

Aviation civile

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

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 pris en application du décret n° 2009-1609 du 18 décembre 2009**

NOR : DEVA1101964X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Année 2011

GESTION DOCUMENTAIRE	
Rédacteur : M. Jean-Jacques BLANCHARD DTA/MCU/P	Révision : M. Gilles MANTOUX DTA/MCU
VERSION N° V4-2	DU 28 DÉCEMBRE 2010
Date : 28 décembre 2010 Le directeur général de l'aviation civile M. Patrick GANDIL	Date : 28 décembre 2010 Le directeur des services de la navigation aérienne M. Maurice GEORGES
Date : 28 décembre 2010 Visa du directeur du transport aérien M. Paul SCHWACH	Date : 28 décembre 2010 Visa de la directrice de la sécurité de l'aviation civile Mme Florence ROUSSE
Date : 28 décembre 2010 Visa du secrétaire général M. Francis MASSE	

TABLE DES MATIÈRES

- 1. Généralités**
 - 1.1. *Références réglementaires*
 - 1.2. *Consultation des usagers*
 - 1.3. *Choix de la période du plan de performance limitée à 2011*
- 2. Mécanisme des redevances**
 - 2.1. *Description d'ensemble*
 - 2.2. *Paramètres clés*
- 3. Bilan de l'exercice de l'année 2010**
 - 3.1. *Trafic*
 - 3.2. *Coûts des services en route et terminaux*
- 4. Prévisions pour l'année 2011**
 - 4.1. *Trafic*
 - 4.2. *Investissements*
 - 4.3. *Moyens*
 - 4.4. *Coûts des services*
 - 4.4.1. *Services en route*
 - 4.4.2. *Services terminaux*
- 5. Reports des exercices antérieurs**
- 6. Taux unitaires des redevances**
 - 6.1. *Coûts déterminés du prestataire de navigation aérienne*
 - 6.2. *Taux maximaux annuels de référence*
- 7. Indicateurs et objectifs de performance**
 - 7.1. *Sécurité*
 - 7.2. *Capacité – retards*
 - 7.2.1. *Retards ATFM*
 - 7.2.2. *Source, périodicité des indicateurs*
 - 7.2.3. *Finalité*
 - 7.3. *Efficacité des vols*
 - 7.3.1. *Définition de l'indicateur*
 - 7.3.2. *Source, périodicité des indicateurs*
 - 7.3.3. *Finalité*
- 8. Mécanismes d'ajustement et circonstances particulières motivant une révision du plan de performance**
 - 8.1. *Mécanisme d'ajustement de l'écart de trafic*
 - 8.2. *Révision du plan de performance*
- 9. Informations à fournir**

1. Généralités

1.1. 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 IV des « moyens de mesurer les performances et la productivité », et dans son chapitre VI de l'« assiette des redevances de services de navigation aérienne ».

Accord multilatéral de 1981 relatif aux redevances de route

Les États membres d'Eurocontrol et quelques autres États 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 États 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 États 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 européenne 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 États 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 modifie les quatre règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 du 10 mars 2004 dans le but d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Ce règlement prévoit un système européen de performance, avec des plans de performances établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce système a fait l'objet des règlements de la Commission n° 691/2010 UE et n° 1191/2010 UE. Il révisé également les règles relatives à l'établissement des redevances de navigation aérienne, avec une révision du règlement (CE) n° 1794/06 du 6 décembre 2006 pour passer à un système de redevances basé sur des coûts unitaires déterminés à l'avance, et non sur une assiette ajustée en fonction des coûts définitifs.

Ces nouvelles dispositions ne sont applicables qu'à compter de l'exercice 2012.

Réglementation 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.

Le présent plan de performance a donc été établi sur les mêmes bases réglementaires que le plan de performance pour 2010 (*Bulletin officiel* de l'équipement, n° 4 du 10 mars 2004).

Il a recueilli un avis favorable du directeur du budget.

1.2. 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 envisagées a été organisée au cours de plusieurs réunions en 2009 :

- 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.

Au cours de l'exercice 2010, les consultations des usagers ont permis de discuter les conditions d'application au cours de plusieurs réunions :

- réunion du 14 juin 2010 avec IATA, AEA et IACA sur les sujets de la commission consultative du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens ;
- réunion du 28 juin 2010 de la commission consultative du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens : avancement de l'exercice 2010 et projections économiques 2011 ;
- réunion du 10 septembre 2010, au sujet des indicateurs de performance, des coûts et taux unitaires 2011 ;
- réunion du 18 octobre 2010 de la commission consultative du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens : indicateurs de performance, coûts et taux unitaires 2011 et mécanismes d'ajustement, auxquelles s'ajoutent celles du comité élargi des redevances de route d'Eurocontrol des 23 et 24 juin 2010 et des 24 et 25 novembre 2010, et des consultations multilatérales de la Commission européenne pour les redevances pour services terminaux du 24 juin 2010 et du 25 novembre 2010.

1.3. Choix de la période du plan de performance limitée à 2011

Lors de la consultation avec les usagers, la DGAC a proposé de limiter la période du plan de performance à la seule année 2011, non seulement compte tenu d'aléas jugés importants quant à la conjoncture et aux prévisions de trafic mais aussi pour être en phase avec la première période de référence au niveau européen (2012-2014).

Cette solution a été retenue, étant entendu que cet exercice 2011 sera mis à profit pour proposer les conditions d'application d'un plan de performance dans le cadre de la nouvelle réglementation de l'Union européenne rappelée plus haut.

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 plan de performance 2011 intègre des reports de sous-recouvrements et de sur-recouvrements des années 2009 et antérieures.

La situation d'endettement a imposé à la DSN de répercuter le sous-recouvrement de la redevance de route de 2009 dès 2011.

Le présent plan de performance n'inclut pas de mécanismes d'ajustement en fonction des investissements, compte tenu de sa durée d'un an. En revanche, il prévoit une répercussion partielle des écarts de trafic par rapport aux prévisions s'ils dépassent une variation de +/- 2 % (voir chapitre VIII).

Par ailleurs, il comporte des indicateurs et des objectifs de performance en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité des vols ; mais aucun n'est lié à des incitations financières.

3. Bilan de l'exercice de l'année 2010

3.1. Trafic

L'actualisation des prévisions des unités de service pour l'exercice 2010 montre des résultats en baisse qui se traduisent par une perte globale de recettes des redevances de 20 M€, dont 15,5 M€ imputables à la redevance en route et 4,5 M€ à la redevance terminale.

(En 000 unités de services 2010.)

	EN ROUTE	RSTCA (*)
Prévision du plan de performance 2010	16 834	46 266
Actualisation fin octobre 2010	16 595	45 296
Variation en pourcentage	-1,42	-2,01
(*) Redevances pour services terminaux de la circulation aérienne.		

Cependant, la DGAC a choisi de ne pas activer la clause de sauvegarde du plan de performance 2010 permettant de discuter un ajustement des taux unitaires si, à fin avril, le trafic était inférieur aux prévisions.

3.2. Coûts des services en route et terminaux

Les coûts des services en route et terminaux pour 2010, hors mécanismes correcteurs, sont prévus en baisse de 35,1 M€ par rapport à la prévision initiale.

(En millions d'euros.)

COÛTS DES SERVICES (*)	EN ROUTE	TERMINAUX
Prévision du plan de performance 2010	1 144,4	237,3
Actualisation fin octobre 2010	1 120,0	226,6
Variation en pourcentage	-2,13	-4,51
(*) Entrant dans l'assiette payante.		

4. Prévisions pour l'année 2011

4.1. Trafic

Les prévisions d'évolution des unités de services pour 2011 sont cohérentes avec celles réalisées par la DTA, sous-direction des études, des statistiques et de la prospective, sur la base de modèles intégrant des prévisions de l'OCDE et de l'Union européenne. Ceci conduit aux montants d'UDS éligibles (« chargeable ») suivants :

(En 000 unités de services 2010.)

	EN ROUTE	RSTCA (*)
2010 (prévision à fin octobre)	16 595,67	1 074,03
2011	17 176,52	1 115,91
Variation en pourcentage	+3,5	+3,89
(*) Les UDS sont exprimés suivant la nouvelle définition applicable à compter de 2011 : $UDS = (MMD/50)^{0,9}$. Jusqu'en 2010, la formule était définie ainsi : $UDS = 1,247 \times MMD^{0,9}$ MMD = masse maximale au décollage inscrite au manuel de vol de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques.		

4.2. Investissements

La synthèse des investissements pour 2011 par action et par domaine est présentée ci-dessous en crédits de paiements – CP – du programme 612 (y compris les fonds de concours pour 11,500 M€).

(En millions d'euros.)

	SYSTÈME de gestion du trafic aérien (ATM)	SYSTÈMES de CNS (*)	INFRASTRUCTURES et génie civil (INFRA)	SERVICE d'information aéronautique (AIS)	TOTAL
Action 1 : gestion et management			2,700		2,700
Action 2 : aéroports	6,400	14,350	16,650	0,700	38,100
Action 3 : centres en route	55,250	38,300	12,350		105,900
Action 4 : exploitation du contrôle aérien outré-mer	1,400	1,340	10,060		12,800
Action 5 : ingénierie technique de la navi- gation aérienne	4,300		8,100		12,400
Action 6 : maintien des compétences	4,174				4,174
Total	71,524	53,990	49,860	0,700	176,074

(*) CNS : communication, navigation, surveillance.

Note : la DSNA se conformera à la demande de la DSAC transmise à la DSNA par courrier (Réf : 10/158/DSAC/ANA/SMN) du 27 septembre 2010 sur le suivi du plan d'actions correctives issues des dispositions de l'arrêté du 3 septembre 2007 relatives à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes, ainsi que du plan de la DSNA de décembre 2010 intitulé « Plan de mise en conformité des ILS non conformes à l'arrêté du 3 septembre 2007 portant sur la frangibilité ». Cet élément intervient dans le poste « CNS-aéroports ».

4.3. Moyens

En matière de ressources humaines, la DSNA s'est fixé pour objectif, sur son programme, de maîtriser les effectifs et sa masse salariale en les réduisant. En 2011, il est prévu une réduction de l'ordre de 1,5 % des équivalents temps plein par rapport à 2010.

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

La progression de la masse salariale prévue par rapport à 2010 (+ 1,8 %) se rapporte principalement à une progression des coûts de contribution aux retraites.

4.4. Coûts des services

Les coûts totaux sont établis en conformité avec les principes d'Eurocontrol et avec le règlement n° 1794/06 CE.

Le taux d'inflation 2011-2010 retenu est de + 1,5 %.

4.4.1. Services en route

(En millions d'euros.)

	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)
Coûts internes	892,2	910,8	932,0
Personnel	632,2	643,8	655,5
Fonctionnement	140,4	135,7	132,6
Amortissements	96,0	106,2	113,8
Intérêts	23,6	25,0	30,1
Coûts externes	225,4	231,1	222,3
Déductions	22,6	21,9	22,3

	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)
Coûts des exonérés	19,6	18,8	18,9
Recettes autres sources	3	3,1	3,4
Assiette payante hors mécanismes correcteurs	1 095,0	1 120,0	1 132,0

4.4.2. Services terminaux

(En millions d'euros.)

	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)
Coûts internes	216,8	218,2	227,7
Personnel	153,4	156,2	159,2
Fonctionnement	30,4	28,1	28,8
Amortissements	26,7	27,4	31,7
Intérêts	6,3	6,5	8,0
Coûts externes	48,7	51,0	50,2
Déductions	42,0	42,6	44,6
Coûts des exonérés-exemptés	39,0	39,4	41,2
Recettes autres sources	3	3,2	3,4
Assiette payante hors mécanismes correcteurs	223,5	226,6	233,3

5. Reports des exercices antérieurs

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 est désormais connu avec exactitude.

Les tableaux pluriannuels suivants précisent les reports sur les années à venir. La convention de signe attribue le signe + aux sur-recouvrements et le signe - aux sous-recouvrements ou aux reports de sur-recouvrements en assiette de coûts.

Redevance services en route

REDEVANCE des services en route		2007 (réel)	2008 (réel)	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)	2012 (prévision)	2013 (prévision)
2006	60 170		10 000	16 723	16 723	0	16 723	
2007	75 661			25 219	25 219	0	6 609	18 609
2008	14 597				8 739	0	2 929	2 929
2009	-17 536					-17 536	0	0
Montant du report sur l'année n (en milliers €)		35 149	35 649	59 690	50 681	-17 536	26 262	21 539

Redevance services terminaux

REDEVANCE des services terminaux		2007 (réel)	2008 (réel)	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)	2012 (prévision)
2006	17 393,426		5 797,809	5 797,809	5 797,809		
2007	14 428,736			4 809,579	9 619,157		
2008	6 331,405				5 364,339	967,066	0

REDEVANCE des services terminaux		2007 (réel)	2008 (réel)	2009 (réel)	2010 (révisé)	2011 (prévision)	2012 (prévision)
2009	2 167,131					2 167,131	0
Montant du report sur l'année <i>n</i> (en milliers €)		3 194,593	7 004,593	12 814,172	20 781,305	3 134,197	0

Le solde des mécanismes correcteurs générés par les exercices 2009 et antérieurs, prévu à la fin des exercices 2010 et 2011, se présente comme suit, à la date d'établissement du présent plan de performance :

(En millions d'euros.)

	EN ROUTE	RSTCA
Solde fin 2009 (définitif)	+ 80,946	+ 23,915
Report des MC antérieurs	- 50,681	- 20,781
Solde global à fin 2010	+ 30,265	+ 3,134
Solde global à fin 2011	+ 47,800	0

Note : l'augmentation du solde en route fin 2011 par rapport à fin 2010 s'explique par le report du sous-recouvrement de fin 2009 (- 17,536 M€) malgré la persistance d'un solde de sur-recouvrements des années antérieures. Cette décision, qui résulte d'un arbitrage interministériel, est motivée par le niveau d'endettement atteint.

6. Taux unitaires des redevances

6.1. 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 2010 et 2011 sont les suivants :

(En millions d'euros.)

	EN ROUTE	RSTCA
2010	1 020,0	226,6
2011	1 132,0	233,3

Les coûts déterminés pour les deux redevances ressortent comme suit pour 2011 :

(En millions d'euros.)

	EN ROUTE	RSTCA
2011	1 149,560	230,173

6.2. Taux maximaux annuels de référence

Compte tenu de ce qui précède, ces taux s'établissent comme suit pour 2011 :

(En euros.)

DU 1 ^{er} JANVIER 2011 AU 31 DÉCEMBRE 2011	EN ROUTE	RSTCA
Taux en euros	66,93 (*)	206,26 (**)
Variation par rapport à 2010	+ 30 %	+ 4,5 %

(*) Ce taux est calculé hors taux administratif Eurocontrol. Si l'on intègre le taux administratif Eurocontrol, le résultat est de 67,08 €. Il a été approuvé par la commission élargie d'Eurocontrol le 1^{er} décembre 2010.

(**) Ce taux reflète le passage à la nouvelle définition de l'unité de service : (MTOW/50)^{0,9}.

La variation en pourcentage est calculée en unités de services homogènes. Ces valeurs sont fixées sous réserve de la révision du présent plan de performance dans les conditions indiquées au chapitre VIII.

7. Indicateurs et objectifs de performance

Dans ce plan de performance, 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 2011, 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.

7.1. Sécurité

Le suivi des quatre indicateurs de sécurité retenus et des objectifs associés est établi par DSAC-ANA en liaison avec la DSNA.

Le premier indicateur représente la correction des écarts majeurs constatés au sein de la DSNA suite aux audits externes DSAC, dans les délais impartis :

S1 : pourcentage des écarts majeurs corrigés dans les délais par le prestataire des services navigation aérienne, constaté en audit de suivi.

S1	2010	2011
Résultat au 1 ^{er} octobre 2010 (%)	75	-
Objectif	≥ 85	≥ 90

Les trois autres indicateurs mesurent, d'une part, des pertes de séparation en route, d'autre part, les incursions de pistes notifiées. Ils figurent parmi les indicateurs LOLF :

S2 : nombre de croisements hors norme 50 en route.

S2	2010	2011
Résultat (janvier à septembre 2010)	2	-
Objectif	≤ 10	≤ 8

S3 : nombre de rapprochements convergents hors norme 50 en approche à moins d'une minute de Roissy - Charles-de-Gaulle.

S3	2010	2011
Résultat (janvier à septembre 2010)	8	-
Objectif	≤ 20	≤ 15

En 2012, la DSAC fixe à la DSNA l'objectif de S3 à une valeur inférieure ou égale à 12.

S4 : nombre d'incursions de piste significatives par des mobiles pilotés avec cause navigation aérienne (*i.e.* pour lesquelles le dysfonctionnement navigation aérienne a été important).

S4	2010	2011
Résultat (janvier à juillet 2010)	3	-
Objectif	≤ 10	≤ 9

L'utilisation du nouvel outil RAT (Risk Assessment Tool) d'Eurocontrol à compter du 1^{er} janvier 2011 pour évaluer la gravité des événements de navigation aérienne permettra une comparaison fiable entre États. Cependant, il se peut qu'il apparaisse une discontinuité des résultats par rapport à l'année 2010 du fait du changement d'outil d'analyse, qu'il conviendra d'apprécier du point de vue de l'amélioration de la performance.

7.2. Capacité – retards

7.2.1. Retards ATFM

Remarque liminaire : le suivi des retards ATFM constitue un indicateur représentatif de la performance du système ATM en l'absence de situations exceptionnelles réduisant fortement la capacité. Dans de telles situations en effet, l'objectif est d'écouler le maximum de trafic, au prix de retards plus élevés. Il s'agit alors d'un choix délibéré. Aussi ces journées marquées par de tels événements d'ampleur majeure seront-elles répertoriées par la DSNA et les retards afférents seront comptabilisés séparément. Cette remarque a été faite lors de l'adoption de l'objectif paneuropéen 2012-2014.

Retards dès la première minute

Cinq indicateurs, dont trois nouveaux par rapport au plan de performance 2010, ont été définis pour obtenir un résultat macroscopique des retards, dont l'indicateur clé de capacité du ciel unique (retard ATFM en route par vol contrôlé) prévu à l'échelle européenne et au niveau national ou de bloc d'espace aérien fonctionnel.

L'intégration de trois nouveaux indicateurs dans le présent plan de performance complète les outils d'analyse d'évolution du trafic tout en constituant une base de données utile pour les années futures et les objectifs associés.

Vols contrôlés en route et en approche

R1 : « retard moyen par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards imputés par la CFMU aux services de contrôle aérien 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.

R1	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (minutes)	0,84	0,76	0,45	2,58 (*)	-
Objectif	-	-	-	< 1	< 1

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

Vols contrôlés en route

R1-r : « retard ATFM en route par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards imputés par la CFMU aux 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.

R1-r	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (minutes)	0,497	0,465	0,175	2,218 (*)	-
Objectif	-	-	-	< 0,7	< 0,5

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

R1-rr : « retard ATFM en route révisé par vol contrôlé », calculé sur la base de l'indicateur R1-r en excluant les retards imputables à des situations dégradées tant imprévisibles que d'ampleur exceptionnelle (phénomène météorologique, cas de force majeure, grève autre que ponctuelle...) ainsi que les vols afférents.

Vols contrôlés en approche

R1-t : « retard ATFM en approche par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards imputés par la CFMU aux services de contrôle français en approche par le nombre total de vols contrôlés en approche. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R1-t	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (minutes)	0,632	0,526	0,488	0,644 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 0,630	≤ 0,630

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

R1-tr : « retard ATFM en approche révisé par vol contrôlé », calculé sur la base de l'indicateur R1-t en excluant les retards imputables à des situations dégradées tant imprévisible que d'ampleur exceptionnelle (phénomène météorologique, cas de force majeure, grève autre que ponctuelle...) ainsi que les vols afférents.

Retards au-delà de la quinzième minute

Quatre indicateurs ont été définis, mettant l'accent sur les retards longs, qui sont les plus pénalisants pour les compagnies.

R2-r : « retard ATFM en route de plus de 15 minutes par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards de plus de 15 minutes imputés par la CFMU aux services de contrôle aérien 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.

R2-r	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (minutes)	0,381	0,363	0,136	2,008 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 0,380	≤ 0,380

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

R3-r : « pourcentage de vols contrôlés en route retardés de plus de 15 minutes, sur le nombre total de vols en route contrôlés ». Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R3-r	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (%)	1,357	1,284	0,490	5,064 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 1,357	≤ 1,357

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

R2-t : « retard ATFM en approche de plus de 15 minutes par vol contrôlé », calculé en divisant la somme des retards de plus de 15 minutes imputés par la CFMU aux services de contrôle français en approche par le nombre total de vols contrôlés en approche. Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R2-t	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (minutes)	0,527	0,435	0,408	0,564 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 0,530	≤ 0,530

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

R3-t : « pourcentage de vols contrôlés en approche retardés de plus de 15 minutes, sur le nombre total de vols contrôlés en approche ». Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R3-t	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (%)	1,434	1,194	1,035	1,354 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 1,434	≤ 1,434

(*) Année glissante d'octobre 2009 à septembre 2010.

7.2.2. Source, périodicité des indicateurs

Le retard ATFM moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (CFMU) d'Euro-control 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 des opérations de la DSNA recueille et publie le résultat de l'indicateur R1 ci-dessus dans son bilan hebdomadaire.

Les autres indicateurs ci-dessus seront produits à partir de la même source CFMU.
La production des indicateurs est trimestrielle.

7.2.3. Finalité

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 performantes de Météo-France, et par une relation particulière avec tous les acteurs sur les plates-formes telles que dans le cadre du CDM@CDG, le « Collaborative Decision Making » à Roissy - Charles-de-Gaulle, qui réunit dans un processus de codécision l'autorité aéroportuaire, les compagnies aériennes et les prestataires de service de météorologie et de navigation aérienne.

7.3. Efficacité des vols

7.3.1. 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 de par la maîtrise des émissions de CO₂ liées au trafic aérien.

L'indicateur E1 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).

E1	2007	2008	2009	2010	2011
Résultat (%)	3,41	3,32	3,33	3,59 (*)	-
Objectif	-	-	-	≤ 3,6	≤ 3,4
(*) Année glissante de septembre 2009 à août 2010.					

7.3.2. 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.

7.3.3. Finalité

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 et son optimisation, pour laquelle la construction du FABEC et la fonction de gestion du réseau au niveau européen est une voie d'amélioration ;
- le second réside dans la gestion pré-tactique et tactique de l'espace aérien et dans le contrôle du trafic aérien qui conduit à favoriser, en préservant l'impératif de sécurité, les routes directes.

Ce second moyen appelle cependant une meilleure utilisation par les usagers des routes aériennes conditionnelles de niveau 2, traversant les zones d'entraînement aérien inactives.

8. Mécanismes d'ajustement et circonstances particulières motivant une révision du plan de performance

8.1. Mécanisme d'ajustement de l'écart de trafic

Le mécanisme suivant s'appliquera tant pour la redevance pour services en route que la redevance pour services terminaux. Si, en fin d'année 2011, le trafic s'écarte de la prévision d'UDS faite au para-

graphe 4-1 de plus de 2 %, alors un ajustement sera effectué sur le taux unitaire déterminé pour l'exercice 2013. Le cas échéant, cette correction pourra être échelonnée sur 2013 et les quatre années suivantes.

À la clôture de l'exercice 2011, le trafic réel de l'année 2011, T_{2011} , est ainsi comparé au trafic de référence T_{2011}^{ref} utilisé pour la tarification. L'ajustement A_{2011} est alors calculé sur la base des coûts déterminés CD_{2011} de l'année 2011.

L'ajustement de taux unitaire sera tel que, multiplié par le nombre d'UDS prévues pour 2013 et, le cas échéant, pour les autres années :

- il produise au total un montant additionnel de redevance A_{2011} égal à 70 % du manque à gagner pour la DSNA, si l'écart de trafic est négatif et inférieur à -2 %, ce manque à gagner étant compté seulement pour le pourcentage de trafic perdu inférieur à -2 % ;

$$T_{2011} < 0,98 \times T_{2011}^{ref} \Rightarrow A_{2011} = 0,7 \times [0,98 - (T_{2011}/T_{2011}^{ref})] \times CD_{2011}$$

- il se traduise au total par une réduction du montant de redevance A_{2011} égal à 70 % de l'excédent pour la DSNA, si l'écart de trafic est positif et supérieur à +2 %, cet excédent étant compté seulement pour le pourcentage de trafic supérieur à +2 % ;

$$T_{2011} > 1,02 \times T_{2011}^{ref} \Rightarrow A_{2011} = 0,7 \times [1,02 - (T_{2011}/T_{2011}^{ref})] \times CD_{2011}$$

Aucun ajustement n'aura lieu si l'écart de trafic est compris entre -2 % et +2 %. Les montants encore non reportés porteront intérêt annuel au taux de rémunération moyen du capital de la DSNA, utilisé pour la détermination des coûts.

$$0,98 \times T_{2011}^{ref} < T_{2011} < 1,02 \times T_{2011}^{ref} \Rightarrow A_{2011} = 0$$

8.2. 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 au premier trimestre 2011 par rapport à la même période de 2010 diffère de plus de +/- 5 % de l'hypothèse d'évolution du trafic initialement retenue ;
- 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 impliquera 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 deux services d'apprécier en temps utile l'application des dispositions du présent plan de performance, ainsi que les éléments nécessaires aux consultations des usagers, avec copie au secrétariat général (SG). Ces éléments portent notamment sur :

- les résultats de performance concernant les indicateurs visés au chapitre IV ;
- les réalisations de trafic, de coûts et d'investissements, ainsi que tous autres paramètres économiques utiles ;
- les dispositions envisagées pour atteindre les objectifs de performance.

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.