

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Direction générale de l'aviation civile

**Plan de performance entre le directeur général de l'aviation civile
et le directeur des services de la navigation – aérienne - année 2010**

NOR : DEVA1004101X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Gestion documentaire : Gilles Mantoux (rédacteur) ; version n° v 6-5 du 29 décembre 2009.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

- 1.1. *Généralités – Références réglementaires*
- 1.2. *Raisons de l'abandon du système de mécanismes correcteurs*
- 1.3. *Consultation des usagers*
- 1.4. *Choix de la période du plan de performance*

2. Mécanisme des redevances

- 2.1. *Description d'ensemble*
- 2.2. *Paramètres clés*

3. Prévisions pour l'année 2010

- 3.1. *Trafic*
- 3.2. *Investissements*
- 3.3. *Moyens*
- 3.4. *Coûts des services*
 - 3.4.1. *Services en-route*
 - 3.4.2. *Services terminaux*

4. Reports de la période antérieure

5. Taux unitaires des redevances

- 5.1. *Coûts déterminés du prestataire de navigation aérienne*
- 5.2. *Taux maximaux annuels de référence*
- 5.3. *Taux unitaires annuels*

6. Indicateurs et objectifs de performance

- 6.1. *Sécurité*
- 6.2. *Capacité – Retards*
 - 6.2.1. *Retards ATFM*
 - 6.2.2. *Source, périodicité des indicateurs*
 - 6.2.3. *Objectifs*
- 6.3. *Efficacité des vols*
 - 6.3.1. *Définition de l'indicateur*
 - 6.3.2. *Source, périodicité des indicateurs*
 - 6.3.3. *Objectifs*

7. Mécanismes d'ajustement

7.1. *Ajustements en fonction du trafic*

7.2. *Ajustements en fonction des investissements*

8. Circonstances particulières motivant une révision du plan de performance

9. Informations à fournir

1. Introduction

1.1. Généralités – Références réglementaires

Le système de redevances pour services rendus par les fournisseurs de services de navigation aérienne fait l'objet de plusieurs textes internationaux, de l'OACI, de l'agence Eurocontrol et de la Commission européenne, enfin de la réglementation française, qui tient compte de ces différents textes.

Principes de l'OACI

Le document 9082 « Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne » explicite dans son chapitre III « La politique de l'OACI sur les redevances de services de la navigation aérienne ». Y sont traités en particulier les assiettes de redevances, les répartitions des coûts entre les usagers, les systèmes de consultation des usagers.

Le document 9161 « Manuel sur l'économie des services de la navigation aérienne » traite dans son chapitre 4 des « moyens de mesurer les performances et la productivité », et dans son chapitre 6 de l'« assiette des redevances de services de navigation aérienne ».

Accord multilatéral de 1981 relatif aux redevances de route

Les Etats membres d'Eurocontrol et quelques autres Etats ont signé le 12 février 1981 l'« Accord multilatéral relatif aux redevances de route », qui les lie et définit le fonctionnement de la « Commission élargie », dont le rôle est d'établir un système commun d'établissement et de perception de redevances de route.

Cette Commission élargie, qui regroupe tous les Etats signataires de l'accord multilatéral, est en charge d'établir les principes régissant la détermination des coûts à inclure dans le calcul du taux unitaire, d'établir les formules de calcul des redevances de route, et d'approuver pour chaque période d'application le taux unitaire des redevances de route pour l'ensemble des Etats contractants.

En ont découlé les documents suivants :

- le document n° 07.60.01 « Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires », qui détermine les coûts à inclure dans l'assiette des coûts, indique le calcul du taux unitaire et explicite les moyens de contrôle de l'application des principes ;
- le document n° 07.60.02 « Conditions d'application du système de redevances de route et conditions de paiement », qui explicite les calculs de redevances ;
- et le « Manuel pour la mise en œuvre des dispositions régissant le système de redevances de route », qui traite en particulier de la détermination des coûts par nature, de l'imputation des coûts, de l'indépendance de l'instance chargée de la régulation économique en cas d'application d'un mécanisme alternatif et des mesures d'incitation financière destinées aux usagers de l'espace aérien.

Cadre communautaire

Dans le cadre du règlement (CE) n° 550/04 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004, relatif à la fourniture de services de la navigation aérienne dans le ciel unique européen, la Commission a adopté le règlement (CE) n° 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Ce texte pose le cadre réglementaire pour l'établissement du système de redevances de navigation aérienne pour les Etats membres. En ce qui concerne la redevance de route, il est compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.

Le règlement (CE) n° 1070/2009 du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen prévoit, d'une part, un système européen de performance, avec des plans de performances nationaux ou établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui fera l'objet d'une mesure d'exécution de la Commission européenne en vue d'une application à compter de 2012. Il prévoit aussi une révision du règlement (CE) n° 1794/06 pour passer dans un système de redevances basé sur des coûts déterminés à l'avance, et non sur une assiette ajustée en fonction des coûts définitifs.

Règlementation nationale

Le chapitre IV du titre III du livre I du code de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le décret n° 2009-1609 du 18 décembre 2009, traite des redevances de navigation aérienne, en se référant à l'accord multilatéral de 1981 pour la redevance de route, et en posant les principes de la redevance pour services terminaux.

L'arrêté du 16 avril 1996 fixe les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

1.2. Raisons de l'abandon du système de mécanismes correcteurs

Les mécanismes correcteurs prévus par les principes d'Eurocontrol pour la redevance de route, et par l'article R. 134-4 du code de l'aviation civile (tel qu'au 1^{er} janvier 2009) en ce qui concerne la redevance pour services terminaux en métropole, consistent à reporter sur les assiettes des exercices suivants, en moins, les sur-recouvrements ou en sus, les sous-recouvrements de redevances constatés après la fin d'un exercice, et résultant d'une part des excédents ou déficit de recettes, et d'autre part, des écarts négatifs ou positifs de coûts par rapport aux prévisions initiales.

Ce principe permet en particulier de garantir aux usagers qu'ils ne paieront que les coûts exacts des services rendus et au prestataire de service qu'il recouvrira l'intégralité de ses coûts exposés.

Toutefois, les reports des sur-recouvrements et des sous-recouvrements sur les exercices suivants interviennent avec un déphasage habituel de deux ans, du fait que les résultats définitifs de trafic et de coûts ne sont connus qu'en cours d'année suivante. Les reports interviennent de ce fait fréquemment à contretemps par rapport aux fluctuations de conjoncture et aux besoins financiers de la DSNA.

En outre, s'agissant du mécanisme correcteur relatif aux écarts de coûts, il n'incite pas, en lui-même, à améliorer les performances du service rendu, bien que les mécanismes budgétaires interministériels jouent, et même si des objectifs de performance sont par ailleurs fixés dans le cadre de la loi de finances.

Enfin, les textes réglementaires cités dans le paragraphe ci-dessus ouvrent la possibilité pour un Etat de mettre en place des mécanismes d'incitation à la performance des services de navigation aérienne.

Dans ce contexte, lors de la mise au point de la loi de finances pour 2009, la décision de principe a été prise de mettre en œuvre cette possibilité à compter de 2010.

1.3. Consultation des usagers

La consultation avec les usagers sur les principes du nouveau système, sur les mécanismes qu'il crée et leurs conditions d'application envisageables a été organisée au cours de plusieurs réunions :

- réunion du 9 juin 2009 de la commission consultative du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens, sur les mécanismes essentiels du nouveau système ;
- réunions du 3 juillet 2009 et du 8 juillet 2009 sur les conditions d'application envisageables : indicateurs de performance et incitations associées, mécanismes d'ajustement ;
- réunion du 29 octobre 2009 de la commission consultative du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens,

auxquelles s'ajoutent celles du comité élargi des redevances de route d'Eurocontrol des 24 et 25 juin 2009 et des 25 et 26 novembre 2009.

1.4. Choix de la période du plan de performance

Lors de la consultation, les usagers ont souhaité limiter la première période à la seule année 2010, au lieu de la période de deux ans (2010-2011) proposée par la DGAC, compte tenu d'aléas jugés importants quant à la conjoncture et aux prévisions de trafic.

Cette solution a été retenue, étant entendu que cette première année aura valeur de test et qu'elle sera mise à profit pour étudier plus avant les conditions d'application de futurs plans de performance, notamment en ce qui concerne les mécanismes de performance et d'ajustement, au-delà des échanges qui ont déjà eu lieu dans le courant de l'année 2009.

2. Mécanisme des redevances

2.1. Description d'ensemble

Le présent plan de performance est pris pour application de l'article R. 134-4 du code de l'aviation civile résultant du décret n° 2009-1609 du 18 décembre 2009.

2.2. Paramètres clés

Le présent plan de performance intègre des reports des sur-recouvrements d'années antérieures. Il n'intègre pas de mécanismes d'ajustement en raison des écarts de trafic réalisés ni des investissements réalisés, mais il prévoit la possibilité d'une révision en cours d'année si le trafic s'écarte des prévisions (voir chapitre 8).

Par ailleurs :

- il comporte des indicateurs et des objectifs de performance en matière de sécurité ;
- il ne comporte pas d'objectifs de performance liés à des incitations financières.

3. Prévisions pour l'année 2010

3.1. Trafic

Les prévisions d'évolution des unités de services qui suivent sont cohérentes avec celles réalisées par la direction du transport aérien (DTA), sous-direction des études, des statistiques et de la prospective, sur la base de modèles intégrant des prévisions de l'OCDE, de l'Union européenne.

Ceci conduit aux montants d'unités de service éligibles (« chargeable ») suivants :

(En M€.)

(000 unités de service)	ROUTE	RSTCA (*)
2009	16 585	45 582
2010	16 834	46 266
Variation	+ 1,5 %	+ 1,5 %

(*) Redevances des services terminaux de la situation aérienne.

3.2. Investissements

La synthèse des investissements pour 2010 par action et par domaine est présentée ci-dessous en crédits de paiements (CP) du programme 612 (y compris les fonds de concours pour 9,70 M€).

(En M€.)

	SYSTÈME de gestion du trafic aérien (ATM)	SYSTÈMES de CNS (*)	INFRASTRUCTURES et génie civil (INFRA)	TOTAL
Action 1 : Management et gestion			2,20	2,20
Action 2 : Aéroports	5,65	12,45	16,50	34,60
Action 3 : Centres en route	56,60	34,05	5,20	95,85
Action 4 : Exploitation du contrôle aérien outre-mer	3,10	4,50	11,20	18,80
Action 5 : Ingénierie technique de la navigation aérienne	8,85		5,15	14,00
Action 6 : Maintien des compétences	3,10			3,10
Total	77,30	51,00	40,25	168,55

(*) CNS : communication, navigation et surveillance.

3.3. Moyens

En matière de ressources humaines, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) s'est fixé pour objectif, sur son programme, de maîtriser les effectifs et sa masse salariale en les réduisant. En 2010, il est prévu une réduction de l'ordre de 2 % des équivalents temps plein par rapport à 2008.

Les efforts porteront à la fois sur les effectifs opérationnels avec l'augmentation de la productivité individuelle de chaque contrôleur et sur les fonctions support où la DSNA participera largement à la consolidation lancée par la DGAC.

Concernant les dépenses de fonctionnement, elles devront être inférieures à celles de 2008, hors organismes extérieurs, et une réduction de 30 % des dépenses liées aux déplacements doit être programmée.

3.4. Coûts des services

Cette section présente les coûts déterminés avant la prise en compte des reports de la période antérieure (voir chapitre 4). Les coûts totaux sont établis en conformité avec les principes d'Euro-control et avec le règlement n° 1794/06 CE.

3.4.1. Services en-route

(En M€)

	2008	2009	2010
	Réel	Révisé	Prévision
Coûts internes	859,0	913,5	933,9
Personnel	627,6	668,7	681,8
Fonctionnement	107,2	107,2	107,2
Amortissements	89,1	103,4	106,5
Intérêts	35,0	34,2	38,4
Coûts externes	226,0	229,8	232,9
Déductions	21,3	21,7	22,4
Coûts des exonérés	18,7	18,7	19,3
Recettes autres sources	2,7	3,0	3,2
Assiette payante hors mécanismes correcteurs	1 063,7	1 121,6	1 144,4

3.4.2. Services terminaux

(En M€)

	2008	2009	2010
	Réel	Actualisation	Prévision
Coûts internes	215,5	228,9	233,7
Personnel	158,8	169,2	172,5
Fonctionnement	23,9	23,9	23,9
Amortissements	23,0	26,6	27,4
Intérêts	9,9	9,2	9,9
Coûts externes	46,8	47,8	49,1
Déductions	44,3	44,8	45,5
Coûts des exonérés/exemptés	41,6	41,8	42,3
Recettes autres sources	2,7	3,0	3,2
Assiette payante hors mécanismes correcteurs	218,1	232,0	237,3

4. Reports de la période antérieure

Dans ce chapitre, les coûts s'entendent comme établis selon les principes d'Eurocontrol et du règlement n° 1794/06 CE, et les sur-recouvrements et sous-recouvrements étant ceux rappelés au paragraphe 1.2.

Le solde des sur-recouvrements et sous-recouvrements pour les années antérieures à 2010 ne sera connu avec une totale exactitude que lorsqu'auront été établis les coûts 2009 définitifs, pour chacune des deux assiettes.

La prévision de ce solde à fin 2009 s'établit ainsi (signe + pour les sur-recouvrements, signe – pour les sous-recouvrements ou les reports de sur-recouvrements en assiette de coûts) :

(En M€)

	ROUTE	RSTCA
Solde fin 2008 (définitif)	+ 158,172	+ 34,563
Balance 2009 (*)	- 104,480	- 18,630
Solde global à fin 2009 (*)	+ 53,692	+ 15,933

(*) Montant prévu à la date d'établissement du présent plan de performance.

Si, après l'établissement définitif des coûts de 2009, le solde global à fin 2009 est différent des prévisions ci-dessus pour l'une ou l'autre redevance, l'écart sera pris en compte dans la fixation du taux de référence maximal annuel 2011, par répercussion en moins ou en plus sur les coûts déterminés de 2011.

5. Taux unitaires des redevances

5.1. Coûts déterminés du prestataire de navigation aérienne

Après déduction des coûts non éligibles à la redevance (coûts des aérodromes non assujettis ainsi que des vols exonérés) ainsi que des autres recettes DSNA (fonds de concours et ventes de cartes aéronautiques), les coûts éligibles prévus pour la fourniture des services de navigation aérienne pour 2009 et 2010 sont les suivants :

(En M€)

	ROUTE	RSTCA
2009	1 121,626	231,957
2010	1 144,359	237,307

Le solde global prévu fin 2009 indiqué au chapitre 4 est reporté sur l'assiette payante des coûts 2010 et 2011 comme suit :

(En M€)

	ROUTE	RSTCA
2010	- 50,681	- 20,781
2011	- 3,011	4,848

Après déduction de ces reports pour 2010, les coûts déterminés pour les deux redevances ressortent comme suit pour 2010 :

(En M€)

	ROUTE	RSTCA
2010	1 093, 678	216,525

5.2. Taux maximaux annuels de référence

Compte tenu de ce qui précède, ces taux s'établissent comme suit pour 2010 :

DU 1 ^{er} JANVIER 2010 AU 31 DÉCEMBRE 2010	ROUTE	RSTCA
Taux en euros (variation par rapport à 2009)	64,97 € * (+ 5,98 %)	4,68 € (0 %)

* Ce taux est calculé hors taux administratif Eurocontrol. Si l'on intègre le taux administratif Eurocontrol, le résultat est de 65,10 €.

Ces valeurs sont fixées sous réserve de la révision du plan de performance, comme indiqué au chapitre 8.

5.3. Taux unitaires annuels

Pour ce premier plan de performance, compte tenu de sa durée, les taux unitaires annuels de référence sont pris égaux aux taux maximaux annuels de référence.

6. Indicateurs et objectifs de performance

Dans ce premier plan de performance pris en application du nouveau régime de fixation des redevances, des indicateurs de deux types sont établis :

1. Des indicateurs de sécurité. Ces indicateurs ne sont pas reliés à une incitation économique ; néanmoins, des objectifs sont fixés pour 2010, étudiés avec la DSAC ;

2. Des indicateurs de performance ayant une valeur économique pour les usagers, notamment pour les transporteurs aériens :

- capacité, retards ;
- efficacité des vols.

Toutefois, s'agissant de ces derniers indicateurs, les investigations conduites dans le courant de l'année 2009, y compris au cours des consultations avec les usagers, ont démontré le besoin d'approfondir la question du mécanisme d'incitations financières à la performance, prévu par le nouveau cadre réglementaire national, et d'acquérir une expérience permettant de confirmer la pertinence de ces indicateurs et la valeur des cibles les reliant aux incitations financières.

C'est pourquoi, en 2010, la DTA étudiera, avec la DSNA et dès le premier semestre, en consultant les usagers, les valorisations économiques des résultats de performance par rapport aux objectifs fixés, en vue de mettre en œuvre des incitations dans un prochain plan de performance.

La DTA s'assurera en temps opportun d'une consultation des usagers sur ce point.

6.1. Sécurité

Trois indicateurs et des objectifs associés sont établis.

RÉF.	DÉFINITION	OBJECTIF
S1	Nombre d'alertes de filet de sauvegarde « hors norme 50 » en route	12 maximum en 2010
S2	Incursions de piste France entière, pour cause navigation aérienne (1.0.6)	10 maximum en 2010
S3	Qualité du système de management de la sécurité : pourcentage des écarts significatifs corrigés dans les délais avec une marge inférieure à 1 mois pour un délai d'au plus 1 an et inférieure à 2 mois pour un délai entre 1 et 2 ans.	Au moins 85 % constatés en cours d'année

6.2. Capacité – Retards

6.2.1. Retards ATFM

Quatre indicateurs ont été définis, mettant l'accent sur les retards longs (c'est-à-dire supérieurs à 15 minutes), qui sont les plus pénalisants pour les compagnies.

« Retard long en-route moyen par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards de plus de 15 minutes générés par les services de contrôle français en route par le nombre total de vols contrôlés. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Minutes de retard ATFM en-route de plus de 15 minutes, par vol contrôlé	0,414	0,381	0,363

« Pourcentage de vols retardés de plus de 15 minutes en route », sur le nombre total de vols contrôlés. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Pourcentage de vols contrôlés en route retardés de plus de 15 minutes	1,339 %	1,357 %	1,284 %

« Retard long en approche moyen par mouvements », calculé en divisant la somme des retards de plus de 15 minutes générés par les services de contrôle français en approche par le nombre total de mouvements. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Minutes de retard ATFM en approche de plus de 15 minutes, par mouvement	0,756	0,527	0,435

« Pourcentage de vols retardés de plus de 15 minutes en approche », sur le nombre total de vols contrôlés. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Pourcentage de vols contrôlés en approche retardés de plus de 15 minutes	1,267 %	0,784 %	0,656 %

« Retard long moyen par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards générés par les services de contrôle français en route et en approche par le nombre total de vols contrôlés. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Minutes de retard long cumulé en approche et en-route par vol contrôlé	1,03	0,84	0,76

« Pourcentage de vols retardés », sur le nombre total de vols contrôlés. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur. Les valeurs de cet indicateur pour les trois dernières années ont été :

	2006	2007	2008
Pourcentage de vols contrôlés retardés	4,97 %	4,24 %	3,83 %

6.2.2. Source, périodicité des indicateurs

Le retard ATC moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (CFMU) d'Eurocontrol sur la base des vols ayant fait l'objet d'un plan de vol activé. L'indicateur est disponible à J + 2 à partir d'une base de données de la CFMU appelé CIR (CFMU Interactive reporting). La direction opérationnelle de la DSNR recueille et publie le résultat de cet indicateur dans son bilan hebdomadaire.

La donnée figure dans le tableau de bord de la DSNR qui est réactualisé trimestriellement en vue d'être soumis à l'examen d'un CODIR dédié à la performance présidé par le directeur des services de la navigation aérienne pour être enfin approuvé par le CODIR PPO de la DGAC, présidé par le directeur général de l'aviation civile.

La production des indicateurs est trimestrielle.

6.2.3. Objectifs

La finalité est de contenir les retards ATFM « longs » au-dessous d'un niveau cohérent avec « l'optimum économique », que la PRC a estimé être une minute par vol pour la période d'été sur l'ensemble de la zone d'Eurocontrol, toutes causes ATFM confondues et tous secteurs confondus, et pour toutes durées des retards. Cette définition de la PRC sera vraisemblablement corrigée dans le courant de 2010, pour se concentrer sur les retards « longs », d'une durée supérieure à 15 minutes, comme le fait le présent plan de performance.

Il s'agit ainsi de fournir un service de valeur économique optimale aux usagers, étant rappelé que les retards de 15 minutes et plus sont reconnus pour affecter le plus les opérations et l'économie des vols commerciaux.

Au titre des retards longs, l'objectif pour la DSNA est de les contenir, y compris en réduisant les aléas induits par les effets météo. Cela exige une anticipation et une gestion performante des services du contrôle, notamment par le recours à des prévisions météorologiques de Météo-France performantes, et par une relation particulière avec tous les acteurs sur les plates-formes telles que dans le cadre du « collaborative decision making ».

6.4. Efficacité des vols

6.4.1. Définition de l'indicateur

En termes d'efficacité de vols, l'indicateur retenu est celui de l'extension (horizontale) de la trajectoire des vols en route, toutes causes comprises, conforme aux définitions de la PRC d'Eurocontrol. Il recouvre également une dimension environnementale.

L'indicateur se définit comme la mesure de l'écart relatif entre la trajectoire directe (idéale) et la trajectoire réelle des vols à l'exclusion des phases d'approche, de décollage et d'atterrissage (du point de sortie de la TMA de départ au point d'entrée de la TMA d'arrivée pour les vols intérieurs ; l'un ou l'autre point étant remplacé par le point d'entrée ou de sortie des 5 FIRs ou de l'UIR de France métropolitaine, pour les vols internationaux ou les survols).

Les valeurs 2007 et 2008 de cet indicateur sont les suivantes :

	2006	2007
Extension de la trajectoire en route	3,412 %	3,318 %

6.4.2. Source, périodicité des indicateurs

L'indicateur européen, construit à partir de données d'Eurocontrol, a été repris sur les 5 FIRs et l'UIR couvrant la France métropolitaine.

Les données sont fournies mensuellement par Eurocontrol.

6.4.3. Objectifs

L'objectif de cet indicateur est de réduire les coûts d'exploitation des usagers et de limiter le niveau d'émission de CO₂.

Pour ce faire, la DSNA a deux leviers :

- le premier réside dans la définition du réseau de route sans cesse perfectible et pour lequel la construction du FABEC et du SES II est un moyen d'amélioration ;
- le second réside dans la gestion du trafic aérien qui conduit à favoriser, en préservant l'impératif de sécurité, les routes directes.

Pour mémoire : l'efficacité économique est couverte par le principe même de taux unitaires de référence.

7. Mécanismes d'ajustement

7.1. Ajustements en fonction du trafic

Il ne sera pas opéré d'ajustement en fonction du niveau de trafic, compte tenu de la réduction de la durée du plan de performance à un an.

7.2. Ajustements en fonction des investissements

Il ne sera pas opéré d'ajustement en fonction du niveau des investissements, compte tenu de la réduction la durée du plan de performance à un an.

8. Circonstances particulières motivant une révision du plan de performance

Le plan de performance pourra être révisé :

- si, pour l'une des deux redevances, l'évolution du trafic (mesuré en unités de services) constaté de janvier à avril 2010 par rapport à la même période de 2009 diffère de plus de 1 % de l'hypothèse d'évolution du trafic initialement retenue pour 2010 dans le cadre de ce plan de performance ; dans ce cas, une consultation des usagers sera effectuée en juin 2010 ;

- en cas d'autre événement imprévu, hors du contrôle de la DGAC et rompant l'équilibre du plan de performance.

Toute révision du plan de performance donnera lieu à une consultation préalable des usagers.

9. Informations à fournir

La DSNA fournit à la DTA, ainsi qu'à la DSAC pour ce qui concerne la sécurité, tous les éléments nécessaires de manière à permettre à ces services d'apprécier en temps utile l'application des dispositions du présent plan de performance, ainsi que les éléments nécessaires aux consultations des usagers. Elle en adresse copie au SG (secrétariat général).

Ces éléments portent notamment sur :

- les résultats de performance concernant les indicateurs visés au chapitre 4 ;
- les réalisations de trafic, de coûts et d'investissements, ainsi que tous autres paramètres économiques utiles ;
- les dispositions envisagées pour l'application du chapitre 6.

Elle prépare les dossiers à transmettre à l'agence Eurocontrol et à la Commission européenne pour l'application des principes et règles européennes, y compris au titre de l'application du présent plan de performance.

La DTA s'assure de la consultation des usagers, avec la DSNA, après coordination avec le SG et la DSAC, sous réserve des attributions du SG en ce qui concerne la commission consultative du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » et ses attributions financières, budgétaires et de contrôle de gestion, ainsi que son rôle dans le comité directeur performance.

Le plan de performance sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 29 décembre 2009.

Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH

*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

*Le directeur général
de l'aviation civile,*
P. GANDIL

*Le directeur des service
de la navigation aérienne,*
M. GEORGES