

<p>NOUVEAU REGIME DE REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE</p> <p>MISE EN PLACE D'UN SYSTEME D'INCITATION A LA PERFORMANCE</p>
--

### **Objet de la note**

La présente note a pour objet la consultation des transporteur aériens intéressés ou de leurs représentants par la Direction générale de l'aviation civile sur le projet d'un nouveau régime de redevance de navigation aérienne, dont la mise en œuvre est envisagée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, et comportant un système d'incitations à la performance.

### **Références :**

- Règlements (CE) 549/04 du 10 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil créant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, et (CE) 550/04 du 10 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.
- Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission européenne du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.
- Code de l'aviation civile – Articles R. 134-1 à R. 134-6.
- Accord multilatéral sur les redevances de route fait à Bruxelles le 12 février 1981
- Principes d'établissement et de perception des redevances de routes d'Eurocontrol.

### **1. Contexte et rappels**

1.1. Les deux redevances perçues par la direction générale de l'aviation civile pour les services de navigation aérienne : redevance de route, et redevance pour services terminaux de la navigation aérienne, sont tarifées aux usagers selon le principe de recouvrement des coûts.

1.2. Les taux unitaires sont établis annuellement sur la base de prévisions de trafic et d'une assiette prévisionnelle ajustée par les sous- ou sur-recouvrements constatés pour les périodes antérieures, de manière conforme aux principes établis par les règlements communautaires et les règles d'Eurocontrol rappelés en référence et aux articles R. 134-1 à R. 134-6 du code de l'aviation civile.

1.3. Depuis 2006, des objectifs de performance sont fixés et suivis au titre de la loi de finances, et détaillés dans un contrat de service passé entre le directeur général de l'aviation civile et le directeur des services de la navigation aérienne.

1.4. Cependant, le système de recouvrement des coûts, en vigueur depuis plus de vingt ans, ne comporte pas en lui-même d'incitation à améliorer les performances du service rendu.

1.5. Par ailleurs, le report des sous- ou sur-recouvrements intervient avec un déphasage de deux ans, voire plus, donc souvent à contretemps par rapport aux fluctuations de conjoncture et aux besoins de trésorerie.

## **2. Le nouveau mécanisme envisagé**

2.1. Dans ce contexte, il est envisagé de modifier le régime des redevances perçues pour la métropole, et **d'abandonner le principe de recouvrement des coûts, tant pour la redevance de route que pour la redevance pour services terminaux.**

2.2. D'ores et déjà, l'article 12 du règlement CE n°1794/2006 de la Commission européenne en référence permet aux Etats qui le souhaitent de mettre en place des mécanismes d'incitations financières pour leurs prestataires de services de navigation aérienne.

Cette option est aussi reprise dans les principes d'Eurocontrol relatifs à l'établissement et à la perception des redevances de route.

En outre, le projet de règlement modifiant les règlements « ciel unique », adopté en première lecture par le Parlement européen le 25 mars dernier et qui a recueilli l'accord politique du Conseil, prévoit un mécanisme de performance, fixant des objectifs de performance, notamment en matière de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique, au niveau communautaire et au niveau national, ou d'un bloc d'espace aérien fonctionnel. Il demande aux Etats d'adopter des incitations pour faire respecter ces objectifs (sans toutefois expressément contraindre à des incitations financières).

2.3. Le nouveau régime, prévu par les règlements européens en vigueur et cohérents avec les nouvelles dispositions communautaires en cours d'adoption, prévoit de **déterminer à l'avance des taux unitaires sur une durée maximale de cinq ans.**

Ces taux seront fixés par référence à un niveau de coûts déterminés, évalués de manière prévisionnelle au cours de cette période.

2.4. Dans le nouveau dispositif, les redevances incluront **une incitation économique à la performance**, consistant en des modulations financières (au dessus ou en dessous des coûts prévus) en fonction des résultats et d'indicateurs et d'objectifs de performance annuels portant notamment sur la qualité de service.

2.5. Les excédents éventuels de recettes par rapport aux dépenses pourront aider à financer des investissements de modernisation ou, le cas échéant, un retour vers les personnels sous forme de rémunération complémentaire. Ceci permettrait, en conséquence, d'intéresser les personnels de la navigation aérienne à de véritables améliorations de la performance avec des coûts et des taux unitaires de redevances contenus.

2.6. Pour assurer une meilleure stabilité du contrat par rapport aux aléas de l'évolution du trafic, il est prévu **un mécanisme d'ajustement.**

Bien distinct du principe de recouvrement des coûts, notamment en ce qu'il n'intégrera pas de correction en lien avec les coûts réels supportés par l'opérateur, ce mécanisme consistera à maintenir les taux prévus si le trafic diffère peu des prévisions, à l'intérieur de limites prédéterminées dans le contrat de service, mais, s'il fluctue au-delà de ces marges, à reporter

une partie du manque à gagner sur les taux des années ultérieures, ou au contraire à restituer aux usagers une partie de l'excédent par une réduction de ceux-ci. Le but recherché est d'éviter de devoir réviser le contrat tant que le trafic fluctuera à l'intérieur d'aléas raisonnablement prévisibles.

Il est également envisagé un mécanisme d'ajustement en cas d'investissements moindres que la prévision.

2.7. L'ensemble des prévisions, des objectifs, des mécanismes d'ajustement et d'incitation économique à la performance fera l'objet **d'un contrat de service**, signé par le directeur général de l'aviation civile et le directeur des services de la navigation aérienne.

Si le trafic, ou d'autres conditions économiques fluctuent au-delà de **seuils d'alerte** à prévoir dans le contrat de service, ce dernier pourra être révisé à la demande de l'une des parties.

2.8. La direction du transport aérien remplira les fonctions d'autorité de surveillance des redevances. Elle sera chargée notamment de proposer les éléments essentiels du contrat de service en ce qui concerne les redevances. A ce titre, elle sera notamment garante de la consultation des usagers. Elle assurera le suivi des résultats et de l'application du contrat de service.

2.9. Les taux annuels résultant de ce contrat seront également fixés et publiés annuellement par arrêté conjoint de la direction générale de l'aviation civile et de la direction du budget.

### **3. Dispositif juridique et modalités de consultation**

3.1. Au niveau national, la transition vers un mécanisme d'incitation à la performance impliquent une modification du code de l'aviation civile. Un projet de décret en Conseil d'Etat fondant ce dispositif a donc été étudié.

3.2. La consultation interministérielle sur ce projet sera lancée prochainement. Elle sera suivie de la saisine du Conseil d'Etat. Le décret doit paraître à l'automne, étant rappelé que le dossier accompagnant relatif aux projets des redevances 2010 doit être transmis avant le 31 octobre à la Commission Européenne et à Eurocontrol.

3.3. Après la consultation actuelle relative aux transporteurs, une consultation séparée sera organisée à l'automne, sur l'application chiffrée du nouveau mécanisme à une première période initiale, d'une durée maximale de 5 ans. La DGAC envisage en outre des entretiens intermédiaires, préalables à cette seconde phase et préparant l'application chiffrée.

#### **3.4. Points de contact :**

Direction générale de l'aviation civile  
Direction du transport aérien – DTA / MCU (M. Gilles MANTOUX)  
50 rue Henry FARMAN  
75720 PARIS CEDEX 15  
Téléphone : +33 (0)1 58 09 40 07  
Télécopie: +33 (0)1 58 09 47 90

Adresse E-mail:

[gilles.mantoux@aviation-civile.gouv.fr](mailto:gilles.mantoux@aviation-civile.gouv.fr)  
[francois.marque@aviation-civile.gouv.fr](mailto:francois.marque@aviation-civile.gouv.fr)