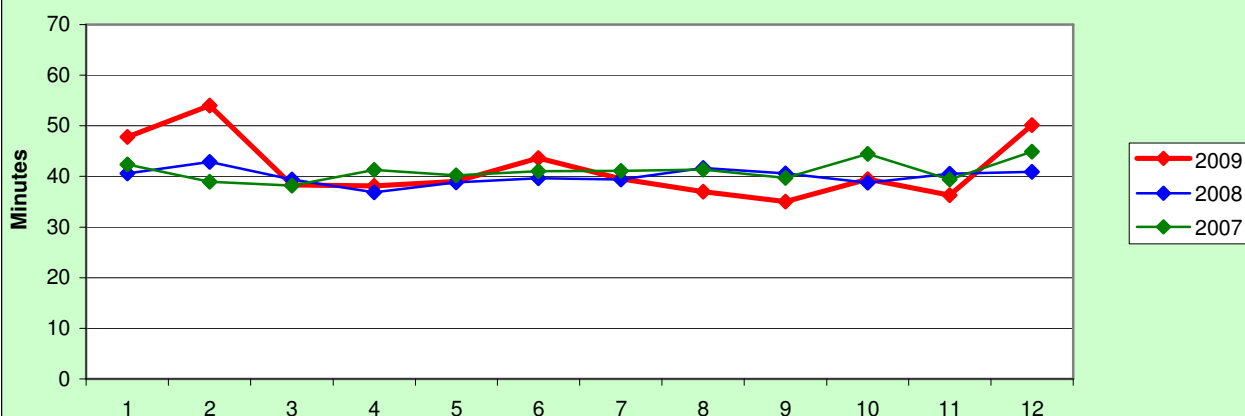
(moyenne sur 15 aérodrômes)

Période : année 2009, et comparaison avec l'année 2008

Retard moyen par vol retardé ≥ 3 minutes : 19 minutes (19,2 minutes)

Retard moyen par vol retardé ≥ 15 minutes : 41,8 minutes (40 minutes)

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



DURÉE DES RETARDS *À L'ARRIVÉE*

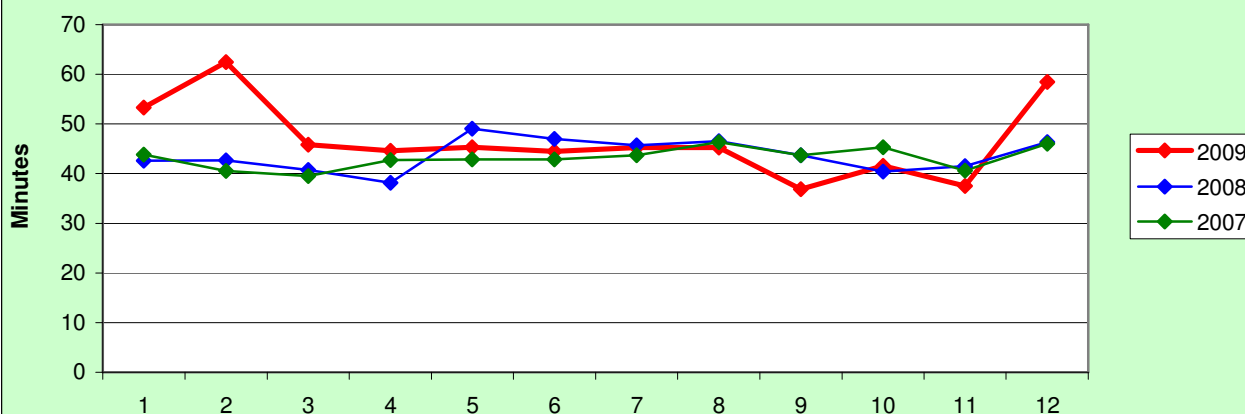
(moyenne sur 15 aérodrômes)

Période : année 2009, et comparaison avec l'année 2008.

Retard moyen par vol retardé ≥ 3 minutes : 21,9 minutes (22,9 minutes)

Retard moyen par vol retardé ≥ 15 minutes : 46,9 minutes (43,9 minutes)

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

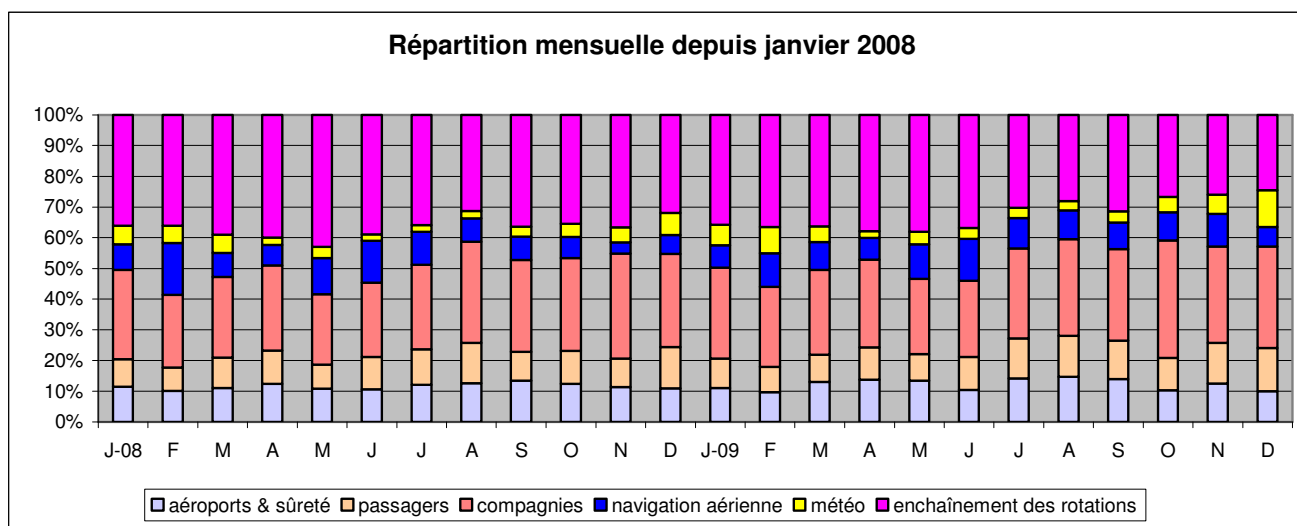
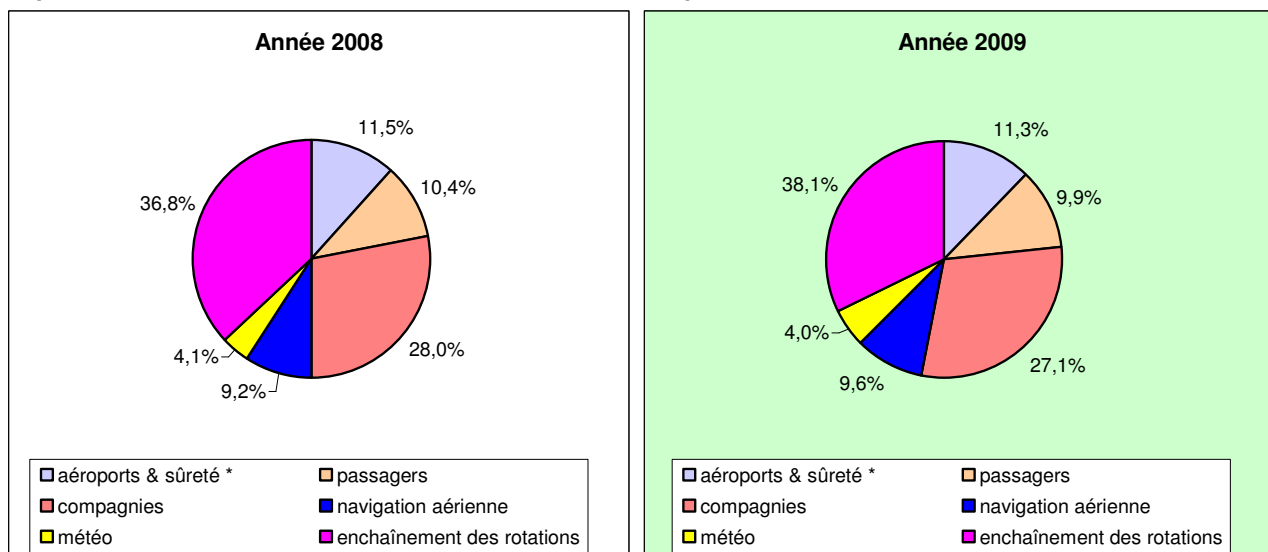


CAUSES DES VOLS RETARDÉS $\geq 15'$ AU DÉPART

(moyenne sur 15 aéroports)

Les causes de retard sont codifiées selon une nomenclature internationale (voir annexe 2). Dans l'Observatoire des retards, les causes sont regroupées en 6 catégories et ne concernent que les vols retardés de 15 minutes et plus. Par ailleurs, les présentations ci-après sont données en parts relatives et représentent 24% des vols (retards de 15 minutes et plus)

Répartition des causes des vols retardés de 15 minutes et plus

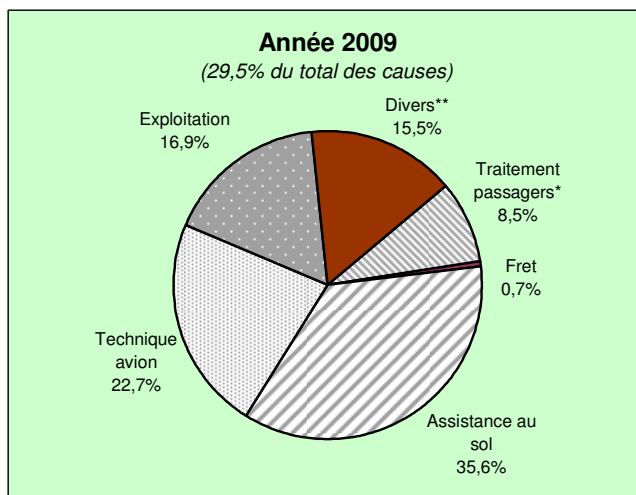
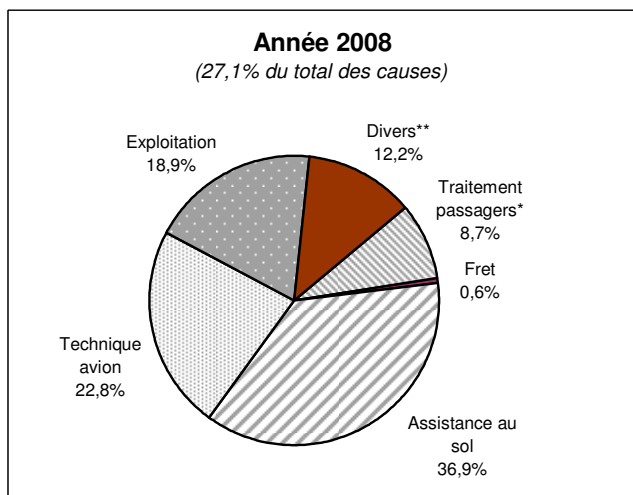


Nota : la cause "enchaînement des rotations" (appelée communément "arrivée tardive de l'appareil") n'est pas ici analysée. Les origines de cette cause de retard sont complexes, comme l'ont montré les études ponctuelles réalisées sur certaines lignes, elles peuvent provenir de toutes les causes identifiées (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 2008 concernant les 15 aéroports

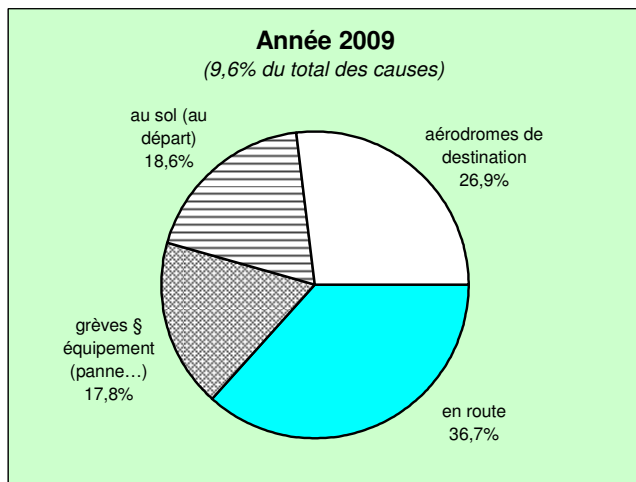
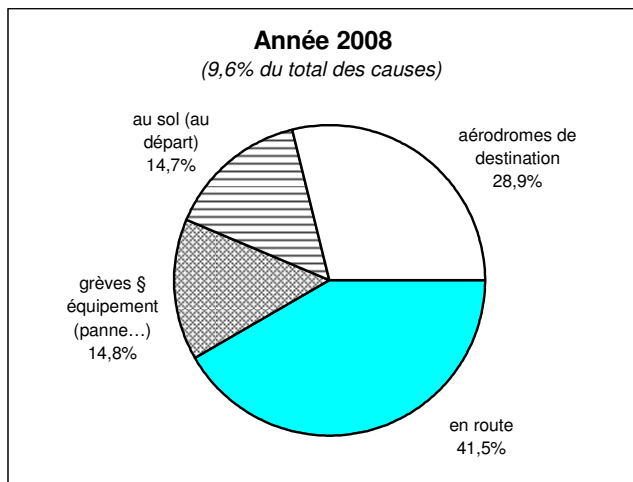
COMPAGNIES



* surréservation, traitement des bagages, service à bord

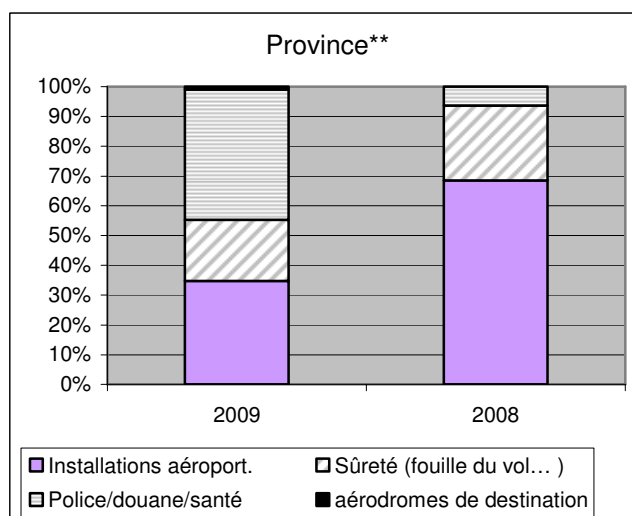
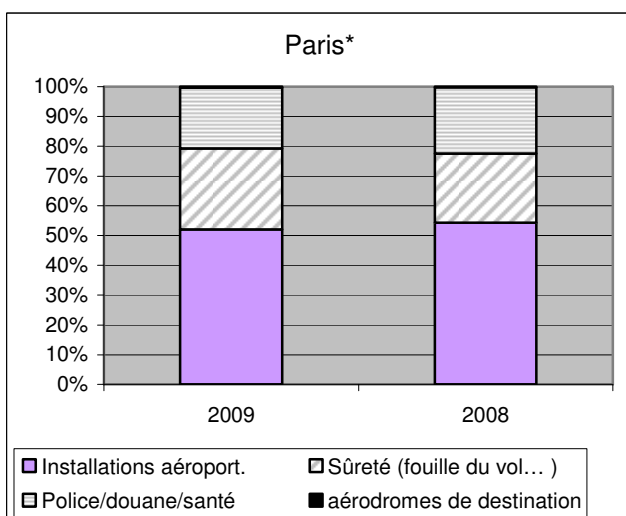
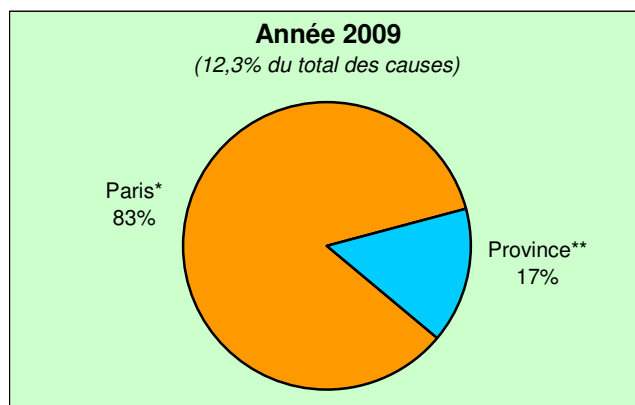
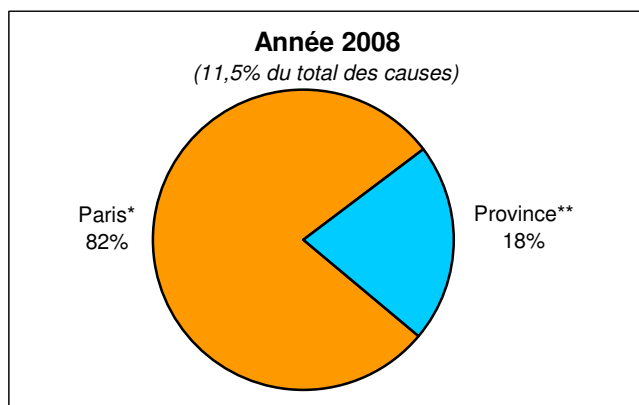
** dommages à l'avion, pannes informatiques, mouvements sociaux internes aux compagnies

NAVIGATION AÉRIENNE

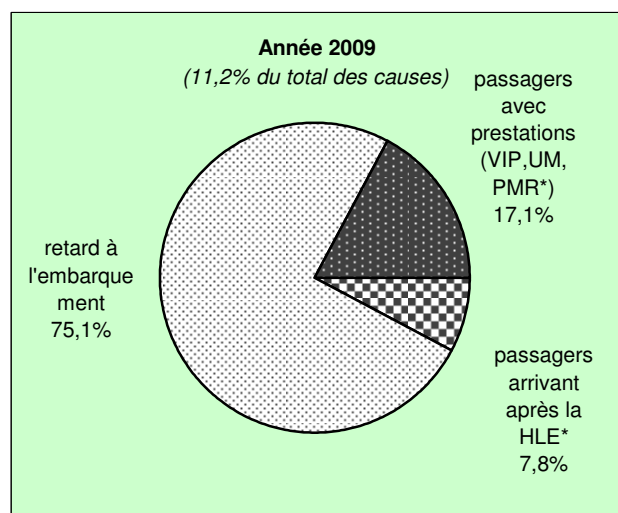
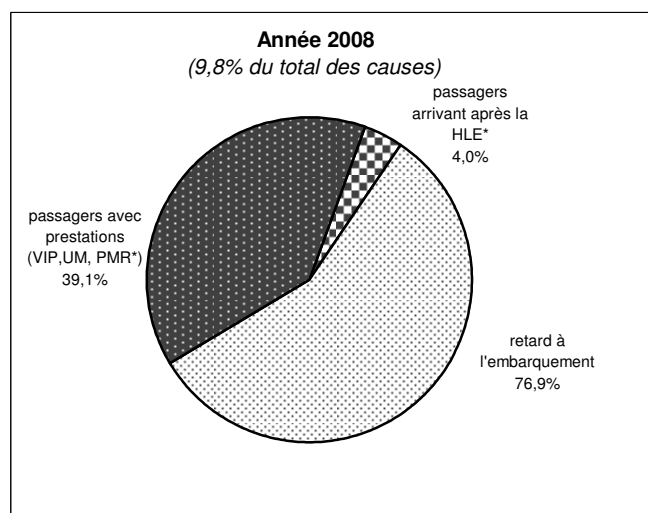


Nota : pour les causes des retards dus à la navigation aérienne, le coordonnateur-avion ne fait que reporter les indications fournies par l'organisme européen de régulation des flux de trafic (CFMU) basé à Bruxelles

GESTIONNAIRES D'AÉROPORT & SERVICES DE SÛRETÉ



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).

ENCHAÎNEMENT DES ROTATIONS

Cette catégorie inclut, pour des raisons de simplification, des causes "diverses" qui ont compté, en 2008, pour 3% 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 :

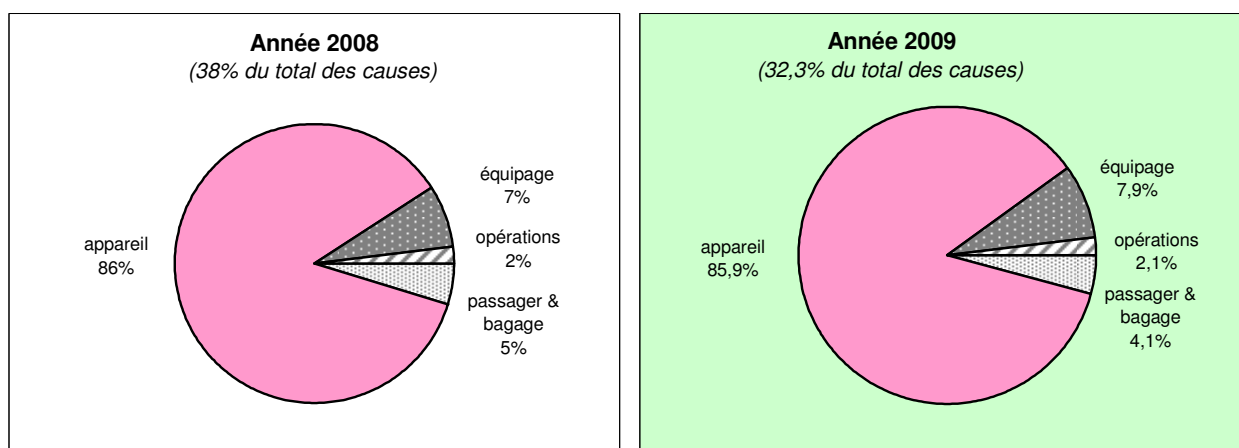
passager & bagage (code 91) : retard dû à l'attente d'un passager ou d'un bagage en correspondance.

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

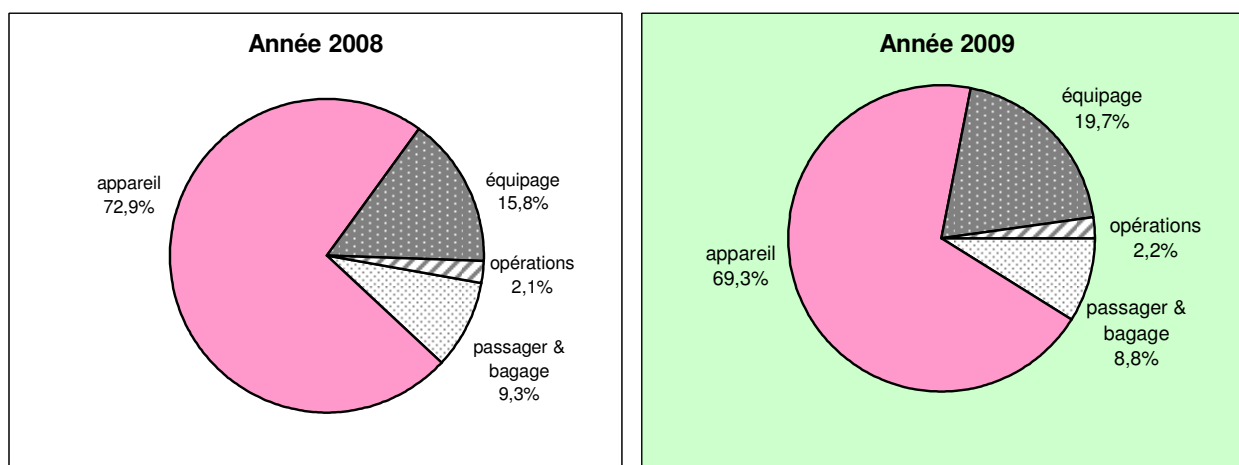
équipage (codes 94 et 95) : retard dû à l'attente d'un équipage technique ou commercial sur un vol.

opérations (code 96) : retard décidé par la compagnie pour recaler la programmation du vol.

Répartition sur les 15 aéroports :



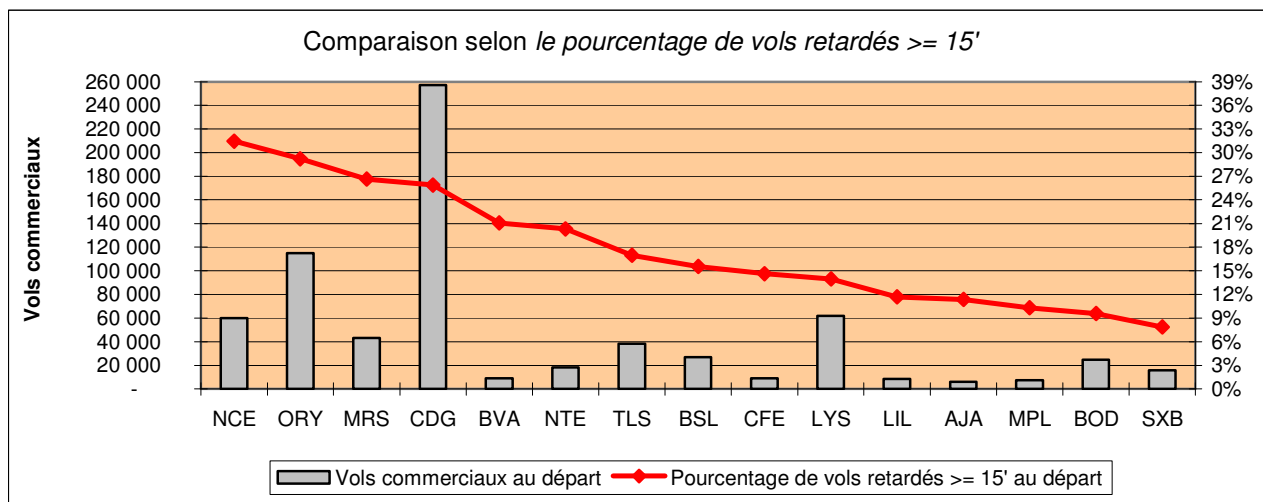
Répartition sur 3 hubs : Paris-CDG, Bâle-Mulhouse et Clermont-Ferrand.



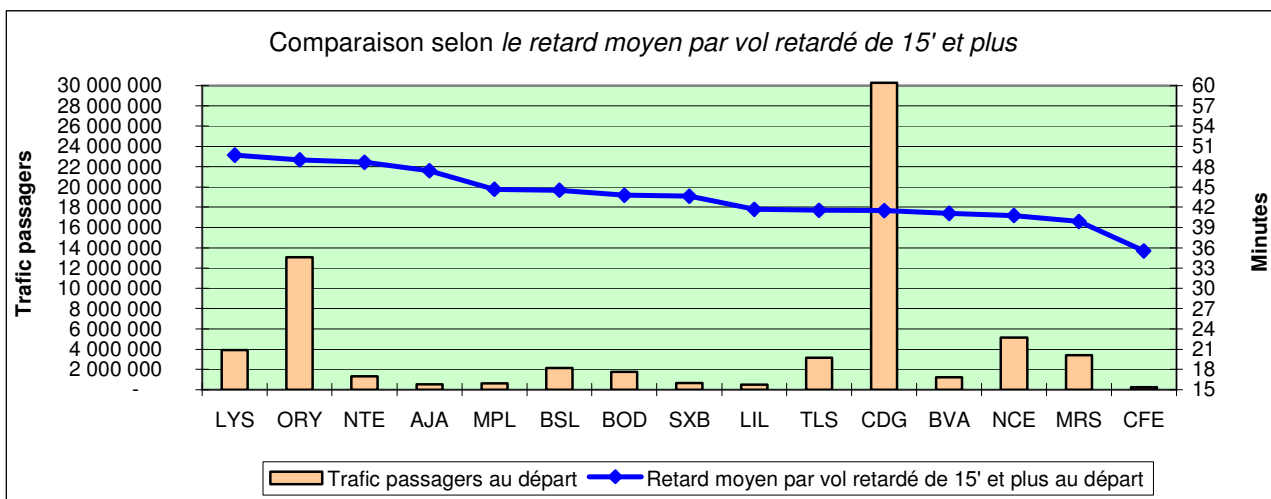
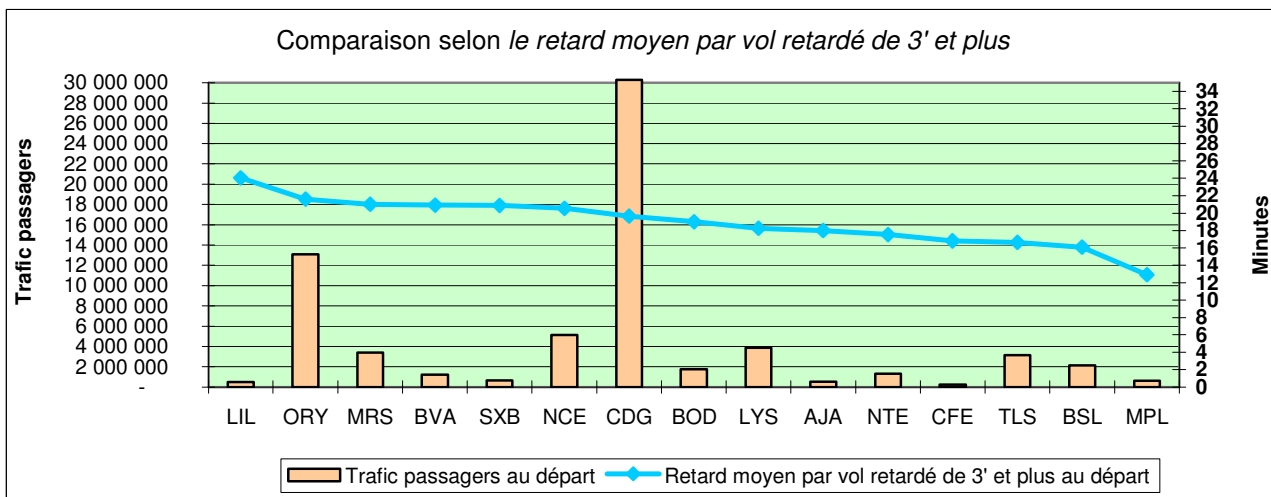
2. Cette catégorie de retard est surtout significative sur les aéroports qui ne constituent pas une base principale pour les compagnies : ainsi, à Beauvais, 91% des vols retardés de 15 minutes et plus sont dus à cette catégorie de retard.

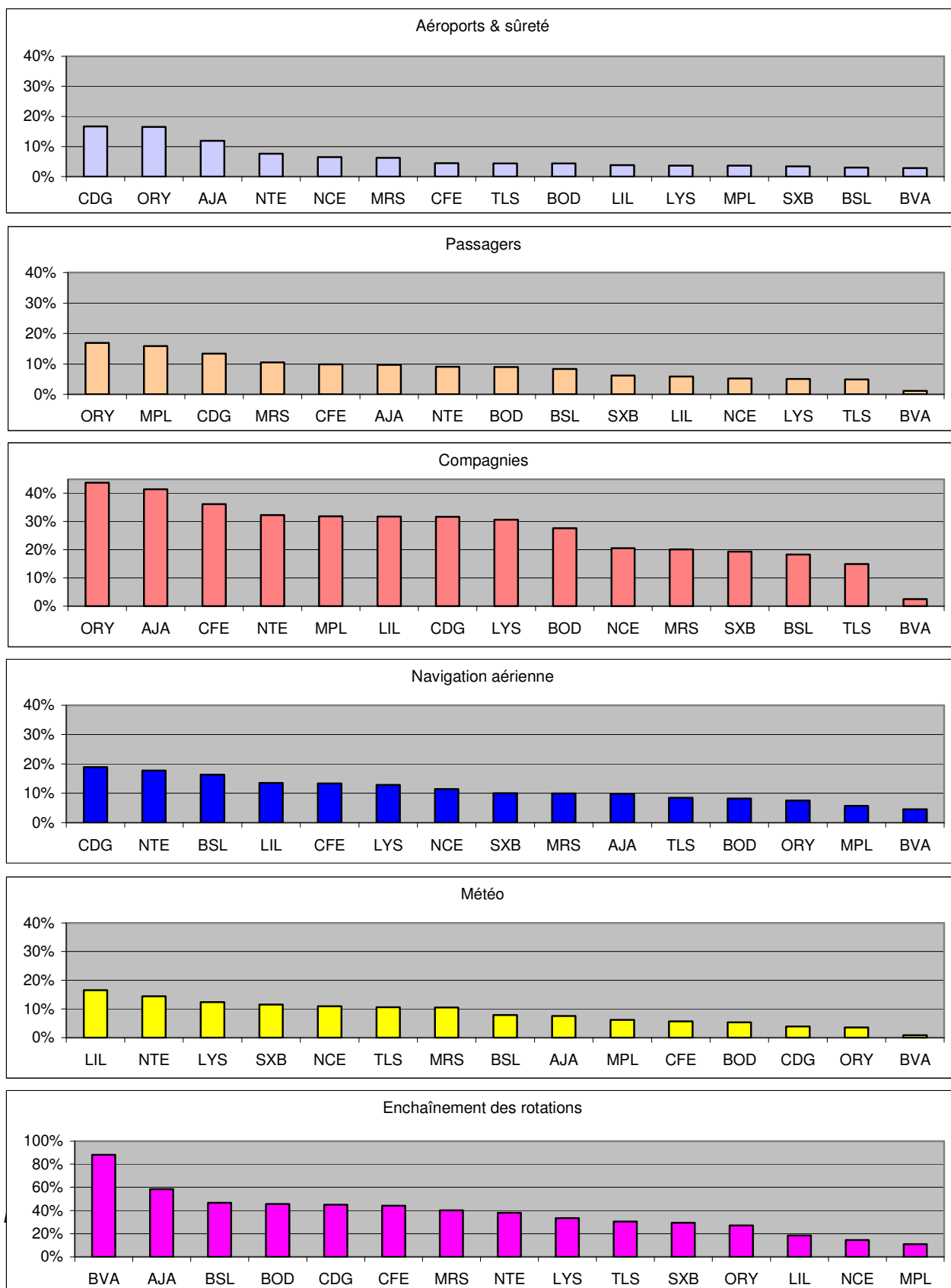
COMPARAISON DES 15 AÉRODROMES (année 2009)

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



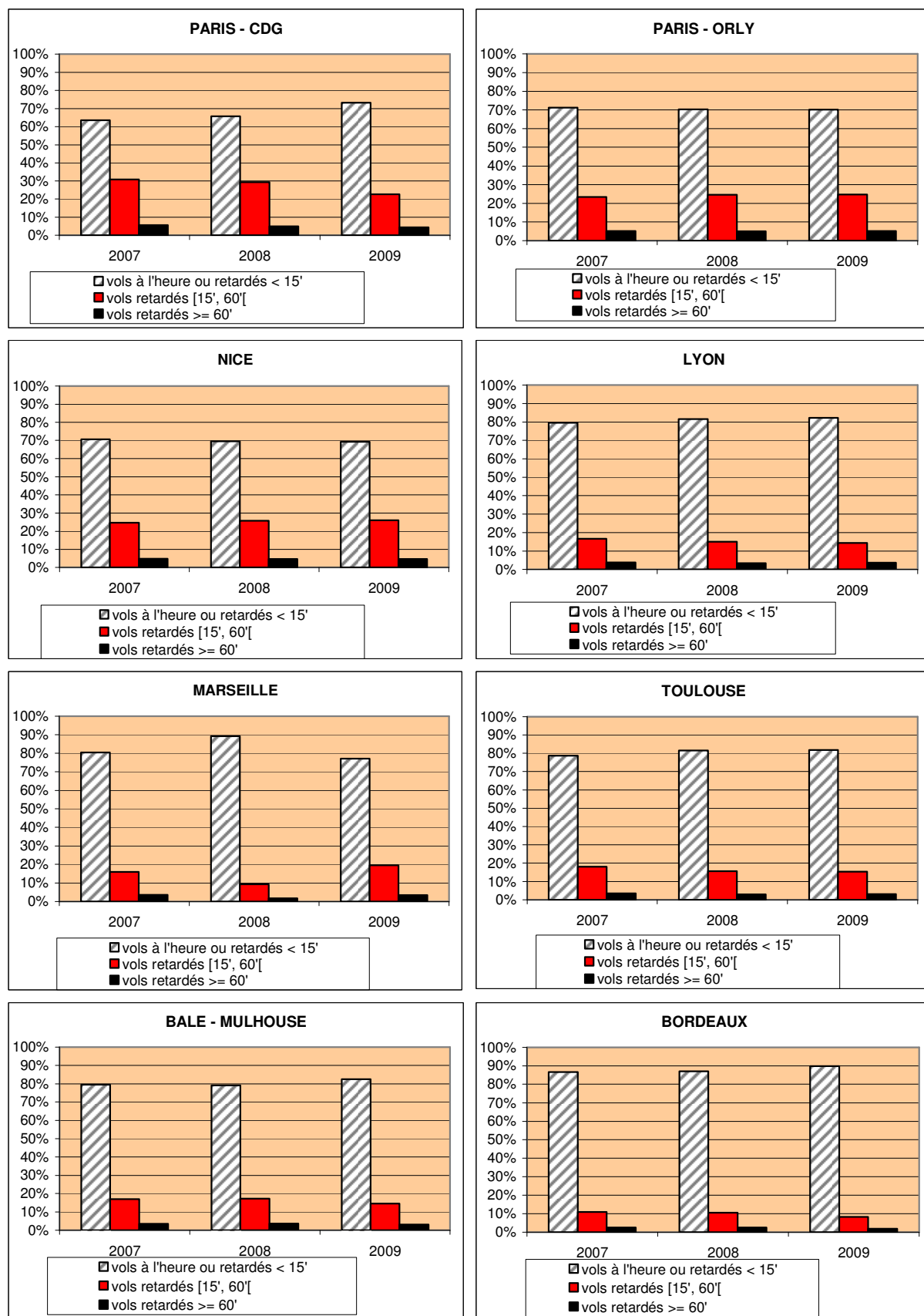
AJA = Ajaccio ; BSL = Bâle-Mulhouse ; BOD = Bordeaux ; BVA = Beauvais ; CFE = Clermont-Fd ; LIL = Lille ; LYS = Lyon ; MRS = Montpellier ; NTE = Nantes ; NCE = Nice ; CDG = Paris-CDG ; ORY = Paris-Orly ; SXB = Strasbourg ; TLS = Toulouse.





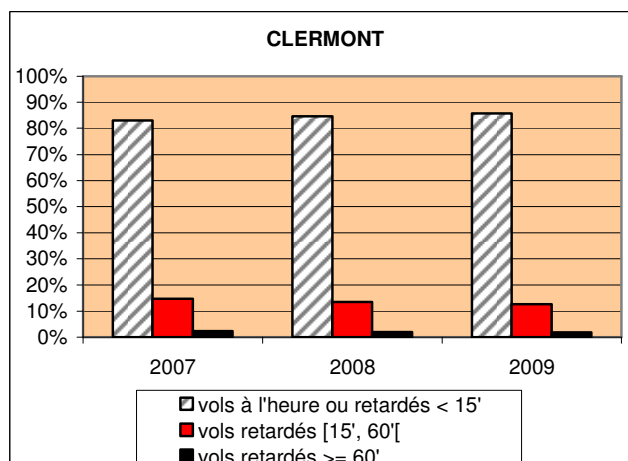
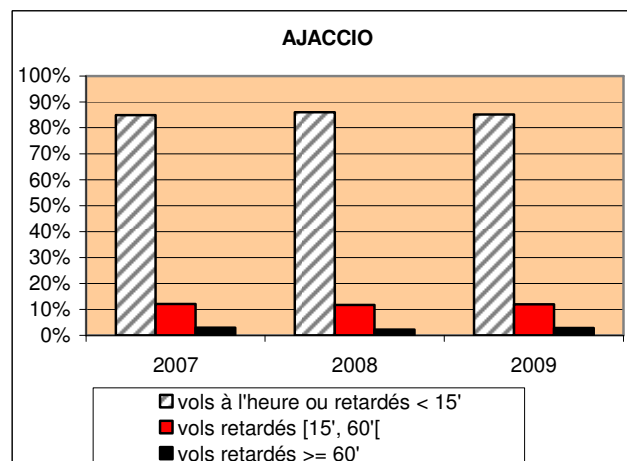
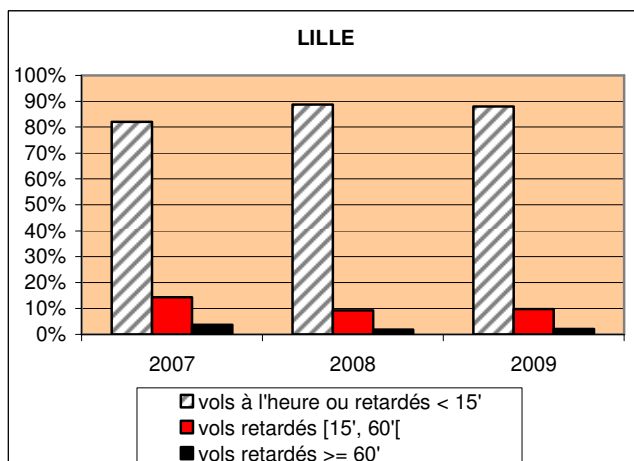
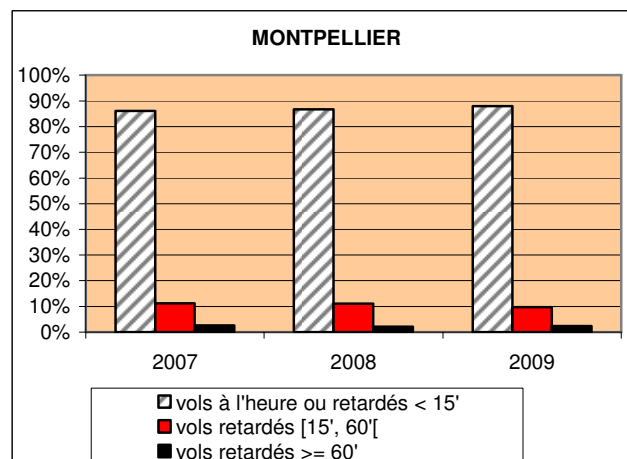
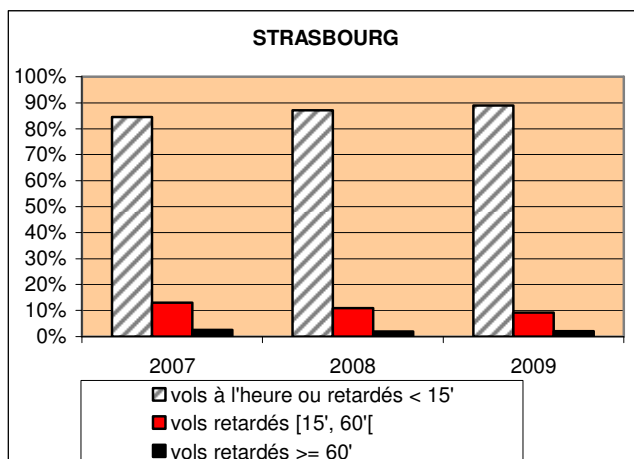
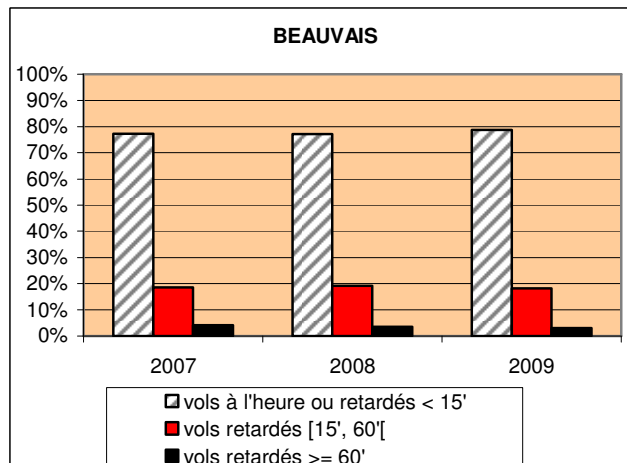
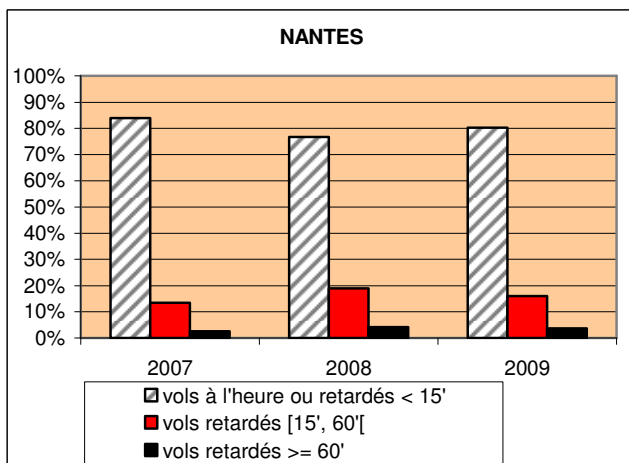
ÉVOLUTION DES INDICATEURS PAR AÉRODROME

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

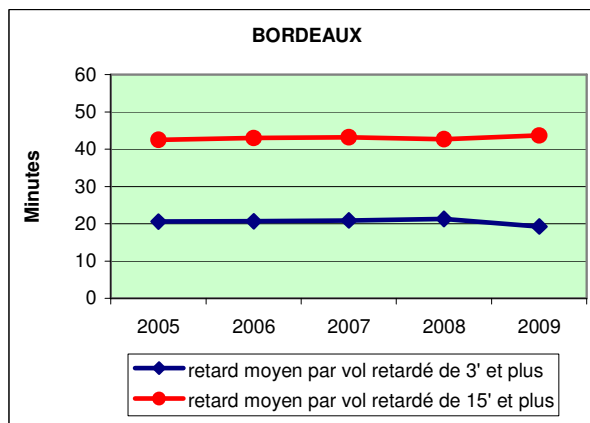
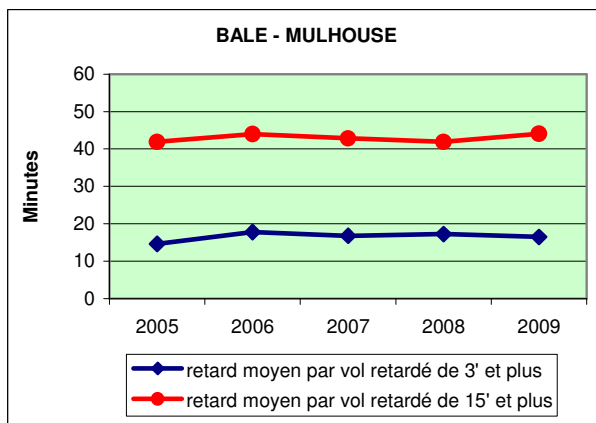
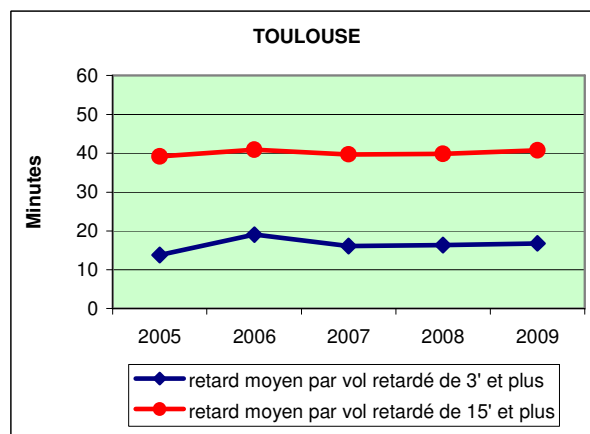
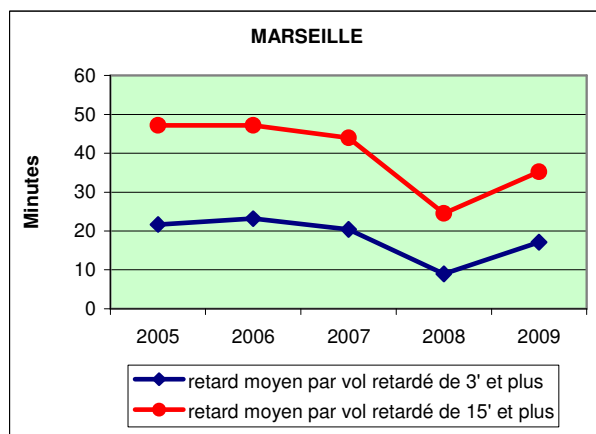
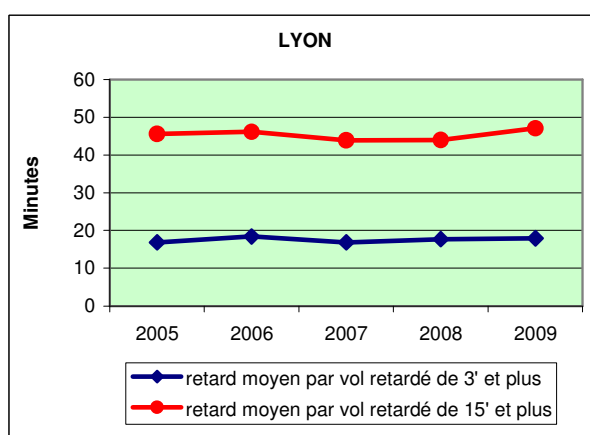
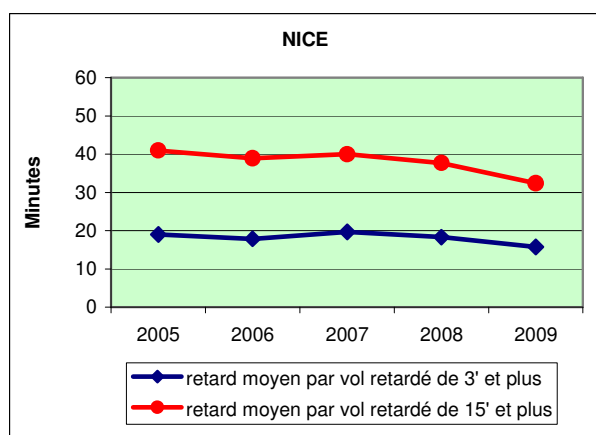
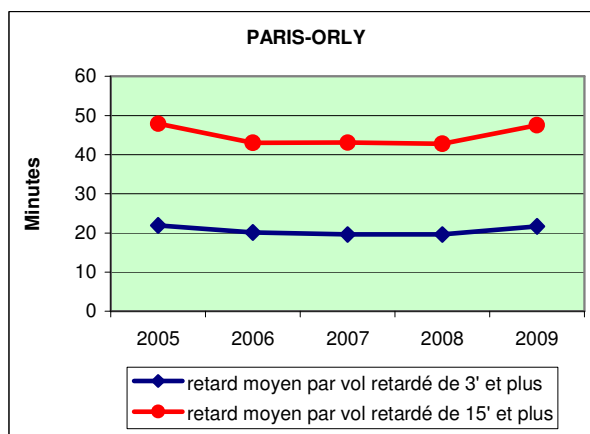
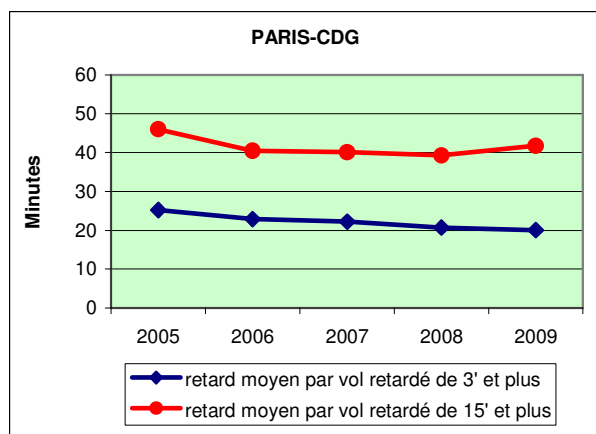


Les aéroports sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic passagers.

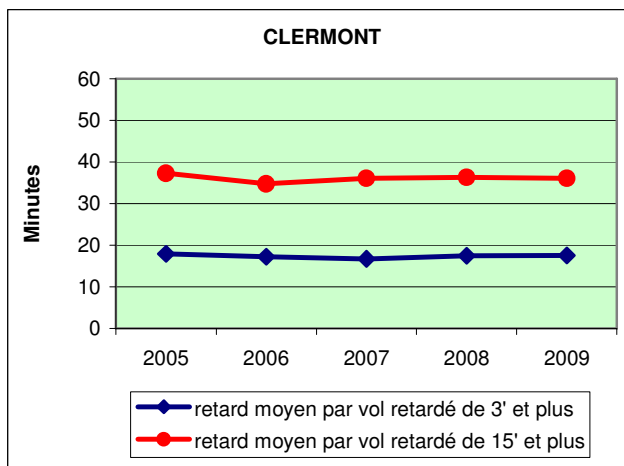
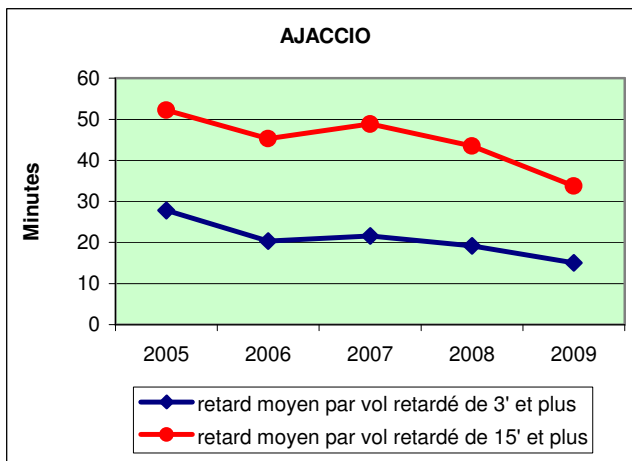
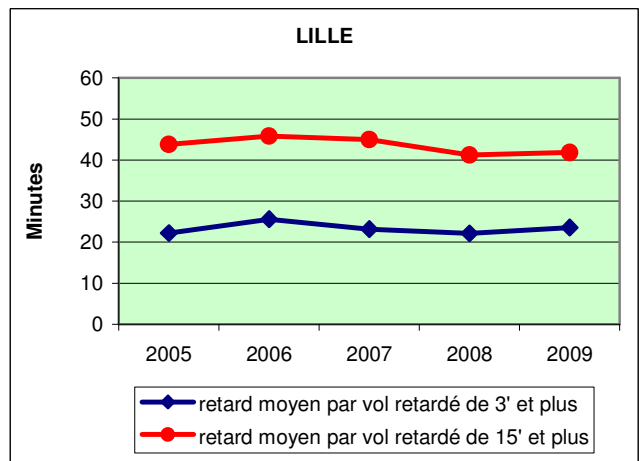
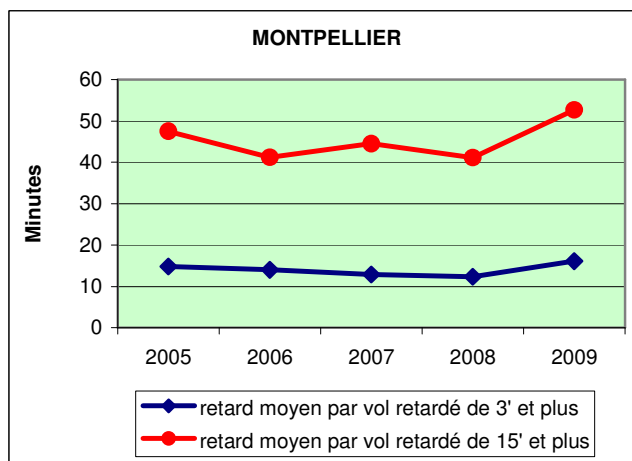
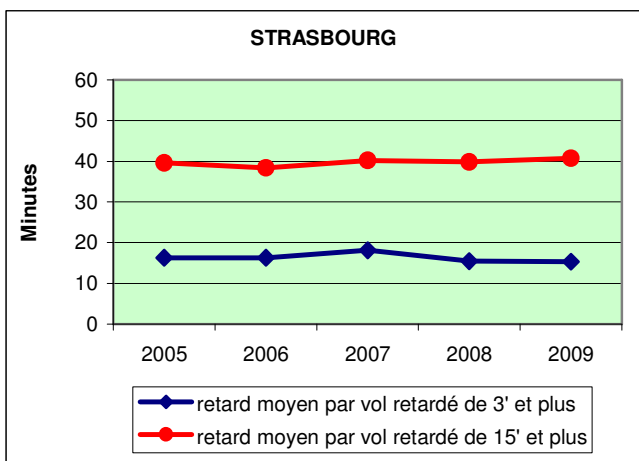
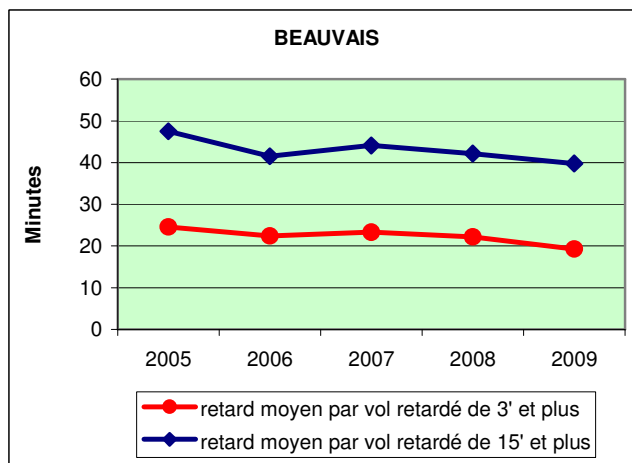
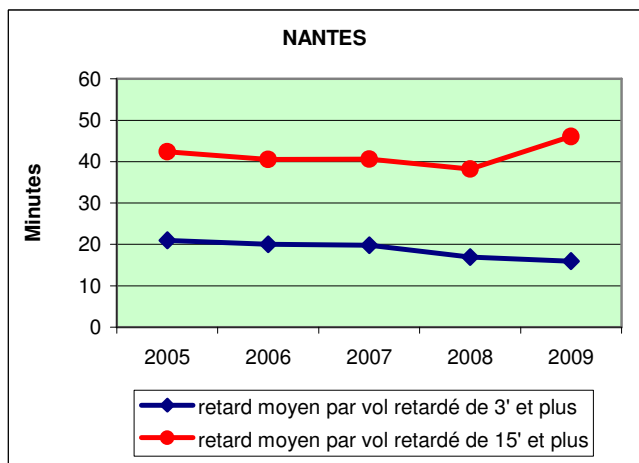
La somme des vols à l'heure ou retardés de moins de 15', des vols retardés entre 15' et 60' et des vols retardés de 60' et plus = 100%.



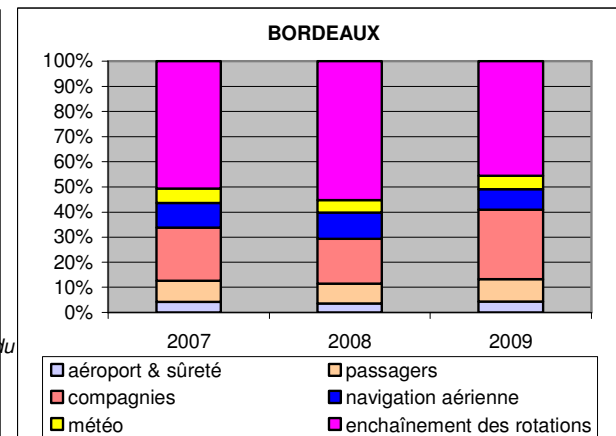
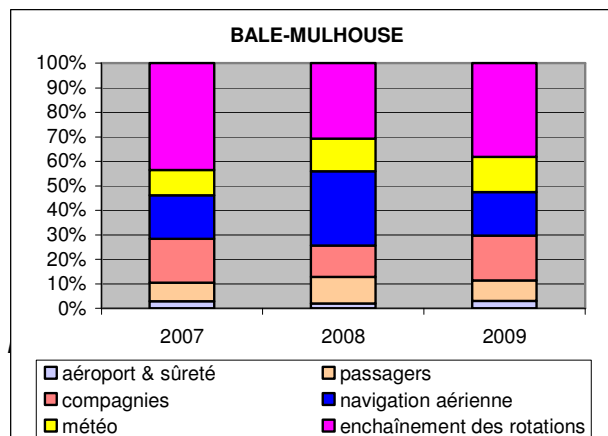
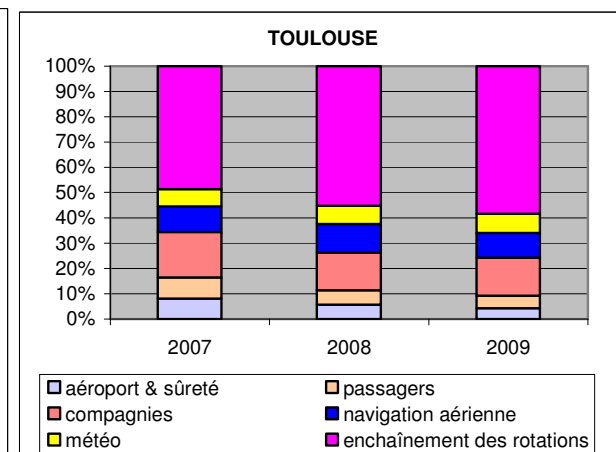
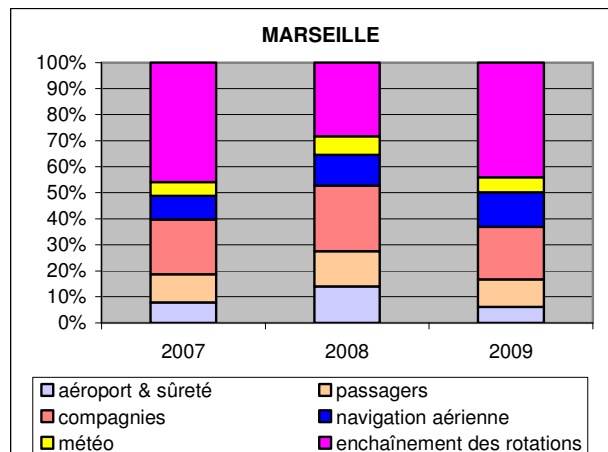
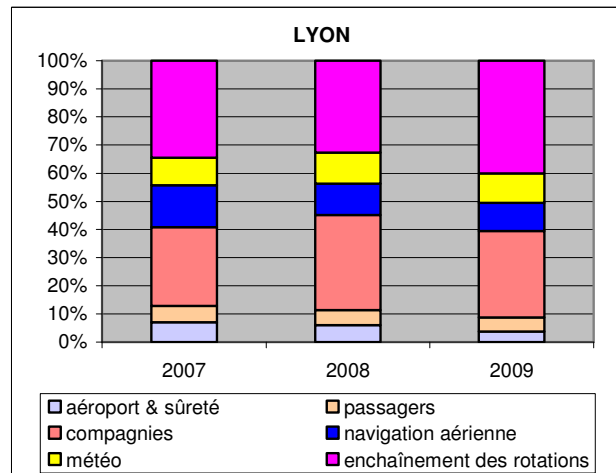
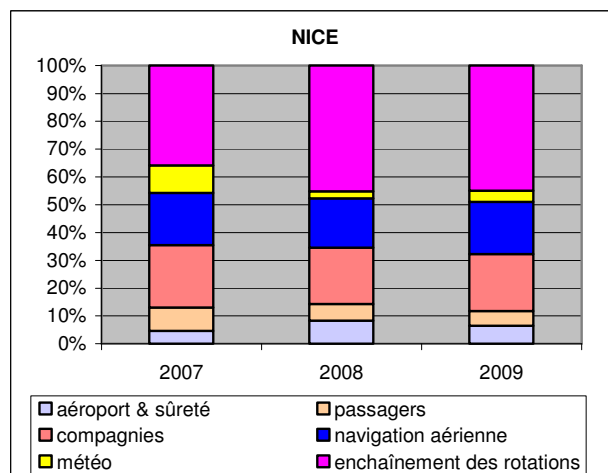
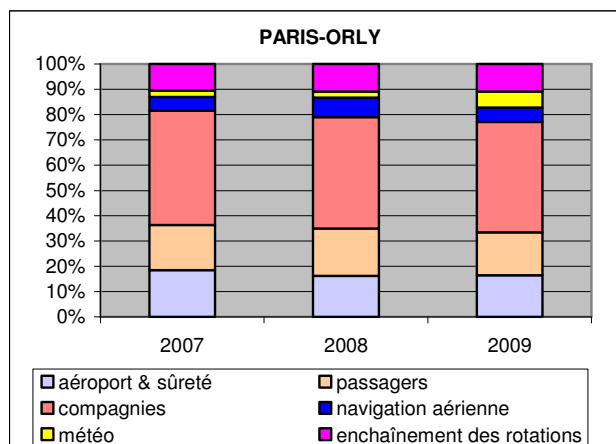
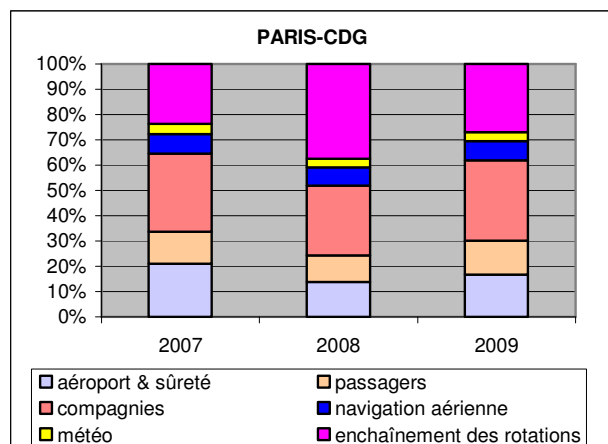
Indicateurs "Retard moyen par vol retardé de 3' et plus au départ"
"Retard moyen par vol retardé de 15' et plus au départ"



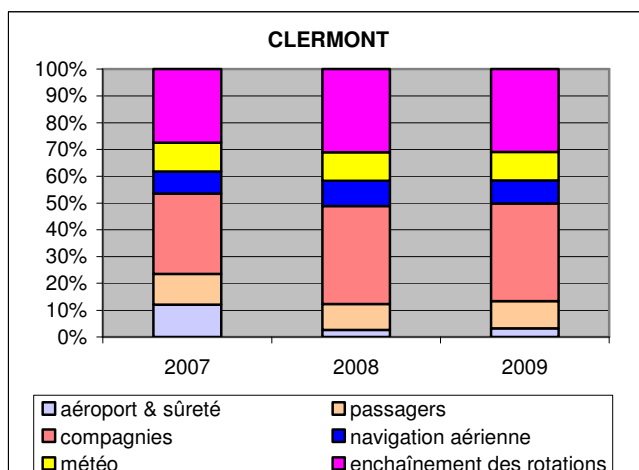
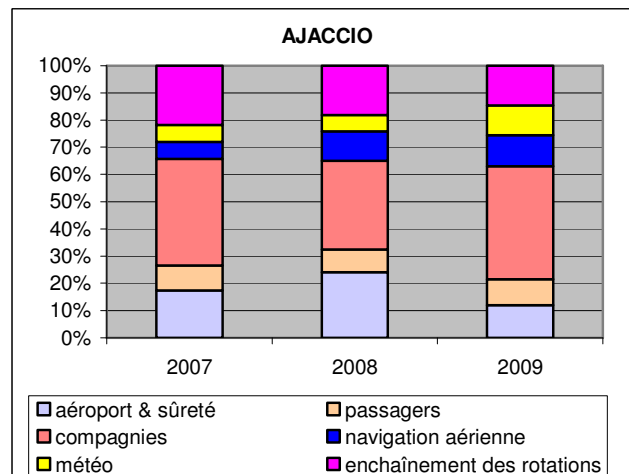
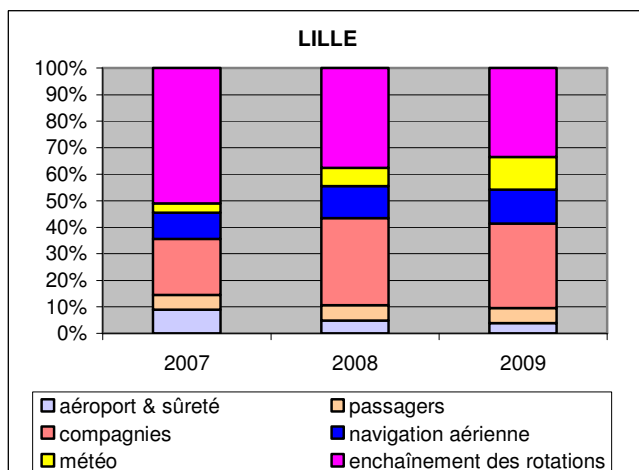
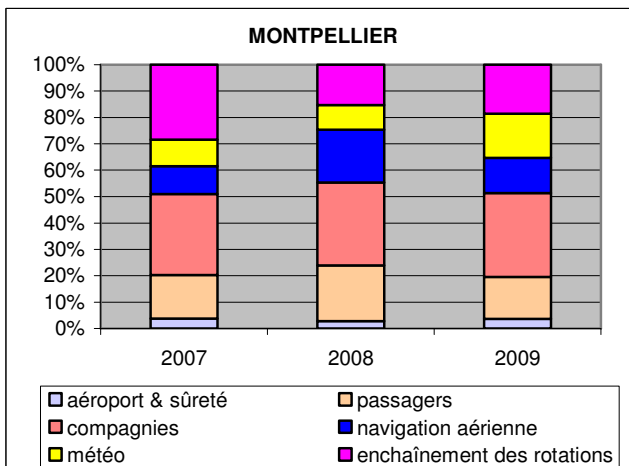
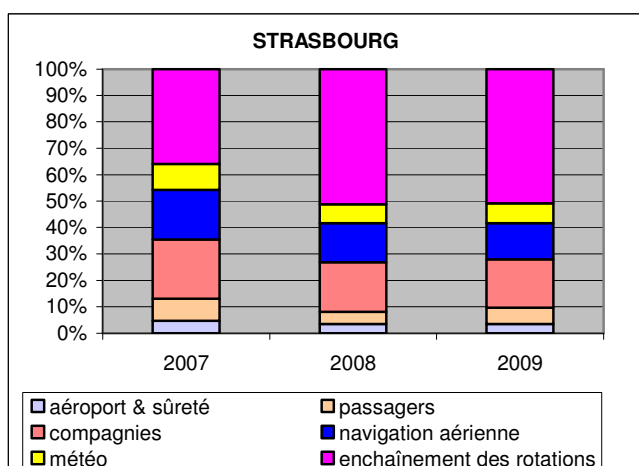
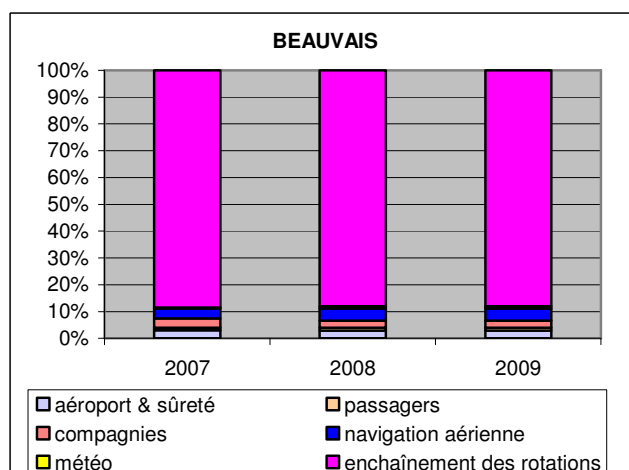
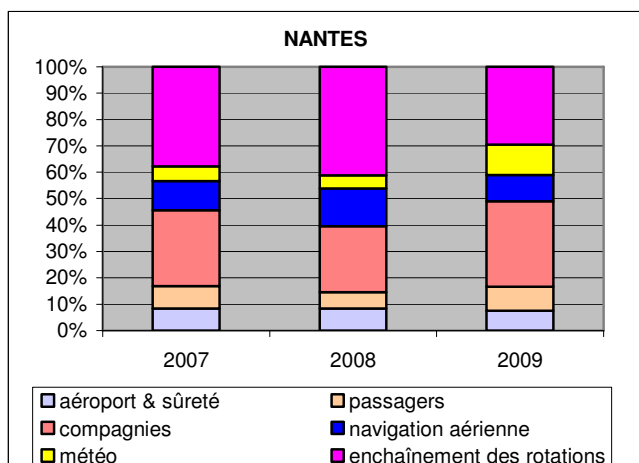
Les aéroports sont présentés par ordre d'importance décroissante du trafic passagers.



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



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



Partie 2 :

**PRESENTATION
DETAILLEE
PAR MOIS
POUR CHAQUE
AERODROME**



Les résultats des aérodromes sont présentés ci-après :

1. - Paris-Charles de Gaulle	p 30
2. - Paris-Orly	p 32
3. - Nice.....	p 34
4. - Lyon	p 36
5. - Marseille.....	p 38
6. - Toulouse	p 40
7. - Bâle-Mulhouse	p 42
8. - Bordeaux.....	p 44
9. - Nantes.....	p 46
10. - Beauvais	p 48
11. - Strasbourg.....	p 50
12. - Montpellier.....	p 52
13. - Lille	p 54
14. - Ajaccio	p 56
15. - Clermont-Ferrand.....	p 58

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

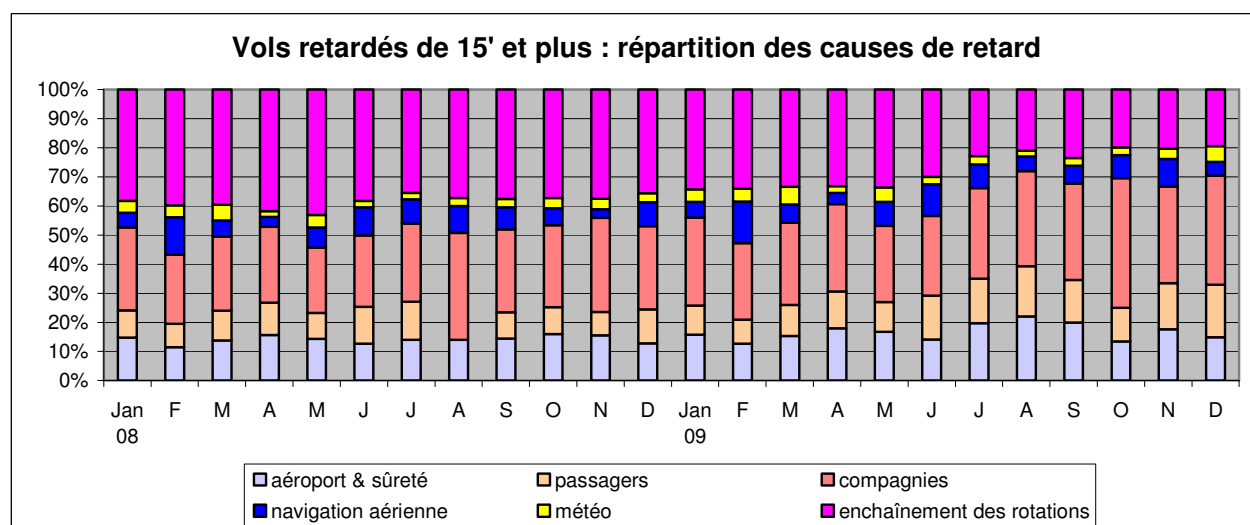
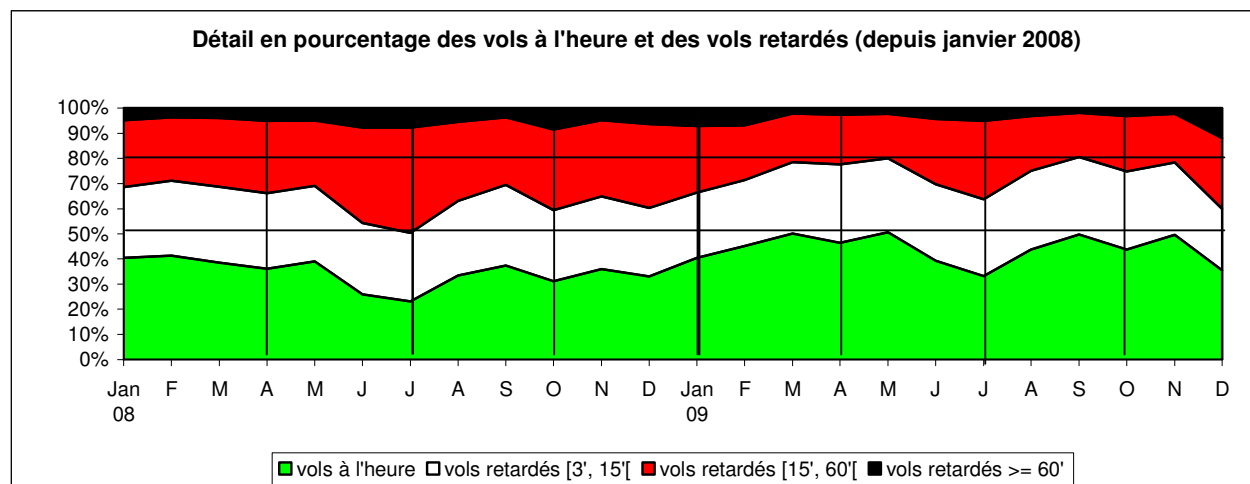
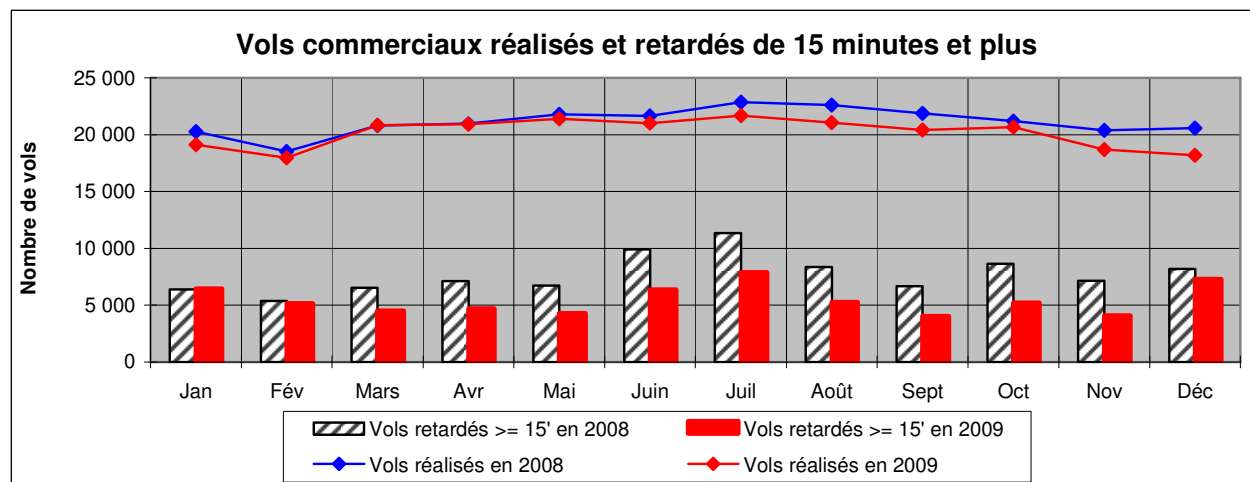
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

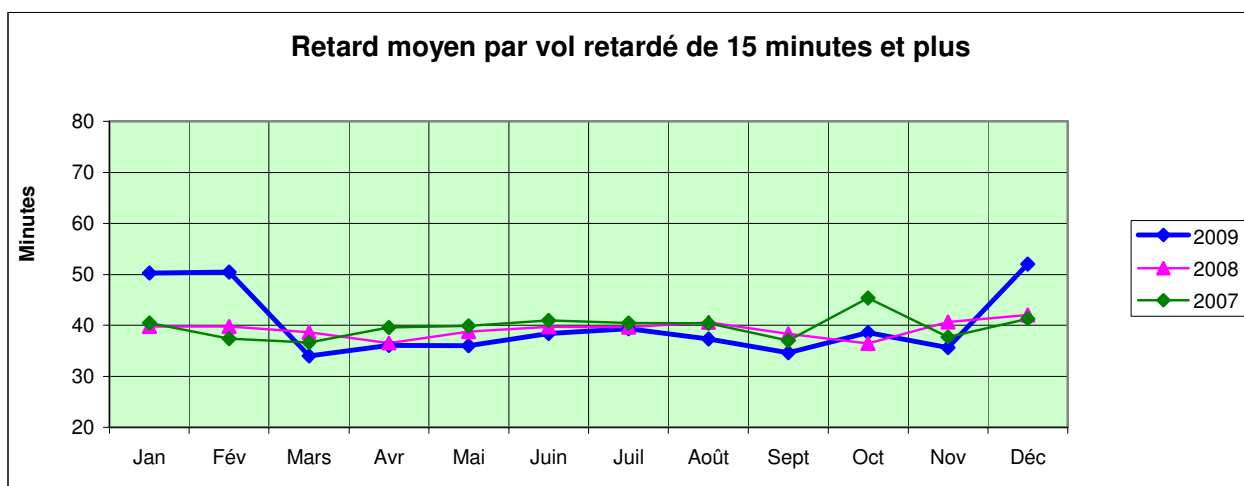
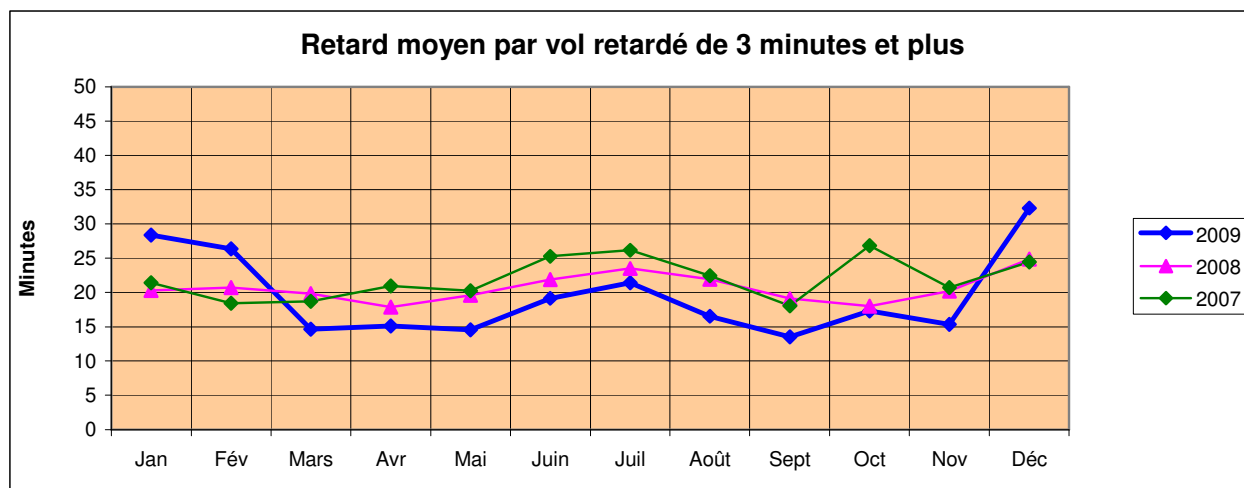
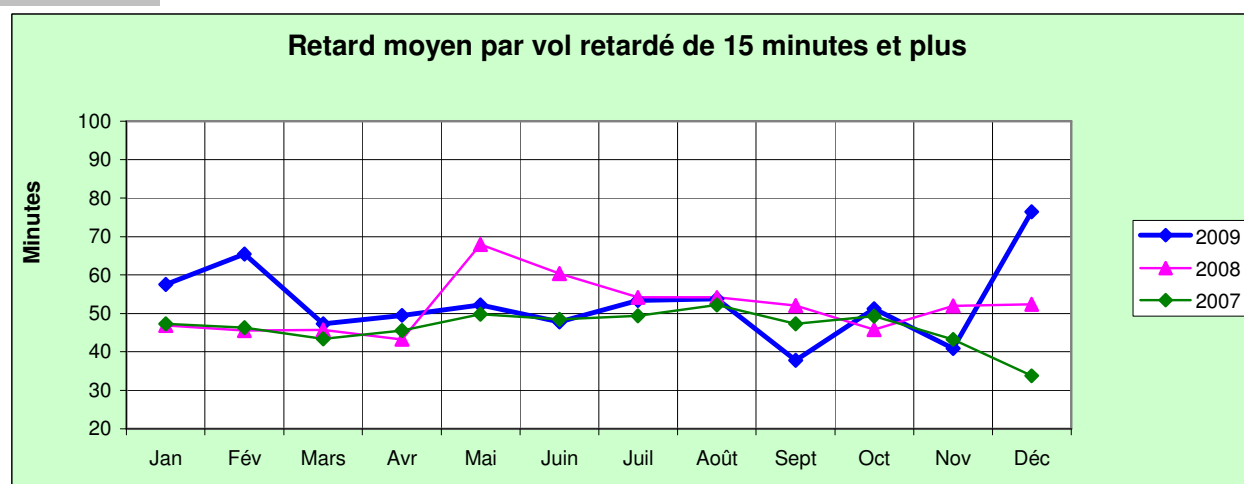
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 57 686 500 (-4,6%)

Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 484 173 (-5,9%)

au départ



au départ**à l'arrivée**

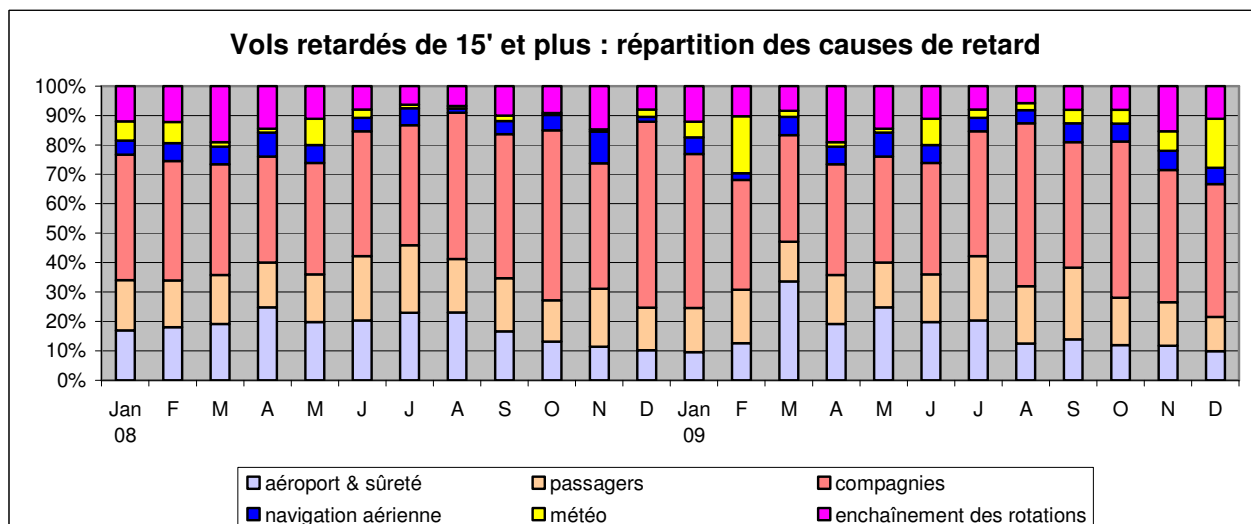
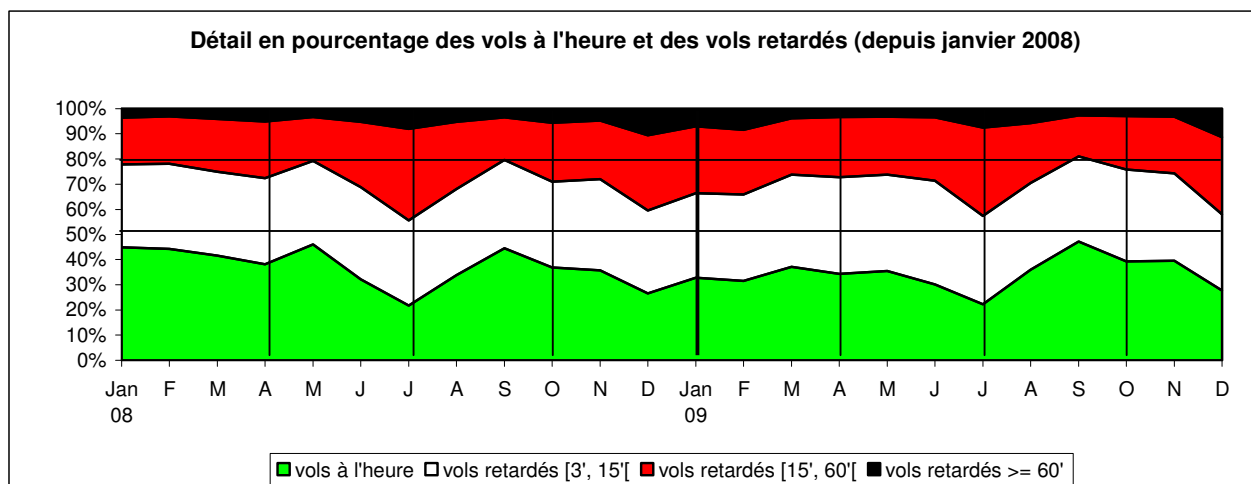
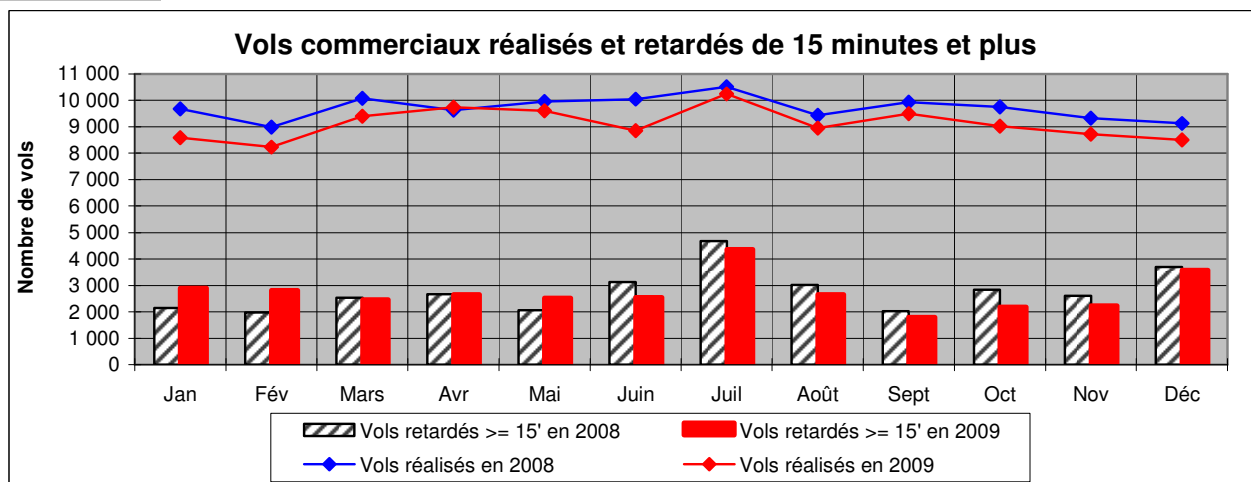
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 25 min en 2009 (il était de 26 min en 2008).

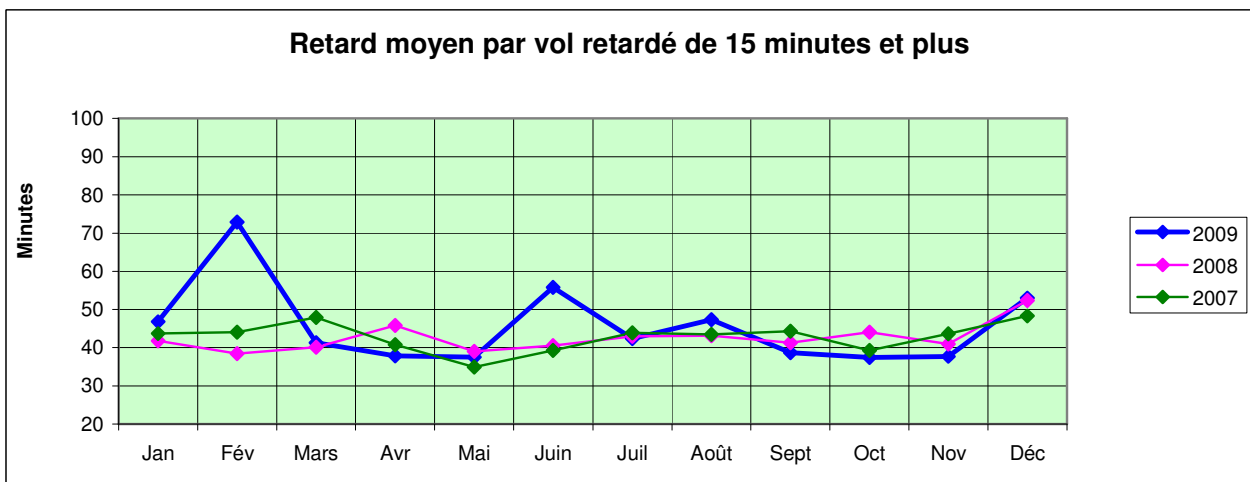
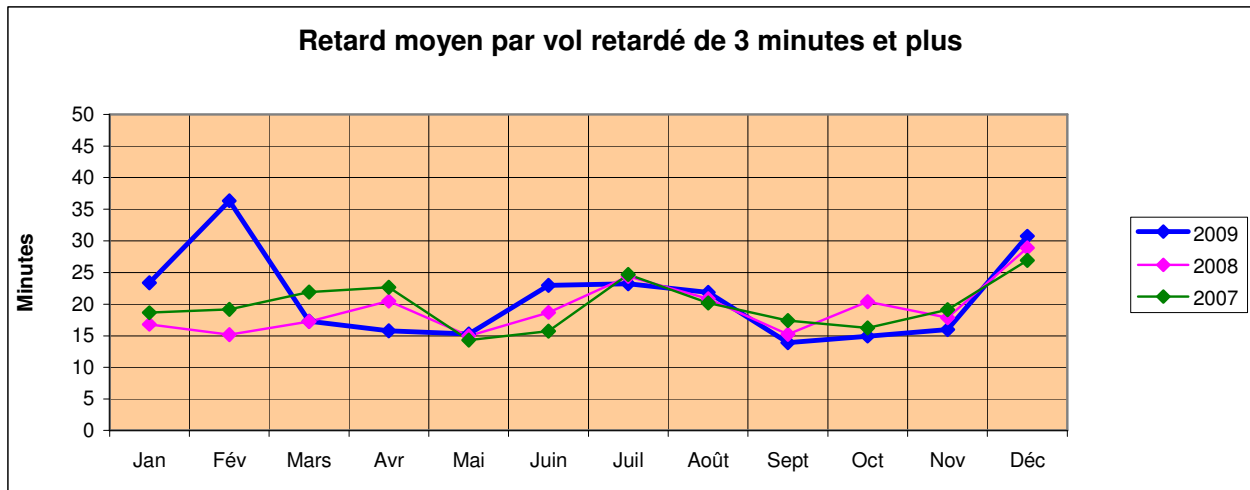
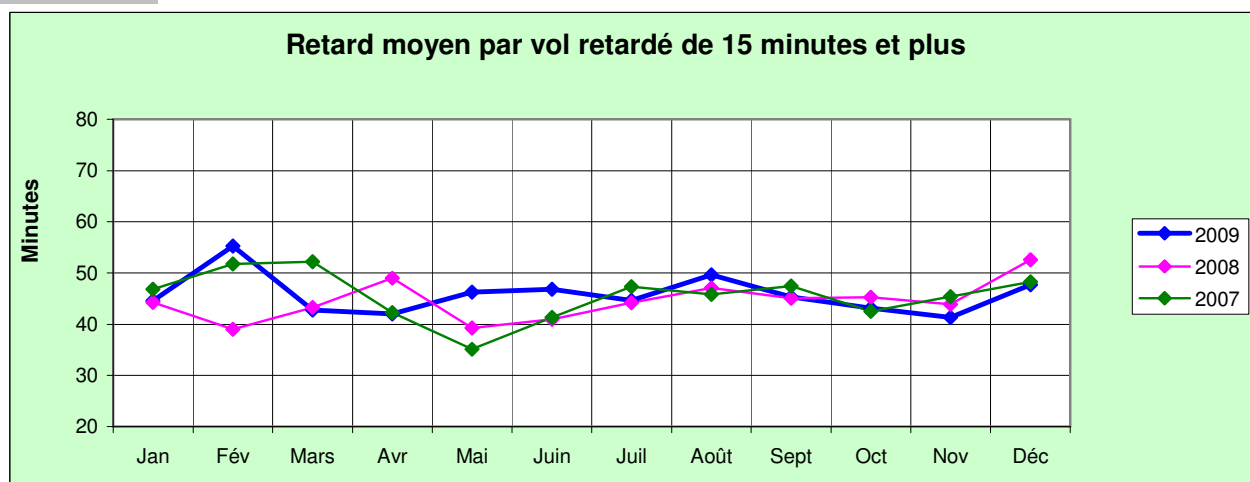
PARIS - Orly

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.
 Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) .. : 25 087 319 (-4,2%)
 Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 220 464 (-4,1%)

au départ



au départ**à l'arrivée**

Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 25 min en 2009 (il était de 23 min. en 2008).

NICE

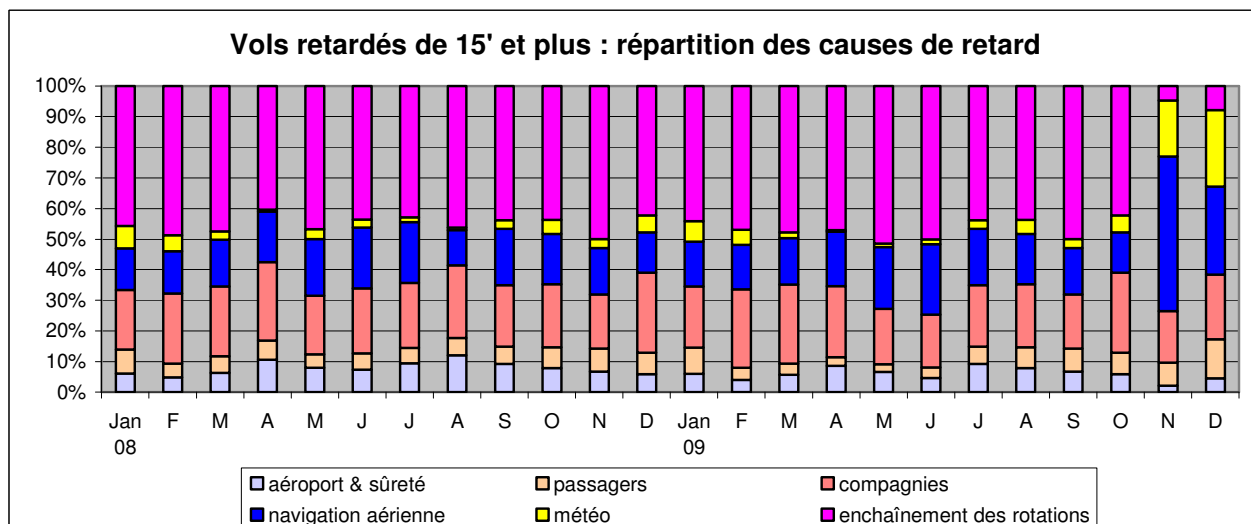
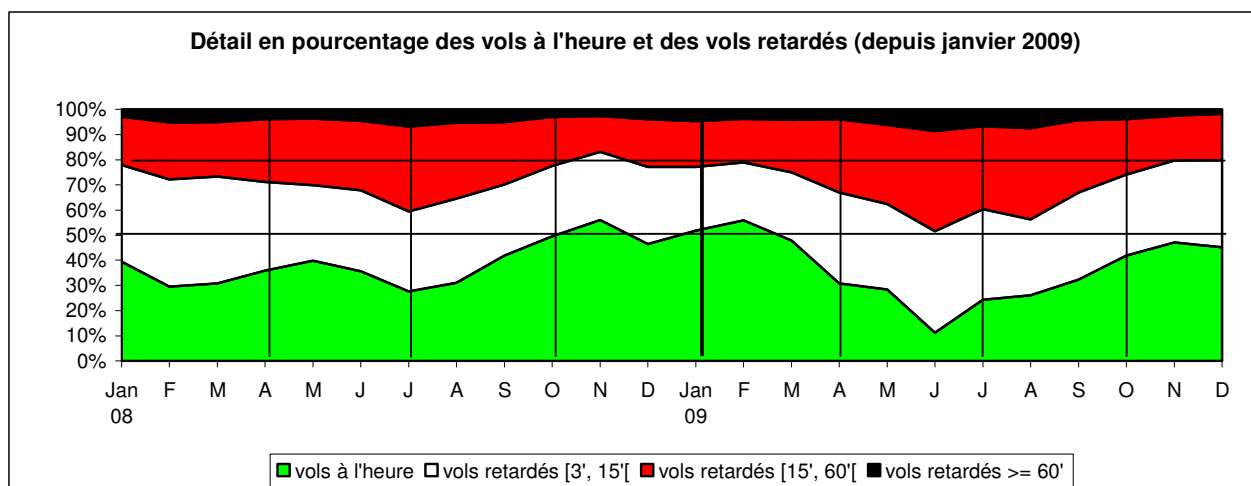
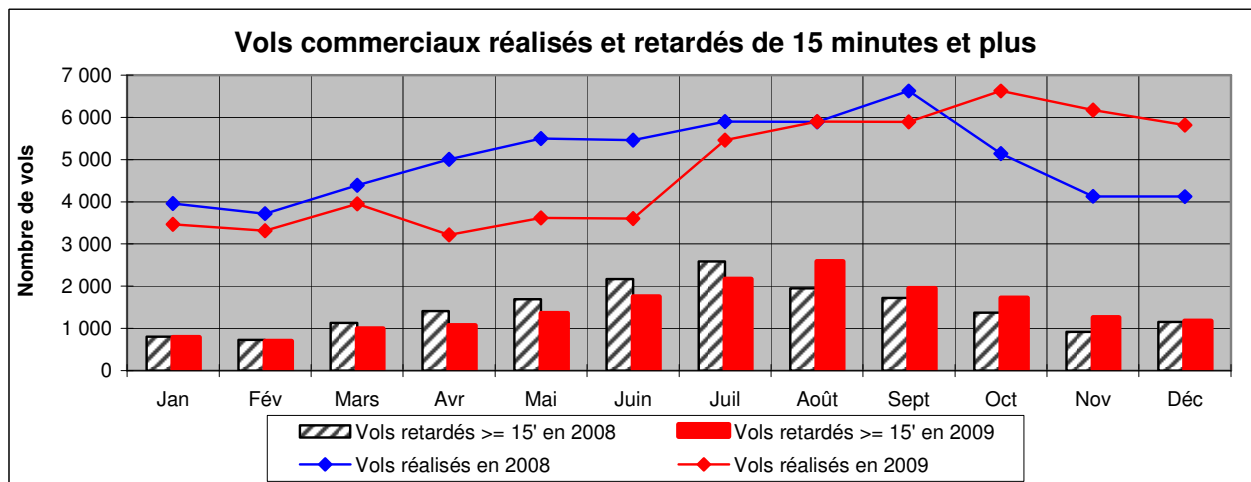
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

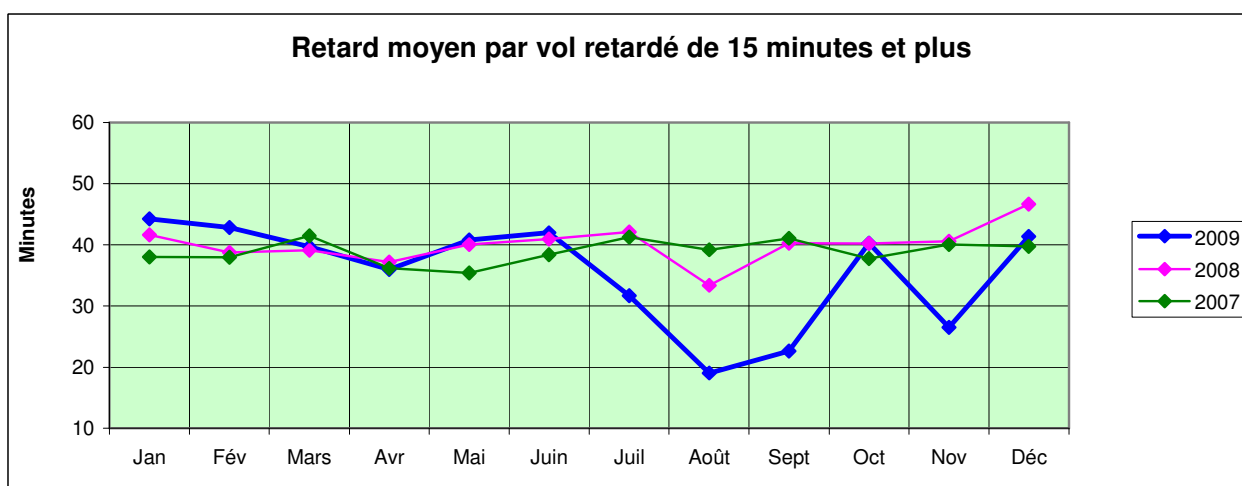
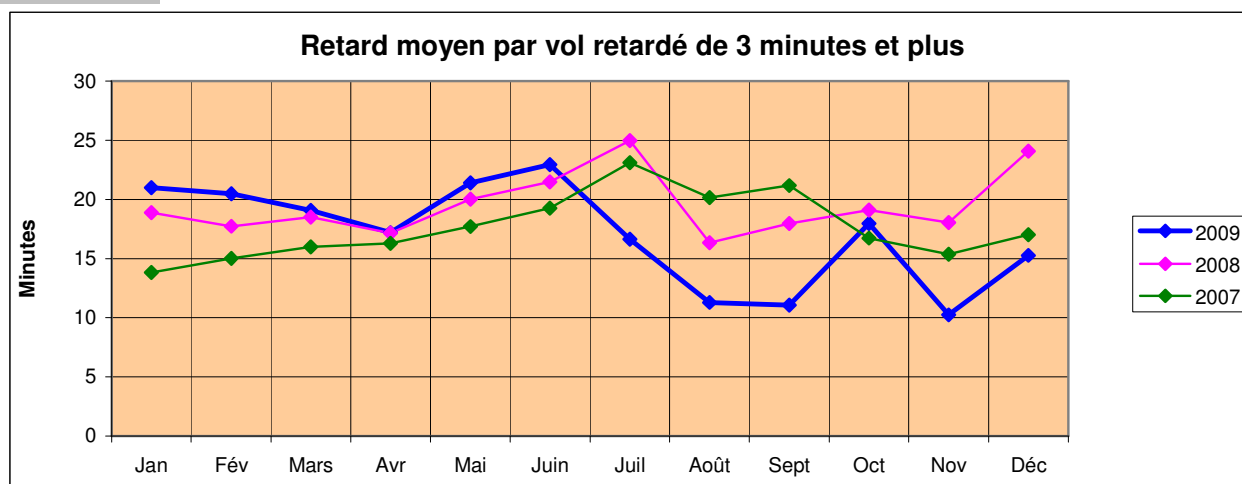
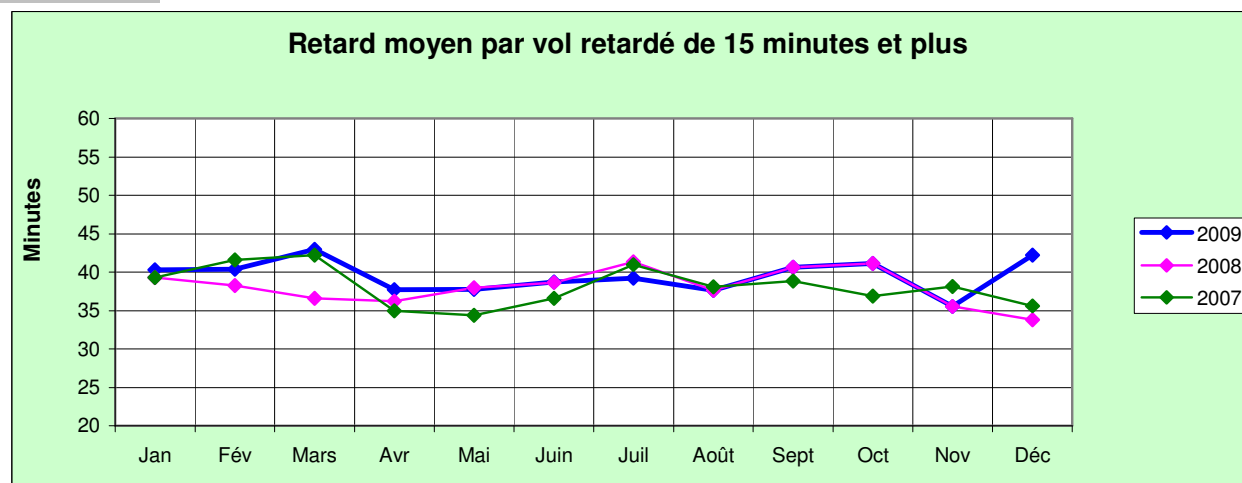
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 9 738 654 (-5,1%)

Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 119 301 (-0,5%)

au départ



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 2009 (il était de 19 min. en 2008).

LYON

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

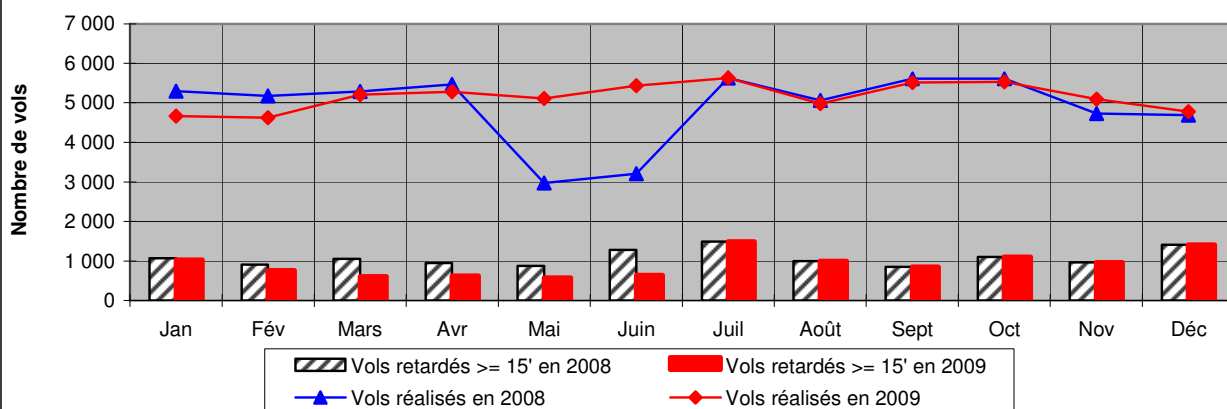
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 7 572 833 (-2,9%)

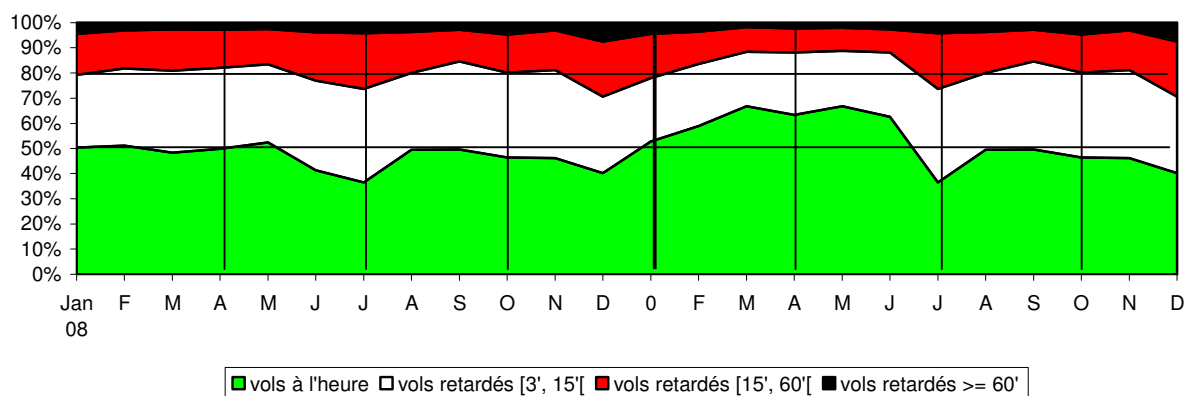
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 116 330 (-5,7%)

au départ

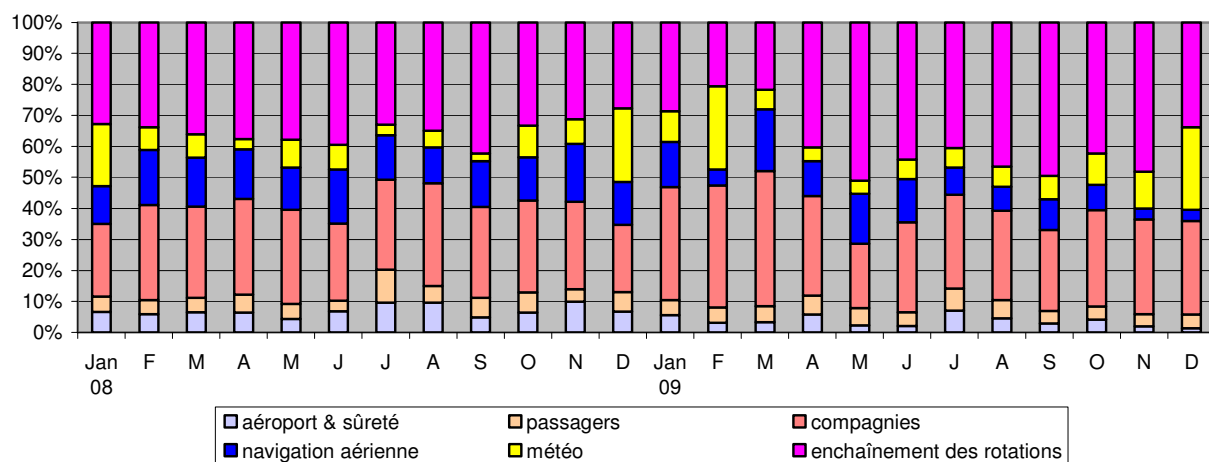
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



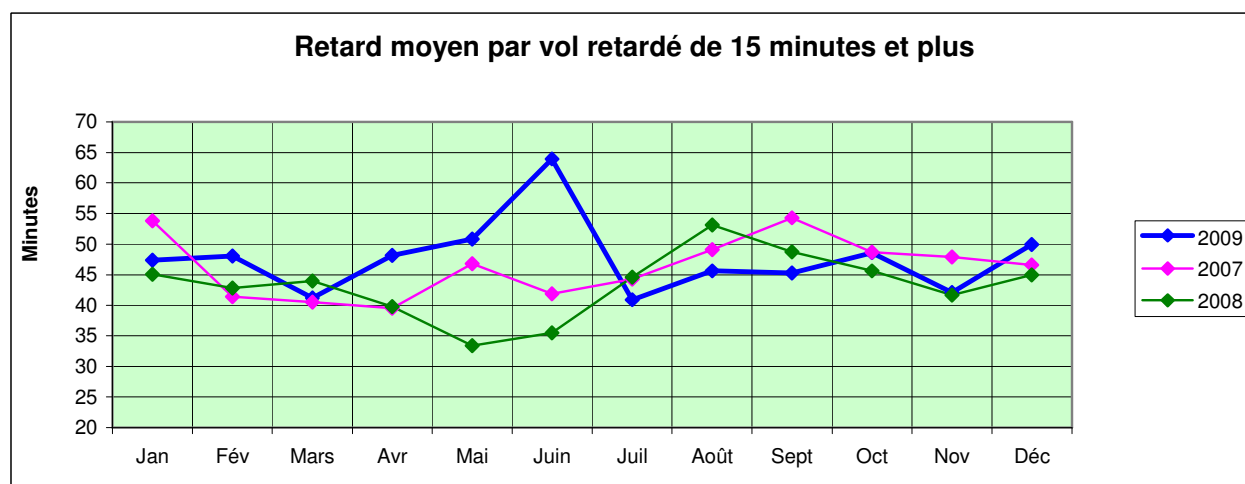
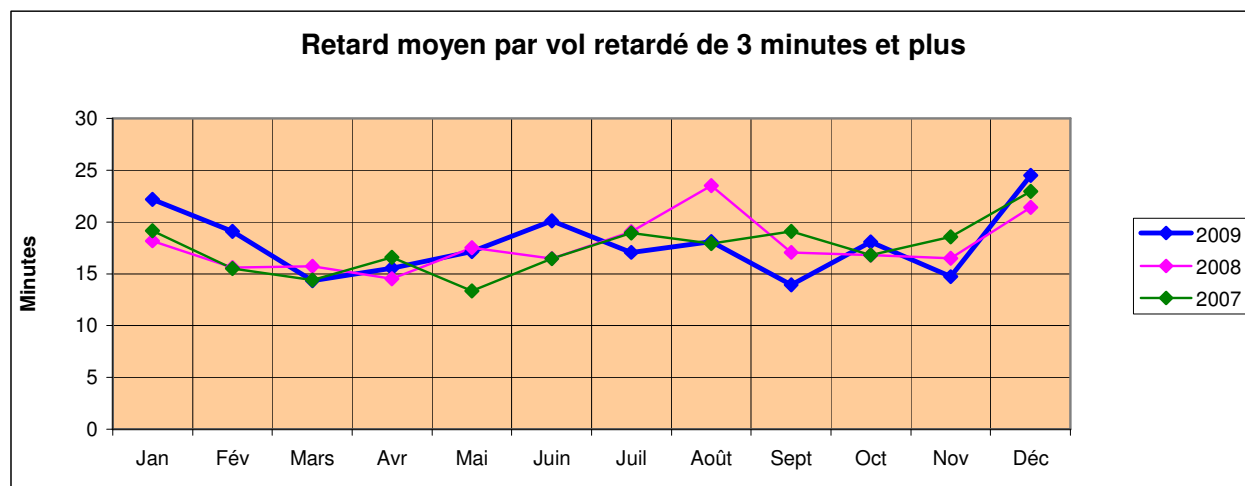
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2008)



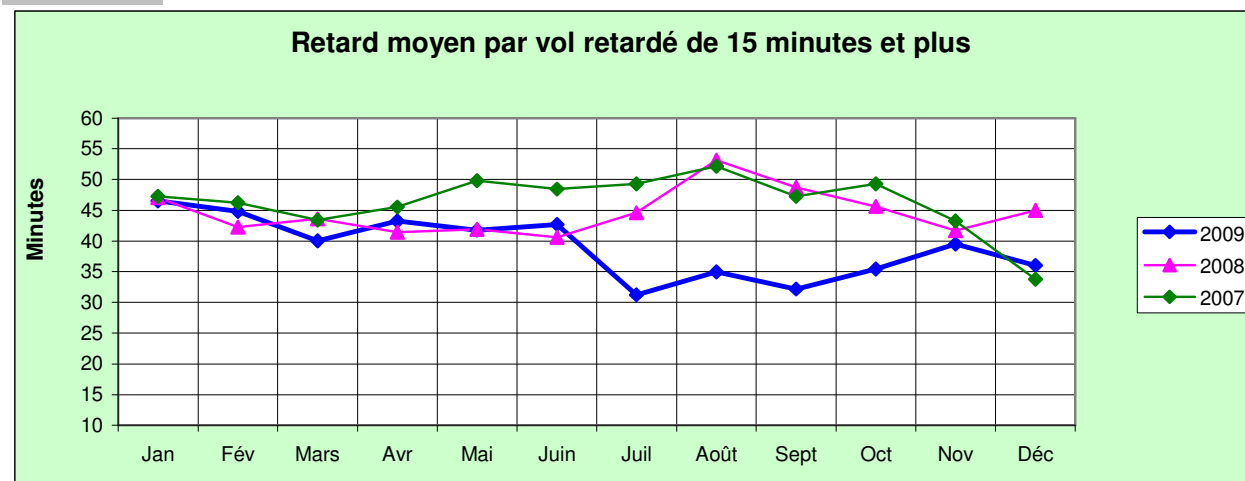
Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard



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 2009 (il était de 20 min. en 2008).

MARSEILLE

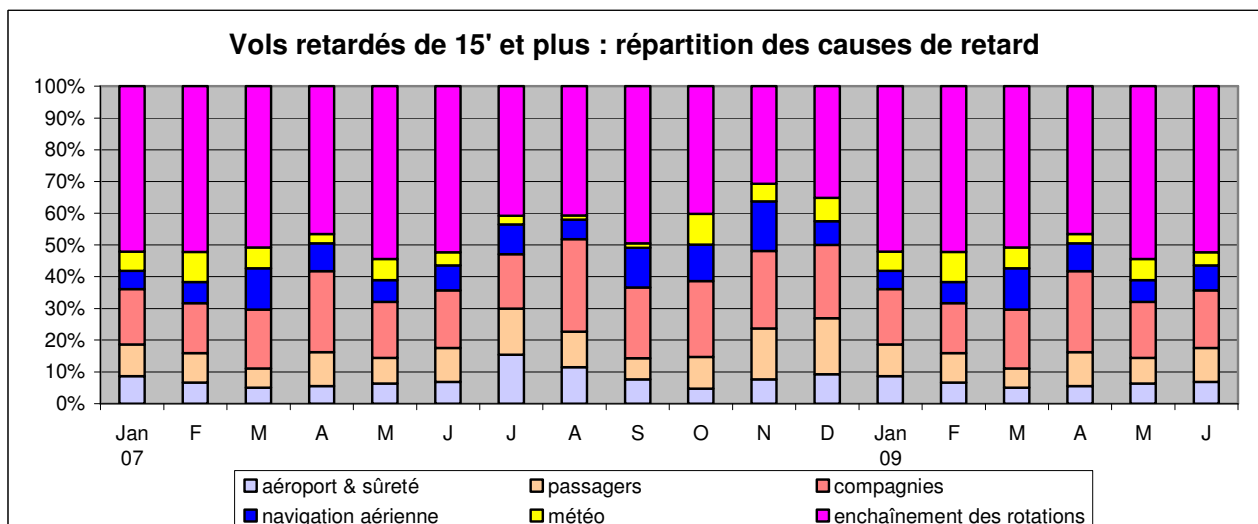
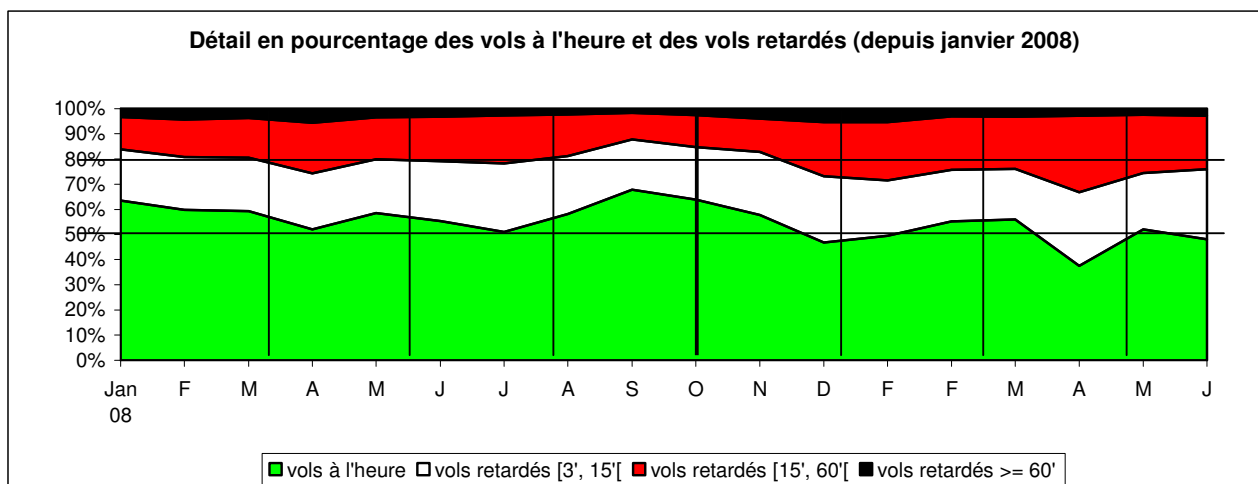
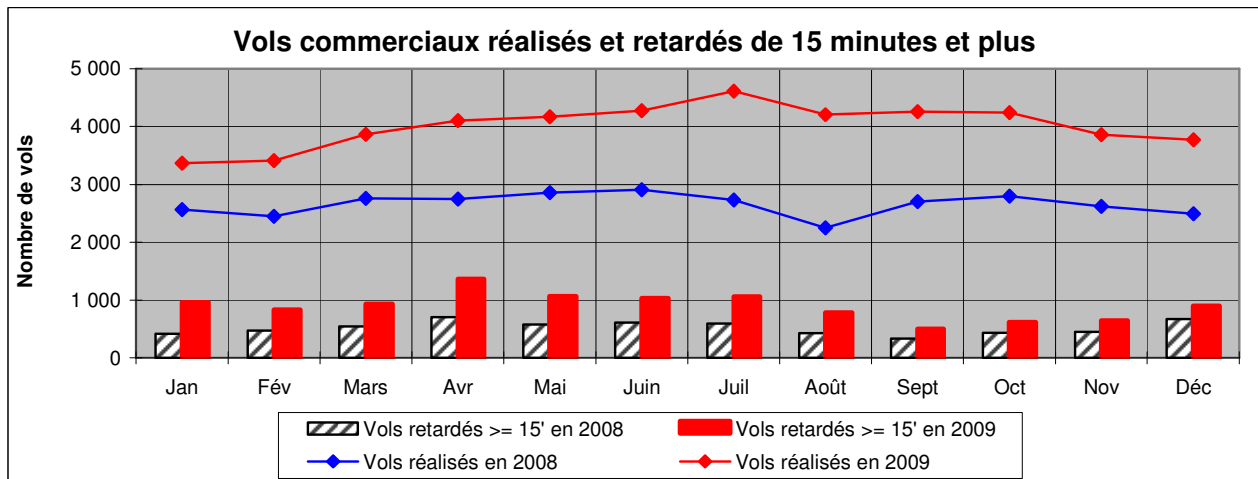
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

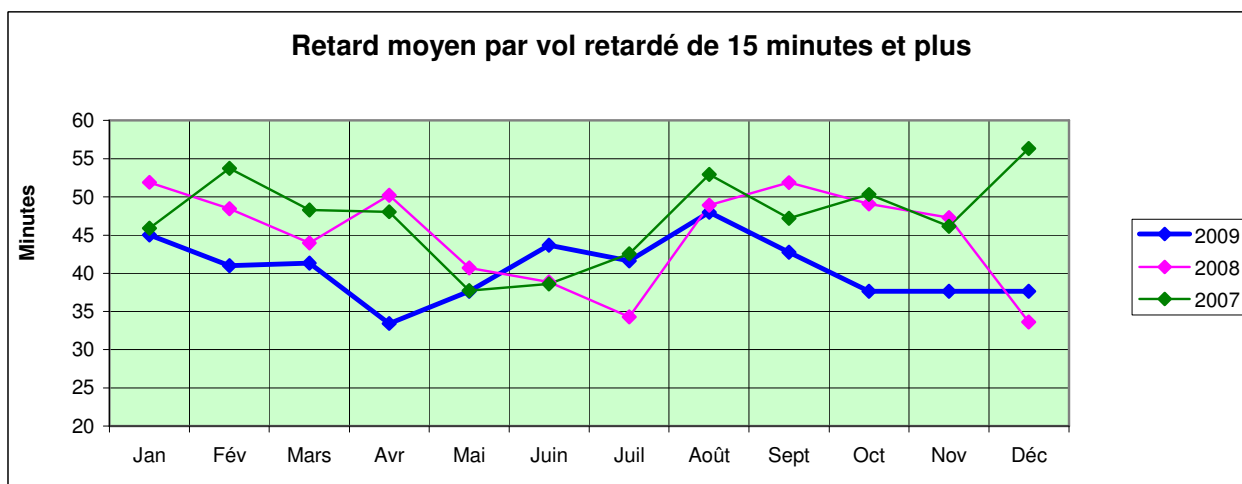
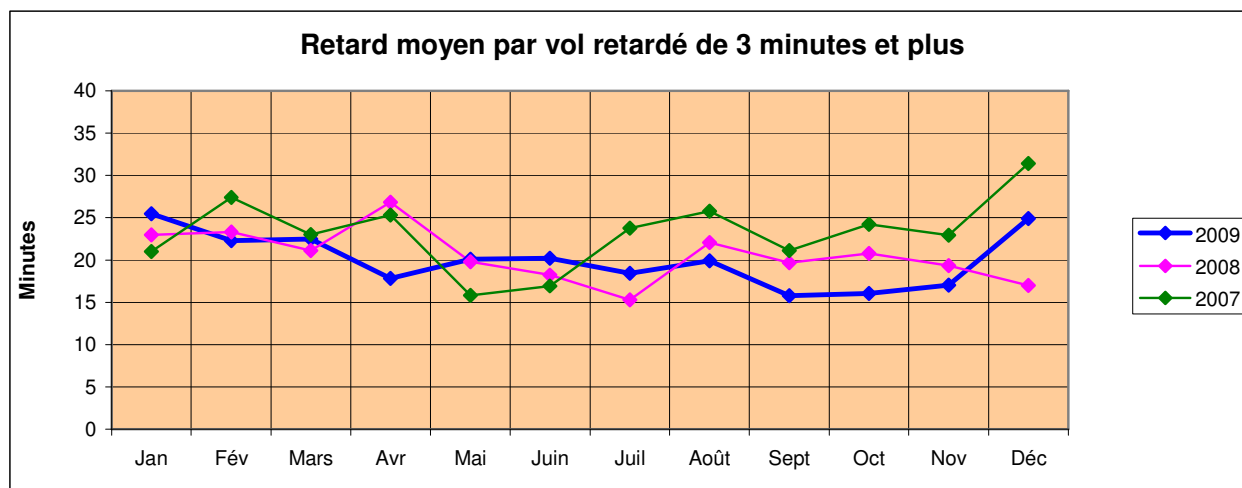
Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 7 134 611 (+ 4,8%)

Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 87 113 (+0,3%)

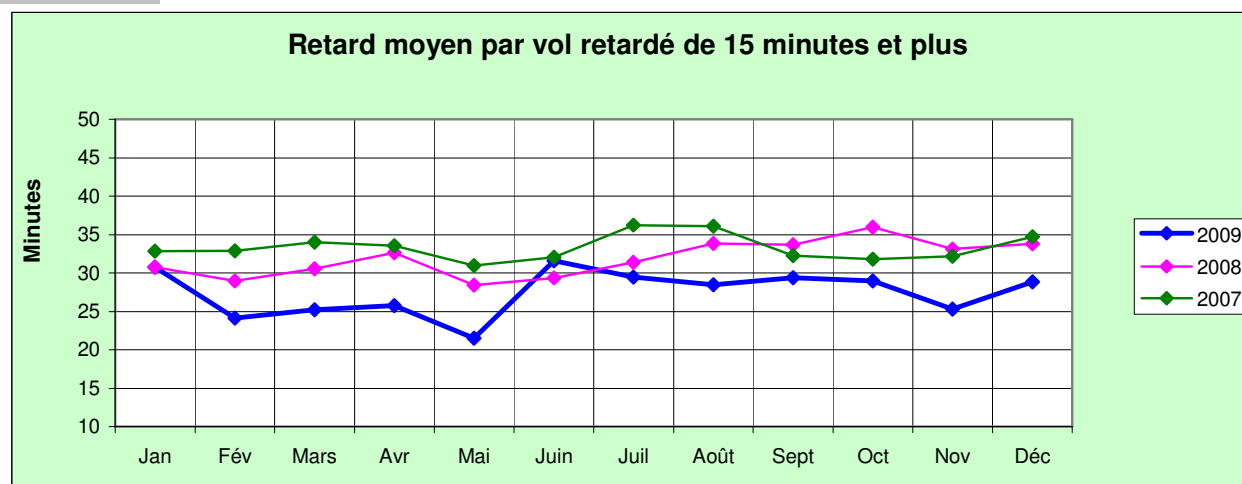
au départ



au départ



à l'arrivée



Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 25 min en 2009 (il était de 27 min en 2008).

TOULOUSE

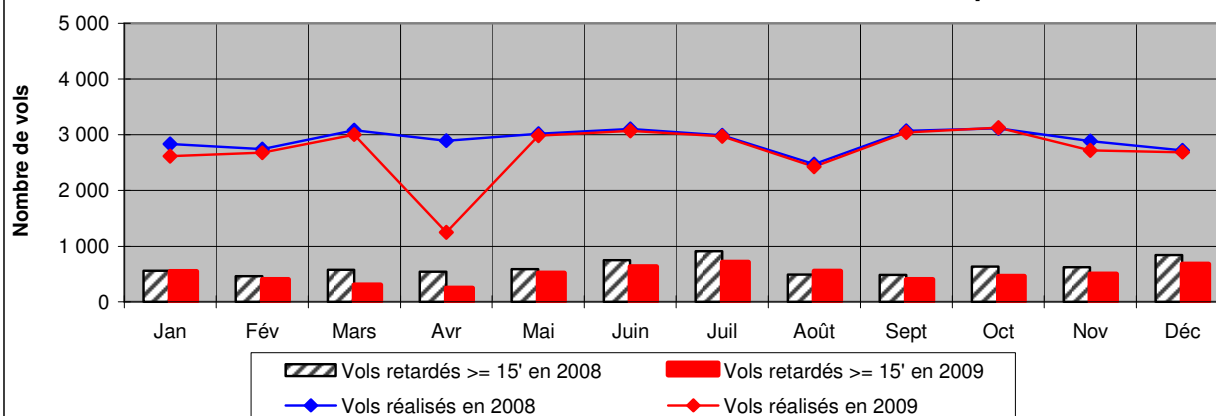
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

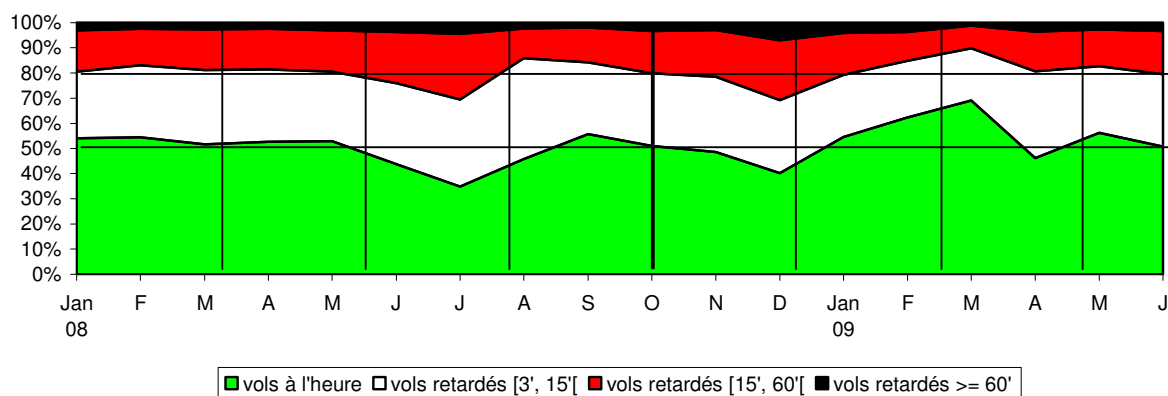
Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 6 227 466 (-1%)
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 76 491 (-0,1%)

au départ

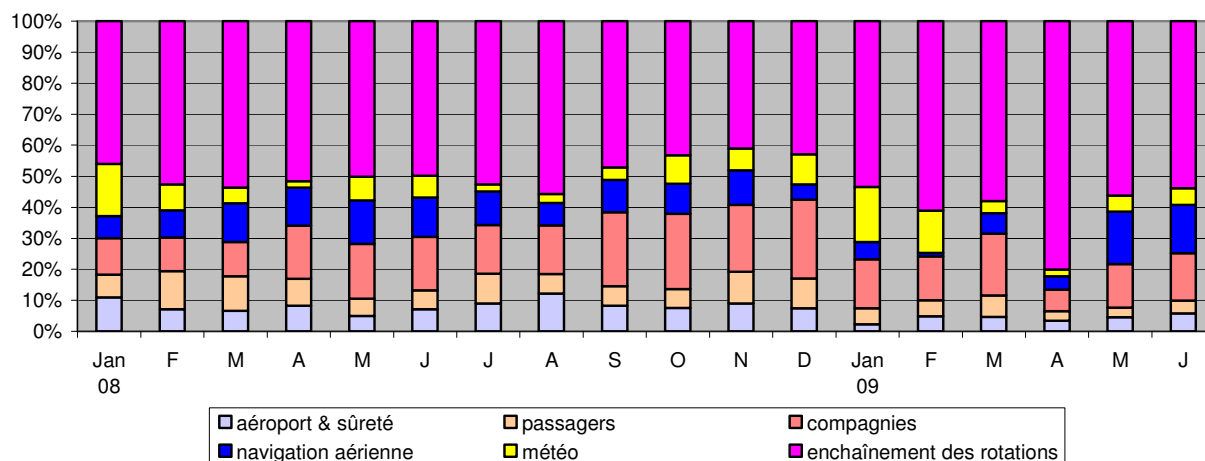
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus

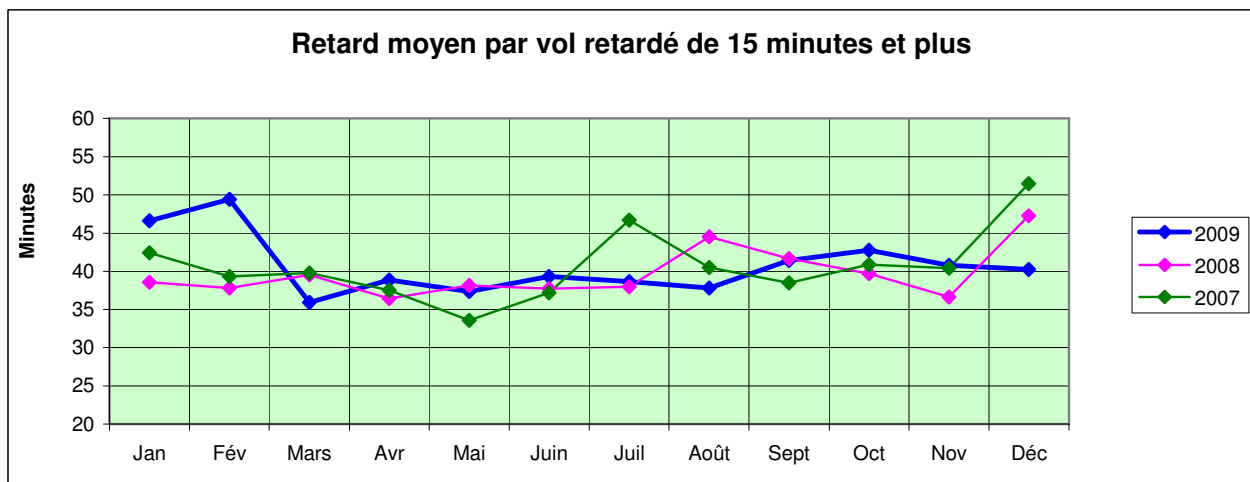
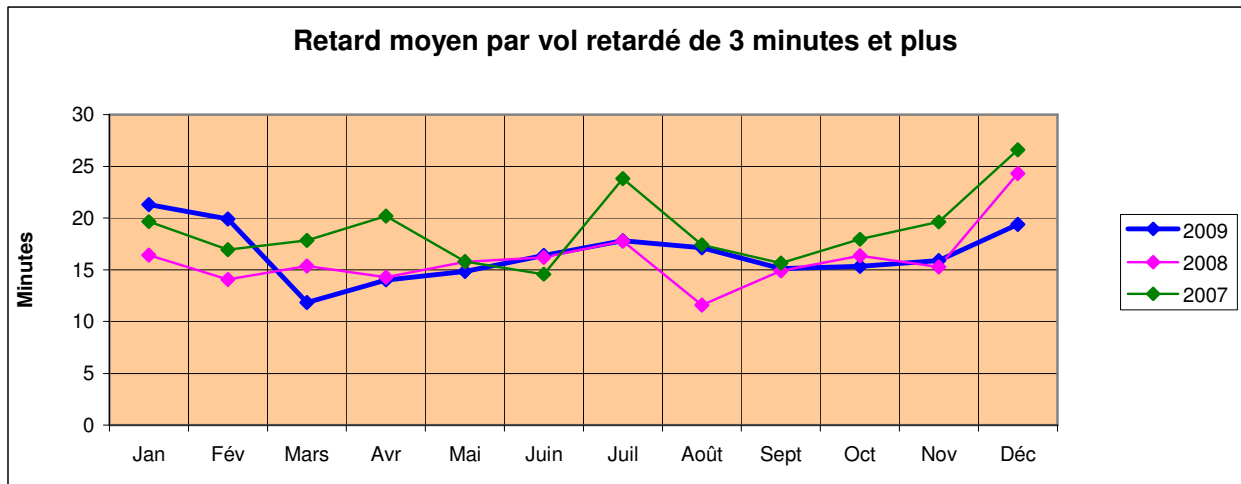
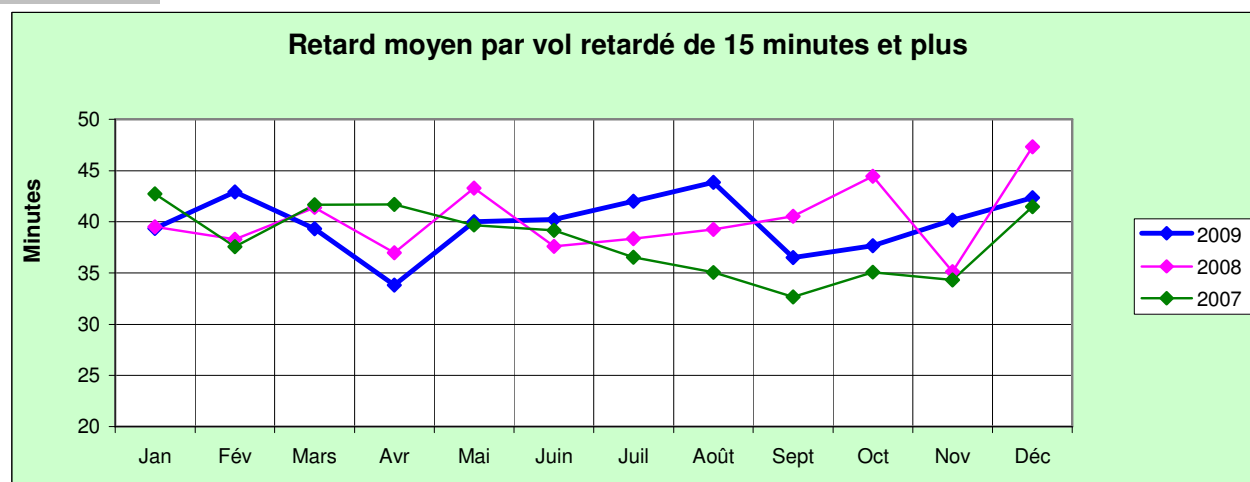


Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2008)



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



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 2009 (il était de 18min. 2008).

BALE - MULHOUSE

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

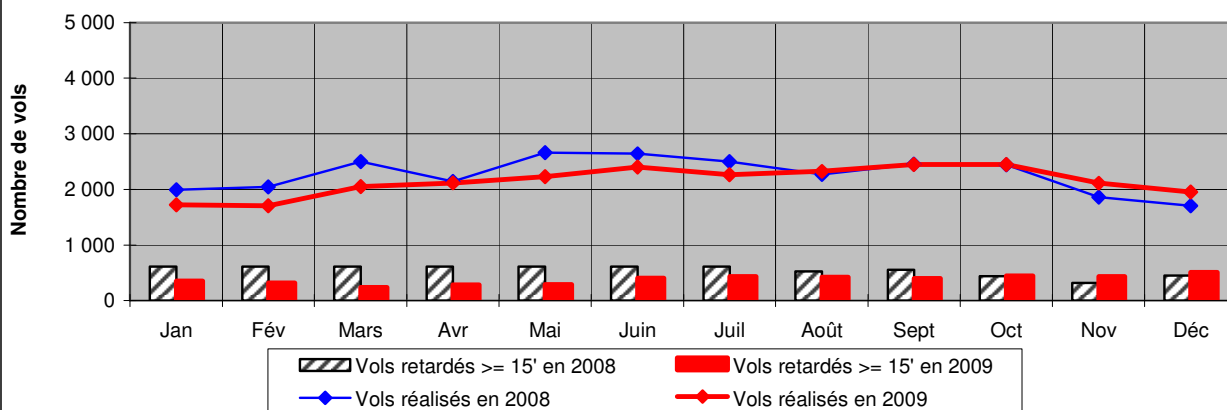
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 3 821 085 (- 9,9%)

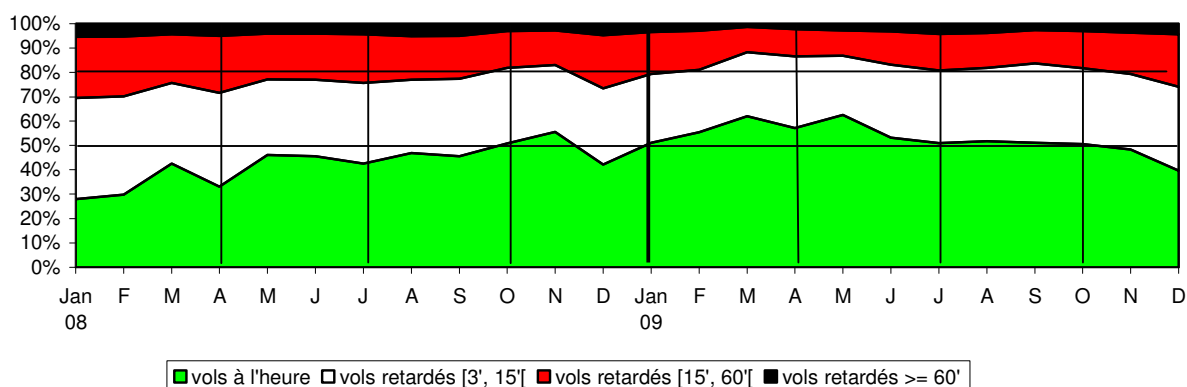
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 50 501 (-5,6%)

au départ

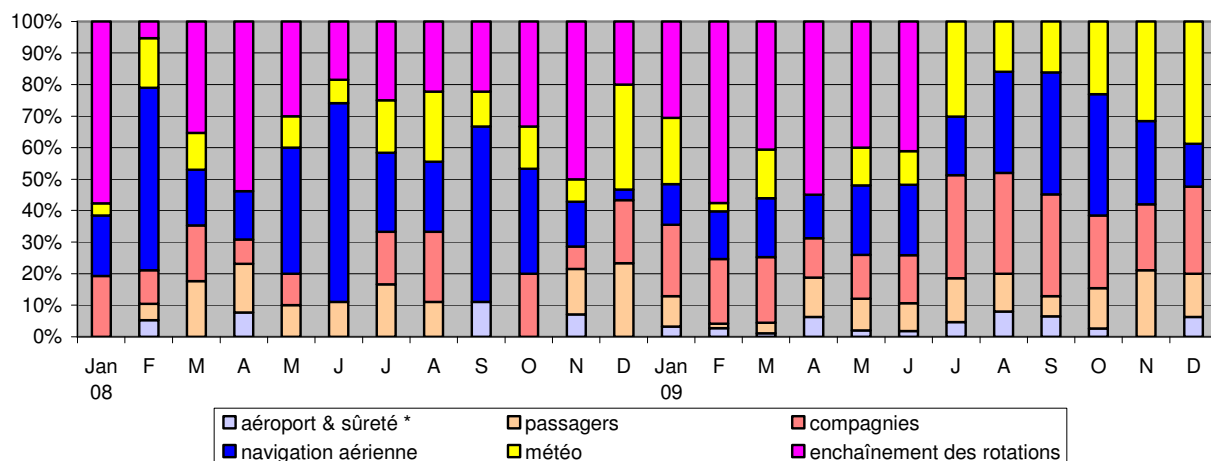
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2007)

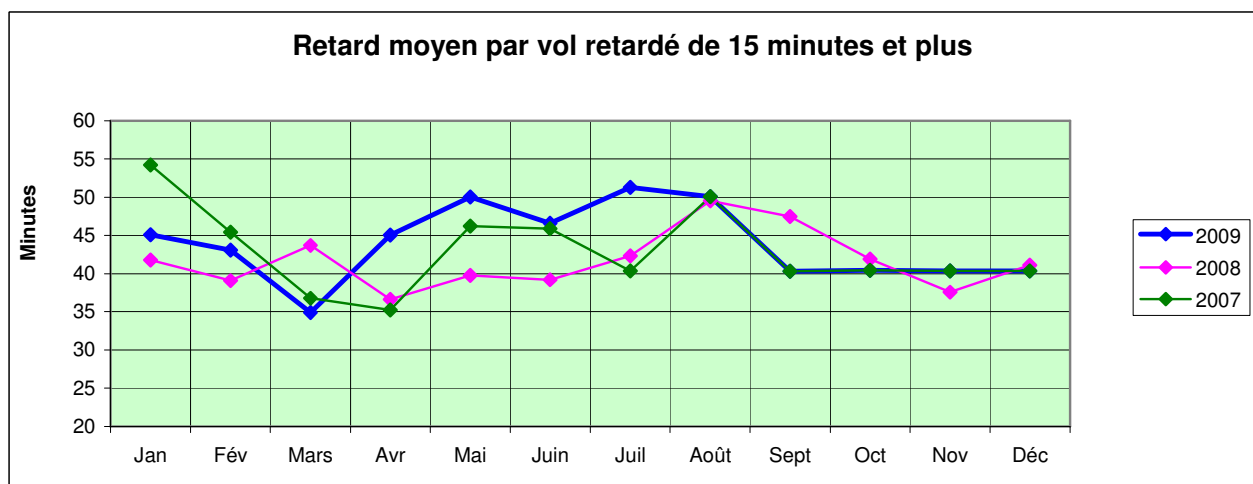
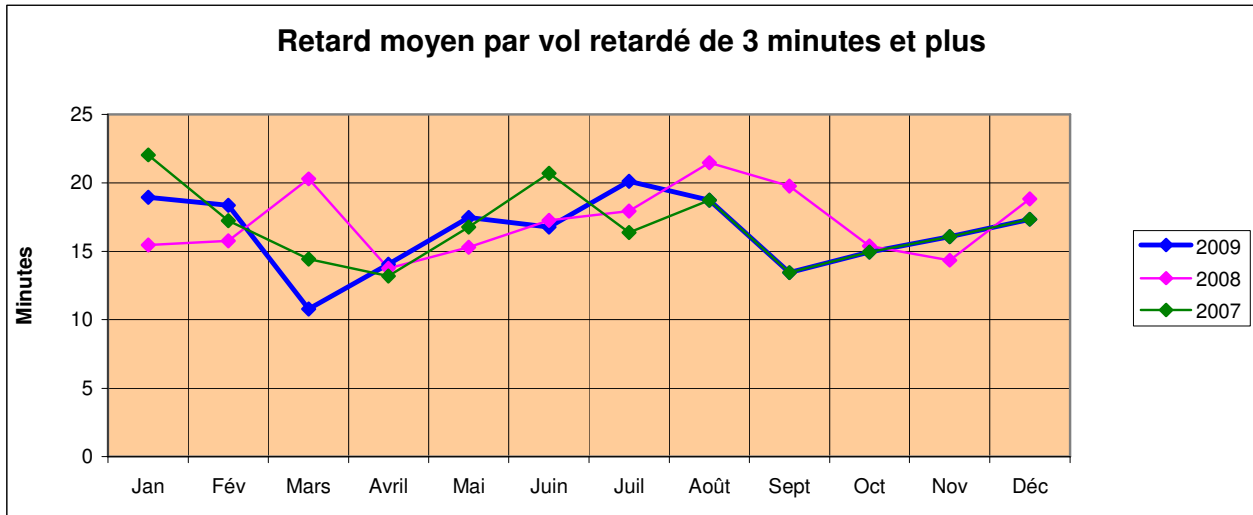


Vols retardés de 15' et plus : répartition des causes de retard

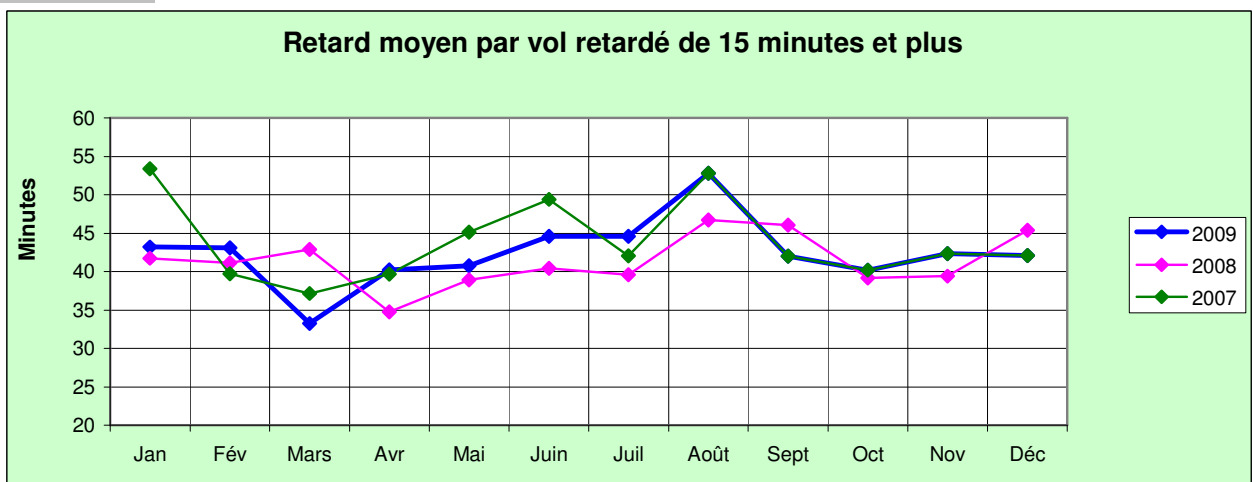


* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (1,9%) police/douane/santé (0,1%)

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 2009 (il était de 17 min. en 2008).

BORDEAUX

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

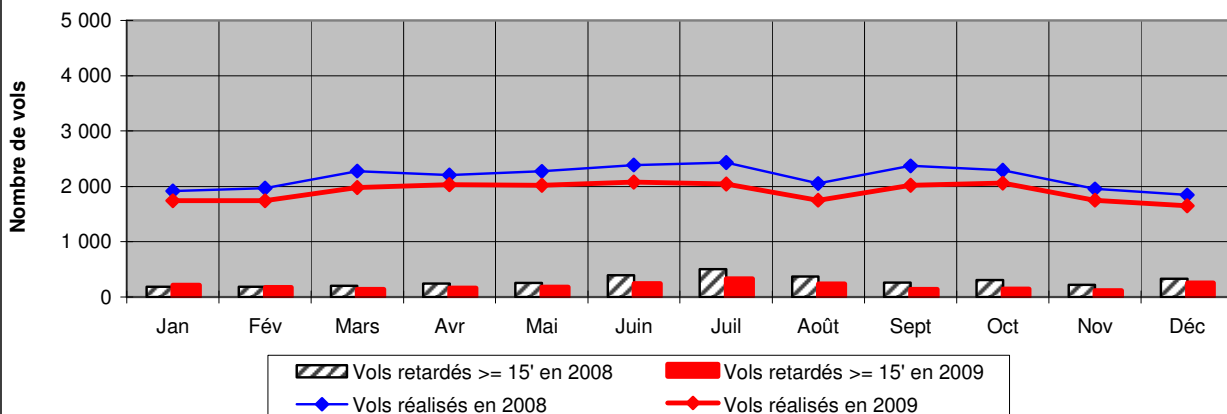
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 3 268 441 (-6,7%)

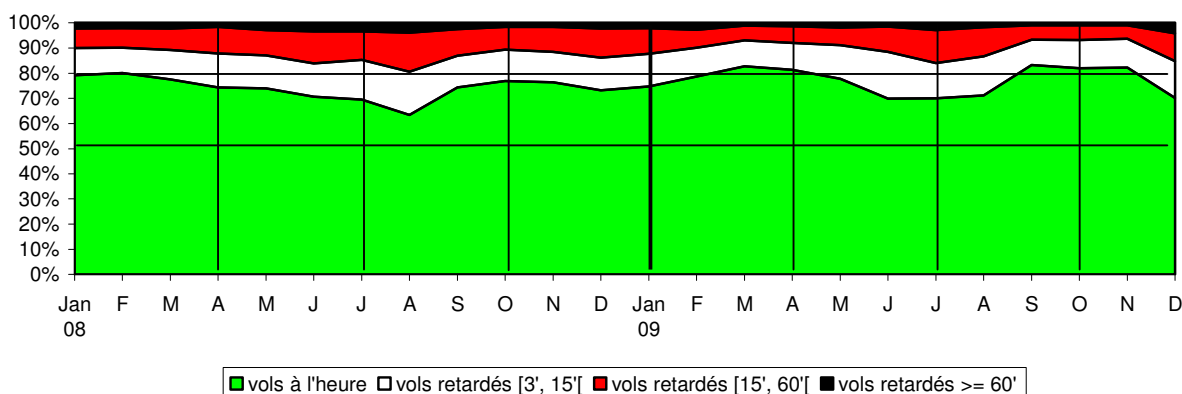
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 43 506 (-12,2%)

au départ

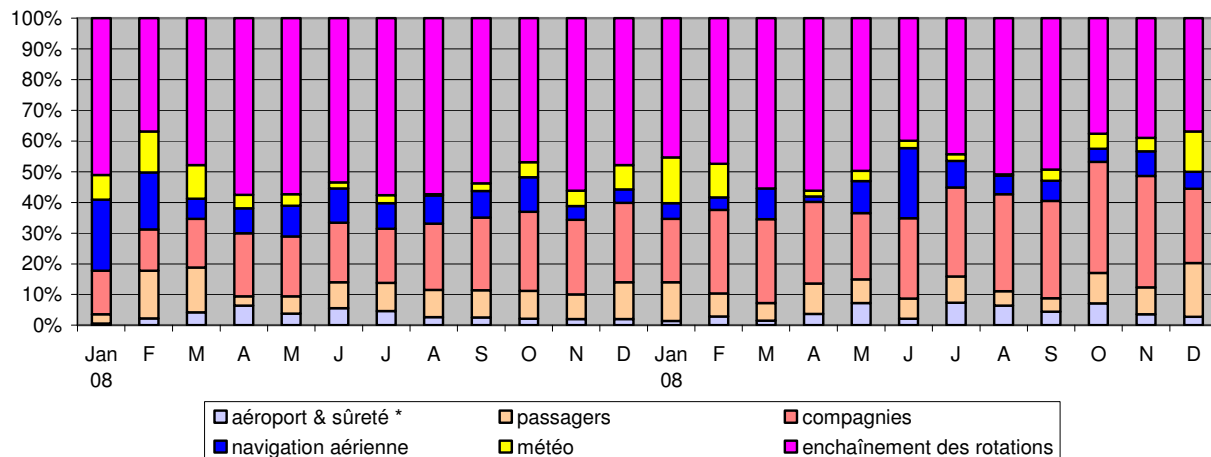
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



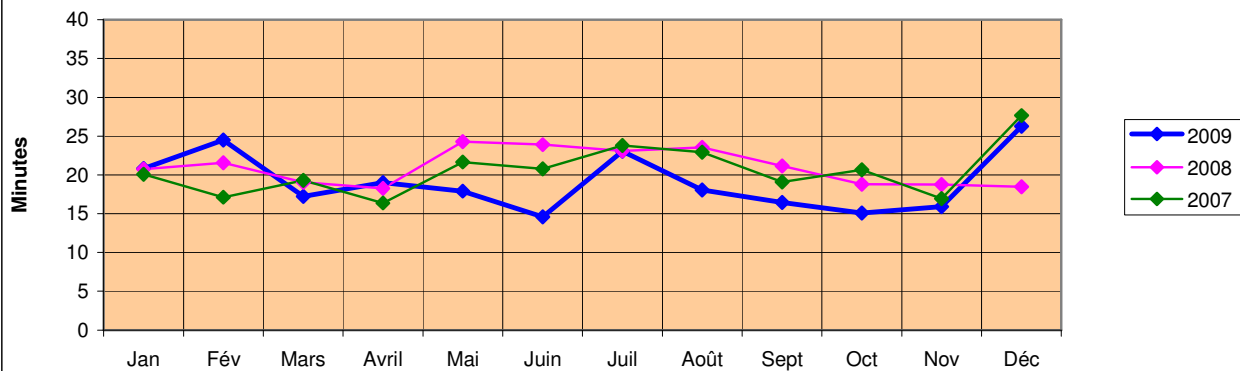
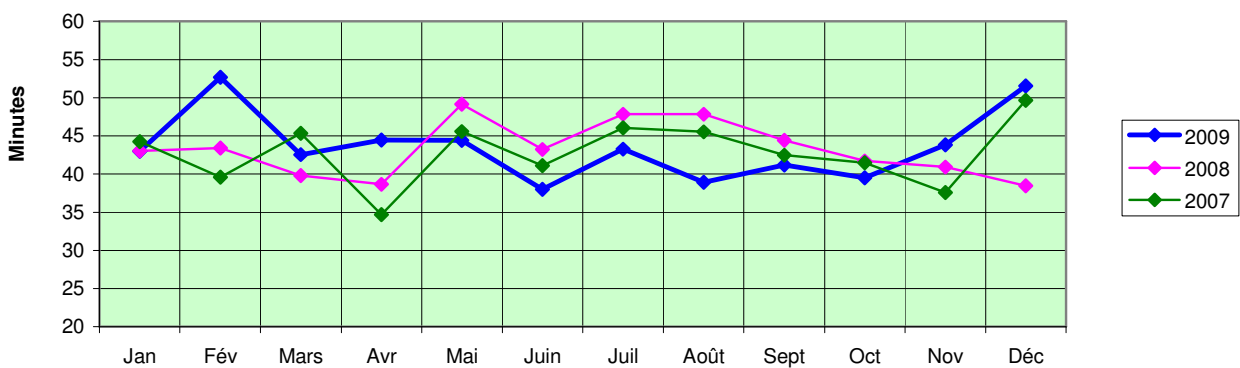
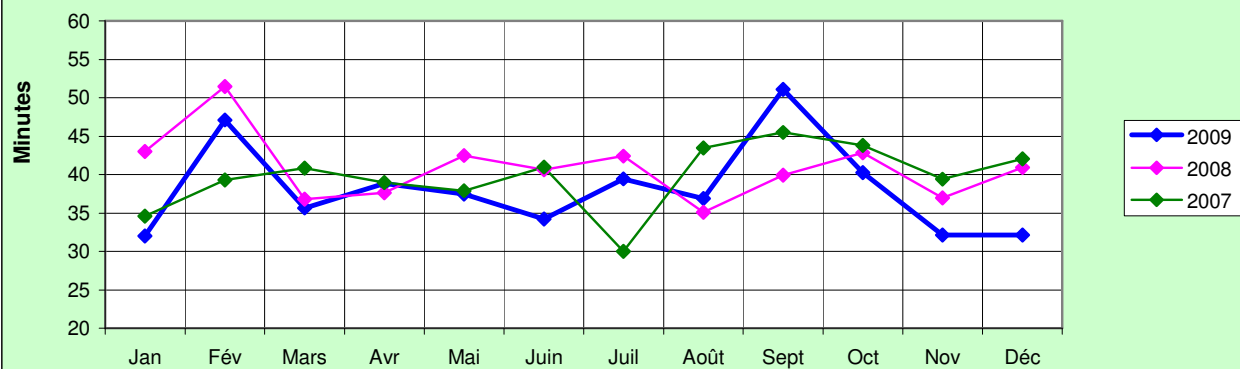
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2007)



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



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (2,6%) police/douane/santé (0,7%)

au départ**Retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus****Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus****à l'arrivée****Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus**

Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 11 min. en 2009 (il était de 16 min. en 2008).

NANTES

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

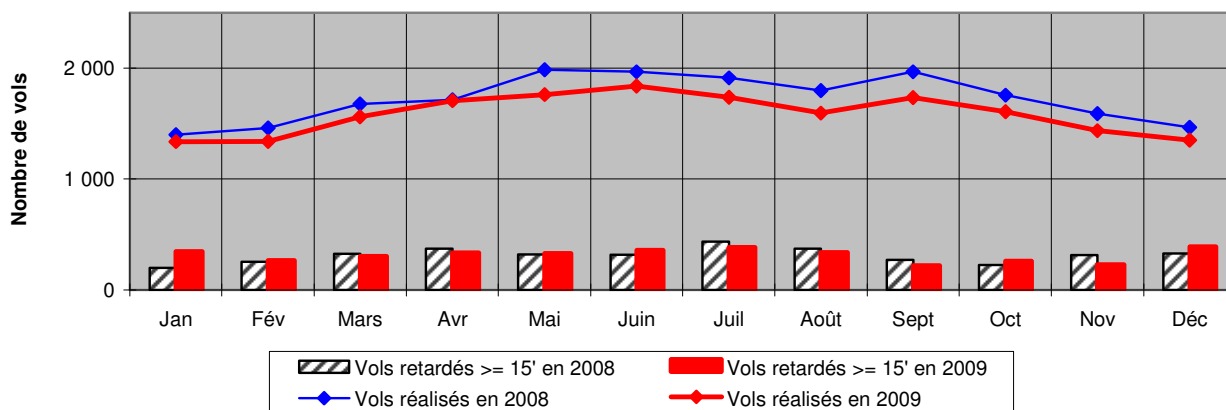
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 2 560 595 (-3,8%)

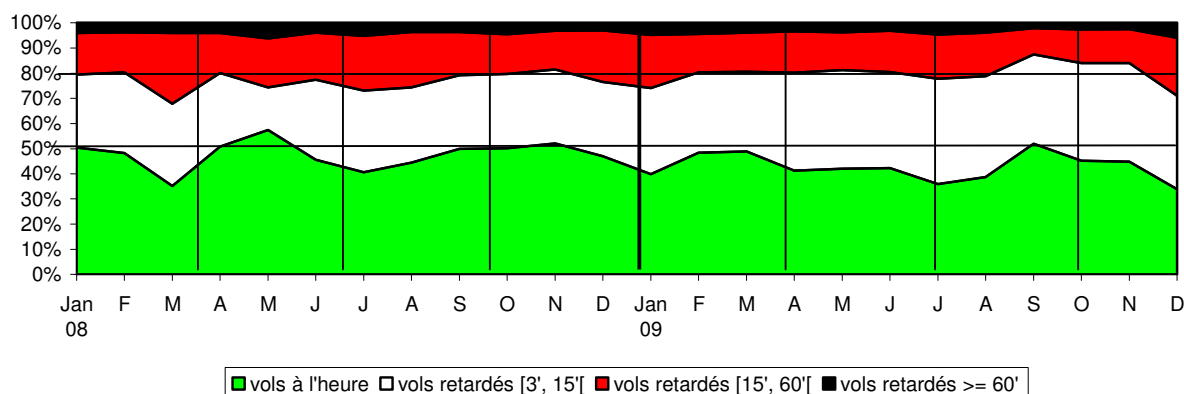
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 36 067 (-2,1%)

au départ

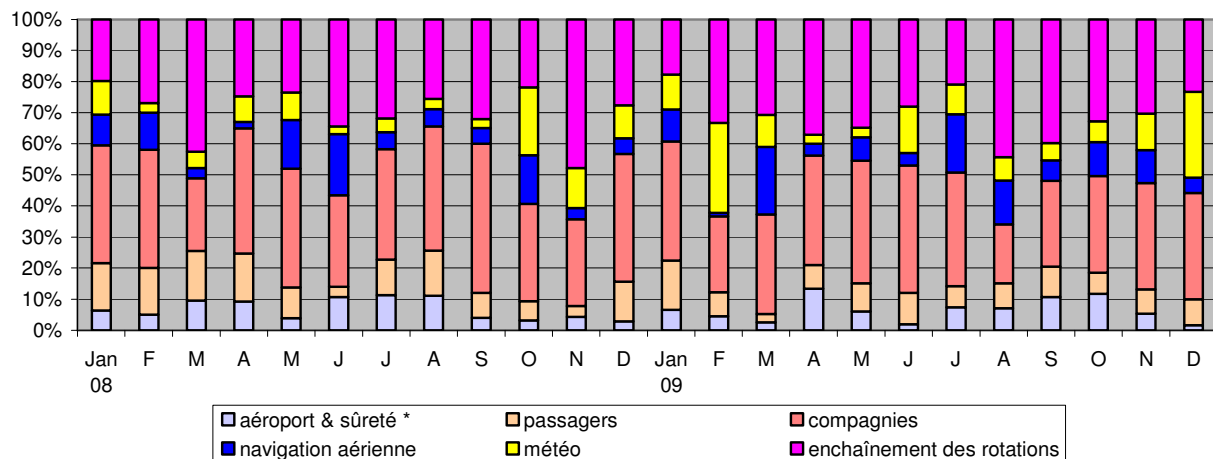
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



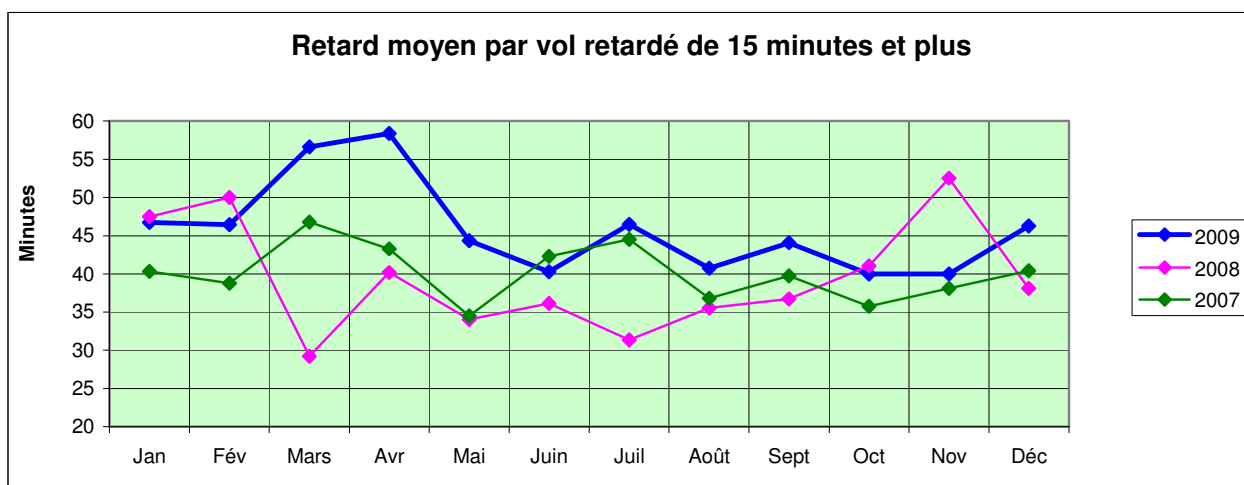
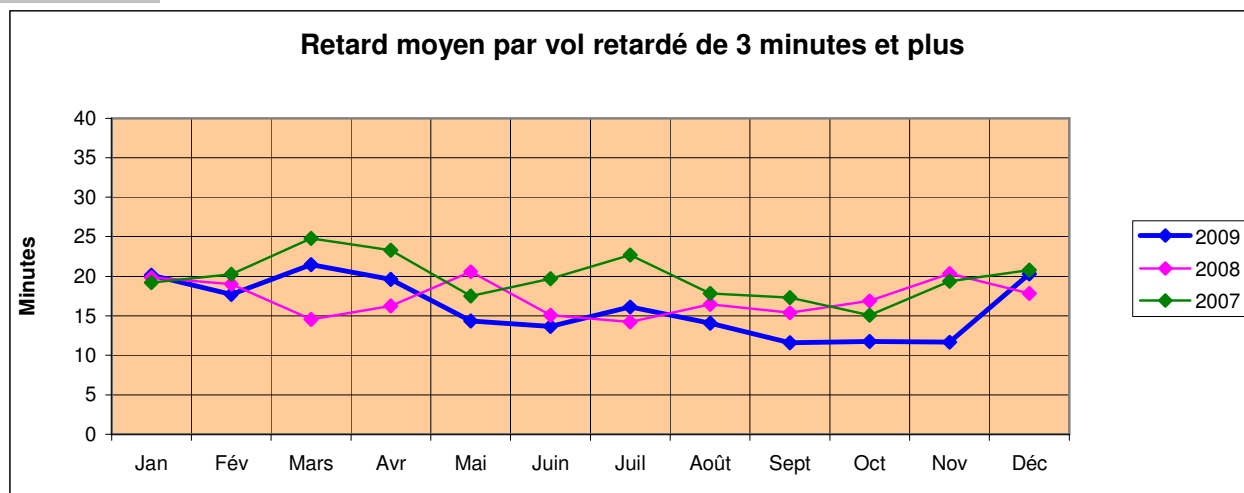
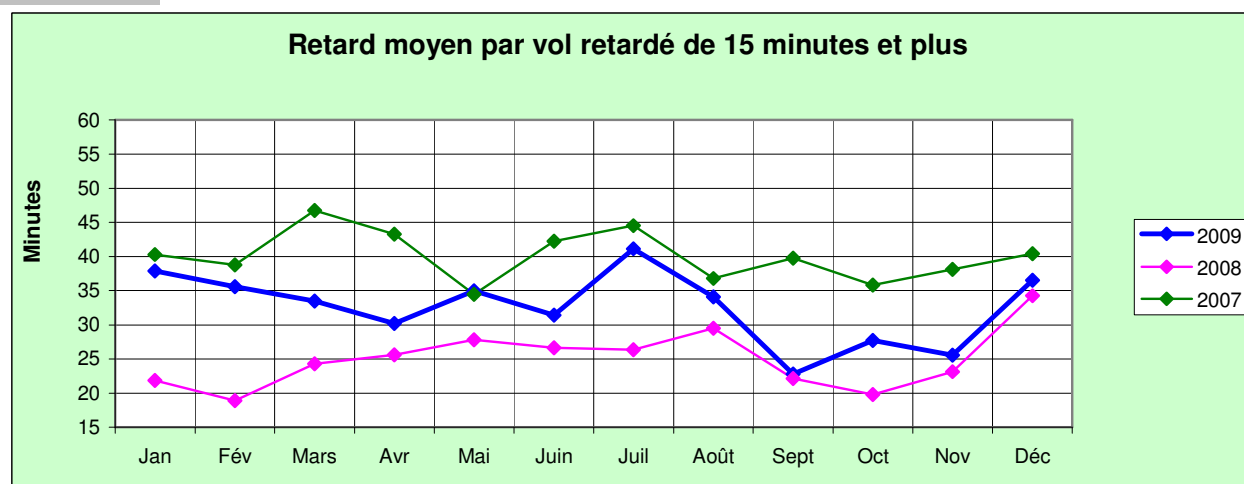
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2007)



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



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (5,8%) police/douane/santé (1,0%)

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 2008 (il était de 17min. en 2007).

STRASBOURG

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

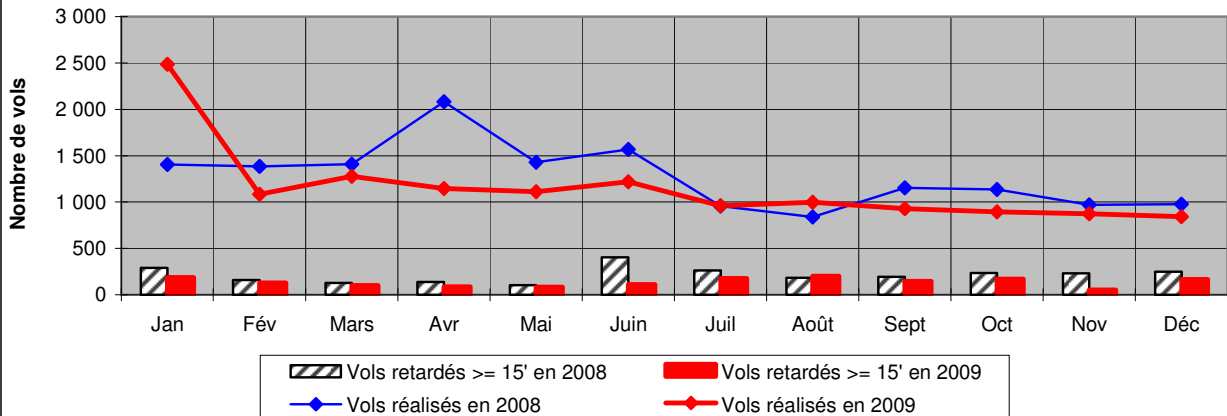
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 1 074 324 (-16,9%)

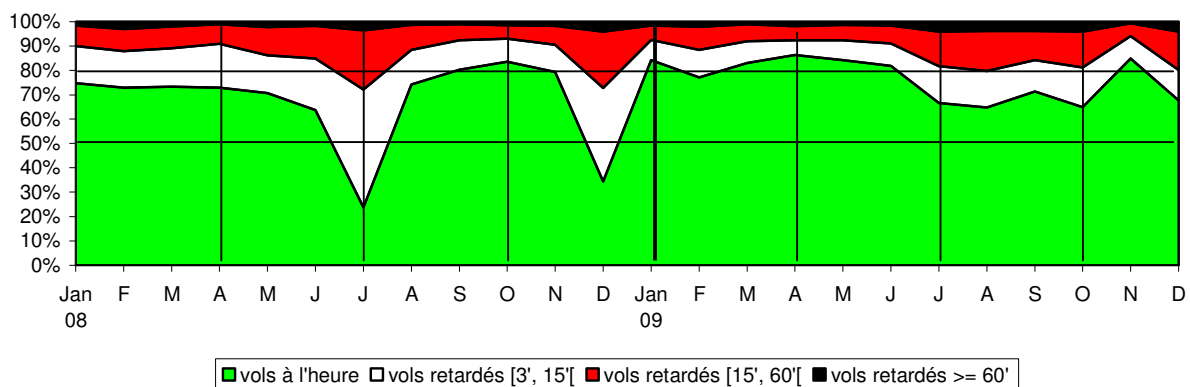
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 24 488 (-16,7%)

au départ

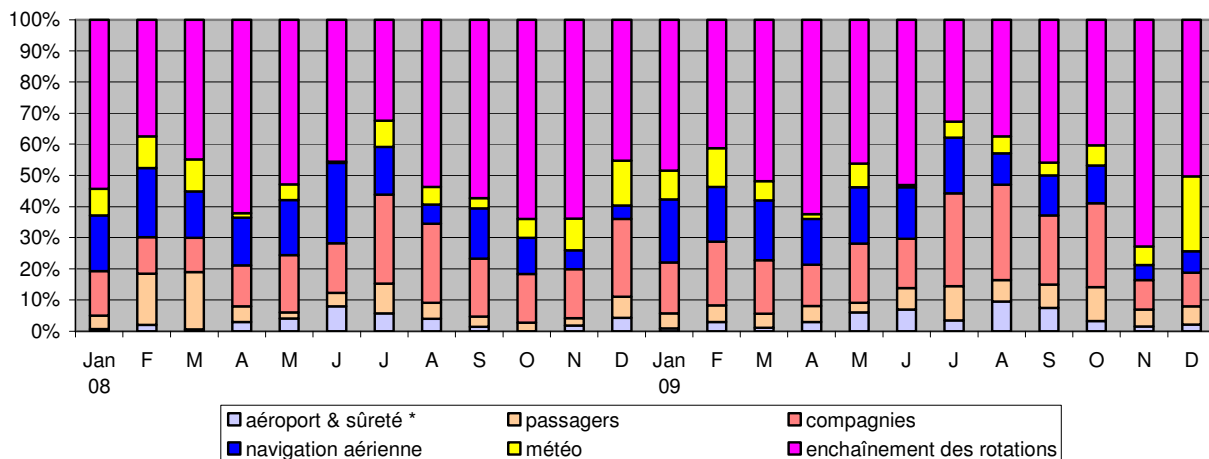
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



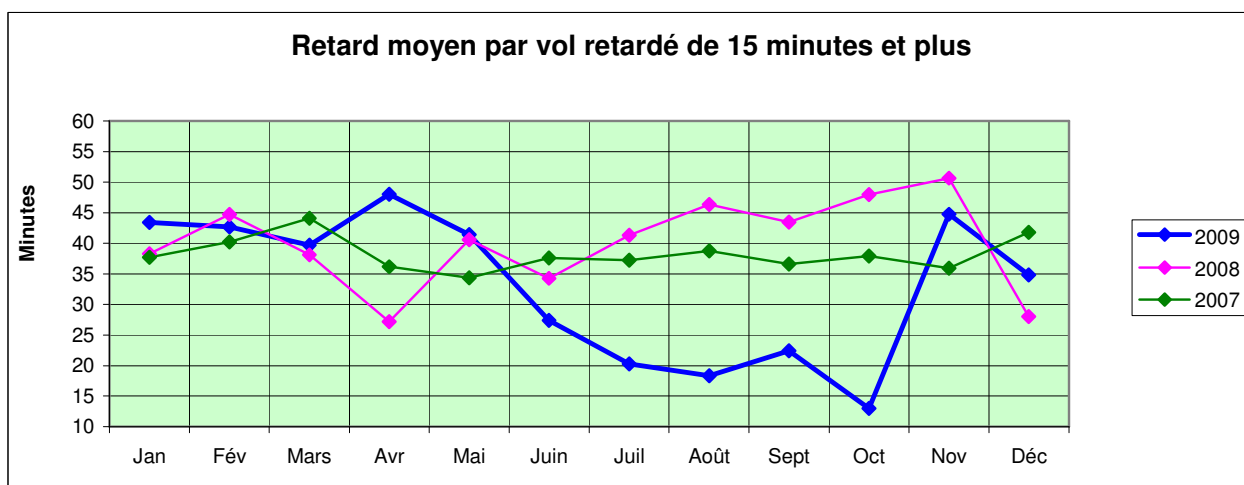
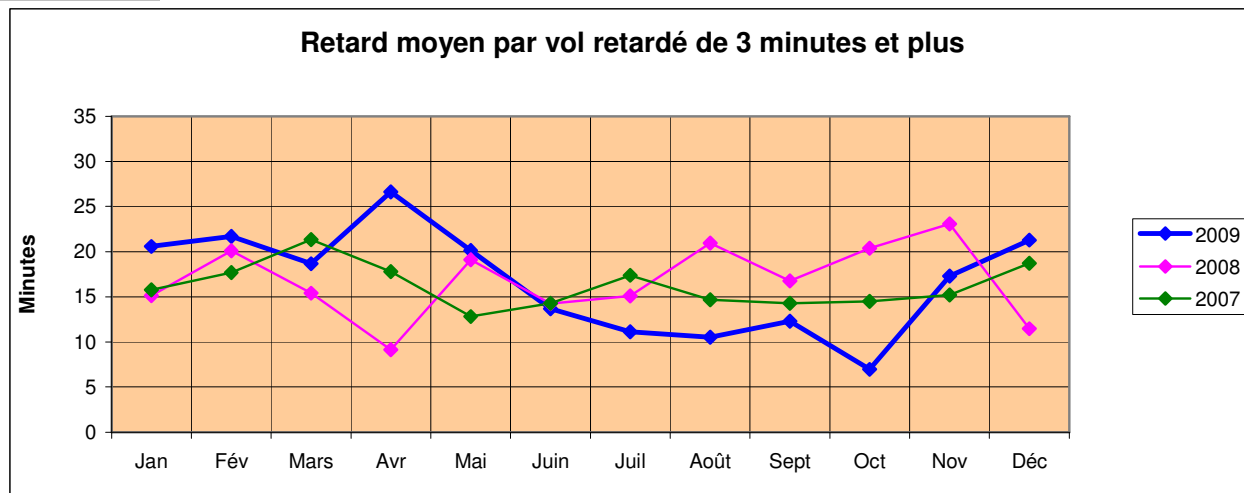
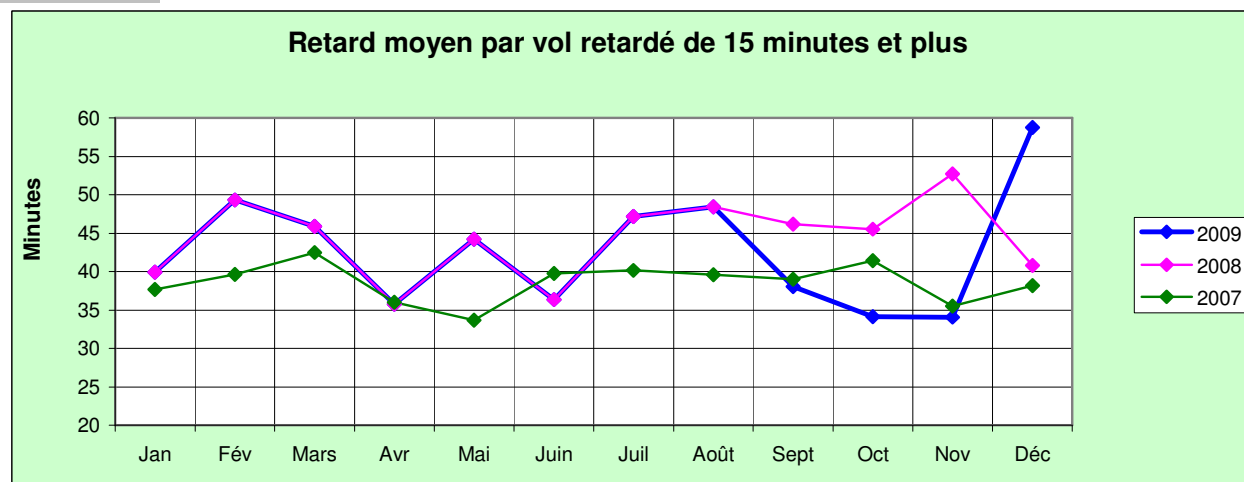
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2007)



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



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (2,5%) police/douane/santé (0,8%)

au départ**à l'arrivée**

Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 14 min. en 2009 (il était de 19 min. en 2008).

BEAUVAIS

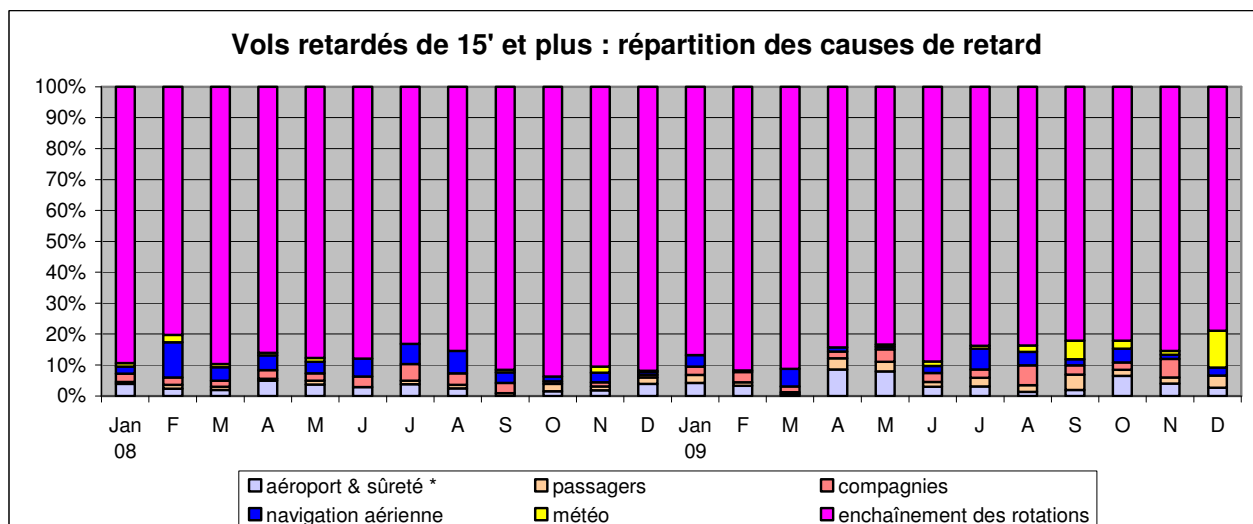
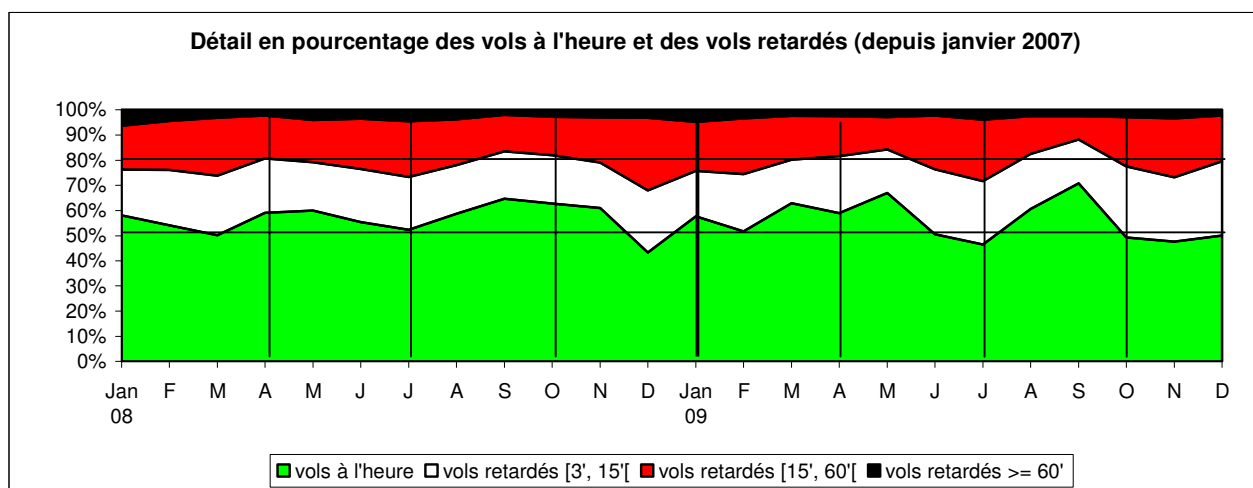
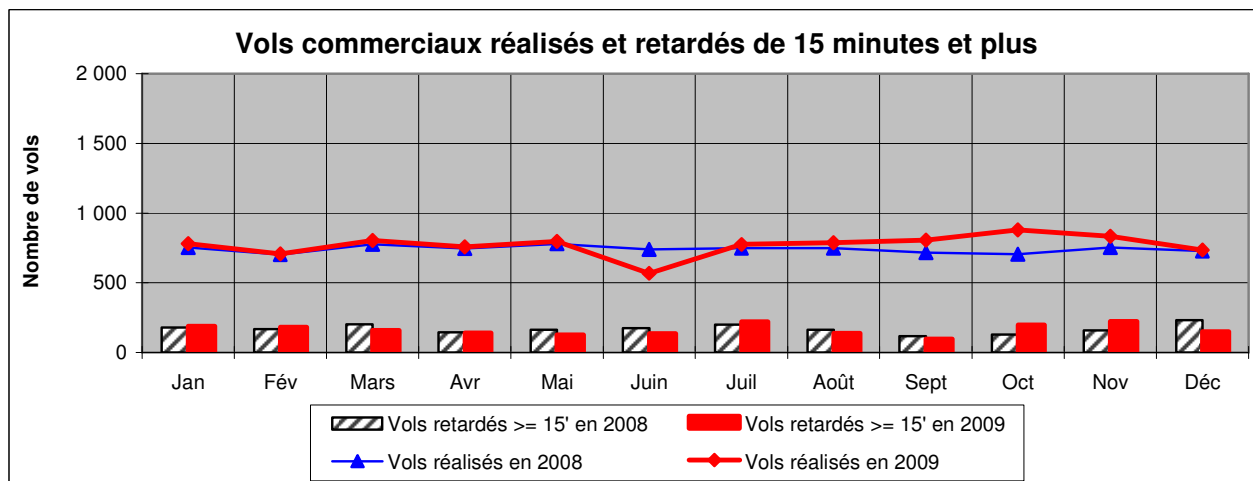
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 2 591 915 (+ 4,3%)

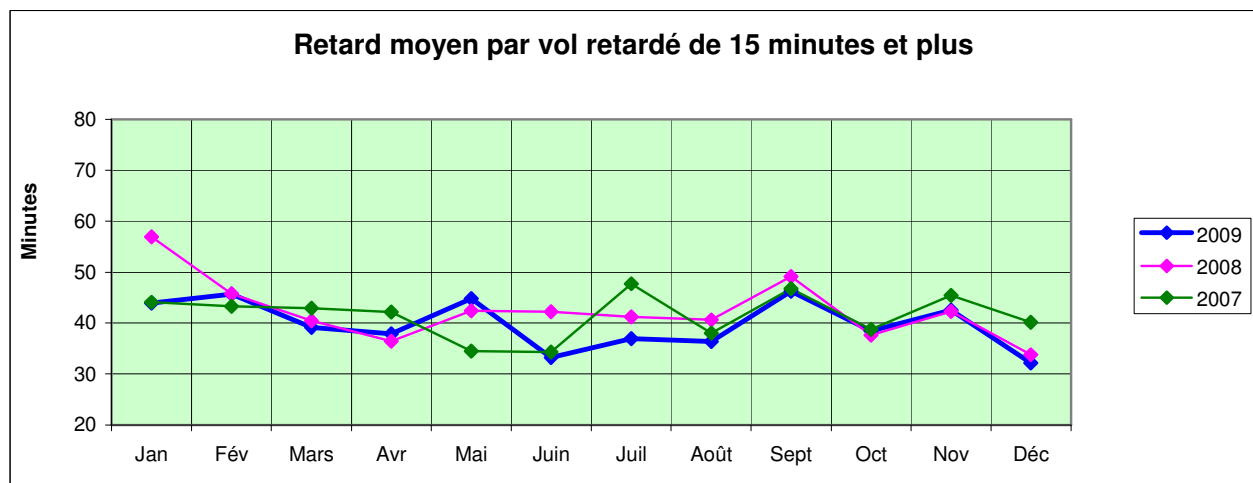
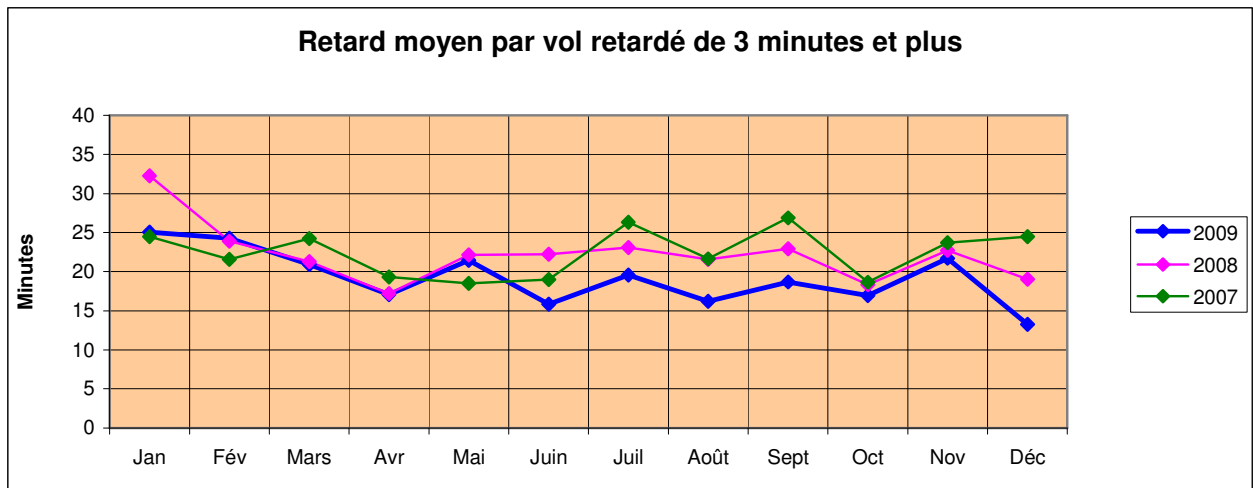
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 18 587 (+4,6%)

au départ

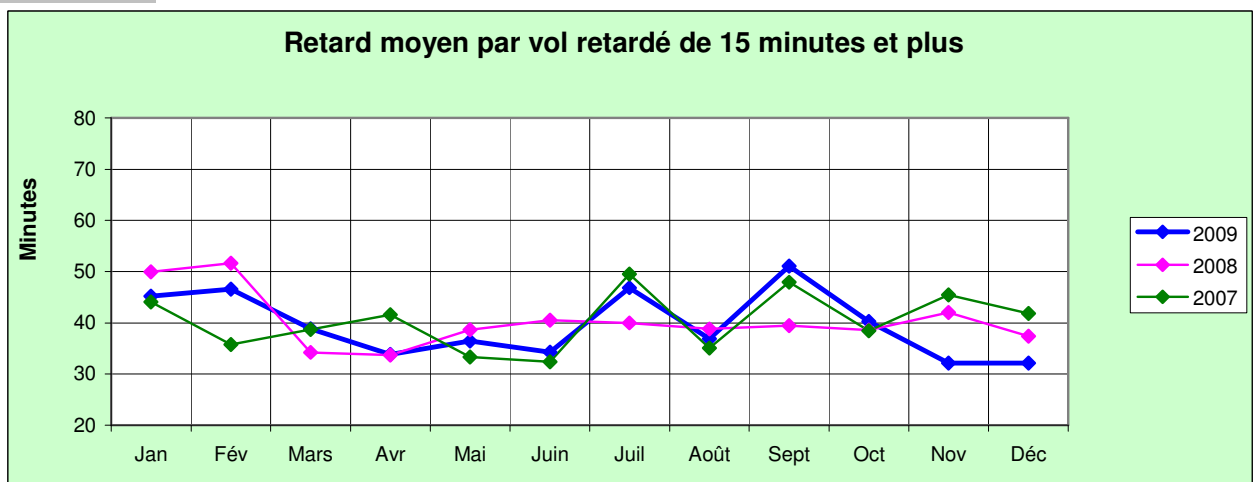


* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (2,6%) police/douane/santé (0,2%)

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 2009 (il était de 20 min. en 2008).

MONTPELLIER

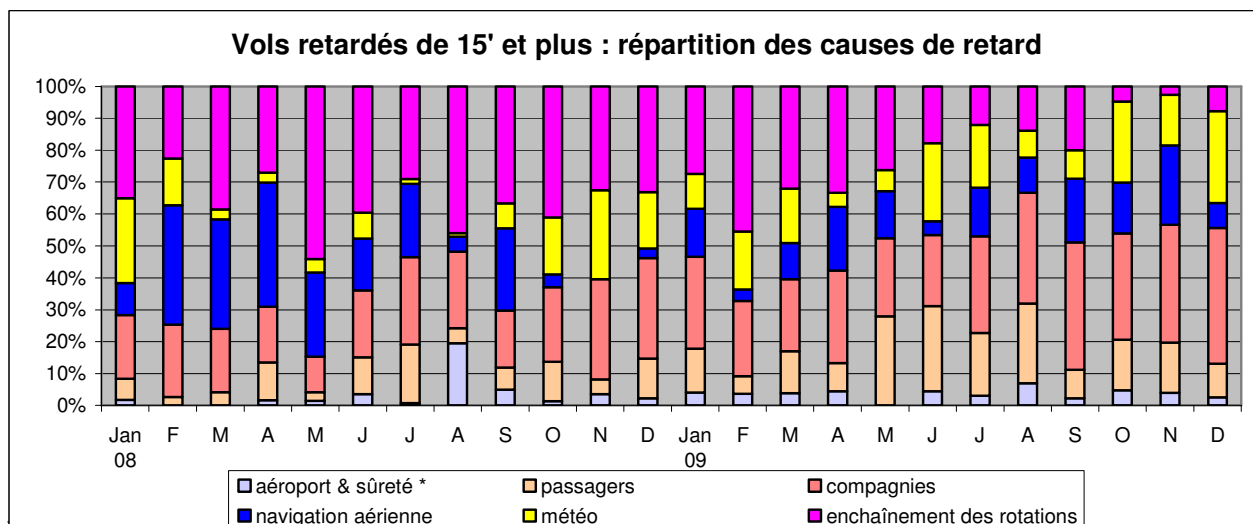
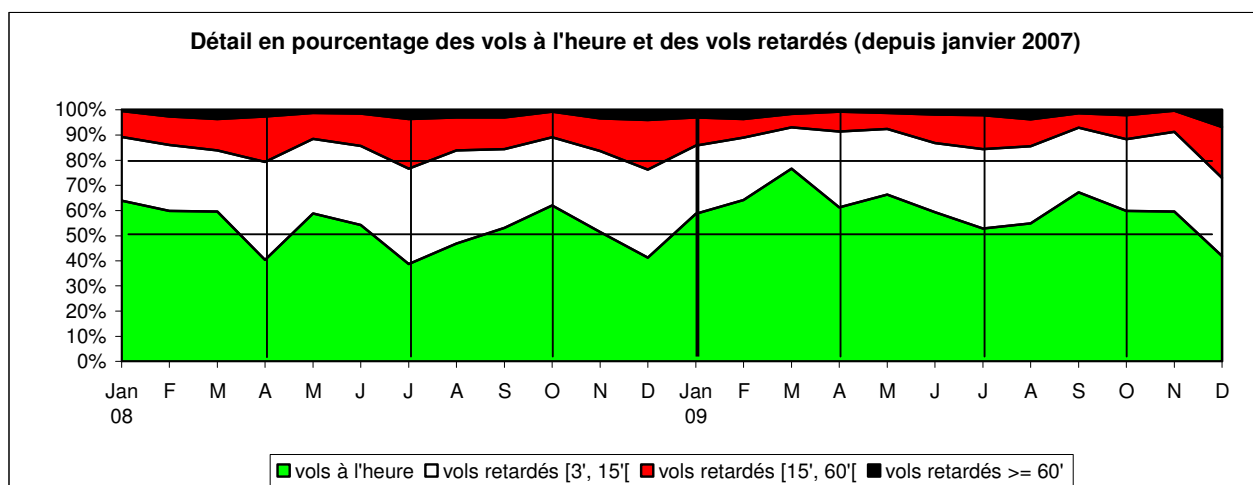
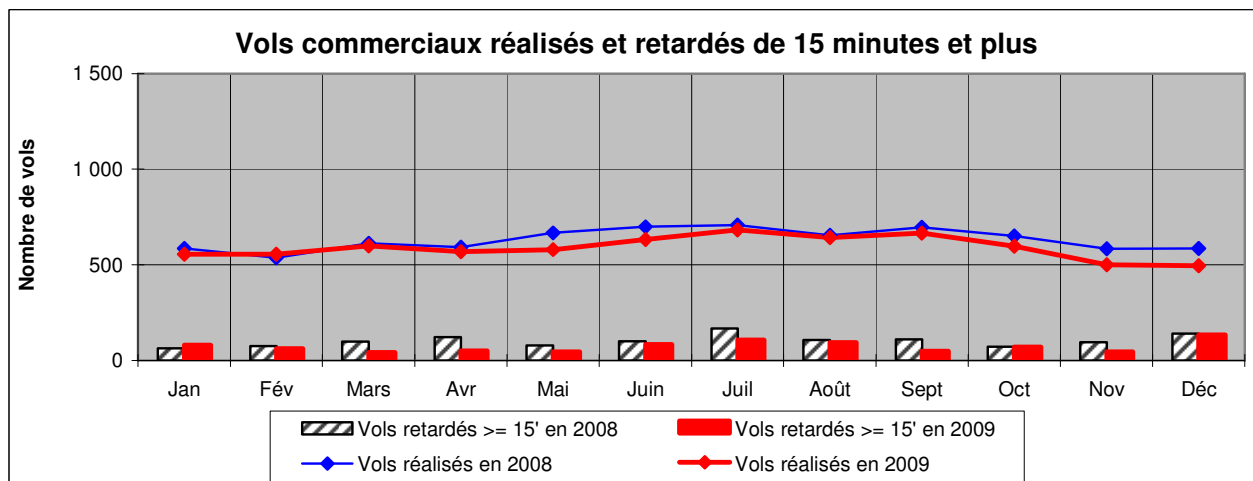
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

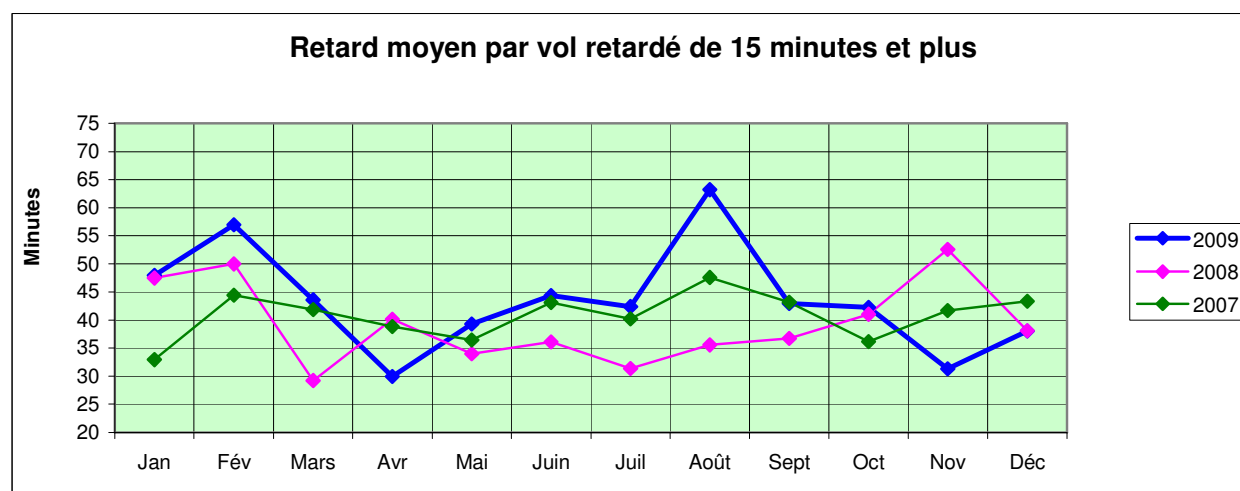
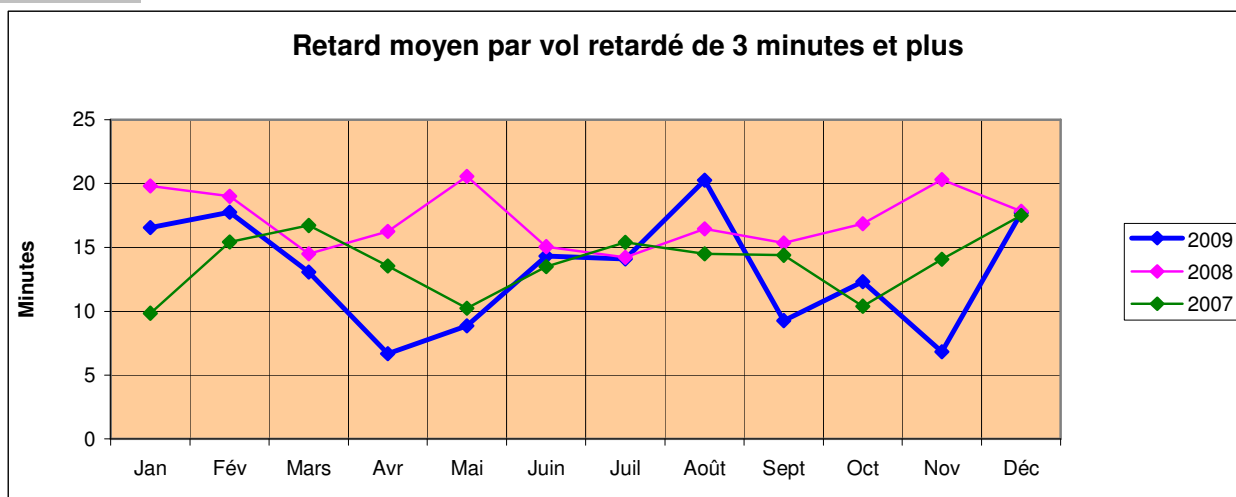
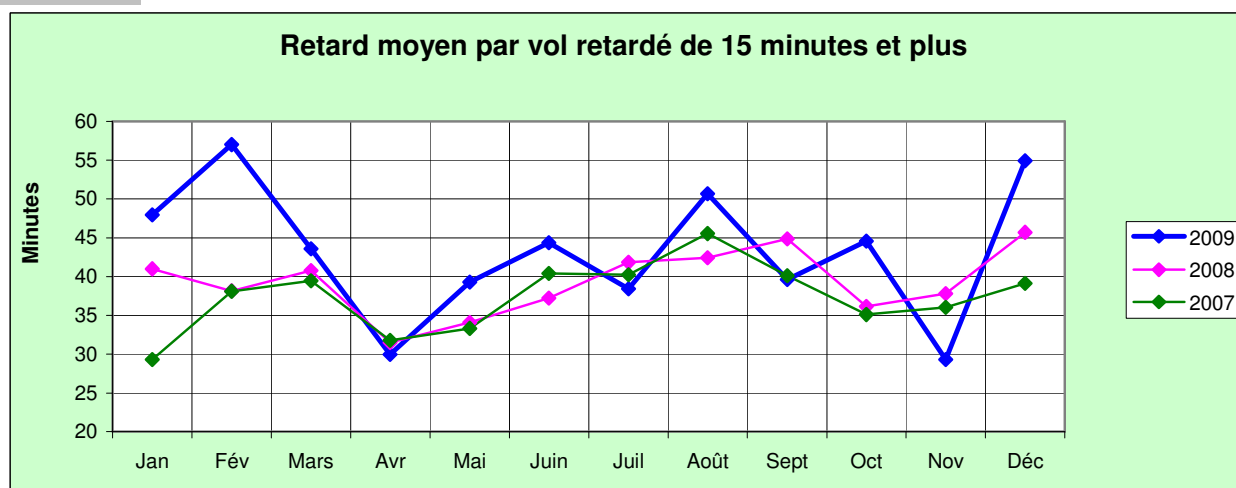
Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 1 221 579 (-2,6%)

Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 14 063 (-5,9%)

au départ



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (2,8%) police/douane/santé (0,2%)

au départ**à l'arrivée**

Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 15 min. en 2009 (il était de 14 min. en 2008).

AJACCIO

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

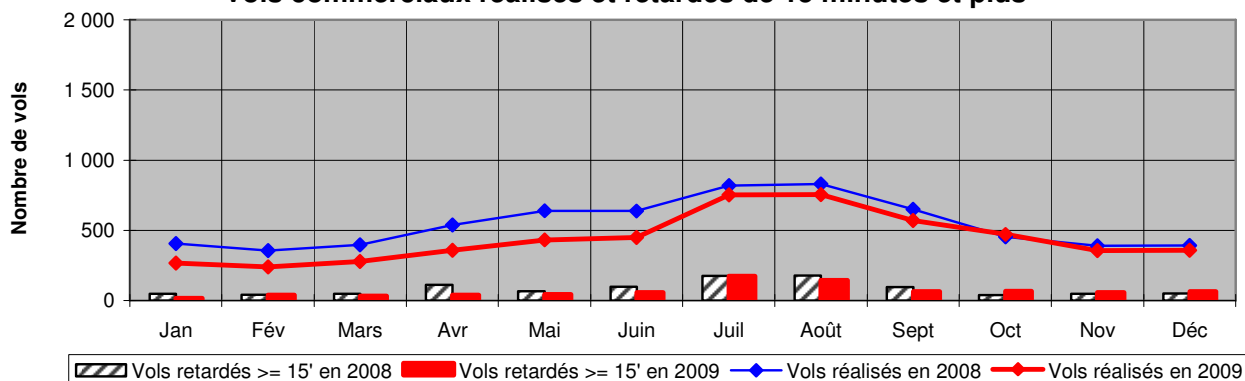
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 1 085 003 (+1,4%)

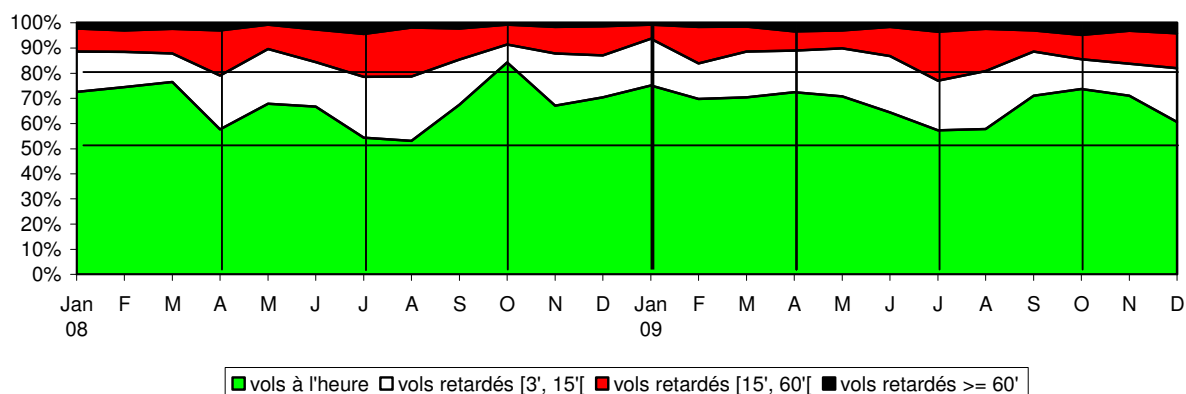
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 11 951 (-1,4%)

au départ

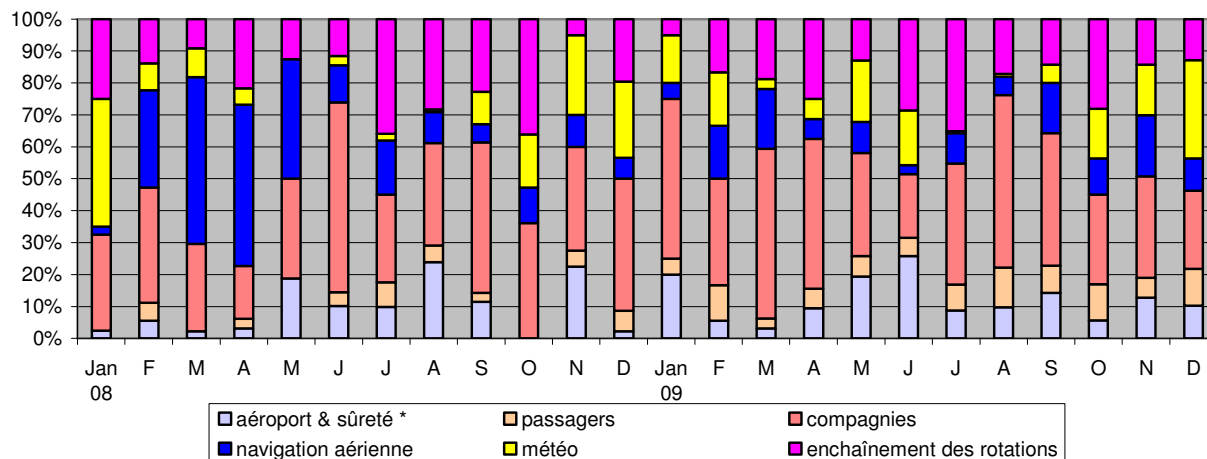
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



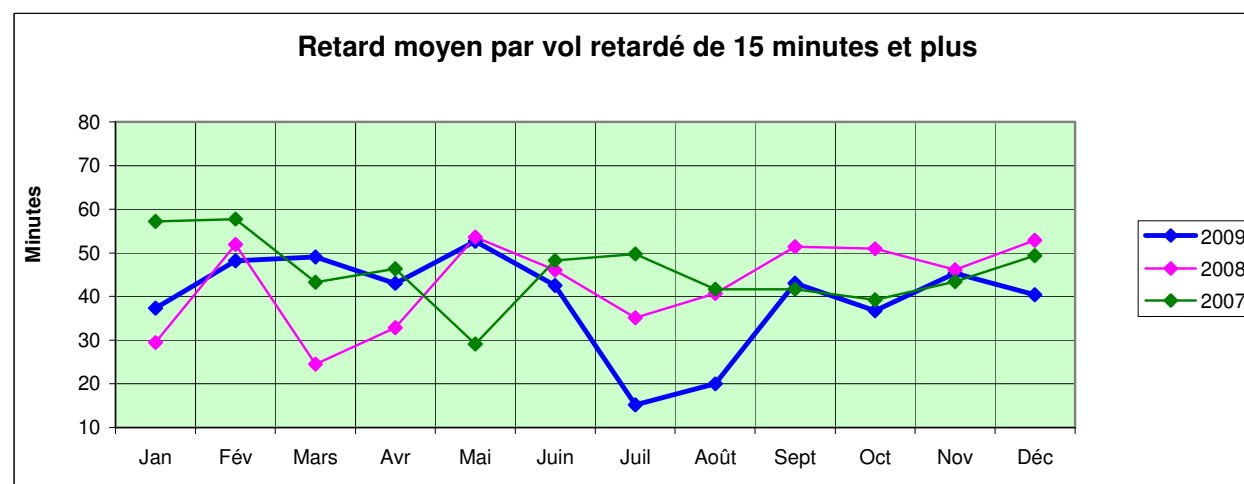
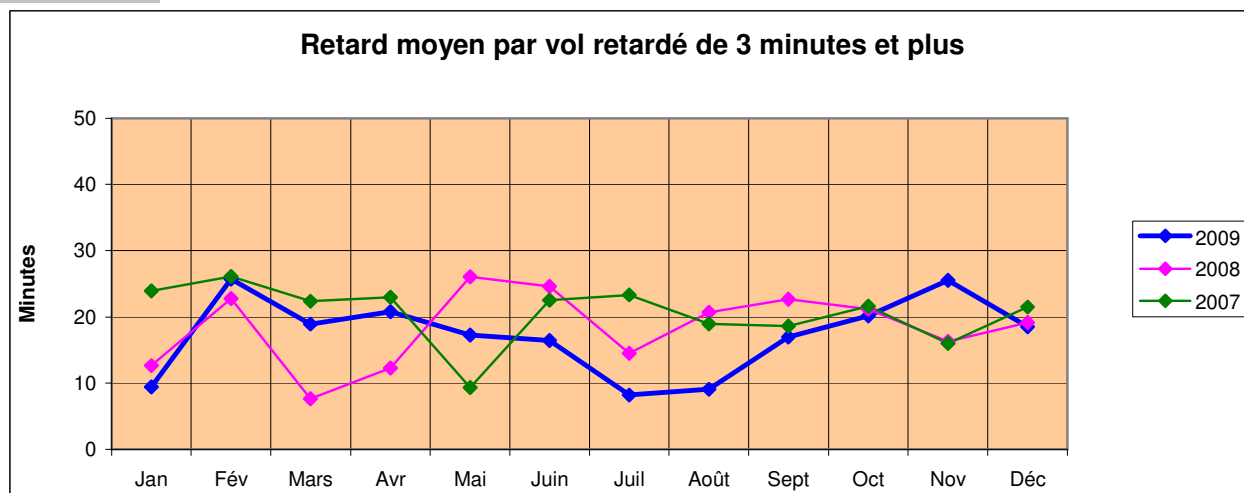
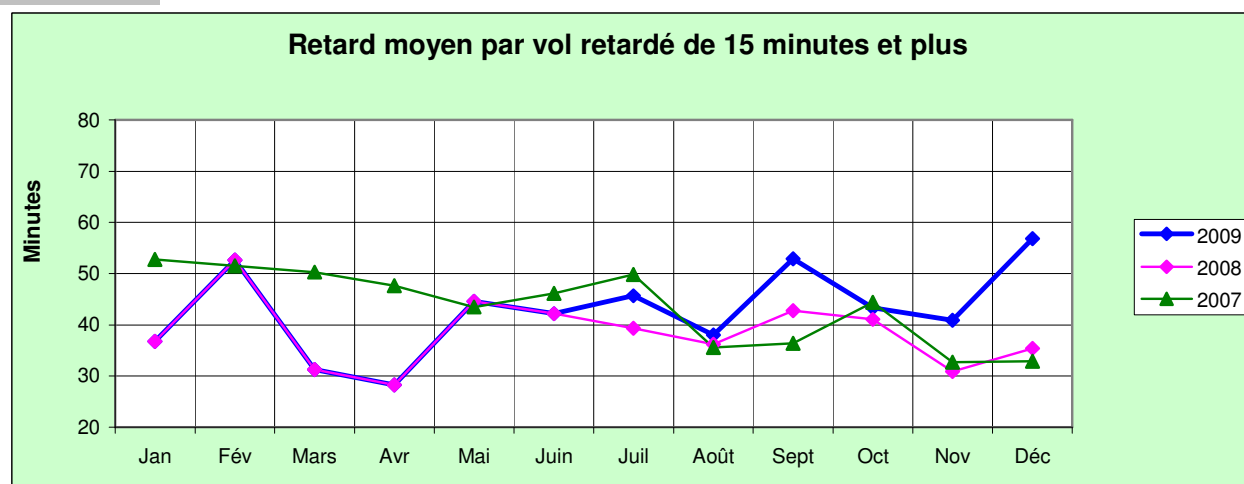
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2006)



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



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (23,7%) police/douane/santé (0,2%)

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 2009 (il était de 17 min. en 2008).

LILLE

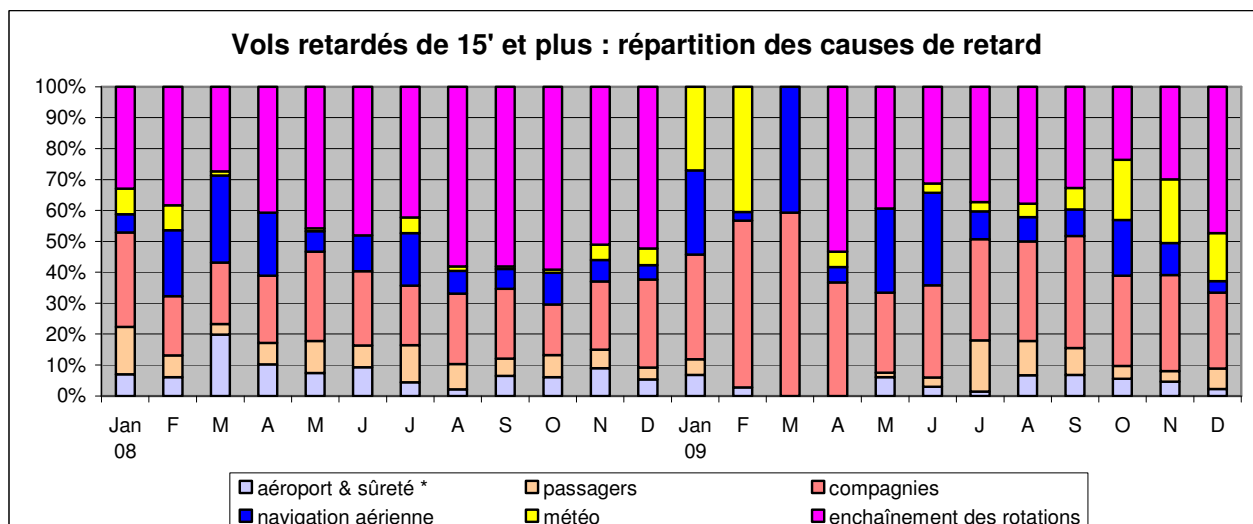
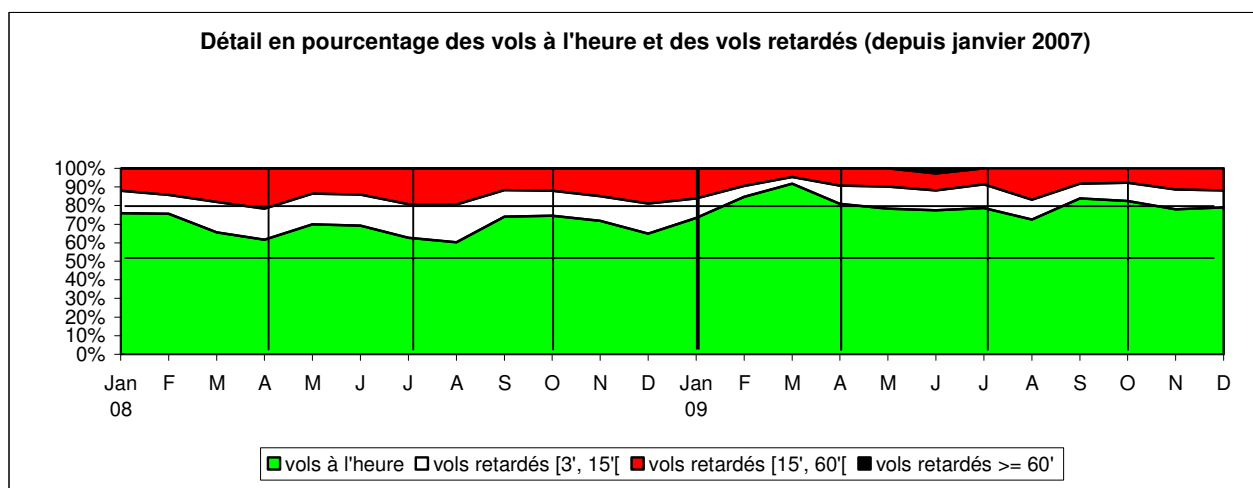
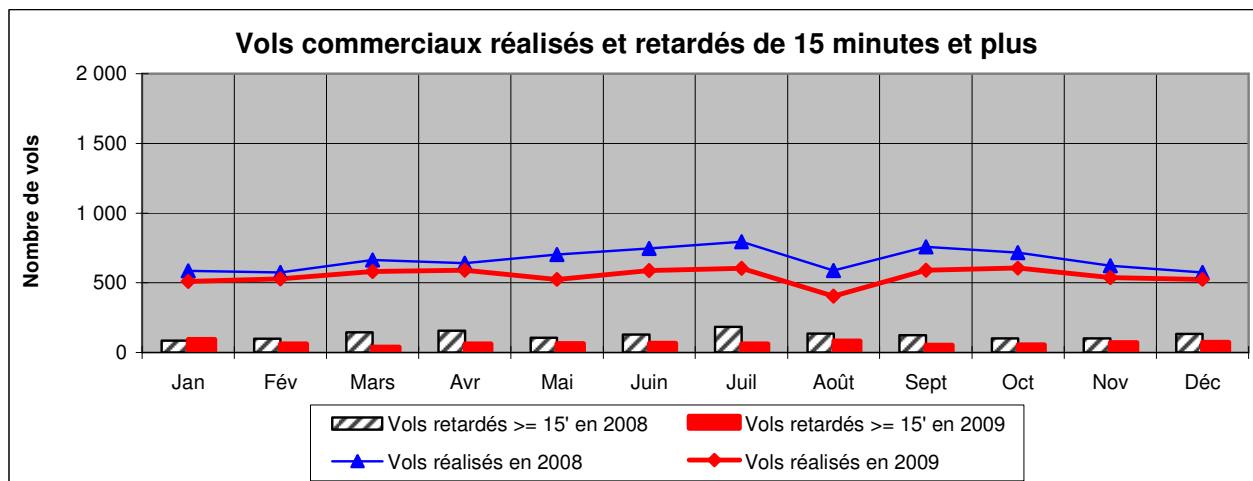
TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

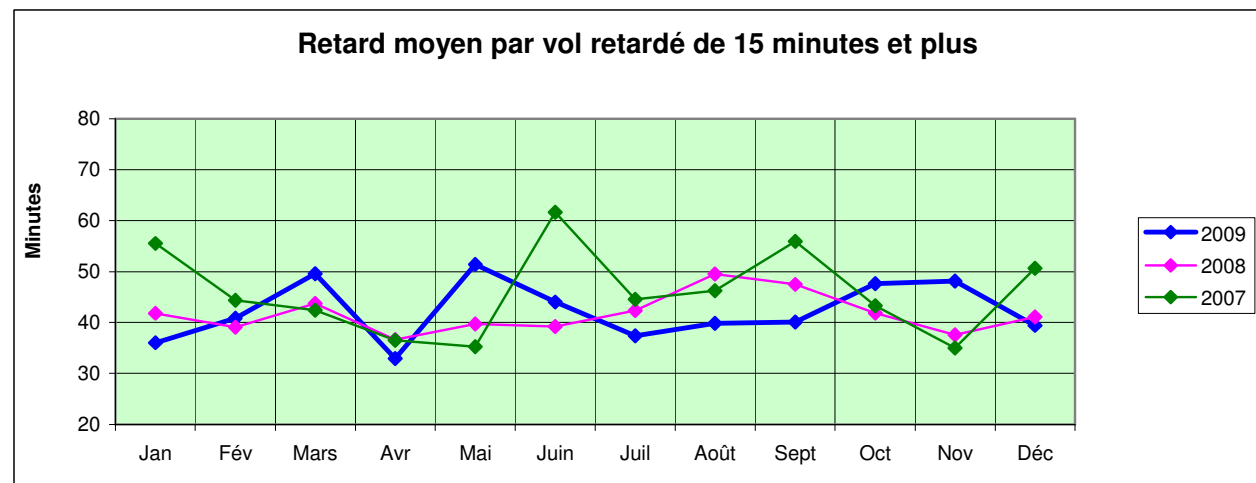
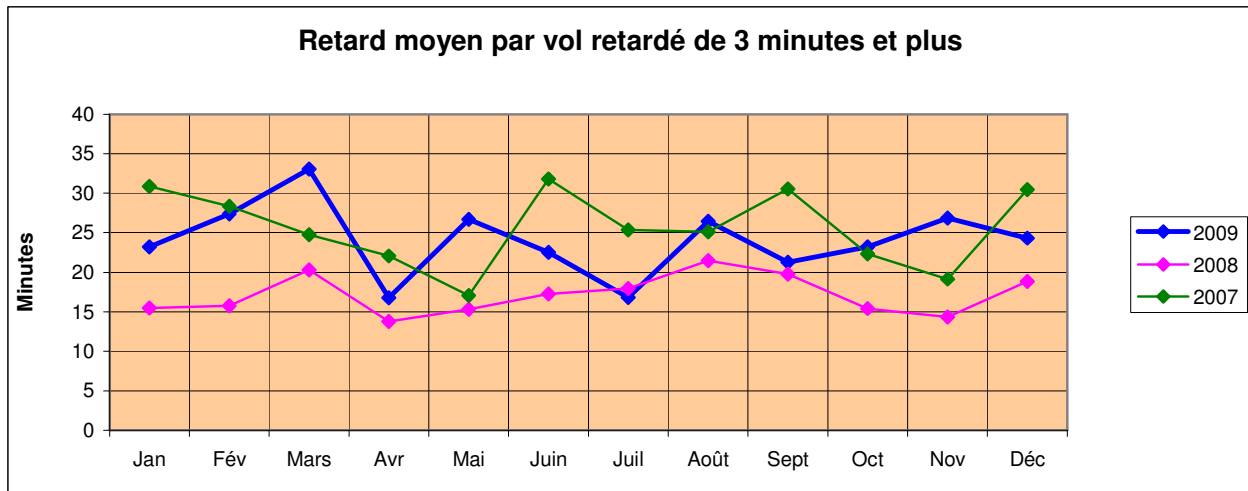
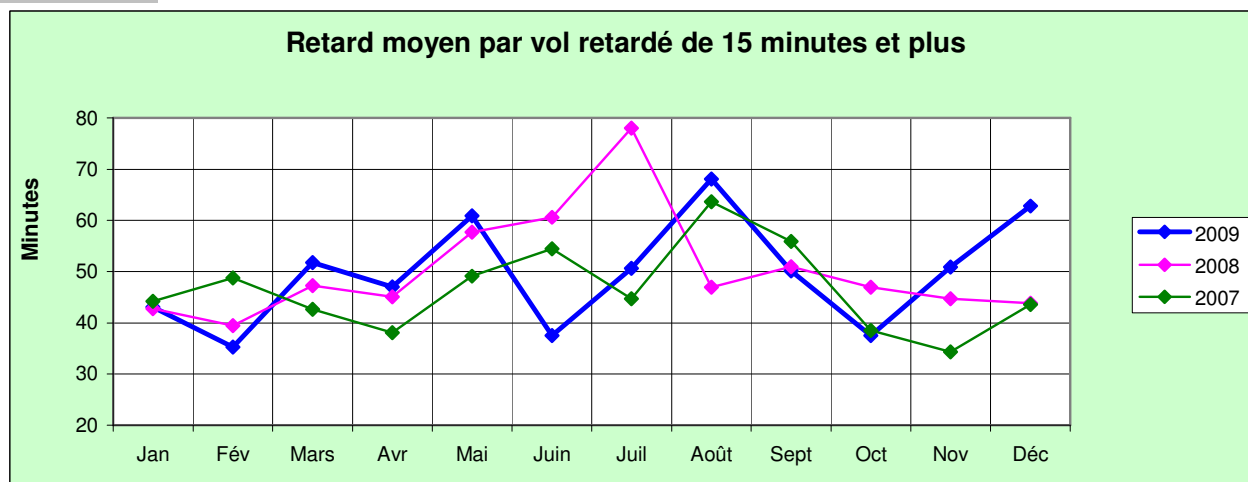
Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) : 1 133 649 (+12,5%)

Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 17 269 (+1,4%)

au départ



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (4,4%) police/douane/santé (0,3%)

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 2009 (il était de 27 min. en 2008).

CLERMONT- FERRAND

TRAFIC PASSAGERS & VOLS COMMERCIAUX

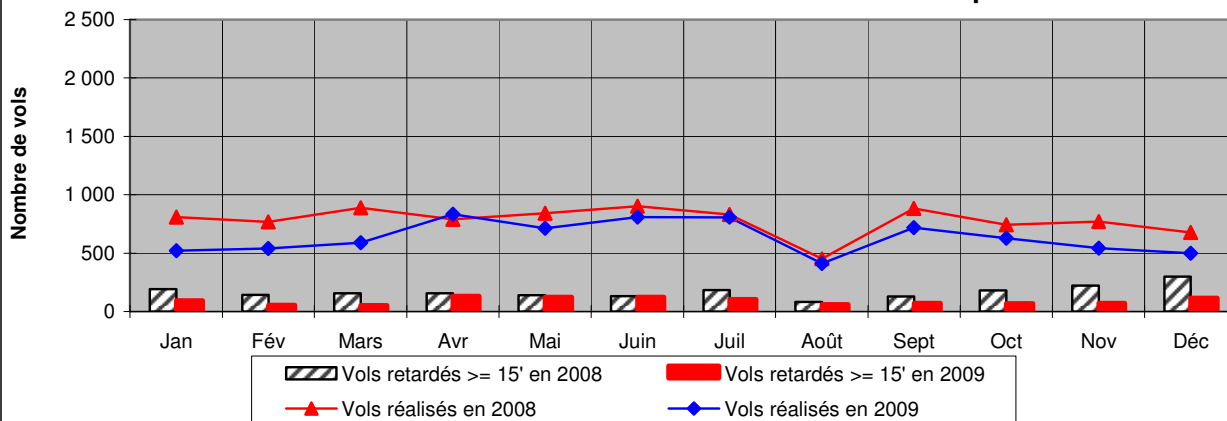
Période : Année 2009, et évolution par rapport à l'année 2008.

Trafic passagers (au départ et à l'arrivée) 379 628 (-25,9%)

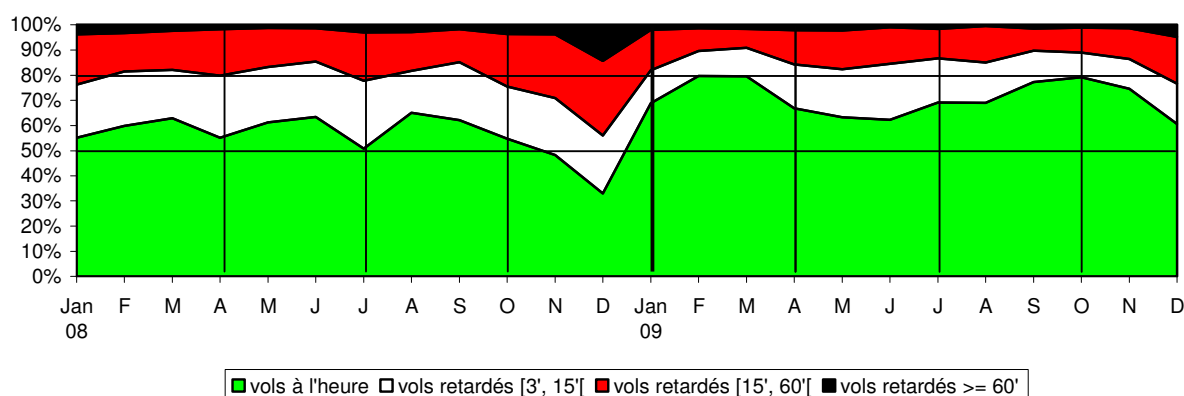
Vols commerciaux (au départ et à l'arrivée) : 14 167 (-22%)

au départ

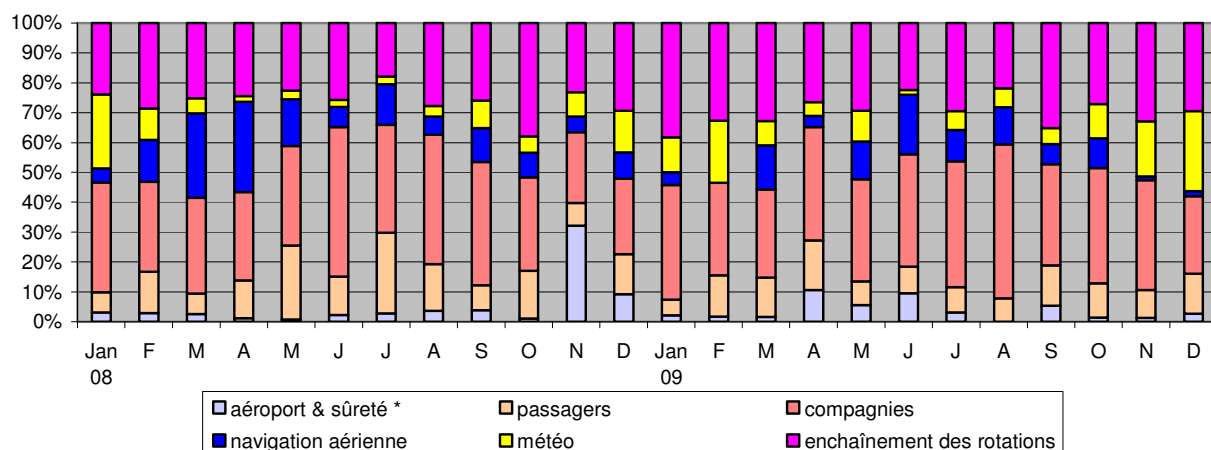
Vols commerciaux réalisés et retardés de 15 minutes et plus



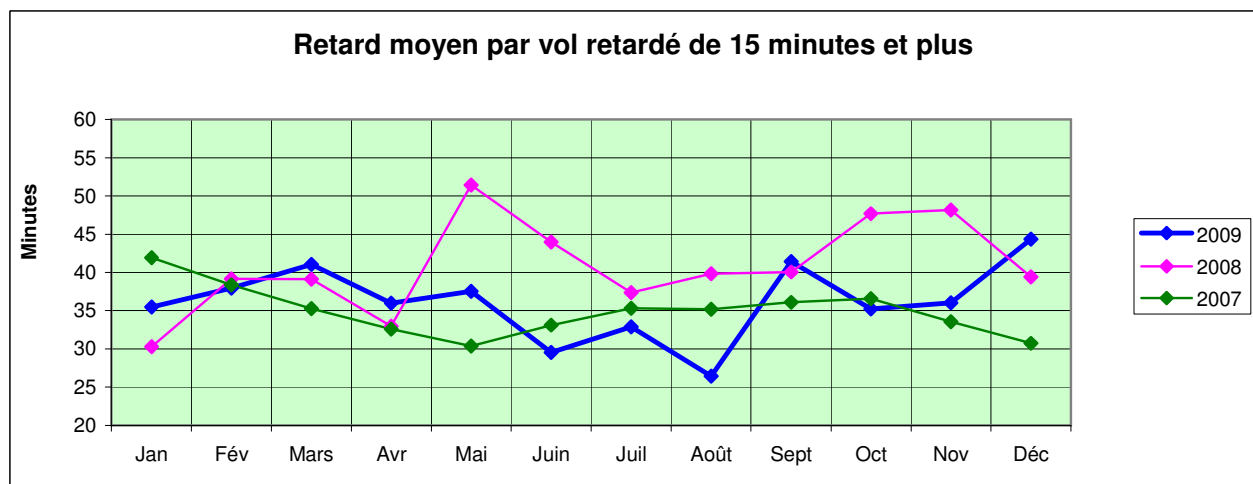
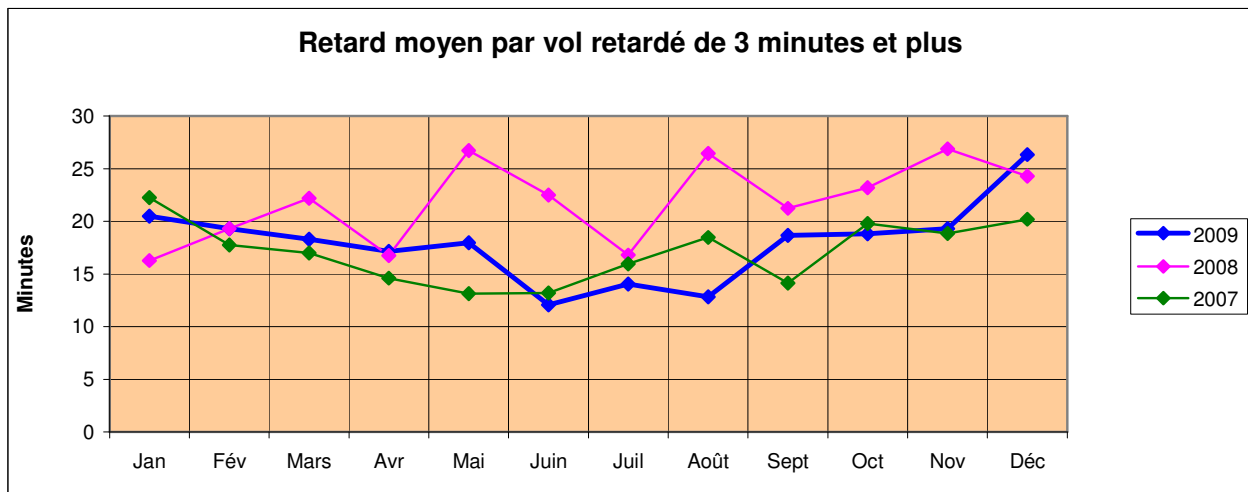
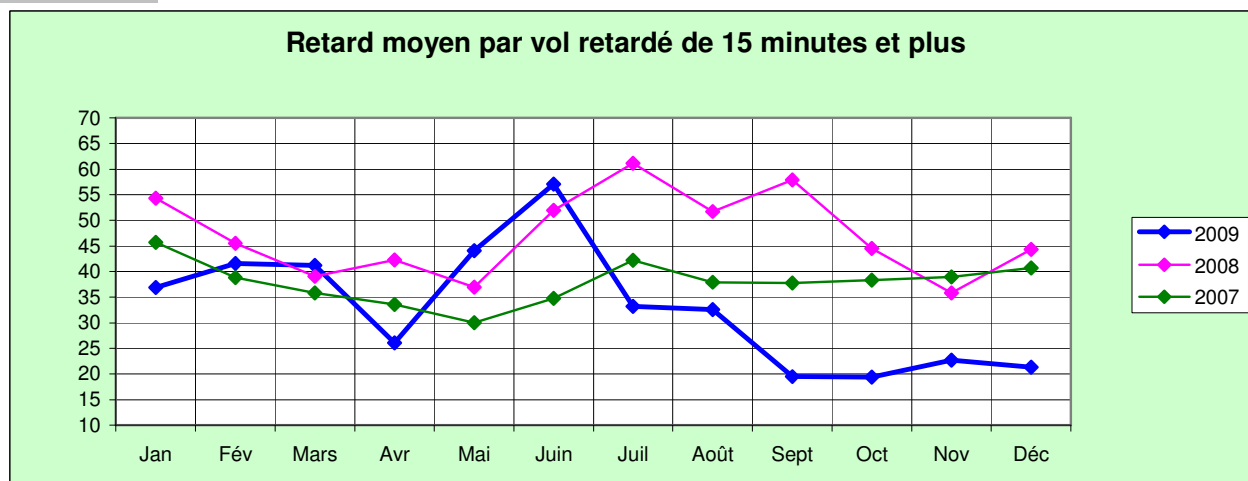
Détail en pourcentage des vols à l'heure et des vols retardés (depuis janvier 2007)



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



* Répartition détaillée en 2008: aéroport & sûreté (4,8%) police/douane/santé (0,2%)

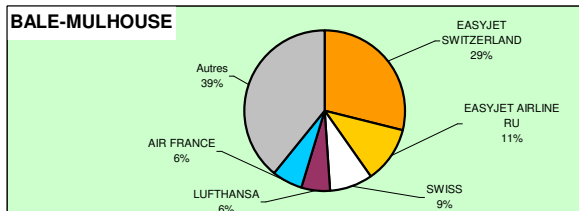
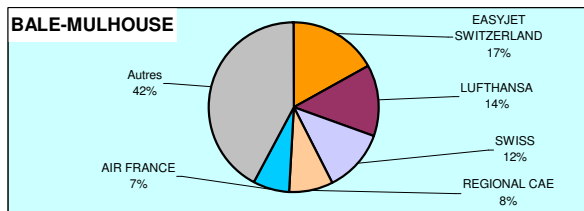
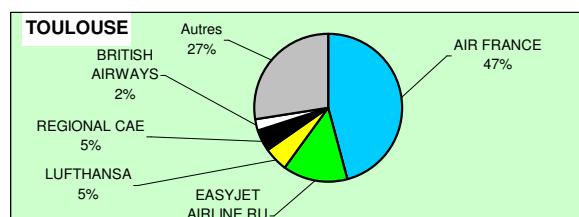
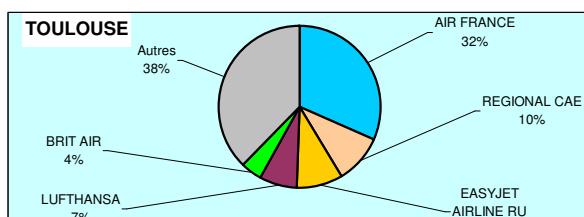
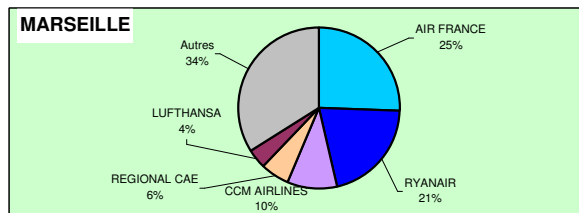
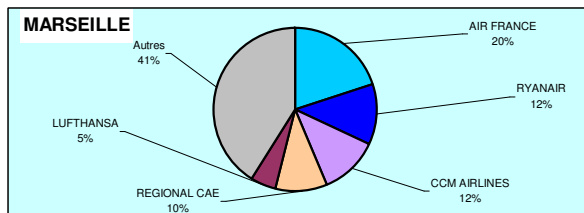
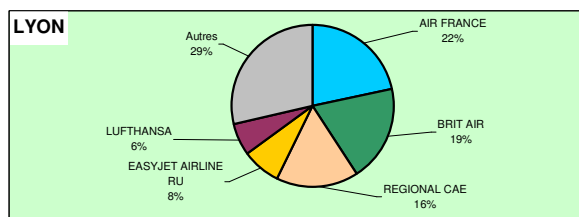
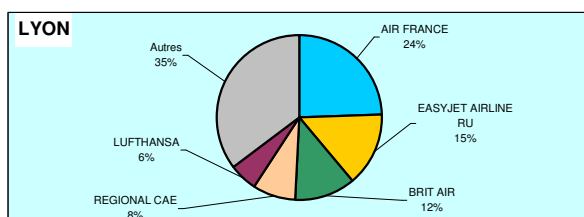
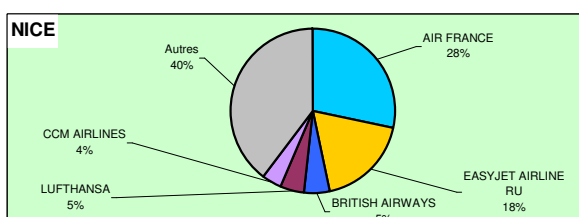
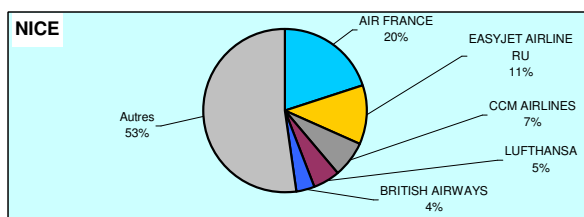
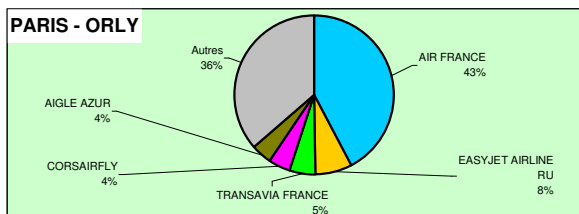
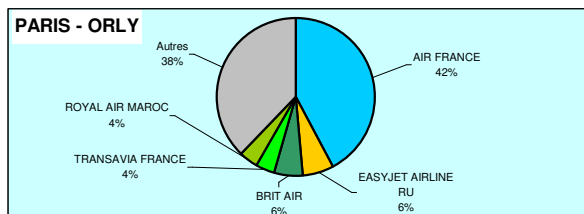
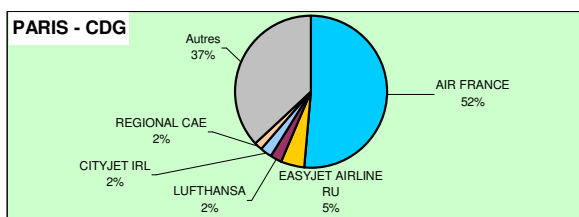
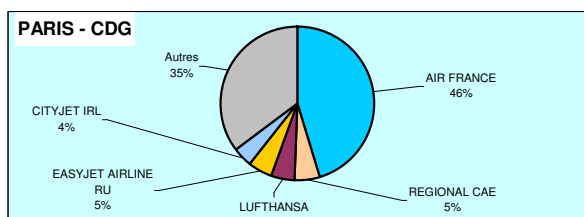
au départ**à l'arrivée**

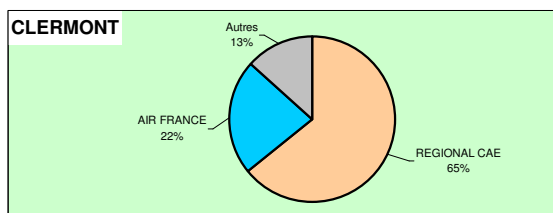
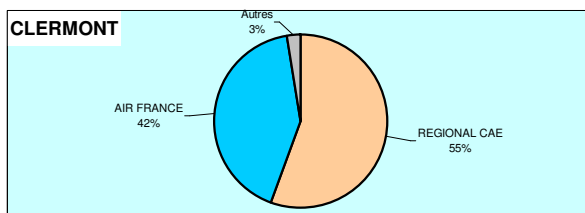
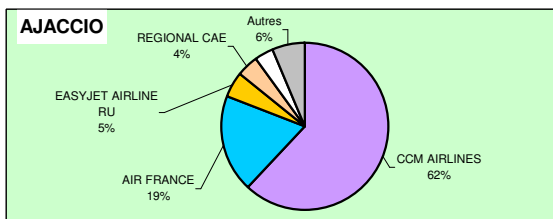
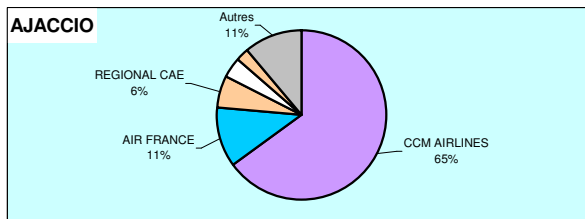
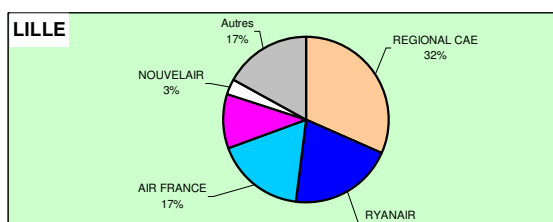
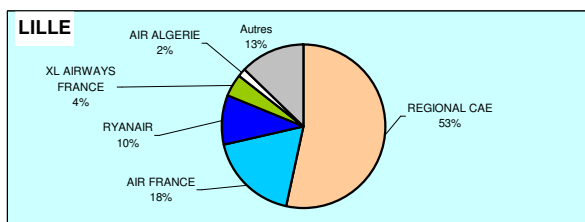
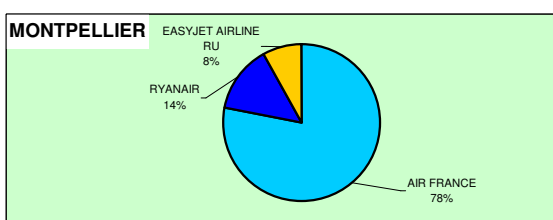
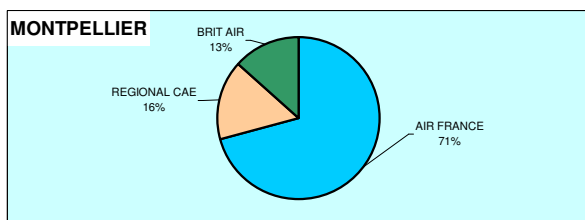
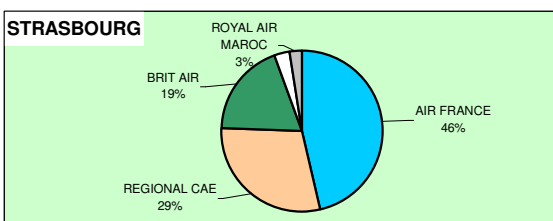
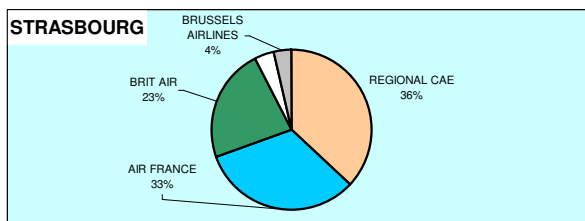
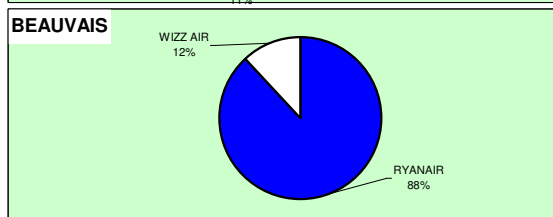
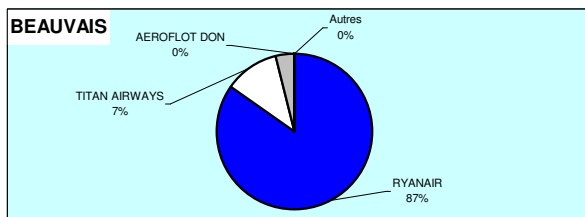
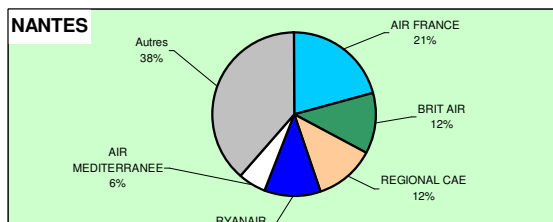
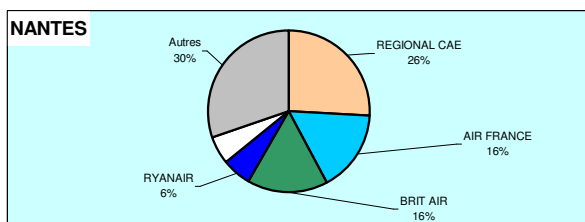
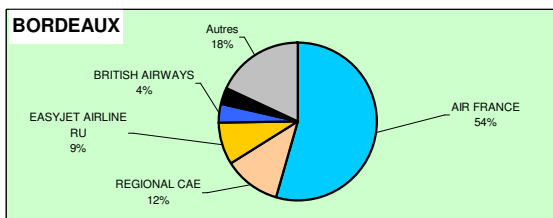
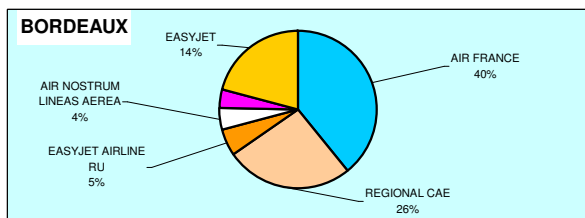
Le retard moyen par vol retardé de 3' et plus à l'arrivée s'est élevé à 13 min. en 2009 (il était de 23 min. en 2008).

PART DES PRINCIPALES COMPAGNIES (année 2008)

Répartition selon les vols commerciaux

Répartition selon le trafic de passagers





* 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.

Partie 3 :

ANNEXES

Annexe 1 : indicateurs et définitions	p 49
Annexe 2 : nomenclature des causes de retard	p 50
Annexe 3 : événements marquants	p 52

ANNEXE 1 : indicateurs et définitions

	INDICATEUR	DEFINITION	SOURCE
CARACTERISTIQUES DE L'AERODROME	<i>Trafic passagers</i>	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
	<i>Vols commerciaux</i>	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.	
RETARD	<i>Retard au départ</i>	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
	<i>Retard à l'arrivée</i>	C'est la différence entre l'heure à laquelle l'avion arrive au poste de stationnement et l'heure d'arrivée affichée commercialement.	
	• <i>Retard ≥ 3'</i> • <i>Retard ≥ 15'</i> • <i>Retard ≥ 60'</i>	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.	
	<i>Code de retard</i>	Il permet d'établir la cause <i>génératrice</i> du vol retardé. Il est défini selon une nomenclature internationale présentée en annexe 2.	
VOLS A L'HEURE ET VOLS RETARDES AU DEPART	• <i>% des vols à l'heure</i> • <i>% des vols retardés [3', 15'[</i> • <i>% des vols retardés [15', 60'[</i> • <i>% des vols retardés ≥ 60'</i>	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
DUREE DU RETARD AU DEPART ET A L'ARRIVEE	Retard moyen par vol retardé de 3 minutes et plus	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.	
	Retard moyen par vol retardé de 15 minutes et plus	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.	
CAUSES DES RETARDS AU DEPART	Répartition générale des causes des vols retardés ≥ 15' en 6 catégories	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. 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). Cette répartition est dite « générale » car la catégorie « enchaînement des rotations » n'y est pas explicitée.	Principales compagnies françaises et compagnies étrangères ; AEA
	Détails des 6 catégories (voir annexe 2)	- La catégorie « aéroports & 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. - 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. - La catégorie « compagnies » regroupe les retards dus au traitement des bagages, à l'escale, aux pannes techniques... - La catégorie « navigation aérienne » regroupe les retards dus aux services de contrôle des aérodromes et à ceux de l'en-route. - La catégorie « météo » regroupe les retards liés à de mauvaises conditions météo.	

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 : nomenclature internationale		CNCA : regroupement des causes utilisé dans les présentations
OTHERS		Enchaînement des rotations (divers)
00 - 05	Airline internal codes	
09 (SG)	Scheduled ground time less than declared minimum ground time	
PASSENGER AND BAGGAGE		Passagers
11 (PD)	Late check-in (acceptance after deadline)	
12 (PL)	Late check-in (congestion in check-in area)	Compagnies aériennes
13 (PE)	Check-in error	
14 (PO)	Oversales, booking errors	
15 (PH)	Boarding (missing checked-in passenger...)	Passagers
16 (PS)	Commercial publicity / Passenger convenience (VIP, press...)	
17 (PC)	Catering order (late or incorrect order given to supplier)	Compagnies aériennes
18 (PB)	Baggage processing	
CARGO AND MAIL		
21 (CD)	Documentation	
22 (CP)	Late positionning (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 positionning (Mail only)	
29 (CA)	Late acceptance (Mail only)	
AIRCRAFT AND RAMP HANDLING		
31 (GD)	Aircraft documentation late / inaccurate (weight and balance...)	
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...)	
TECHNICAL AND AIRCRAFT EQUIPMENT		
41 (TD)	Aircraft defects	
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	

IATA : nomenclature internationale		CNCA : regroupement des causes utilisé dans les présentations
DAMAGE TO AIRCRAFT & EPD / AUTOMATED EQUIPMENT FAILURE		Compagnies aériennes
51 (DF)	Damage during flight operations (bird, turbulence...)	
52 (DG)	Damage during ground operations	
55 (ED)	Departure control	
56 (EC)	Cargo preparation / documentation	
57 (EF)	Flight plans	
FLIGHT OPERATIONS AND CREWING		
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)	
WEATHER		Météo.
71 (WO)	Departure station	
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	
ATFM RESTRICTIONS AIRPORT AND GOVERNMENTAL AUTHORITIES		Navigation aérienne
81 (AT)	ATFM due to ATC en-route Demand / Capacity	
82 (AX)	ATFM due to ATC Staff / Equipment en-route	
83 (AE)	ATFM due to Restriction at Destination Airport	Météo.
84 (AW)	ATFM due to Weather at Destination	
85 (AS)	Mandatory Security	Gestionnaire d'aéroport & Services de sûreté
86 (AG)	Immigration, Customs, Health	
87 (AF)	Airport Facilities	
88 (AD)	Restrictions at airport of destination	Aéroport ou Navigation aérienne
89 (AM)	Restrictions at airport of departure (with or without ATFM)	
REACTIONARY & MISCELLANEOUS		(divers) Enchaînement des rotations
91 (RL)	Load connection (awaiting load from another flight)	
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	Compagnies aériennes
98 (MO)	Industrial action outside own airline (excluding ATS)	Enchaînement des rotations (divers)
99 (MX)	Other reason (not matching any code above)	

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 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	CDG -Orly	Journée de fin de vacances de Noël avec des vols très chargés. et saturation aéroport.	4
Compagnie	Air France	Retard suite aux conditions météo et dégivrage	7
Navigation aérienne		Mouvement social	29
Météo	Paris-CDG, Orly Nice- Marseille Toulouse	Mouvement social fonction publique	29
		Régulation mauvaise météo Verglas Mauvaise météo ; vents violents mauvaise météo Alerte cyclonique (GULA et tempête tropical FAME)	05 07 14-15 16
Mouvements sociaux	Guadeloupe	grève générale	

Février 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	CDG Orly	Manifestation taxis Fort trafic du aux vacances scolaires	6 23
Compagnie	Air France	Mouvement social	27
Navigation aérienne	CRNA/SO:	Suite à une maintenance programmée à la BA106 mais pas signalée au CRNA, panne totale de RIAM	11 14
Météo	Paris-Orly et CDG Toulouse, Lille	Mauvaise météo et Tempête sur la partie Nord de la France .:	2- 6- 9-13

Mars 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport			
Compagnie		Mouvements sociaux au sein de diverses compagnies aériennes	22-24
Navigation aérienne			
Météo	Paris-Orly et CDG, Nice	Mauvais conditions météo	10
Mouvements sociaux	Départements d'Outre-Mer	Conflits sociaux	1-4

Avril 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport			

Compagnie			
Navigation aérienne	Clermont	Mauvaise détection radar	17
Météo	Marseille CDG Orl	Fermeture pour cause orage Mauvaise Météo Orage	03 13 16

Mai 2008

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport		Fort trafic du au pont lié au 1 ^{er} mai	4
Compagnie			
Navigation aérienne	CRNA Nice	Mouvement social des contrôleurs aériens Coupure radar primaire et secondaire Mouvement social fonction publique	15 15 15 ; 22
Météo	Paris-CDG - Orly Paris-Orly Nice Paris-CDG Orly, Lyon et Marseille	Situation orageuse en région parisienne Mauvaise météo Mauvaises conditions météorologiques Mauvaises conditions météorologiques	18 21 & 24 & 25 28 31

Juin 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	CDG	Panne électrique, saturations Pifs et enregistrement	26
Compagnie			
Navigation aérienne		Mouvement social fonction publique	10 17
Météo	CDG	Perturbations météo	26

Juillet 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport			4 7 11 17 26
Compagnie	Air France	Grève du personnel piste	
Navigation aérienne	Bordeaux Lyon	Panne partielle de balisage suite à travaux. Problème d'échange d'étiquettes entre avions au départ et avions à l'arrivée balise LYS vandalisée	24 10 25
Météo	Lyon Montpellier	Orage Perturbations météo	11 11

Aout 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport			
Compagnie			
Navigation aérienne	CRNA/o	Panne liaison RSFTA avec Shannon. Problème liaison STPV vers Shanwick suite panne à Londres.	10 13
Météo	CDG	Perturbations en région parisienne	24

Septembre
2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport			
Compagnie			
Navigation aérienne	CRNA/O	Arrêt de calculateurs à Londres avec impact sur la fonction 'Act-Auto' entre le CRNA/O et Londres	16
Météo			

Octobre 2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	Orly	Mouvement social de Servisair à Orly Sud en octobre 2009	14-23 30
Compagnie			
Navigation aérienne			
Météo	CDG	Mauvaise météo en matinée	29 30

Novembre
2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	Montpellier Nantes	Fermeture des services ATS en raison d'un mouvement social Exercice PIRATAIR Aérodrome	6 24
Compagnie	Air France	Grève des pilotes	14 -17
Navigation aérienne	Beauvais	Coupure de ligne RSFTA	4 23
Mouvement Social		Préavis de grève dans la fonction public	2728 29
Météo	Orly Lille CDG Beauvais	Brouillard Fermeture du terrain de Lille pour cause neige. Brouillard	11 23 29

Décembre
2009

Acteurs / Facteur		Evénements	Date
Aéroport	CDG	Problèmes d'assistance au sol	19
Compagnie			
Navigation aérienne		Encombrement du trafic aérien européen	7
Météo		Episode neigeux, météo dégradée en Europe	17-18-19- 20

Réalisation : Direction des transports aériens (DTA) – Bureau de la Prévision, de la prospective et de la veille stratégique (SDE1) – Reynold Cabanes et Jean-Luc Petit.

Recueil et traitement des données en 2009 :

Ajaccio : *DGAC* ; Bâle-Mulhouse : *Euroairport et DGAC* ; Beauvais : *CCI* ; Bordeaux : *DGAC* ; Clermont-Ferrand : *DGAC* ; Lille : *CCI* ; Lyon : *CCI et DGAC* ; Marseille : *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 et DGAC*.

Remerciements à AEA, Air France, Aviapartner, CCM, Corsair, et Swiss International Airlines.

Couverture : Photothèque STAC / Véronique PAUL - Graphix

Tous les résultats de l'Observatoire des retards sont disponibles sur le site Internet :
www.developpement-durable.gouv.fr

Imprimer à la reprographie de la DGAC

Contact : DGAC - 50, rue Henry Farman 75720 Paris cedex 15
Tél : 01.58.09.37 07 / 41 49 – Télécopie : 01.58.09.48.49

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

direction générale
de l'Aviation civile

50, rue Henry-Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 43 69