

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

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 : DEVA1237331X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

ANNÉES 2012-2013-2014

GESTION DOCUMENTAIRE	
Rédacteur : - Jean-Jacques BLANCHARD - Stéphane LAFOURCADE DTA/MCU/P	Révision : - Gilles MANTOUX DTA/MCU
Version n° : V1.0	Du : 24 juin 2011
Date : 24 juin 2011 Le directeur général de l'aviation civile Patrick GANDIL	Date : 24 juin 2011 Le directeur des services de la navigation aérienne Maurice GEORGES
Visa du directeur du transport aérien Paul SCHWACH	Visa de la directrice de la sécurité de l'aviation civile Florence ROUSSE
Visa du secrétaire général Francis Massé	

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

- 1.1. *Description du contexte*
- 1.2. *Scénario macroéconomique envisagé pour 2012-2014*
- 1.3. *Consultation des parties intéressées*
 - a) Usagers
 - b) Organisations syndicales

2. Objectifs de performance

- 2.1. *Détail des objectifs de performance sécurité, capacité, environnement et efficacité économique pour 2012-2014*
 - a) Sécurité
 - b) Capacité
 - c) Environnement
 - d) Efficacité économique
- 2.2. *Compatibilité des objectifs de performance avec les objectifs de performance de l'Union européenne*

2.3. Sensibilité des hypothèses initiales et mécanismes de partage des risques et incitatifs

- a) Mécanisme de partage des risques de trafic
- b) Impact de l'inflation
- c) Mécanismes de partage des risques de coûts non contrôlables
- d) Mécanismes incitatifs non financiers

3. Contribution de chaque entité responsable

4. Dimension militaire du plan

5. Comparaison avec le plan de performance précédent

6. Révision du plan

7. Mise en œuvre du plan de performance

7.1. Mécanismes de suivi

7.2. Mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance

ANNEXES

ANNEXE I. – ARTICULATION DES OBJECTIFS ET SUIVIS DES INDICATEURS FABEC ET NATIONAUX

ANNEXE II. – COÛTS FIXÉS POUR LA REDEVANCE DE ROUTE ET LA REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX POUR LES ANNÉES 2012, 2013 et 2014

1. Introduction

1.1. Description du contexte

Le présent plan de performance s'applique, pour la période de référence 2012-2014, aux services de navigation aérienne :

- en route pour les domaines de performance de la sécurité, de la capacité, de l'environnement et de l'efficacité économique ;
- terminaux pour les domaines de performance de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité économique.

Son contenu, son élaboration et son adoption se conforment aux exigences du règlement (UE) n° 691/2010 et n° 1191/2010, notamment pour la partie « en route », ainsi que des articles R. 134-4 et R. 134-4-1 du code de l'aviation civile.

Les entités contribuant à la performance dans ce plan sont la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), unique prestataire français rendant des services de la circulation aérienne à l'exclusion des services AFIS, et Météo France. Cependant, la performance est considérée de manière consolidée au niveau de la DSNA. Des accords séparés entre la DSNA et Météo France ainsi qu'entre Météo France et la direction du transport aérien (DTA) règlent les questions de coûts et de performance des services rendus par Météo France.

Un plan de performance séparé est établi au niveau FABEC concernant les domaines de sécurité, d'environnement et de capacité. Ces deux plans de performance sont complémentaires : pour un indicateur donné, un objectif n'est défini que dans un des deux plans. Par ailleurs, le plan national contient des indicateurs, avec ou sans objectif associé, complémentaires des indicateurs du plan FABEC pour la performance :

- en route, en matière de sécurité, d'environnement et de capacité ;
- en approche (zone terminale), en matière de sécurité et de capacité.

En matière d'efficacité économique, le plan de performance national inclut les taux unitaires fixés pour la performance en route et en approche, ainsi que les modalités pour en déduire les taux unitaires annuels.

Le tableau fourni en annexe I résume l'articulation des indicateurs et objectifs associés des plans FABEC et national tels que développés dans la suite du document.

1.2. Scénario macroéconomique envisagé pour 2012-2014

Le plan de performance a été établi sur la base de scénarios de prévision de trafic (modèle national DTA, modèle européen STATFOR) établis sur des hypothèses d'évolution de variables économiques.

Les prévisions de trafic national établi par la DTA s'appuient principalement sur les données suivantes :

- études sur la conjoncture économique française et internationale sur la période considérée (pour la France, entre 1,9 % et 2,3 % d'évolution annuelle du PIB) ;
- évolution des PIB de pays significatifs par rapport au trafic aérien ;
- prix du baril de brent (en 2010, entre 100 \$ et 118,6 \$) ;
- développement des liaisons à grande vitesse (LGV) en France ;
- recette unitaire moyenne d'Air France sur les réseaux long et moyen-courriers ;
- part du trafic réalisé par les compagnies à bas coûts ;
- analyse des données de trafic des années précédentes ;
- nombre de jours fériés ;
- impact du système des quotas des droits d'émission (ETS) ;
- hypothèses d'évolution du taux d'inflation (+ 1,5 % en 2011, + 1,75 % en 2012, 2013 et 2014, cohérentes avec le projet de loi de finances 2011-2013 pour les années 2012 et 2013).

L'application du modèle DTA à ces données a abouti à des scénarios d'évolution des unités de service (UDS) qui sont comparés dans le tableau ci-dessous aux prévisions STATFOR correspondantes.

SERVICES EN ROUTE	RÉEL 2010	2011	2012	2013	2014
Hypothèses médianes STATFOR (1)		5,4 %	2,6 %	1,5 %	1,9 %
UDS payantes (000)	16 454	17 335	17 790	18 059	18 395
UDS totales (000)	16 637	17 527	17 987	18 259	18 599
Scénario médian DTA		4,7 %	3,3 %	3,4 %	3,6 %
UDS payantes (000)	16 454	17 227	17 796	18 401	19 063
UDS totales (000)	16 637	17 417	17 991	18 603	19 273
Scénario bas DTA		4,1 %	2,5 %	2,6 %	2,7 %
UDS payantes (000)	16 454	17 129	17 557	18 013	18 500
UDS totales (000)	16 637	17 317	17 750	18 211	18 703

(1) Prévisions de février 2011, hypothèses de travail prises en compte dans les scénarii discutés avec les usagers ; les prévisions de mai pour la France sont légèrement inférieures mais ne remettent pas en question ce qui suit.

Comparaison des scénarios bas et médian STATFOR et DTA pour les UDS en route

SERVICES TERMINAUX	RÉEL 2010	2011	2012	2013	2014
Proposition (2011 puis % STATFOR)	- 0,2 %	3,6 %	2,6 %	1,5 %	1,9 %
UDS payantes	1 077	1 116	1 145	1 163	1 184
UDS totales	1 105	1 136	1 170	1 188	1 210
Scénario médian DTA	- 0,2 %	2,9 %	2,2 %	2,7 %	2,9 %
UDS payantes (000)	1 077	1 108	1 132	1 163	1 197
UDS totales (000)	1 105	1 132	1 157	1 189	1 223
Scénario bas DTA	- 0,2 %	2,4 %	1,5 %	1,9 %	2,1 %
UDS payantes (000)	1 077	1 103	1 119	1 141	1 164
UDS totales (000)	1 105	1 127	1 144	1 166	1 190

Comparaison des scénarios bas et médian STATFOR et DTA pour les UDS RSTCA

Pour la tarification des deux redevances, de route (RR) et pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA), la DSNA a initialement proposé un scénario de trafic assis sur le scénario STATFOR médian de février 2011.

Cependant, la DTA a tenu compte d'une part de la cohérence entre ses scénarios antérieurs prévisionnels résultant de l'application de ses propres modèles et les trafics constatés, mais aussi des incertitudes concernant l'impact des situations géopolitiques au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ainsi que les conséquences des phénomènes sismiques au Japon. Dans un test de sensibilité, la DTA a évalué ces effets à -1,2 % sur le trafic pour 2011 par rapport à sa prévision initiale.

Après consultation des usagers, la DTA a opté pour un scénario de trafic plus optimiste que STATFOR médian.

Le scénario de trafic final pour la redevance de route et pour la RSTCA est présenté dans les tableaux ci-dessous :

SERVICES EN ROUTE	RÉEL 2010	2011	2012	2013	2014
UDS totales (000)	16 637	17 527	17 987	18 437	19 045
Var. N/N-1	-0,9 %	5,4 %	2,6 %	2,5 %	3,3 %
UDS payantes (000)	16 454	17 335	17 790	18 234	18 836
Var. N/N-1	-0,9 %	5,4 %	2,6 %	2,5 %	3,3 %

SERVICES TERMINAUX	RÉEL 2010	2011	2012	2013	2014
UDS payantes (1) (000)	1 077	1 116	1 080	1 102	1 068
Var. N/N-1	-97,6 %	3,6 %	-3,2 %	2,0 %	-3,1 %
UDS totales (2) (000)	46 596	47 911	49 372	50 415	51 606
Var. N/N-1	0,5 %	2,8 %	3,1 %	2,1 %	2,4 %
UDS payantes (2) (000)	45 405	47 051	48 286	49 306	50 471
Var. N/N-1	-0,2 %	3,6 %	2,6 %	2,1 %	2,4 %

(1) Unités de service calculées selon le règlement CE 1794/06 modifié, avec l'exposant du facteur de masse (M / 50 tonnes) suivant : 2010 et 2011 : 0,9 – 2012 et 2013 : 0,8 – 2014 et au-delà : 0,7.

(2) Unités de service calculées de 2010 à 2014, selon la définition 2009 : 1 UDS = 1,247 x MTOW^{0,9}.

1.3. Consultation des parties intéressées

Afin de préparer ce plan national de performance, et conformément aux procédures requises à l'article 10 du règlement (CE) n° 549/2004 modifié et par le §2 b) de l'article 10 du règlement (UE) n° 691/2010, les usagers du trafic aérien et les organisations syndicales ont été consultés. Les résultats essentiels de ces consultations se résument comme suit.

a) Usagers

Deux réunions de consultation ont été organisées, le 16 mai et le 18 mai 2011. Les remarques des usagers ont essentiellement porté sur les éléments suivants :

- le scénario DSNA pour les prévisions de trafic basé sur l'hypothèse médiane STATFOR semble trop bas étant donné le contexte de reprise et la pertinence historique des prévisions de la DTA, en l'occurrence plus élevées, même si les évolutions de contexte géopolitique ou de risque naturel récentes doivent inciter à la prudence ;
- le taux de rémunération des capitaux propres initialement proposé par la DSNA (12 % en 2014) a été jugé inacceptable par les usagers ; la notion de risque doit selon eux être relativisée en raison des mécanismes de partage des risques, de la position de monopole et du statut public de la DSNA ;
- les taux unitaires résultant des deux hypothèses ci-dessus ont semblé trop élevés et éloignés de l'objectif moyen européen de -3,5 % par an sur la période 2012-2014 ;
- les usagers ont souhaité que certains indicateurs continuent à être suivis au niveau national même s'ils ne font pas l'objet d'un objectif au niveau de l'Union pour la première période de référence ou sont suivis par ailleurs au niveau du FABEC : ainsi par exemple du retard moyen « en route et approche », d'indicateurs relatif à la capacité en approche, de l'évaluation en CO₂ et en consommation de carburant des indicateurs environnementaux, etc. ;

- les usagers demandent plus de communication sur les investissements de la DSNA et leur pertinence vis-à-vis de l'amélioration des performances et notamment de la productivité

Les résultats des débats ont été pris en compte dans la définition du scénario de trafic retenu comme hypothèse de construction de ce plan, dans le choix du suivi au niveau national d'indicateurs intéressant particulièrement les usagers (notamment sur les capacités en route et approche ou pour l'environnement) ainsi que par la révision des hypothèses initiales concernant la rémunération des capitaux propres de la DSNA, fixée à 8 % pour la redevance de route sur la période, et maintenue en moyenne au niveau actuel de 6 % pour la redevance pour services terminaux.

La DSNA a fourni un exposé sur les investissements essentiels pour la période considérée lors de la consultation, et poursuivra ses travaux pour des présentations ultérieures répondant au mieux aux demandes formulées en séance. Le présent plan contient un développement sur les investissements concernant les services en route et terminaux.

b) Organisations syndicales

Après une première présentation le 4 avril (CTP DGAC), une réunion a été organisée avec les organisations syndicales représentatives des personnels de la DSNA le 17 mai 2011. Les remarques des organisations syndicales ont essentiellement porté sur les éléments suivants :

- les objectifs en matière d'évolution des taux unitaires et de capacité semblent très ambitieux : l'ensemble des coûts de fonctionnement et d'investissement de la DSNA étant historiquement bas, cela tend selon elles à porter la pression sur la masse salariale (RGPP et baisse consécutive des recrutements). Elles estiment qu'il sera difficile à certains centres en route d'atteindre les objectifs de capacité, voire à la DSNA de recouvrer ses coûts ;
- dans ce contexte, les organisations syndicales ont jugé important que plus d'informations sur les investissements leur soient présentées ;
- les organisations syndicales ont insisté sur le besoin de fixer des objectifs chiffrés en matière de sécurité au niveau national, ce que fait ce plan de performance, sachant qu'au niveau du FABEC il n'a pas été possible d'en fixer. Une organisation syndicale a demandé des indicateurs portant sur les systèmes techniques.

Les résultats des débats ont été traduits dans les choix des paramètres reflétant les nouveaux risques financiers pour la DSNA introduits par la fin du mécanisme correcteur. Ils sont pris en compte dans une augmentation de la rémunération des capitaux propres, que la DTA a toutefois proposé de modérer à ce stade, et dans l'application qui est faite des mécanismes de partage des risques trafic et coûts précisés dans le présent plan. Par ailleurs, l'ensemble des indicateurs de sécurité continuent à être suivis en interne par la DSNA au travers de son pilotage de la performance par objectifs (PPO).

2. Objectifs de performance

2.1. Détail des objectifs de performance sécurité, capacité, environnement et efficacité économique pour 2012-2014

Les objectifs de performance figurant au plan de performance FABEC ne sont pas repris dans le présent plan de performance. Néanmoins, certains indicateurs de performance correspondant au même domaine, définis, validés et suivis au niveau national et jugés matures et pertinents par les usagers et les représentants du personnel peuvent faire l'objet d'un suivi au niveau national et apparaissent dans ce plan.

Par ailleurs, les objectifs fixés pris au niveau national et les indicateurs associés sont décrits par la suite. Les résultats de l'année 2011 s'entendent du 1^{er} janvier au 30 avril 2011.

a) Sécurité

En complément des engagements du plan de performance FABEC (efficacité de la gestion de la sécurité, application de la classification par degré de gravité de l'outil d'analyse des risques – RAT, compte rendu relatif à la culture juste), le suivi des quatre indicateurs de sécurité suivants 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.

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 pour 100 000 vols.

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
S1: pourcentage des écarts significatifs corrigés dans les délais par le PSNA	96	82	92	-	-	-
Objectif		≥ 85	≥ 90	≥ 90	≥ 90	≥ 90
S2: nombre de croisements HN50 en route pour 100 000 vols	0,15	0,11	0,12	-	-	-
Objectif	≤ 0,40	≤ 0,40	≤ 0,30	≤ 0,30	≤ 0,30	≤ 0,20
S3: nombre de rapprochements convergents HN50 en approche à moins de 1 mn de CDG	18	12	3	-	-	-
Objectif	-	≤ 20	≤ 15	≤ 12	≤ 12	≤ 10
S4: nombre d'incursions de piste significatives par des mobiles pilotés avec cause NA	9	8	5	-	-	-
Objectif	≤ 12	≤ 10	≤ 9 (1)	≤ 8	≤ 8	≤ 8

(1) 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 vise à permettre une consolidation et une comparaison des données entre États. À cet égard, il est attendu que le RAT se traduise par un nombre d'événements significatifs plus élevé, ce qui rend les objectifs d'autant plus ambitieux.

Synthèse des indicateurs et objectifs associés pour la sécurité

La DSAC s'assurera par ailleurs de la réalisation effective de la remise en conformité des ILS avec la réglementation concernant leur frangibilité sur la période 2011-2013, qui est incluse dans les prévisions d'investissements.

b) Capacité

En complément des trois indicateurs et de l'objectif du plan de performance FABEC pour les services en route (retard ATFM moyen en minute par vol, pourcentage des vols avec un retard ATFM en route supérieur à quinze minutes, pourcentage des vols avec un retard ATFM en route), les cinq indicateurs suivants seront suivis au plan national sans objectifs fixés.

Retard ATFM 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Retard ATC moyen (mn/vol)	0,45	2,91	0,346	-	-	-
Objectif	< 1	< 1	< 1	Suivi (sans objectif national) (1)		

(1) Au titre de ce plan. Ceci n'exclut pas l'existence d'objectifs du prestataire de service affichés dans les documents relatifs à la loi de finances, ou dans le plan de pilotage de la performance par objectifs (PPO) de la DSNA.

Retard ATFM 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.
- 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.

- R3-r : « Pourcentage de vols contrôlés en route avec un retard ATFM en route 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.
- R4-r : « Pourcentage de vols contrôlés en route avec un retard ATFM en route toutes durées, sur le nombre total de vols en route contrôlés ». Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R1-r	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Retard ATFM en route (mn/vol)	0,175	2,518	0,223	-	-	-
Hors mouvements sociaux (2)	-	1,512	0,218	-	-	-
Objectif	-	≤ 0,7	≤ 0,5	Niveau FABEC (suivi sans objectif au niveau national) (1)		

(1) Au titre de ce plan. Ceci n'exclut pas l'existence d'objectifs du prestataire de service affichés dans les documents relatifs à la loi de finances, ou dans le plan de pilotage de la performance par objectifs (PPO) de la DSNA.
(2) À titre indicatif.

Retard ATFM en route supérieur à 15 mn

R2-r et R3-r	2009	2010	2011	2012	2013	2014
R2-r: R1-r 15mn (en min/vol)	0,136	2,275	0,156	-	-	-
Objectif	-	≤ 0,380	≤ 0,380	Suivi (sans objectif national) (1)		
R3-r (% de vols affectés)	0,490	5,685	2,800	-	-	-
Objectif	-	≤ 1,357	≤ 1,357	Suivi (sans objectif national) (1)		

(1) Au titre de ce plan. Ceci n'exclut pas l'existence d'objectifs du prestataire de service affichés dans les documents relatifs à la loi de finances, ou dans le plan de pilotage de la performance par objectifs (PPO) de la DSNA.

Retard ATFM en route, toutes durées

R4-1	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pourcentage de vols affectés	1,049	8,592	6,274	Suivi (sans objectif national) (1)		

(1) Au titre de ce plan. Ceci n'exclut pas l'existence d'objectifs du prestataire de service affichés dans les documents relatifs à la loi de finances, ou dans le plan de pilotage de la performance par objectifs (PPO) de la DSNA.

Retard ATFM pour les services terminaux (« en approche »)

Concernant les services terminaux (atterrissage ou décollage), les trois indicateurs de capacité suivants sont établis avec des objectifs fixés :

- 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 ;
- 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 ;
- R3-t : « Pourcentage de vols contrôlés en approche avec un retard ATFM 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.

R1-t	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Retard ATFM en approche (mn/vol)	0,488	0,719	0,219	-	-	-
Hors mouvements sociaux (1)	-	0,597	0,220	-	-	-
Objectif (toutes circonstances)	-	≤ 0,630	≤ 0,630	≤ 0,630	≤ 0,630	≤ 0,580
(1) À titre indicatif.						

Retard ATFM en approche supérieur à 15 mn

R2-t et R3-t	2009	2010	2011	2012	2013	2014
R2-t: R1-t > 15 mn	0,408	0,639	0,168	-	-	-
Objectif (toutes circonstances)	-	≤ 0,530	≤ 0,530	≤ 0,530	≤ 0,530	≤ 0,480
R3-t (%)	1,035	1,450	0,575	-	-	-
Objectif (toutes circonstances)	-	≤ 1,434	≤ 1,434	≤ 1,434	≤ 1,434	≤ 1,200

En complément, quatre indicateurs de capacité en approche seront suivis sans objectif fixé sur cette période :

- R1-tr : « Retard ATFM en approche révisé par vol contrôlé », calculé sur la base de l'indicateur R 1-t en ne tenant compte que des journées impactées par les retards imputables à des situations dégradées tant imprévisibles que d'ampleur exceptionnelle (phénomène météorologique, cas de force majeure, mouvement social autre que ponctuel, ou autre situation générant la réunion d'un organe de gestion de crise stratégique pour arbitrage sur les délais et le nombre de vols) ainsi que les vols afférents ;
- R4-t : « Pourcentage de vols contrôlés en route avec un retard ATFM en approche toutes durées, sur le nombre total de vols en approche contrôlés ». Les retards pour cause météo sont pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

R4-t	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Retard ATFM en approche toutes durées (% de vols affectés)	1,982	2,377	1,169	Suivi (sans objectif national) (1)		
(1) Au titre de ce plan. Ceci n'exclut pas l'existence d'objectifs du prestataire de service affichés dans les documents relatifs à la loi de finances, ou dans le plan de pilotage de la performance par objectifs (PPO) de la DSNA.						

- R5-t : « Temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ » ;
- R6-t : « Pour les aéroports comptant plus de 100 000 mouvements commerciaux par an, le temps supplémentaire passé en zone ASMA (séquençement et espacement des arrivées) ».

La définition de ces deux derniers indicateurs, R5-t et R6-t, sera précisée par la PRU.

c) Environnement

En complément des engagements du plan de performance FABEC pour l'environnement (efficacité horizontale des vols – écart entre la trajectoire suivie et la route orthodromique, procédures de descente continue publiées, efficacité horizontale des vols intra FABEC – écart entre le dernier plan de vol déposé et la route orthodromique), le suivi, sans objectif national, de l'indicateur suivant est établi en liaison avec la DSNA.

- E1 : « Efficacité horizontale : mesure en pourcentage de l'écart relatif entre la trajectoire directe 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) ».

À titre indicatif, une économie de 1 kg de carburant équivaut à une réduction d'émission de 3,157 kg de CO₂.

d) Efficacité économique

La décision (UE) n° 2011/121 du 21 février 2011 de la Commission européenne fixe un objectif d'efficacité économique au niveau européen sous la forme de l'évolution d'un indicateur représentant le taux unitaire fixé moyen pondéré pour 29 États de la redevance de route pour services de la navigation aérienne de 57,88 EU en 2012, 55,87 € en 2013 et 53,92 € en 2014 en euros 2009, partant de 59,97 € en 2011 (soit une tendance annuelle de - 3,5 %).

L'absence d'un taux unique de redevance de route au niveau du FABEC a conduit à adopter des taux unitaires fixés nationaux, le plan de performance du FABEC reprenant les données agrégées des États.

S'agissant de la RSTCA, dans le prolongement des plans nationaux pour 2010 et 2011, la DGAC, dans le cadre du règlement (CE) n° 1794/2006 modifié par le règlement (UE) n° 1108/2010, a adopté des taux unitaires fixés pour la période 2012-2014, de façon à ce que le plan national de performance se fonde sur une approche et des données homogènes.

L'établissement de ces taux unitaires fixés est basé sur :

- le scénario d'hypothèse d'évolution du trafic présenté au paragraphe 1.2 du présent plan ;
- une évolution annuelle de 1,75 % de l'inflation entre 2012 et 2014 ;
- une faible progression de la masse salariale résultant de la combinaison de la RGPP, d'une hypothèse d'évolution sur la période 2012-2014 du CAS pension de 67,92 % en 2012, 71,75 % en 2013 et 75,14 % en 2014, et d'une hypothèse d'évolution du point d'indice de la fonction publique de + 1,5 % en 2013 et + 0,5 % en juillet 2014 ;
- la programmation des investissements décrite ci-après ;
- un taux de rémunération des capitaux propres sur la période 2012-2014 de 8 % pour la redevance de route (contre 6 % en 2011), et constant à 6 % pour la RSTCA.

Assiettes de coûts pour 2012, 2013, 2014 :

Les assiettes des coûts fixés résultant de ces hypothèses (hors effet des mécanismes correcteurs pour les années antérieures à 2010) par nature de coûts internes à la DSNA et par coûts externes, ainsi que le détail des exonérations et des coûts non éligibles sont présentés en annexe II pour chacune des deux redevances (redevance de route et RSTCA).

Les assiettes payantes avant régularisation du solde des surrecouvrements s'élèvent à :

ASSIETTE PAYANTE (M€)	2011 coûts fixés	2012 coûts fixés	2013 coûts fixés	2014 coûts fixés
Redevance de route	1 132,0	1 173,4	1 199,7	1 229,1
	-	3,6 %	2,2 %	2,5 %
RSTCA	233,3	237,3	242,7	248,5
	-	1,7 %	2,3 %	2,4 %

Ces montants s'entendent hors coûts VFR, et hors coûts des IFR exonérés, et après déduction des « recettes autres sources ».

Enfin, si pour la RSTCA les mécanismes correcteurs ont été soldés en 2011, en revanche il subsiste pour la redevance de route un solde de 47,8 M€ à restituer au titre des exercices 2006 à 2008.

Conformément au calendrier présenté en commission consultative économique du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » (CCE BACEA) le 18 octobre 2010, ce montant est soldé en deux ans sur les exercices 2012 et 2013, par déduction des assiettes de redevance de route, selon l'échéancier des prévisions de reports des exercices antérieurs suivant :

REDEVANCE DE ROUTE (RR)	2008 réel	2009 réel	2010 révisé	2011 prévision	2012 prévision	2013 prévision	2014 prévision
2006	60 170	10 000	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	

REDEVANCE DE ROUTE (RR)	2008 réel	2009 réel	2010 révisé	2011 prévision	2012 prévision	2013 prévision	2014 prévision
Montant du report sur l'année N (milliers €)	35 649	59 690	50 681	- 17 536	26 262	21 539	0

Compte tenu de ces éléments, les assiettes payantes (coûts fixés avec reports des années antérieures) s'établissent à :

ASSIETTE PAYANTE (M€)	2011 coûts fixés et reports	2012 coûts fixés et reports	2013 coûts fixés et reports	2014 coûts fixés et reports
Redevance de route	1 149,6	1 147,2	1 178,1	1 229,1
RSTCA	230,2	237,3	242,7	248,5

Taux unitaires pour 2012, 2013, 2014

Compte tenu des hypothèses de trafic présentées au chapitre 1.2 et de l'assiette des coûts présentée ci-dessus, le taux unitaire des redevances RR et RSTCA s'établit pour 2012-2014 comme suit :

TAUX UNITAIRE (M€)	2011	2012	2013	2014
Redevance de route	66,93	64,49	64,61	65,25
	3,0 %	- 3,6 %	0,2 %	1,0 %
RSTCA	206,26	219,63	220,30	232,63
Var. N/N-1	4,5 %	6,5 %	0,3 %	5,6 %
Var. N/N-1 à formule constante (2010)	4,5 %	0,5 %	0,2 %	0,0 %

Note 1 : les taux unitaires RR et RSTCA ci-dessus s'entendent hors d'éventuels ajustements liés à des écarts entre trafic prévu et réalisé en 2011, en application du plan de performance pour 2011, et naturellement sans préjudice d'ajustements liés à l'exécution 2012 en matière de trafic et d'inflation, notamment, conformément aux dispositions du règlement CE n° 1191/2010.

Note 2 : les taux unitaires RSTCA ci-dessus sont présentés en tenant compte de l'évolution, à l'horizon 2014, de la formule de calcul de l'unité de service (UDS) vers la formule harmonisée au niveau de l'Union européenne. L'exposant du facteur de masse passe ainsi de 0,9 en 2011 à 0,8 pour 2012 et 2013, puis à 0,7 en 2014.

La dernière ligne du tableau présente l'évolution du taux unitaire obtenue en conservant la formule 2010 sur la période 2010-2014.

Investissements pour 2012, 2013, 2014

Dans un contexte déterminé par la mise en œuvre du ciel unique européen *via* son plan directeur ATM, la DSNA doit non seulement investir pour assurer la convergence technique au standard européen requis pour le FABEC comme pour SESAR, mais doit maintenir également ses infrastructures en conditions opérationnelles et les adapter à la demande.

La programmation des opérations fait ainsi l'objet d'une planification pluriannuelle des crédits pour financer trois grandes lignes d'investissement réparties entre :

- le maintien en conditions opérationnelles (MCO) et le renouvellement : environ 30 % ;
- les évolutions de capacité et de modernisation des systèmes et installations : environ 30 % ;
- les grands programmes qui préparent l'avenir : environ 40 %.

La DSNA exploite un grand nombre d'installations opérationnelles et de tours de contrôle, avec cinq centres de contrôle en route, vingt grandes approches, quatre-vingt-dix tours de contrôle et trois cents stations déportées de radiocommunication, surveillance ou radioguidage en métropole et

outré-mer. Elle doit entretenir cet ensemble et le maintenir en conditions opérationnelles, renouveler régulièrement les installations, les adapter aux exigences réglementaires (normes européennes d'interopérabilité, mais aussi aux nouvelles normes relatives à l'hygiène et sécurité des personnes ou à la protection – sûreté des installations).

Les hypothèses de hausse du trafic pour les dix prochaines années impliquent tout particulièrement des projets d'extension des capacités des salles de contrôle et de modernisation des installations.

Enfin, la DSNA mène des grands programmes, répondant à des stratégies définies au plan international et sous l'impulsion de la politique d'harmonisation européenne, qui préparent la navigation aérienne pour les années à venir.

Elle doit en particulier effectuer un changement de génération de son système informatique d'ici à 2020, avec un premier palier stratégique dès 2015 permettant les déploiements futurs du programme SESAR. L'effort nécessaire est d'autant plus important que des gels consécutifs (de l'ordre de 100 M€) ont été effectués entre 2008 et 2011.

Afin d'améliorer le dispositif de circulation aérienne global, de consolider les activités des approches centrales, d'améliorer l'efficacité économique de la navigation aérienne par la réorganisation de certains sites, et par une politique d'affectation, de formation et de gestion des tours de service plus cohérente, la DSNA prépare la mise en place, à l'échéance de 2017-2019, d'une nouvelle infrastructure opérationnelle composée de l'Organisme parisien d'en route et d'approche (OPERA), de quatre centres en route et d'un nombre réduit de services de contrôle et d'information de vol (SCIV).

En parallèle, complémentirement aux travaux Espace menés dans le cadre du FABEC, la DSNA poursuit sa stratégie nationale de réorganisation de l'espace inférieur par la création d'un ensemble jointif d'une quinzaine de services de contrôle et d'information de vol gérés par les organismes d'approche dans lesquels est rendu le service d'information de vol. Ceci aura pour effet d'obtenir une meilleure compatibilité entre vols IFR et VFR, de libérer des ressources dans les CRNAs et d'améliorer les interfaces entre approches et centres en route.

Cette stratégie sera accompagnée d'un ensemble de mesures complémentaires visant à améliorer le fonctionnement des services de contrôle et à moderniser les règles de gestion des effectifs. L'impact de cette stratégie sur l'organisation et le fonctionnement des services et notamment des entités chargées des systèmes techniques de la navigation aérienne sera pris en compte à travers la définition et la mise en œuvre d'une stratégie de modernisation des systèmes approches et tours de contrôle, la redéfinition des métiers et rôles des personnels techniques, la mise en place de supervisions centralisées.

Dans ce cadre d'optimisation globale des infrastructures, la DSNA est engagée dans une opération complexe de modernisation et renouvellement de ses systèmes techniques qui s'inscrit dans le cadre du programme SESAR et assure la mise en conformité du système français avec la réglementation européenne du Ciel unique (notamment les aspects d'interopérabilité).

À titre d'exemple, les investissements pour la période considérée sont :

- renouvellement des réseaux longue distance et migration des liaisons Transfix en métropole vers la technologie IP dans le cadre du programme Communications Sol Sol IP (CSSIP) d'ici fin 2012 ;
- finalisation des travaux du programme ERATO Environnement Électronique dans le cadre des Évaluations Opérationnelles Étendues des centres en route de Brest et de Bordeaux, et de la réalisation de la troisième version ;
- préparation de la mise en service d'une nouvelle génération de système de gestion automatisée du contrôle aérien en environnement électronique intégré et interopérable dans le cadre du programme 4-Flight à Reims et Aix en 2015. Les fonctions ERATO seront intégrées au système 4-Flight à l'échéance 2015-2017 ;
- définition et mise en œuvre d'une stratégie de consolidation et de modernisation des systèmes techniques des approches et des tours de contrôle s'articulant avec le programme 4-Flight ;
- mise en œuvre des communications pilote contrôleur par liaison de données en 2013 ;
- évolution de l'outil NOPIA pour tenir compte du règlement européen concernant la qualité de l'information aéronautique et permettre la mise en œuvre de nouveaux services AIM (Aeronautical Information Management) ;
- mise en œuvre dans le cadre de la participation de la DSNA au programme SESAR de plates-formes intégrant des prototypes industriels en milieu opérationnel permettant de jouer les exercices de validation (plate-forme en route/TMA de Reims, plate-forme aéroportuaire de Paris - Charles-de-Gaulle) ;
- consolidation du CDM (Collaborative Decision Making) à Paris-Charles-de-Gaulle, mise en œuvre d'un CDM à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et formalisation du CDM sur l'aéroport d'Orly ;

- évaluation et mise en service à Paris - Charles-de-Gaulle du système RWSL (RunWay Incursion Status Lights) et finalisation du déploiement du système de surveillance sol et d'alerte d'incursion de piste avancé (A-SMGCS niveau 2) sur les aéroports de Nice, Toulouse, Lyon, Marseille et Bâle-Mulhouse ;
- opérations de génie civil : extension des centres en route de Brest, réhabilitation du Centre aéroportuaire de la navigation aérienne (CANA) de Paris - Charles-de-Gaulle et de la tour de contrôle de Figari, réalisation de nouveaux blocs techniques à Pau, Beauvais, Marseille, Strasbourg, ;
- poursuite du programme GNSS grâce auquel des améliorations sont attendues dans le domaine de la sécurité des approches (guidage vertical sur tous les QFU IFR), la diminution des nuisances sonores et la réduction des taux d'émission de CO₂ (déploiement des CDAs, maîtrise de la dispersion des trajectoires, approches courbes), la prise en compte des nouveaux concepts de positionnement SÉJAR (4D) ainsi qu'une réduction des coûts via la rationalisation des systèmes de navigation conventionnels ;
- mise en conformité du parc ILS avec la réglementation frangibilité avant fin 2013.

Les systèmes techniques existants seront favorisés et ces évolutions seront fondées sur l'offre du marché pour consolider les exigences fonctionnelles et de performance, les adaptations ne devant porter que sur les domaines critiques. Afin de partager les coûts importants de mise en œuvre et de favoriser le développement de standards industriels communs, la politique de partenariat actuelle sera renforcée afin d'étudier, de spécifier, de développer ou acheter, de déployer, de maintenir, voire d'exploiter, à chaque fois que cela est possible, les nouveaux systèmes en commun avec les partenaires du FABEC ou d'autres ANSPs européens. Ainsi, le programme 4-Flight est conduit en partenariat avec l'ENAV et il intègre le futur système de traitement des données de vol Coflight développé en commun avec l'ENAV et Skyguide. Des coopérations sont aussi prévues pour le renouvellement des systèmes de communication et des réseaux dans le cadre FABEC ou européen (futur système de communications vocales compatible avec la voix sur IP devant être mis en service dans les centres de contrôle en route à partir de 2015, future infrastructure terrestre nécessaire à la mise en œuvre des services Data-Link, migration progressive des liaisons internationales sur le réseau d'infrastructure IP paneuropéen PENS, etc.) ainsi que pour les systèmes de gestion de l'information aéronautique (nouvelle Application Nationale pour la Préparation des Vols).

La synthèse de ces investissements du programme technique de la DSNA, hors outre-mer, est présentée dans le tableau suivant pour les années 2011-2014.

DÉPENSES EN CAPITAL (en M€)	2012	2013	2014
4-FLIGHT	36,9	44,4	76,5
COFLIGHT	16,5	11,5	13,5
ERATO	11,5	7,0	3,4
Évolution et MCO CAUTRA	10,1	10,2	10,1
Grands programmes CNS (réseaux et Data Link)	14,4	13,9	8,0
Nouvel aéroport du Grand-Ouest	0,5	1,5	11,5
Programme nouveaux systèmes spécifiques Tours et Approches (hors infrastructure)	4,0	6,0	7,0
Modernisation continue des systèmes existants	14,8	17,2	13,8
Modernisation et renouvellement des infrastructures	26,5	29,8	27,2

DÉPENSES EN CAPITAL (en M€)	2012	2013	2014
Entretien Renouvellement	36,2	36,3	33,6
Total Capex DSNA métropole	171,3	177,8	204,5
Investissements services supports DGAC (part NA)	4,3	4,5	4,5

Synthèse des investissements concernant les services en route et terminaux

2.2. *Compatibilité des objectifs de performance avec les objectifs de performance de l'Union européenne*

Dans ce plan, le seul objectif national de performance se rapportant à un objectif de performance adopté par la Commission européenne est le taux unitaire fixé de la redevance de route pour 2012, 2013 et 2014. Les autres objectifs de performance de l'Union européenne sont traités au niveau du plan de performance du FABEC.

Les évolutions de taux unitaire fixé de la redevance de route dans le présent plan se traduisent par une baisse d'environ 7,0 % en euros constants 2009 entre 2011 et 2014 pour la DSNA (soit -2,4% en moyenne annuelle).

Ce chiffre est obtenu en divisant les coûts fixés hors coûts des vols VFR et exonérations IFR par les unités de services hors exonérations IFR.

Pour une comparaison homogène avec le calcul de l'objectif de l'Union européenne, les coûts fixés de l'année 2011 sont cependant corrigés pour compenser l'effet de la minoration exceptionnelle du montant de la contribution des États à Eurocontrol. Pour la France, cette correction conduit à rehausser de 11,8 M€ (11,3 M€ en euros 2009) les coûts fixés ayant servi de base à la fixation du taux unitaire 2011.

Cette baisse peut, à première vue, paraître sensiblement inférieure à l'objectif européen correspondant à une baisse de 10,1 % en euros constants 2009 sur la période 2012-2014.

Cependant, la baisse des coûts déterminés est le résultat, d'une part, d'une réduction forte, en euros constants 2009, des coûts directs (masse salariale, coûts de fonctionnement et coûts extérieurs) par unité de service (- 9,8 % entre 2011 et 2014, soit - 3, 4% en moyenne annuelle) et, d'autre part, d'un retour des investissements à un niveau semblable à celui des années 2000-2007 après des gels importants de crédits entre 2008 et 2011. Or, ce niveau d'investissements est nécessaire pour préparer les futurs déploiements du programme SESAR et, d'autre part, de nombreux investissements de remise à niveau ne peuvent plus être différés comme cela a été le cas de 2008 à 2011.

En conséquence, la DTA a considéré :

- que l'effort pour contribuer à l'objectif européen d'évolution des coûts unitaires fixés est maximal et homogène avec l'objectif européen en ce qui concerne les coûts directs ;
- qu'il tient compte des résultats de la consultation des parties prenantes ;
- et qu'il ne peut pas être augmenté sans une réduction des investissements qui mettrait en péril la capacité et la sécurité du système ATM français, avec des effets préjudiciables pour le réseau européen.

Le tableau ci-dessous résume les chiffres utilisés.

EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE EN ROUTE	2011	2012	2013	2014
Coûts fixés en M€ courants (assiette payante)	1 143,8 ¹	1 173,43	1 199,64	1 229,12
var N/N - 1 %		2,59 %	2,23 %	2,46 %
Cumul var (N/2011) %			4,88 %	7,46 %
Unités de services payantes (millions)	17,177	17,790	18,234	18,836

EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE EN ROUTE	2011	2012	2013	2014
var N/N - 1 %	hypothèse taux 2011	3,57 %	2,50 %	3,30 %
Inflation N/N - 1 %	1,50 %	1,75 %	1,75 %	1,75 %
Déflation cumulée N/2009	96,84 %	95,17 %	93,53 %	91,93 %
Coûts fixes en M€ valeur 2009 (assiette payante)	1 107,6	1 116,8	1 122,1	1 129,9
var N/N - 1 %		0,83 %	0,48 %	0,70 %
Cumul var (N/2011) %			1,31 %	2,01 %
Taux unitaire fixé en € courants	66,59	65,96	65,79	65,25
Taux unitaire fixé en € valeur 2009	64,48	62,78	61,54	59,99
var N/N - 1 %		- 2,64 %	- 1,98 %	- 2,52 %
Cumul var (N/2011) %			- 4,57 %	- 6,97 %
Coûts fixes hors amortissements et coûts du capital en M€ courants	985,2	995,5	1 006,2	1 026,2
var N/N - 1 %		1,05 %	1,08 %	1,99 %
Cumul var %			2,14 %	4,17 %
Coûts fixes payants hors amortissements et coûts du capital en M€ valeur 2009	954,0	947,5	941,2	943,4
var N/N - 1 %		- 0,69 %	- 0,66 %	0,23 %
Cumul var (N/2011) %			- 1,34 %	- 1,12 %
(Coûts fixes payants hors amortissements et coûts du capital en M€ valeur 2009)/UDS payantes, en € 2009	55,54	53,26	51,62	50,08
var N/N - 1 %		- 4,11 %	- 3,09 %	- 2,97 %
Cumul var (N/2011) %			- 7,06 %	- 9,83 %

1. Valeur correspondant aux coûts fixes 2011 corrigée de la minoration exceptionnelle du montant de la contribution de la France à Euro-control de 11,8 M€.

2.3. Sensibilité des hypothèses initiales et mécanismes de partage des risques et incitatifs

Un certain nombre d'hypothèses extérieures, susceptibles de varier sur la période considérée, peuvent avoir un impact sur les indicateurs de performance du présent plan, et sur les coûts. Elles s'inscrivent dans des options décrites ci-dessous en matière de mécanismes de partage des risques ou peuvent nécessiter des mesures de contrôle ou d'atténuation spécifique selon l'estimation de leur impact.

a) Mécanisme de partage des risques de trafic

Le mécanisme suivant, conforme à l'article 11 *bis* du règlement (UE) n° 1794/2006 modifié par le règlement (UE) n° 1191/2010 s'appliquera tant pour la redevance de route que la redevance pour services terminaux.

Si, en fin d'année N (2012, 2013 ou 2014), le trafic s'écarte de la prévision d'UDS faite au paragraphe 1.2 de plus de 2 %, alors un ajustement sera effectué sur le taux unitaire fixé pour l'exercice N + 2. Cette correction pourra être échelonnée de N + 2 à N + 5, s'il s'agit d'un déficit de trafic.

À la clôture de l'exercice N, le trafic réel de l'année N, T_N , est ainsi comparé au trafic de référence T_N^{ref} utilisé pour la tarification. L'ajustement A_N est alors calculé sur la base des coûts fixés CD_N de l'année N, sauf pour la partie de ces coûts citée à l'avant-dernier alinéa ci-dessous.

L'ajustement de taux unitaire sera tel que, multiplié par le nombre d'UDS prévues pour 2014 et, le cas échéant, pour les autres années :

- il produise au total un montant additionnel de redevance A_N 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 % ;

$$T_N < 0,98 \times T_N^{ref} \Rightarrow A_N = 0,7 \times [0,98 - (T_N/T_N^{ref})] \times CD_N$$

- il se traduise au total par une réduction du montant de redevance A_N 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 % ;

$$T_N > 1,02 \times T_N^{ref} \Rightarrow A_N = 0,7 \times [1,02 - (T_N/T_N^{ref})] \times CD_N$$

Tout écart de trafic supérieur à +/- 10 % donne en outre lieu à une compensation de 100 % pour la fraction au-delà de 10 %.

Toutefois, pour la partie des coûts des services météorologiques, d'Eurocontrol, des autorités de surveillance et des reports des exercices antérieurs à 2010, tout écart de trafic par rapport à la prévision et une année N donne lieu à un report à 100 % sur les tarifs de l'année N + 2.

L'application de ce mécanisme de partage du risque trafic peut par conséquent entraîner, pour une année N, un déficit ou un excédent de recettes maximum non compensable de 4,4 % (1) du montant des coûts autres que ceux visés au paragraphe précédent.

b) Impact de l'inflation

Les règles suivantes s'appliquent tant aux redevances de route qu'aux redevances pour services terminaux.

Pour l'application du paragraphe 1 de l'article 6 du règlement (UE) n° 1794/2006 modifié par le règlement (UE) n° 1191/2010, un écart d'inflation par rapport à la prévision pour une année N se traduira par une répercussion sur l'année N + 2 à hauteur de l'impact sur la partie des coûts fixés de l'année N correspondant aux coûts de fonctionnement indiqués à l'annexe II.

c) Mécanismes de partage des risques de coûts non contrôlables

Le mécanisme de partage des risques de coûts s'appliquant au présent plan est celui décrit au paragraphe 8 de l'article 11 *bis* du règlement (UE) n° 1794/2006 modifié par le règlement (UE) n° 1191/2010. Les coûts non contrôlables par la DSNA au sens de l'alinéa c) de ce paragraphe sont identifiés comme suit.

Impact d'une variation des contributions aux retraites

La contribution aux retraites supportée par le prestataire français de navigation aérienne est actuellement calculée, et prévue pour chacune des années 2012 à 2014, sur la base d'un pourcentage dit « taux de cotisation au CAS pension » appliqué à une assiette construite principalement par des salaires bruts hors primes. Ce calcul vaut aussi pour les coûts de personnels de l'autorité de surveillance. À titre indicatif, un écart de +/- 1 % par rapport à cette prévision, pour une année N, représente environ 2,5 M€ dans l'assiette des coûts 2012.

(1) Cette exposition maximale de 4,4 % résulte de l'application du mécanisme de partage des risques trafic décrit dans ce paragraphe : 100 % de non-recouvrement dans la fourchette +/- 2 %, et 30 % d'exposition de la DSNA entre 2 % et 10 % : $2\% + (10 - 2) \times 30\% = 4,4\%$.

Les hypothèses de taux de cotisation au CAS pension retenues pour l'établissement du présent plan sont respectivement de 67,92 % en 2012, 71,75 % en 2013 et 75,14 % en 2014. Ces taux incluent le taux de cotisation pour les ATI (allocations temporaires d'invalidité).

Impact d'une variation de la TVA

À la date d'adoption de ce plan, il n'est pas prévu de variation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) au cours de la période 2012-2014. En cas d'une variation de TVA, l'impact sera calculé pour toutes les dépenses de la DSNA assujetties à la TVA, celle-ci n'étant pas récupérable, en vue de son report sur la deuxième période de référence dès lors que le cumul excède 1 M€ sur la période.

Autres variations d'impôts non prévues

L'impact de toute autre variation d'impôt en cours de période peut être établi par la DSNA et comptabilisé en vue de son report sur la deuxième période de référence dès lors que le cumul excède 1 M€ sur la période.

Impact d'une variation de coûts d'accords internationaux

L'annexe II présente les prévisions de coûts supportés par la DSNA pour l'application d'accords internationaux (en particulier concernant Jersey, Bâle-Mulhouse, Genève et la contribution annuelle de la France à Eurocontrol).

Toute variation de ces coûts, pouvant par exemple être liée aux évolutions de taux de change (CHF/€, £/€) est comptabilisée en vue de son report sur la deuxième période de référence, sous réserve que le cumul dépasse 1 M€ sur la période.

Impact d'une variation de taux d'intérêt

L'impact d'une variation de taux d'intérêt sur les emprunts supportés par la DSNA sera établi et comptabilisé dès lors que le cumul excède 1 M€ sur la période.

Impact d'une variation du point d'indice de la fonction publique

Concernant la masse salariale, l'impact d'une variation du point d'indice de la fonction publique par rapport aux hypothèses retenues pour l'établissement des coûts du présent plan est comptabilisée en vue de son report sur la deuxième période de référence dès lors que le cumul excède 1 M€ sur la période.

Les hypothèses d'évolution du point d'indice retenues pour le présent plan sont une stabilité en 2012, et une progression de + 1,5% en 2013 et de + 0,5% en juillet 2014 (valeur au 1^{er} juin 2011 : 4,6303 €).

En application du règlement (UE) n° 1191/2010, la somme des impacts ci-dessus sera reportée algébriquement sur les coûts fixés de la deuxième période de référence pour le calcul des taux de chacune des deux redevances. Ce report pourra être opéré sur une ou plusieurs années de la deuxième période de référence selon des modalités qui seront indiquées dans le plan de performance afférent.

d) Mécanismes incitatifs non financiers

Au cas où la performance de capacité n'atteint pas les objectifs de performance, dans l'hypothèse d'un écart important constaté par rapport aux objectifs du présent plan, une concertation sera organisée avec la DSNA afin de définir et de mettre en œuvre un plan d'actions comprenant un calendrier de réalisation d'actions correctives locales ou nationales permettant de restaurer le niveau de performance requis.

3. Contribution de chaque entité responsable

La DSNA est désignée l'unique entité responsable, comme indiqué au chapitre 1.1 du présent plan.

4. Dimension militaire du plan

Le présent plan, les investissements, ressources et améliorations opérationnelles qui le sous-tendent, ainsi que celles qui sous-tendent le plan de performance FABEC soutiennent l'amélioration de la coordination civile-militaire, en particulier la gestion souple de l'espace aérien.

Au niveau national en particulier, il vise d'ici 2015 le déploiement du nouveau mécanisme de gestion souple de l'espace aérien de niveau 3 (CMCC) concernant l'implantation du contrôle militaire en route dans les centres de contrôle en route civils.

La première période de référence sera mise à profit pour établir et suivre des indicateurs de l'efficacité des missions militaires et de la gestion souple de l'utilisation de l'espace aérien.

Ces indicateurs seront suivis, et leurs évolutions seront analysées, pour en informer le Directoire de l'espace aérien.

5. Comparaison avec le plan de performance précédent

Le présent plan de performance national s'inscrit dans un nouveau dispositif décrit en introduction. Son contenu diffère donc sensiblement des deux plans de performance précédents adoptés en 2010 et en 2011.

Les indicateurs de sécurité du présent plan de performance national sont communs aux plans précédents. Ce dernier vise un maintien des objectifs de sécurité sur la période 2012-2013 et un renforcement des objectifs pour l'année 2014 pour les objectifs en matière de croisements HN 50 en route et de rapprochements convergents HN 50 en approche à moins d'une minute de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

Pour les indicateurs de capacité en approche du présent plan de performance national, également communs aux deux plans précédents, ce dernier vise un maintien des objectifs de capacité sur la période 2012-2013 et un renforcement des objectifs pour l'année 2014.

6. Révision du plan

Conformément aux règlements (UE) n° 691/2010, n° 1794/2006 modifié par le règlement (UE) n° 1191/2010 et à la décision (UE) n° 2011/121 du 21 février 2011 de la Commission européenne, une révision du présent plan national et des objectifs de performance y figurant peut être proposée par la DTA ou par la DSNA lorsque les évolutions de trafic et de coûts, par rapport aux hypothèses retenues pour son établissement, franchissent les seuils d'alerte définis.

Les seuils d'alerte retenus aux fins de permettre, si nécessaire, la révision de ce plan de performance national selon les modalités décrites à l'article 18 du règlement (UE) n° 691/2010 sont fixés comme suit, pour toute année du plan :

- +/- 10 % par rapport aux hypothèses de prévision de trafic,
- +/- 10 % par rapport aux prévisions de coûts fixés.

7. Mise en œuvre du plan de performance

7.1. Mécanismes de suivi

Le suivi du présent plan de performance national est assuré par DTA/MCU pour ce qui concerne la régulation économique et la performance, en liaison avec DSAC/ANA pour ce qui concerne la sécurité.

À cet effet, la DSNA fournit à la DTA et à la DSAC tous les éléments nécessaires de manière à permettre aux deux entités d'apprécier en temps utile l'application des dispositions du présent plan de performance.

La DTA assure la consultation des usagers et des représentants des personnels en liaison avec la DSNA, le cas échéant avec la DSAC et les autorités militaires concernées et en liaison avec le secrétariat général (SG) de la DGAC sous réserve des attributions du SG en matière financière, budgétaire et de contrôle de gestion de la DGAC. L'information fournie à cette occasion porte notamment sur :

- les tableaux de bord et résultats de performance, tout particulièrement concernant les indicateurs visés au chapitre 2 ;
- les réalisations de trafic, de coûts et d'investissements, ainsi que tous les autres paramètres économiques utiles, en particulier les informations relatives aux franchissements des seuils d'alerte décrits au chapitre 6 ;
- en tant que de besoin, les dispositions envisagées pour atteindre les objectifs de performance et, le cas échéant, des propositions de plans d'actions correctives au sens du paragraphe 2.3 d) du présent plan ;
- l'application des mécanismes de partage des risques et de prise en compte de l'inflation, indiqués aux paragraphes 2.4 a), b) et c).

La DSNA prépare les dossiers à transmettre à l'Agence Eurocontrol et à la Commission européenne pour l'application des principes et règles européens, y compris au titre de l'application du présent plan de performance national.

7.2. Mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance

La DTA a été dûment habilitée, par instruction du directeur général de l'aviation civile en date du 16 février 2011, à exercer ses responsabilités en qualité d'autorité nationale de surveillance en matière de performance et de redevances au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 modifié et des règlements de la Commission.

Comme indiqué plus haut, sur la base des informations recueillies dans le cadre du mécanisme de suivi décrit au paragraphe 7.1, en cas d'écart constaté entre les réalisations et les objectifs du présent plan de performance ou de franchissement d'un des seuils d'alerte décrits au chapitre 6, la DTA assure respectivement la mise en œuvre du mécanisme d'incitation non financier décrit au paragraphe 2.3. d) et, le cas échéant, de la procédure de révision du présent plan de performance telle que décrite au chapitre 6.

Enfin, la DTA dispose d'un pouvoir d'investigation et peut requérir des compléments d'information ou d'explication auprès de la DSNA et du SG aux fins de faire suite à toute question ou demande de précision de la part des usagers, de la Commission européenne, du « Performance Review Body » (PRB) ou d'Eurocontrol.

ANNEXE I

ARTICULATION DES OBJECTIFS ET SUIVI DES INDICATEURS FABEC ET NATIONAUX

NIVEAU	FABEC		NATIONAL	
	Objectif	Suivi	Objectif	Suivi
Indicateurs				
<i>Sécurité</i>				
Efficacité de la gestion de la sécurité		•		
Application de la classification par degré de gravité de l'outil d'analyse des risques - RAT		•		
Compte rendu relatif à la culture juste		•		
Pourcentage des écarts majeurs corrigés dans les délais par le PSNA			•	
Nombre de croisements HN50 en route pour 100 000 vols			•	
Nombre de rapprochements convergents HN50 en approche à moins de 1 mn de CDG			•	
Nombre d'incursions de piste significatives par des mobiles pilotés avec cause NA			•	
<i>Capacité</i>				
Retard ATFM en route moyen en minute par vol	•			•
Pourcentage des vols en route avec un retard ATFM supérieur à quinze minutes		•		
Pourcentage des vols en route avec un retard ATFM en route		•		
Retard moyen par vol contrôlé				•
Retard ATFM en route de plus de 15 minutes par vol contrôlé				•
Pourcentage de vols contrôlés en route avec un délai ATFM en route de plus de 15 minutes, sur le nombre total de vols en route contrôlés				•
Pourcentage de vols contrôlés en route avec un délai ATFM en route toutes durées, sur le nombre total de vols en route contrôlés				•

NIVEAU	FABEC		NATIONAL	
	Objectif	Suivi	Objectif	Suivi
Retard ATFM en approche par vol contrôlé			•	
Retard ATFM en approche de plus de 15 minutes par vol contrôlé			•	
Pourcentage de vols contrôlés en approche avec un délai ATFM en approche de plus de 15 minutes, sur le nombre total de vols contrôlés en approche			•	
Retard ATFM en approche révisé par vol contrôlé				•
Pourcentage de vols contrôlés en route avec un délai ATFM en approche toutes durées, sur le nombre total de vols en approche contrôlés				•
Temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ				•
Pour les aéroports comptant plus de 100 000 mouvements commerciaux par an, le temps supplémentaire passé en zone ASMA (séquencement et espacement des arrivées)				•
<i>Environnement</i>				
Efficacité horizontale des vols – écart entre la trajectoire suivie et la route orthodromique en zone FABEC	•			
Procédures de descente continue publiées	•			
Efficacité horizontale des vols intra FABEC – écart entre le dernier plan de vol déposé et la route orthodromique		•		
Efficacité horizontale – écart entre la trajectoire suivie et la route orthodromique en France métropolitaine				•
<i>Efficacité économique</i>				•
Taux unitaire fixé redevance de route			•	
Taux unitaire fixé redevance pour services terminaux			•	

ANNEXE II

COÛTS FIXÉS POUR LA REDEVANCE DE ROUTE ET LA REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX POUR LES ANNÉES 2012, 2013 ET 2014

Redevance de route

(M€)	2012 coûts fixés	2013 coûts fixés	2014 coûts fixés
Coûts internes			
Personnel	661,1	670,8	685,0
Fonctionnement	152,4	152,7	154,2
Amortissements	130,8	144,3	151,8
Intérêts	32,3	34,5	36,5
Coûts externes			
Autorité surveillance	10,6	10,7	10,9
SSBA/DDE	0,0	0,0	0,0
Ministère défense	9,9	10,0	10,2
<i>Organismes extérieurs</i>			
Météo-France	66,4	66,4	65,7
OFAC suisse	41,1	42,3	43,5
Aéroports de Paris	11,4	11,4	11,4
ANF/Divers	0,7	0,7	0,7
Jersey	6,6	6,6	6,4
Bâle-Mulhouse	0,8	0,9	0,9
Eurocontrol	80,8	81,3	83,1
Assiette totale	1 205,0	1 232,5	1 260,3
Évolution N/N-1 (%)	+ 3,5 %	+ 2,3 %	+ 2,3 %

(M€)	2012 coûts fixés	2013 coûts fixés	2014 coûts fixés
Déductions	31,6	32,8	31,2
Vols VFR exonérés	7,8	7,9	8,0
Vols IFR exonérés	13,0	13,3	13,6
Recettes autres sources	10,8	11,6	9,6
Assiette payante	1 173,4	1 199,7	1 229,1
Évolution N/N-1 (%)	+ 3,7%	+ 2,2%	+ 2,4%

Redevance pour services terminaux

(M€)	2012 coûts fixés	2013 coûts fixés	2014 coûts fixés
Coûts internes			
Personnel	158,7	159,2	160,7
Fonctionnement	32,0	32,5	31,8
Amortissements	35,0	38,3	40,2
Intérêts	5,8	7,4	10,6
Coûts externes			
Autorité surveillance	2,5	2,6	2,6
SSBA/DDE	0,0	0,0	0,0
Ministère défense	13,0	13,1	13,3
<i>Organismes extérieurs</i>			
Météo-France	22,2	22,2	22,0
OFAC suisse	0,0	0,0	0,0
Aéroports de Paris	10,6	10,6	10,6
ANF/Divers	0,7	0,7	0,7
Jersey	0,0	0,0	0,0
Bâle-Mulhouse	0,6	0,6	0,7
Eurocontrol	0,1	0,1	0,1
Assiette totale	281,2	287,4	293,3
Évolution N/N-1 (%)	+ 2,2 %	+ 2,2 %	+ 2,1 %
Déductions	43,9	44,6	44,8
Terrains non assujettis	23,7	24,0	24,4
Vols VFR exonérés	11,7	11,8	12,0

(M€)	2012 coûts fixés	2013 coûts fixés	2014 coûts fixés
Vols IFR exonérés	5,3	5,5	5,6
Recettes autres sources	3,1	3,3	2,8
Assiette payante	237,3	242,7	248,5
Évolution N/N-1 (%)	+ 1,7 %	+ 2,3 %	+ 2,4 %