

## DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 11 mars 2014

## fixant les objectifs de performance de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien et les seuils d'alerte pour la deuxième période de référence 2015-2019

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2014/132/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») <sup>(1)</sup>, et notamment son article 11, paragraphe 3, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 549/2004 requiert l'instauration d'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les services de réseau. Il requiert notamment l'adoption par la Commission d'objectifs de performance de l'Union dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique. D'autres règles concernant ces objectifs ont été fixées dans le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission <sup>(2)</sup>.
- (2) Il y a maintenant lieu de fixer les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence couvrant les années civiles de 2015 à 2019.
- (3) Le 29 juillet 2010, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 3 du règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission <sup>(3)</sup>, celle-ci a désigné un organe d'évaluation des performances afin de l'assister dans la mise en œuvre du système de performance, et notamment dans la fixation des objectifs de performance de l'Union.
- (4) Afin de faciliter l'adoption des objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence, l'organe d'évaluation des performances, assisté de la Commission, a consulté toutes les parties intéressées visées à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE)

n° 549/2004 sur l'approche et les procédures à suivre pour fixer les objectifs de performance de l'Union ainsi que sur les fourchettes de valeurs indicatives permettant de fixer ces objectifs. La consultation des parties intéressées s'est déroulée du 25 janvier au 3 juillet 2013. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission <sup>(4)</sup> a été associé à cette consultation, et toutes les organisations professionnelles européennes représentant les personnels du secteur de l'aviation civile ont eu la possibilité de formuler leurs observations.

- (5) Après avoir tenu compte des consultations des parties intéressées, l'organe d'évaluation des performances a proposé les objectifs de performance de l'Union dans un rapport présenté à la Commission, le 27 septembre 2013. Le rapport décrit les hypothèses et les motifs qui ont servi à fixer les propositions d'objectifs et la composition des groupes de prestataires de services de navigation aérienne ou de blocs d'espace aérien fonctionnels présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires.
- (6) Les objectifs de performance de l'Union fixés dans la présente décision sont conformes au règlement (CE) n° 549/2004 et au règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 et ont été élaborés avec l'aide de l'organe d'évaluation des performances. Il a été tenu compte des consultations des parties intéressées et des contributions reçues du gestionnaire de réseau institué par l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> et par l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission <sup>(6)</sup>, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et des autorités nationales de surveillance. Les objectifs sont fondés sur les informations dont disposaient la Commission et l'organe d'évaluation des performances au 17 décembre 2013.
- (7) Les objectifs de performance de l'Union sont fondés sur les données des États membres, de la Norvège et de la Suisse.

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau (JO L 128 du 9.5.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau (JO L 201 du 3.8.2010, p. 1).

<sup>(4)</sup> Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27).

<sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien (ATM) (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

- (8) Les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité qui sont fixés dans la présente décision ont été élaborés en collaboration avec l'AESA. Lors de l'adoption des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation conformément au règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, l'AESA doit préciser les définitions des catégories de l'outil d'analyse des risques (RAT) afin de garantir une application harmonisée des objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité, notamment en ce qui concerne la définition de la catégorie C (capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité mais en mode dégradé). L'AESA a également été consultée sur les objectifs de performance de l'Union dans les autres domaines de performance clés afin de garantir leur cohérence par rapport aux objectifs impératifs de sécurité.
- (9) Les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement doivent être fixés par rapport aux niveaux de performance atteints en 2012, tels que calculés par l'organe d'évaluation des performances, à savoir 3,17 % pour l'efficacité horizontale moyenne des vols *en route* de la trajectoire réelle et 5,15 % pour l'efficacité horizontale moyenne des vols *en route* de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé.
- (10) Pour chaque année de la période de référence, l'objectif de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimé en nombre moyen de minutes de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien) *en route*, doit correspondre à l'objectif de performance de l'Union pour 2014, en tenant compte du trafic prévu pour la deuxième période de référence.
- (11) Les objectifs de performance de l'Union, dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique pour chaque année de la période de référence, devraient être exprimés en termes réels à l'aide des valeurs de 2009 (EUR<sub>2009</sub>) afin de permettre, entre autres, les comparaisons avec le niveau de performance atteint lors de la période de référence précédente.
- (12) L'amélioration escomptée de l'efficacité économique pour la deuxième période de référence devrait être mesurée par rapport aux coûts fixés pour 2014, à savoir 6242 millions d'euros <sup>(1)</sup> en EUR<sub>2009</sub>. Sur la base des dernières hypothèses en termes de trafic pour 2014 <sup>(2)</sup>, la valeur de référence pour le coût unitaire fixé devrait être de 58,09 EUR en EUR<sub>2009</sub>. L'objectif d'efficacité économique devrait donc tabler sur une baisse des coûts unitaires fixés de 3,3 % par an pendant la deuxième période de référence. La valeur de référence de 58,09 EUR en EUR<sub>2009</sub> dépasse l'objectif de performance de l'Union, à savoir 53,92 EUR en EUR<sub>2009</sub>, qui a été fixé pour 2014, étant donné que le volume de trafic prévu pour 2014 est moindre que celui initialement prévu dans la décision 2011/121/UE de la Commission <sup>(3)</sup>.
- (13) Les hypothèses en termes de trafic pour la deuxième période de référence sont reprises de l'hypothèse basse des prévisions les plus récentes du Statistics and Forecast Service (Statfor), publiées le 30 septembre 2013, et qui prévoit une croissance annuelle moyenne du trafic de 1,2 %. Toutefois, la longue durée de la période de prévision (jusqu'à fin 2019) suppose un degré d'incertitude. Par conséquent, dans le cadre du compte rendu de la Commission au comité du ciel unique visé à l'article 18, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, la Commission devrait réexaminer ces hypothèses de trafic au plus tard pour 2016 compte tenu des dernières prévisions disponibles de Statfor. Sur la base de ce réexamen, la Commission pourra décider, le cas échéant, de réviser les objectifs de performance de l'Union pour les années civiles de 2017 à 2019, conformément à l'article 17, paragraphe 1, point a), dudit règlement.
- (14) Selon les prévisions, les coûts fixés de référence pour la deuxième période de référence devraient connaître une diminution moyenne de 2,1 % par an.
- (15) Outre les objectifs de performance de l'Union, il convient de définir des seuils d'alerte au-delà desquels les mécanismes d'alerte visés dans le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 sont susceptibles d'être activés.
- (16) Conformément au règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les objectifs locaux ne doivent pas nécessairement être équivalents aux objectifs de performance de l'Union, mais doivent être compatibles avec ceux-ci et y contribuer de manière adéquate. Cette compatibilité et cette contribution adéquate devraient ressortir du plan de performance, qui, conformément au règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, doit être établi au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (17) La présente décision devrait entrer en vigueur le jour de sa publication, afin de faciliter la préparation des plans de performance conformément au chapitre II du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

<sup>(1)</sup> Y compris le coût pour la Croatie, qui n'a pas pris part au système de performance pendant la première période de référence, et les ajustements effectués pour tous les États membres afin de tenir compte de la déduction anticipée pour les vols VFR exonérés.

<sup>(2)</sup> 107 439 000 unités de service *de route* (source: Statfor, 'hypothèse basse des prévisions, septembre 2013).

<sup>(3)</sup> Décision 2011/121/UE de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014 (JO L 48 du 23.2.2011, p. 16).

(18) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

**Objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité**

1. Pour la deuxième période de référence, les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité sont fixés comme indiqué aux paragraphes 2 et 3.

2. Les objectifs de performance de l'Union pour l'efficacité de la gestion de la sécurité visée à l'annexe I, partie 1, point 1.1 a), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 sont les suivants:

a) le 31 décembre 2019 au plus tard, les autorités nationales de surveillance atteignent au minimum le niveau C <sup>(1)</sup> pour tous les objectifs de gestion («politique et objectifs de sécurité», «gestion des risques pour la sécurité», «assurance de la sécurité», «promotion de la sécurité» et «culture de la sécurité»);

b) le 31 décembre 2019 au plus tard, les prestataires de services de navigation aérienne atteignent au minimum le niveau D pour les objectifs de gestion «politique et objectifs de sécurité», «gestion des risques pour la sécurité», «assurance de la sécurité» et «promotion de la sécurité», et au minimum le niveau C pour l'objectif de gestion «culture de la sécurité».

3. Les objectifs de performance de l'Union pour l'application de la classification par degré de gravité visée à l'annexe I, partie 1, point 1.1 b), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, sont les suivants:

a) le 31 décembre 2017 au plus tard et chaque année par la suite jusqu'à la fin de la deuxième période de référence, les États membres, par l'intermédiaire de leurs autorités nationales de surveillance, garantissent la collecte et la notification à l'AESA de la classification par degré de gravité, pour l'«ATM-global», fondée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques (RAT) pour au moins 80 % des cas de non-respect des minimums de séparation et des cas d'incursions sur pistes signalés chaque année pour les catégories A (incidents graves), B (incidents majeurs) et C (incidents significatifs) <sup>(2)</sup>;

b) le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2019 au plus tard, les États membres, par l'intermédiaire de leurs autorités nationales de surveillance, garantissent la collecte et la notification à l'AESA de la classification par degré de gravité, pour l'«ATM-global», fondée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques (RAT) pour au moins 80 % et 100 %, respectivement, des événements spécifiques de l'ATM signalés chaque année pour les catégories AA (incapacité totale de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité), A (incapacité majeure de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité), B (incapacité

partielle de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité) et C (capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité mais en mode dégradé);

c) le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2019 au plus tard, les prestataires de services de navigation aérienne rendent compte aux autorités nationales de surveillance de la classification par degré de gravité, pour l'«ATM-sol», fondée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques (RAT) pour au moins 80 % et 100 %, respectivement, des cas de non-respect des minimums de séparation et des cas d'incursions sur pistes signalés chaque année pour les catégories A (incidents graves), B (incidents majeurs) et C (incidents significatifs);

d) le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2019 au plus tard, les prestataires de services de navigation aérienne rendent compte aux autorités nationales de surveillance de la classification par degré de gravité, pour l'«ATM-sol», fondée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques (RAT) pour au moins 80 % et 100 %, respectivement, des événements spécifiques de l'ATM signalés chaque année pour les catégories AA (incapacité totale de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité), A (incapacité majeure de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité), B (incapacité partielle de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité) et C (capacité de fournir des services ATM dans de bonnes conditions de sécurité mais en mode dégradé).

*Article 2*

**Objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement**

Pour la deuxième période de référence, les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement sont les suivants:

1. une efficacité horizontale moyenne des vols *en route* d'au moins 2,6 % en 2019 pour la trajectoire réelle, telle que définie à l'annexe I, partie 1, point 2.1 a), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013;

2. une efficacité horizontale moyenne des vols *en route* d'au moins 4,1 % en 2019 pour la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, telle que définie à l'annexe I, partie 1, point 2.1 b), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

*Article 3*

**Objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité**

Pour la deuxième période de référence, les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité sont exprimés en nombre moyen de minutes de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien) *en route* par vol, tel que défini à l'annexe I, partie 1, point 3.1, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, pouvant être atteint pour chaque année civile, ce retard n'excédant pas 0,5 minute par vol.

<sup>(1)</sup> Les niveaux C et D sont définis dans les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation de l'AESA pour la mise en œuvre et la mesure des indicateurs de performance clés de sécurité, comme prévu à l'article 7 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

<sup>(2)</sup> Les catégories AA, A, B, C, D et E sont définies dans les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation de l'AESA pour la mise en œuvre et la mesure des indicateurs de performance clés de sécurité, comme prévu à l'article 7 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

## Article 4

**Objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique**

Pour la deuxième période de référence, les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique sont exprimés en coût unitaire fixé moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne *en route*, tel que défini à l'annexe I, partie 1, point 4.1 a), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, exprimé en termes réels (EUR<sub>2009</sub>), de 56,64 EUR pour 2015, 54,95 EUR pour 2016, 52,98 EUR pour 2017, 51,00 EUR pour 2018 et 49,10 EUR pour 2019.

## Article 5

**Hypothèses**

La présente décision est fondée sur les hypothèses figurant en annexe.

## Article 6

**Seuils d'alerte**

1. Lorsque le trafic réel observé par l'organe d'évaluation des performances présente un écart, sur une année civile, d'au

moins 10 % par rapport aux hypothèses de trafic visées à l'annexe, les mécanismes d'alerte de l'Union visés à l'article 19, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 sont susceptibles d'être activés.

2. Lorsque le trafic réel observé par l'organe d'évaluation des performances présente un écart, sur une année civile, d'au moins 10 % par rapport aux prévisions de trafic contenues dans les plans de performance respectifs visés au chapitre III du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les mécanismes d'alerte au niveau local visés à l'article 19, paragraphe 2, dudit règlement sont susceptibles d'être activés.

## Article 7

**Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 11 mars 2014.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

## ANNEXE

1. Hypothèses en termes de trafic à l'échelle de l'Union, exprimées en unités de service *en route*

Unités de service <i>en route</i>				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Prévisions, à l'échelle de l'Union, pour le coût fixé de référence des services de navigation aérienne *en route*

Coût fixé (EUR <sub>2009</sub> )				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000