

Ce document décrit les indicateurs utilisés pour observer la performance de la DSN ainsi que les objectifs associés.

Sources : site « Le forum de la performance » du Ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État (annexes budgétaires)

<http://www.performance-publique.gouv.fr/farandole/2010/pap/html/DBGPGMOBJINDPGM612.htm>

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF n° 1 : Assurer un haut niveau de sécurité de la navigation aérienne

Le haut niveau de sécurité du système de navigation aérienne vise notamment à prévenir les risques de collision entre les aéronefs en vol malgré l'augmentation du trafic. L'objectif d'une stabilisation du nombre de croisements hors norme rapporté au trafic reste un objectif élevé compte tenu du niveau atteint avec moins de 4 incidents pour 100 000 vols.

L'indicateur 1.1 est retenu : Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols.

La séparation entre deux avions est effectuée dans le respect d'une norme de sécurité, mesurée par un espacement minimal dans le plan horizontal et dans le plan vertical.

Chaque fois que l'espacement entre deux avions est inférieur à 50% de la norme de sécurité, une alerte est générée. Celle-ci résulte d'un calcul automatique effectué par le système informatique français « Coordinateur Automatique du Trafic Aérien » (CAUTRA) qui permet le traitement des vols depuis le dépôt du plan de vol jusqu'au contrôle dans chacun des secteurs traversés.

Les séparations des vols insuffisantes détectées par le système font l'objet d'une analyse *a posteriori* de chacun des cas.

INDICATEUR 1.1 : Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols

(du point de vue de l'utilisateur)

indicateur de la mission

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Nombre de croisements hors norme pour 100 000 vols	nombre	0,14	0,17	0,40	0,40	0,40	≤ 0,40

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAC.

Mode de calcul de l'indicateur : « nombre de croisements avec séparation inférieure à 50% de la norme » divisé par « nombre total de vols IFR contrôlés » et rapporté à 100 000 vols (c'est-à-dire multiplié par 100 000).

OBJECTIF n°2 : Maîtriser l'impact environnemental du trafic aérien

Le développement du transport aérien doit être respectueux de l'environnement et du développement durable en se préoccupant à la fois des nuisances sonores et du niveau des émissions de CO₂.

Indicateur 2.1 : Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et à Roissy

Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité des actions entreprises auprès des contrôleurs et des pilotes. Il permet aussi de vérifier la pertinence du concept de Volume de Protection Environnementale (VPE) dans la perspective du développement durable des aéroports. La valeur de cet indicateur doit décroître régulièrement. La prévision 2010 est ambitieuse compte tenu de la légère dégradation prévisible en 2009 qui est en cours d'analyse au sein de la DSNA. L'attention portée à cet indicateur implique une vigilance de tous les acteurs (compagnies et fournisseur du service aérien) pour contribuer à une amélioration de son résultat.

Les événements de non respect de la trajectoire initiale au décollage à Orly et à Roissy sont étudiés dans le cadre de la commission nationale de prévention des nuisances qui soumet ses conclusions à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Des procès-verbaux sont dressés pour les événements non conformes.

Indicateur 2.2 : Efficacité horizontale des vols effectués dans l'espace aérien métropolitain français

Cet indicateur européen permet de mesurer l'écart en valeur relative entre la trajectoire directe (idéale) et la trajectoire réelle des vols à l'exclusion des phases d'approche, de décollage et d'atterrissage. L'indicateur retenu est le taux, fourni par Eurocontrol, qui mesure la part relative de kilomètres ajoutés à ceux de la route directe. L'objectif recherché est de contribuer à faire diminuer cette part et d'accroître ainsi l'efficacité horizontale des vols. L'objectif retenu par la France est un écart entre la trajectoire directe des vols et la trajectoire réelle des vols de moins de 4%.

Sur la zone Eurocontrol, l'objectif est de réduire de 2 km par an et par vol la distance parcourue afin de concourir à la réduction globale du niveau des émissions de CO₂. Les prestataires de navigation aérienne y contribueront d'une part grâce à une conception améliorée des routes et d'autre part, lors de l'exécution des vols, en attribuant aux avions des routes directes chaque fois que cela est possible.

INDICATEUR 2.1 : Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy

(du point de vue du citoyen)

indicateur de la mission

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Nombre d'événements non conformes au respect de la trajectoire initiale de décollage à Orly et Roissy	nombre	56	64	67	67	64	≤ 60

Précisions méthodologiques

Source des données : ACNUSA.

L'enregistrement permanent du trafic par le système informatique français CAUTRA permet de recenser les cas de non respect des trajectoires initiales de décollage à Orly et à Roissy.

INDICATEUR 2.2 : Efficacité horizontale des vols (écart entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Écart moyen entre la trajectoire parcourue et la trajectoire directe des vols	%	3,4	3,3	3,8	3,8	3,6	≤ 3,4

Précisions méthodologiques

Source des données : Eurocontrol

Eurocontrol mesure, par pays, le supplément moyen de route parcouru par vol. Les phases d'approche, de décollage et d'atterrissage sont exclues du calcul de l'indicateur.

Au total, en Europe, ce supplément de route est en moyenne de 33,4 km pour une distance moyenne de 858,9 km ce qui donne un taux d'inefficacité de 4% (calcul de la moyenne des taux par vol et par an). Dans le cadre du projet de bloc fonctionnel d'espace aérien d'Europe centrale dans lequel est engagé la France, l'objectif donné est de réduire de 10 km l'allongement des routes et donc de parvenir à un écart inférieur à 3% à échéance de 2015. Les objectifs que se fixe la navigation aérienne française pour la partie des vols dans l'espace aérien national sont de diminuer l'écart à 3,8% en 2009 et à 3,4% ou moins en 2011.

OBJECTIF n°3 : Améliorer la ponctualité des vols

La DSNA s'engage à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose afin de maintenir un bas niveau de retard moyen par vol imputable au système de navigation aérienne français (retard « ATC » pour « *Air traffic control* »).

Cet objectif peut être suivi à l'aide du taux de vols retardés ainsi qu'avec la durée moyenne des retards. L'indicateur retenu « Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC » est donc composé de deux sous indicateurs :

- **Pourcentage de vols retardés pour cause ATC.** Le ratio des vols retardés pour cause ATC est calculé sur le périmètre de tous les vols retardés d'au moins 15 minutes au départ des principaux aéroports français selon les règles établies par le Conseil National des Clients Aériens (CNCA). L'objectif du maintien du pourcentage de vols retardés au niveau actuel reste un objectif permanent qu'il convient de contenir en particulier pendant les périodes de pointe et ce quelles que soient les tendances du trafic à plus ou moins long terme. Ceci passe par des améliorations techniques et d'organisation dans un contexte de réduction des effectifs.

- **Retard ATC moyen par vol contrôlé.** Le retard moyen est calculé par la cellule de gestion centralisée des flux (CFMU) d'Eurocontrol sur la base des vols ayant fait l'objet d'un plan de vol activé.

Ces sous-indicateurs et les cibles associées sont conformes aux objectifs généraux fixés au niveau européen dans le cadre de l'organisation Eurocontrol.

INDICATEUR 3.1 : Niveau de retard moyen par vol pour cause ATC

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Pourcentage de vols retardés pour cause ATC	%	9,8	9,6	<12	<12	<12	<12
Retard ATC moyen par vol contrôlé	minute	0,84	0,76	< 1	< 1	< 1	< 1

Précisions méthodologiques

Pourcentage de vols retardés pour cause ATC :

Source des données : CNCA.

Mode de calcul de l'indicateur : « nombre de vol retardés de plus de 15 minutes pour cause ATC » divisé par « nombre total de vols retardés de plus de 15 minutes ».

Le résultat définitif pour 2007 est de 9,8%. Pour 2008, le résultat définitif est de 9,6%.

Retard ATC moyen par vol contrôlé :

Source des données : CFMU, Eurocontrol.

Mode de calcul : « temps cumulé des retards générés par les services de contrôle aérien français (en-route et aéroport) » divisé par « nombre total de vols contrôlés ».

OBJECTIF n°4 : Améliorer l'efficacité économique des services de navigation aérienne

Le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission européenne du 6 décembre 2006 établit un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Ce règlement prévoit de pouvoir substituer au système de simple recouvrement des coûts un système d'incitation à la performance permettant de moduler les redevances en fonction de l'atteinte des objectifs fixés. C'est ce système qui sera mis en œuvre à partir de 2010 avec un plafonnement des taux unitaires permettant de rester en dessous de la moyenne des pays voisins tout en allant converger vers le taux unitaire moyen de redevance de route des membres du FABEC afin de pouvoir réaliser une fusion de ces taux à l'horizon 2012.

Dans ce contexte, trois indicateurs sont retenus :

- Indicateur 4.1 : Niveau du taux unitaire de route français par rapport d'une part au taux unitaire européen moyen des sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France et d'autre part au taux unitaire européen moyen des cinq autres États composant le FABEC
- Indicateur 4.2 : Évolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne
- Indicateur 4.3 : Évolution du coût unitaire des unités de services de navigation aérienne

Le passage en système d'incitation en remplacement du système de recouvrements des coûts permet dans un contexte de ralentissement du trafic de limiter l'augmentation des taux unitaires à moins de 5%.

Cette tarification s'appuie sur une hypothèse d'évolution du trafic contrôlé de -7% en 2009 et de +1,5% en 2010, avec donc une légère reprise d'activité après la crise très marquée de l'année 2009. La tarification proposée est également fondée sur une volonté forte de convergence des taux avec les pays membres du FABEC (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) et donc un écart qui devrait être inférieur à 5€ en 2010 pour converger en 2012 et baisser ensuite avec les gains de productivité obtenus au travers du rapprochement des services de navigation aérienne des 6 pays.

INDICATEUR 4.1 : Niveau du taux unitaire de route français

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Taux France	€	60,97	58,63	60,91	61,49	64,50	67,66
Taux moyen Etats limitrophes	€	73,08	71,94	-	72,73	-	-
Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des sept Etats dont l'espace aérien est limitrophe de la France	€	-12,11	-13,31	< -10	-11,24	< -8	< -6
Taux moyen Etats FABEC	€	65,33	65,03	-	68,15	-	-
Ecart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des cinq autres Etats composant le FABEC	€	-4,36	-6,40	-	< -6,66	< -5	< -4

Précisions méthodologiques

Le sous-indicateur « Écart du taux unitaire de route français par rapport au taux unitaire moyen des cinq autres États composant le FABEC » est nouveau dans le PAP 2010.

Sources des données : Eurocontrol.

Mode de calcul : taux unitaire de route français - taux unitaire de route moyen des États considérés. Le taux unitaire de route moyen de ces États est calculé en divisant la somme des assiettes payantes de leurs coûts par la somme des unités de service de ces États.

Les sept États dont l'espace aérien est limitrophe de la France sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Suisse, Espagne continentale et Italie. Les cinq autres États membres du FABEC sont : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Suisse, Pays-Bas.

Nota Bene : La Belgique et le Luxembourg ont un taux unitaire de route commun.

L'objectif est de rester en dessous de la moyenne des pays voisins tout en allant converger vers le taux unitaire moyen de redevance de route des membres du FABEC afin de pouvoir réaliser une fusion de ces taux à l'horizon 2012.

INDICATEUR 4.2 : Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Evolution du taux unitaire de route français (a)	%	1,40	-3,84	4	4,9	4,9	4,9
Evolution du taux unitaire de RSTCA métropole (b)	%	0,88	-0,22	4	2,86	4,9	4,9
Evolution des taux unitaires des redevances métropolitaines de navigation aérienne (moyenne pondérée de a et b)	%	1,31	-3,22	4	4,53	4,9	4,9

Précisions méthodologiques

Source des données : Eurocontrol et DGAC

Mode de calcul :

- évolution route : [(taux unitaire de route de l'année n) divisé par (taux unitaire de route de l'année n-1)] - 1

- évolution RSTCA métropole : [(taux unitaire de RSTCA métropole de l'année n) divisé par (taux unitaire de RSTCA métropole de l'année n-1)] - 1

- l'évolution moyenne est la moyenne des deux évolutions des taux unitaires des redevances pondérée par les assiettes respectives de ces deux redevances pour l'année considérée.

INDICATEUR 4.3 : Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Evolution du coût unitaire de route français	%	3,17	-3,90	4	6,99	10	3
Evolution du coût unitaire de RSTCA métropole	%	1,55	1,20	4	5,13	10	3
Evolution du coût unitaire des redevances Outre-mer	%	-6,30	6,65	4	0,96	10	3
Evolution du coût unitaire des unités de service de navigation aérienne	%	2,22	-2,28	4	6,28	10	3

Précisions méthodologiques

Le coût unitaire des unités de services métropolitains et outre-mer est calculé à partir des assiettes totales avant prise en compte des exonérations. Il reflète donc la totalité des coûts des différentes prestations considérées. La valeur outre-mer correspond à un résultat définitif.

Source des données : DGAC

Mode de calcul :

Le coût unitaire d'une prestation est obtenu en divisant le coût total de la prestation par le nombre d'unités de services rendus.

L'évolution annuelle des coûts unitaires des différentes prestations est obtenue en rapportant les coûts unitaires de l'année n aux coûts unitaires de l'année n-1.

L'évolution moyenne du coût unitaire des unités de services de navigation aérienne est la moyenne des évolutions des coûts unitaires des différentes prestations pondérée par les assiettes respectives de ces prestations pour l'année considérée.

OBJECTIF n°5 : Améliorer le taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances

Les redevances métropolitaines financent les services de navigation aérienne rendus en route ou à proximité des aérodromes aux usagers payants en métropole. Les redevances outre-mer, bien que d'un niveau supérieur à celles de métropole, ne financent qu'environ 30% des services compte tenu du coût plus élevé des services outre-mer et du nombre restreint d'usagers.

Jusqu'en 2009, l'objectif était d'augmenter d'année en année la seule redevance existante en outre-mer à savoir la RSTCA. Ainsi, l'évolution de la tarification de la RSTCA outre-mer amorcée en 2004, 2005 et 2006 avec respectivement 25%, 20% et 15% d'augmentation a permis d'améliorer graduellement le taux de couverture des coûts par les recettes de cette redevance. En 2008 et 2009, l'augmentation a été de +10% et +5% avec un objectif de couverture des coûts pour 2011 à hauteur de 35%. Pour 2010, l'augmentation prévue est de + 5 % pour l'ensemble de la RSTCA et de la redevance océanique.

En effet, pour compléter le dispositif, il a été décidé d'instaurer en 2010 une redevance océanique pour mieux financer l'activité contrôle en route. Cette nouvelle redevance va conduire à mieux distinguer les coûts en redimensionnant ce qui relève des coûts RSTCA de ce qui est imputable à la route. L'objectif à terme étant de couvrir 50% du coût global.

INDICATEUR 5.1 : Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par les redevances outre-mer

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux et la redevance océanique.	%	29	31,2	32	32	33	35

Précisions méthodologiques

Le résultat définitif pour 2008 est de 31,2 %.

Source des données : DGAC.

Mode de calcul : recettes outre-mer divisées par coûts outre-mer.