Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/866

20.4.2026

DÉCISION (UE) 2026/866 DE LA COMMISSION

du 27 mars 2026

relative au lancement de l'examen détaillé de certains objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé pour la quatrième période de référence au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2026) 2002]

(Les textes en langues allemande, française et italienne sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien ([1]),

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([2]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c), deuxième alinéa,

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([3]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 ([4]), et notamment son article 15, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'élaborer des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

(2) Le 12 juin 2024, la Commission a adopté des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029). Ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([5]).

(3) Le 1er octobre 2024, l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse (ci-après les «États du FABEC») ont présenté à la Commission un projet de plan de performance pour la PR4 adopté conjointement au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (ci-après le «FABEC»). Après vérification du caractère complet de ce projet de plan de performance par la Commission, les États du FABEC ont présenté un projet de plan de performance mis à jour du FABEC (ci-après le «projet de plan de performance du FABEC») le 15 novembre 2024.

(4) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique contenus dans le projet de plan de performance du FABEC pour la zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg, de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Suisse ne satisfaisaient pas aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et n'étaient donc pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

([1]) JO L 114 du 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Le 16 mai 2025, la Commission a dès lors informé la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas des conclusions concernant l'incompatibilité des objectifs de performance visés au considérant 4 au moyen de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 ([6]), et la Suisse au moyen de la décision d'exécution (UE) 2025/1039 ([7]). Dans ces décisions, la Commission a formulé des recommandations à l'intention des États du FABEC pour que soit garantie la compatibilité de leurs objectifs de performance avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(6) Le 14 août 2025, les États du FABEC ont soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé du FABEC pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce plan, l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse ont présenté, le 17 octobre 2025, une version mise à jour du projet de plan de performance révisé du FABEC (ci-après le «projet de plan de performance révisé du FABEC»).

(7) Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux contenus dans le projet de plan de performance révisé du FABEC sur la base des critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales le cas échéant.

(8) La présente décision expose les doutes de la Commission quant à la compatibilité avec les objectifs à l'échelle de l'Union des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique de la Suisse contenus dans le projet de plan de performance révisé du FABEC. En parallèle, la Commission a informé individuellement les États membres de l'UE parties au FABEC des doutes concernant la compatibilité avec les objectifs à l'échelle de l'Union des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique des Pays-Bas

(9) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/2803, a présenté à la Commission son avis sur les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé du FABEC en ce qui concerne la compatibilité de ces objectifs avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Les conclusions exposées dans la présente décision ont été étayées par l'évaluation technique détaillée exposée dans l'avis de l'OEP ([8]).

RAISONS DU LANCEMENT D'UN EXAMEN DÉTAILLÉ

(10) Le projet de plan de performance révisé du FABEC définit des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire des services en route de la Suisse, ainsi que des valeurs de référence actualisées pour le coût unitaire fixé (DUC) pour les années 2019 et 2024. Les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique et les valeurs de référence sont présentés dans le tableau ci-dessous, qui établit une comparaison avec les éléments chiffrés correspondants présentés dans le projet de plan de performance du FABEC soumis en 2024.

([6]) Décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission du 16 mai 2025 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Décision d'exécution (UE) 2025/1039 de la Commission du 16 mai 2025 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (JO L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Avis n° 1-2026 de l'OEP sur l'évaluation des projets de plans de performance révisés pour la quatrième période de référence (PR4), 28 janvier 2026.

Zone tarifaire de route de la Suisse	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs d'efficacité économique initiaux (projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024), exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR
Objectifs d'efficacité économique révisés (projet de plan de performance révisé du FABEC), exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Différence	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) La Commission observe que la Suisse a défini un objectif amélioré de performance en matière d'efficacité économique pour l'année 2029, tandis que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les années 2025, 2026, 2027 et 2028 ont été revus à la hausse, ce qui montre une détérioration par rapport au projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024.

(12) L'actualisation des prévisions de trafic pour la zone tarifaire, qui correspondent à celles établies par le service STATFOR d'Eurocontrol en février 2025, a eu une incidence négative sur les objectifs en matière d'efficacité économique pour chacune des années de la PR4. Les hypothèses de trafic révisées pour la zone tarifaire de la Suisse sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Zone tarifaire de route de la Suisse	2025	2026	2027	2028	2029
Prévisions de trafic initiales (projet de plan de performance présenté en 2024), exprimées en milliers d'unités de services en route	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Prévisions de trafic actualisées (projet de plan de performance révisé), exprimées en milliers d'unités de services en route	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Différence	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) Les coûts fixés pour la zone tarifaire, en revanche, ont été légèrement augmentés en termes réels pour les années 2025 et 2026, tandis qu'ils ont été revus à la baisse pour les années 2027 à 2029. Une baisse notable de 8,4 % par rapport au projet de plan de performance est constatée pour l'année 2029. Le tableau ci-dessous présente les coûts fixés révisés pour la PR4, exprimés en termes réels aux prix de 2022, par comparaison avec les coûts fixés figurant dans le projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024.

Zone tarifaire de route de la Suisse	2025	2026	2027	2028	2029
Coûts fixés initiaux en termes réels aux prix de 2022 (projet de plan de performance présenté en 2024)	*254 Mio CHF*	*263 Mio CHF*	*265 Mio CHF*	*267 Mio CHF*	*274 Mio CHF*
	253 Mio EUR	*262 Mio EUR*	*264 Mio EUR*	*266 Mio EUR*	*272 Mio EUR*
Coûts fixés révisés en termes réels aux prix de 2022 (projet de plan de performance révisé)	**255 Mio CHF**	**265 Mio CHF**	**264 Mio CHF**	**264 Mio CHF**	**250 Mio CHF**
	254 Mio EUR	264 Mio EUR	263 Mio EUR	262 Mio EUR	249 Mio EUR
Différence	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) La Commission note que les prévisions d'inflation pour la PR4 en Suisse ont été revues à la baisse dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, par rapport au projet de plan de performance du FABEC. Dès lors, les coûts fixés révisés en termes réels présentés dans le considérant 13 sont le résultat d'une diminution du coût fixé exprimé en termes nominaux pour chaque année de la PR4, y compris pour les années 2025 et 2026 pour lesquelles les coûts fixés en termes réels sont supérieurs à ceux présentés dans le projet de plan de performance.

(15) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique proposés pour la zone tarifaire des services en route de la Suisse sur la base des critères fixés à l'annexe IV, point 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(16) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de – 1,2 % au cours de la PR4 correspond à la tendance à l'échelle de l'Union de – 1,2 % au cours de la même période. Cette conclusion est toutefois subordonnée à un examen et à une vérification supplémentaires par la Commission des ajustements appliqués par la Suisse à sa valeur de référence pour le DUC pour l'année 2024 (ci-après la «valeur de référence pour 2024»).

(17) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la troisième période de référence (PR3) et de la PR4 de + 1,2 % est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,0 % au cours de la même période.

(18) En ce qui concerne le critère défini à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Suisse pour 2024, de 129,03 EUR en euros de 2022 («EUR 2022»), est supérieure de 52,6 % à la valeur de référence moyenne de 84,53 EUR exprimés en termes réels aux prix de 2022, du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688. En outre, comme indiqué dans le considérant 16, la Commission considère que les ajustements de la valeur de référence pour 2024 doivent être à nouveau revus et vérifiés.

(19) En ce qui concerne le critère d'évaluation visé au considérant 18, la Suisse est d'avis qu'il conviendrait de tenir compte des différences observées en termes de parité de pouvoir d'achat et de complexité de l'espace aérien entre les États au sein du groupe comparatif. Cela étant, l'OEP n'a pas été en mesure, à ce stade, de tirer des conclusions sur les effets connexes sur l'assiette des coûts des prestataires de services de navigation aérienne («ANSP») concernés. Une analyse plus détaillée est nécessaire pour apprécier l'impact des différences en termes de parité de pouvoir d'achat, de variations de la complexité de l'espace aérien et de tout autre facteur opérationnel ou économique ayant un effet significatif sur la comparabilité entre les ANSP au sein du groupe comparatif visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(20) Par ailleurs, la Commission a examiné si les écarts observés aux considérants 17 et 18 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si l'écart observé par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionné au considérant 17 était uniquement dû à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(21) L'OEP a calculé les différences estimées entre les coûts fixés pour la PR4 définis par la Suisse dans le projet de plan de performance révisé du FABEC et les coûts fixés qui seraient requis pour s'aligner sur la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pour la PR3 et la PR4 combinées. D'après les conclusions de l'OEP, les coûts fixés totaux pour la PR4 proposés par la Suisse sont inférieurs d'environ 289,5 millions d'EUR en EUR 2022 au niveau requis pour répondre à la tendance à long terme du DUC à l'échelle de l'Union, ce qui correspond à un écart annuel moyen de 57,9 millions d'EUR en EUR 2022.

(22) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Suisse mentionne, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, des coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par l'ANSP «Skyguide» en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité (les «mesures en matière de capacité»).

(23) Dans le plan de performance révisé du FABEC, la Suisse fait valoir que Skyguide fournit des services dans un espace aérien très complexe et a été pionnier dans le développement de solutions technologiques et opérationnelles visant à améliorer la fourniture de services de navigation aérienne. En particulier, les efforts d'innovation consentis par Skyguide ont eu pour objet de numériser et de modifier la fourniture de services de navigation aérienne au moyen de ce qui est appelé le «Programme de centres virtuels» (Virtual Centre Programme), qui est aussi toujours appliqué pendant la PR4.

(24) La Suisse indique que l'objectif de Skyguide au cours de la PR4 sera, premièrement, de garantir un nombre suffisant de contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) pour atteindre les objectifs locaux en matière de capacité. Deuxièmement, Skyguide travaillera, parallèlement aux efforts de modernisation prévus dans le programme de centres virtuels, au renforcement de la résilience de ses technologies, processus et infrastructures existants. Skyguide prévoit notamment d'allouer davantage de ressources à la maintenance de ses équipements et infrastructures d'ancienne génération, pour remédier aux problèmes techniques rencontrés au cours de la PR3.

(25) La Suisse souligne que les mesures prévues en matière de capacité sont nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité. Selon la Suisse, atténuer ou reporter ces mesures entraînerait une dégradation de la qualité des services dans l'espace aérien suisse.

(26) La Commission remarque que la Suisse a présenté et quantifié cinq mesures en matière de capacité dans le projet de plan de performance révisé du FABEC. Sur l'ensemble de la PR4, les mesures en matière de capacité présentées par la Suisse représentent un montant total de coûts fixés de 218,8 millions de CHF exprimés en termes réels aux prix de 2022 (équivalent à 217,7 millions d'EUR en EUR 2022). Ces mesures étaient déjà détaillées dans le projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024. Toutefois, les coûts rapportés concernant ces mesures ont été notablement revus à la hausse dans le projet de plan de performance révisé du FABEC.

(27) La Commission a d'abord examiné et analysé comme suit les mesures suivantes en matière de capacité communiquées par la Suisse en ce qui concerne Skyguide:

— formation et le recrutement de nouveaux ATCO, afin de gérer les niveaux croissants de trafic et de remplacer les ATCO qui devraient prendre leur retraite au cours de la PR4 («mesures 1 et 2»),

— mise en œuvre et développement d'outils et de procédures de gestion de la continuité des activités pour accroître la résilience («mesure 3»),

— investissements dans les opérations de gestion du trafic aérien («ATM») menées indépendamment du lieu («mesure 4»),

— déploiement de différents outils pour l'optimisation de la gestion des courants de trafic aérien au départ et à destination des aéroports («mesure 5»).

(28) Les mesures 1 et 2 comprennent la formation et le recrutement par Skyguide de nouveaux ATCO, à la fois dans le but d'augmenter le nombre total d'ATCO en activité dans les centres de contrôle régional («ACC») de Zurich et de Genève et de remplacer les ATCO qui doivent prendre leur retraite au cours de la PR4. À la suite des actions prévues dans le cadre des mesures 1 et 2, le nombre d'ATCO travaillant dans les secteurs des services en route dans les ACC de Zurich et de Genève devrait passer d'environ 198 équivalents temps plein (ETP) en 2024 à environ 219 ETP en 2029, soit une augmentation notable d'environ 21 ETP au cours de la PR4.

(29) La Suisse souligne que le recrutement d'ATCO supplémentaires, tel que présenté dans le cadre des mesures 1 et 2, est essentiel pour tenir compte de la croissance du trafic attendue au cours de la PR4. La Suisse explique notamment que la disponibilité d'un plus grand nombre d'ATCO permettra l'ouverture par Skyguide de secteurs supplémentaires et offrira ainsi la capacité et la flexibilité nécessaires pour gérer les pics de demande de trafic.

(30) Les mesures 1 et 2 prises ensemble représentent un coût total déclaré de 154 millions de CHF en termes nominaux au cours de la PR4.

(31) L'objectif de la mesure 3 est de renforcer la résilience des activités de Skyguide afin de permettre un rétablissement rapide des systèmes et services critiques en cas de perturbations techniques imprévues. La Suisse explique que la mesure 3 entraînera des licenciements supplémentaires et des solutions de repli soutenant la continuité des activités et la résilience des systèmes, des infrastructures et des installations.

(32) La Suisse a déclaré un coût total d'environ 30,2 MILLIONS DE CHF en termes nominaux au cours de la PR4 pour la mesure 3.

(33) La mesure 4 englobe les efforts continus de Skyguide en vue de la transition vers des opérations ATM indépendantes du lieu grâce à la mise en œuvre du programme de centres virtuels visé au considérant 23. L'objectif est que, grâce aux améliorations techniques prévues du système de gestion du trafic aérien, Skyguide soit en mesure de contrôler tout vol à l'intérieur de l'espace aérien suisse en provenance de l'un ou l'autre des deux ACC (Zurich et Genève), ce qui permettra d'accroître la capacité, la flexibilité et l'efficacité des services de navigation aérienne. Skyguide vise également, dans le cadre de la mesure 4, à réduire la charge de travail des ATCO grâce à une automatisation accrue et à déployer des outils et des processus améliorés pour la gestion des courants de trafic aérien et des capacités. La mesure 4 représente un coût total de 42,4 millions de CHF en termes nominaux sur l'ensemble de la PR4.

(34) Dans le cadre de la mesure 5, la Suisse fait état de coûts liés à des initiatives et outils divers visant à optimiser la gestion des courants de trafic aérien à destination et en provenance des aéroports. Selon la Suisse, les actions présentées dans le cadre de la mesure 5 visent à optimiser les opérations sur piste et à accroître l'efficacité. La Suisse déclare un coût total de 1,5 millions de CHF en termes nominaux au cours de la PR4 pour la mesure 5 dans le projet de plan de performance révisé du FABEC.

(35) La Commission note que les actions présentées par la Suisse au titre de la mesure 5 concernent dans une large mesure la fourniture de services de navigation aérienne dans les aérodromes. Étant donné que les coûts de ces services n'entrent pas dans l'assiette des coûts des services en route, ces coûts ne peuvent pas être mis en avant pour justifier un écart par rapport aux objectifs d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour les services en route. La Commission estime que des informations supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne les coûts déclarés par la Suisse au titre de la mesure 5, notamment en ce qui concerne leur répartition entre les services de navigation aérienne en route et terminaux.

(36) Dans l'ensemble, les mesures en matière de capacité invoquées par la Suisse pour justifier l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union sont importantes tant du point de vue de leur ampleur que de leur incidence financière. Une analyse plus détaillée de ces mesures en matière de capacité est nécessaire pour évaluer leur portée, leurs coûts et leur proportionnalité en vue de la réalisation des objectifs en matière de capacité.

(37) Sans préjudice des résultats de l'analyse complémentaire visée au considérant 36, il est néanmoins clair que les coûts supplémentaires déclarés par la Suisse pour les mesures en matière de capacité visées aux considérants 22 à 36 ne justifient que partiellement l'écart annuel moyen observé par rapport à la tendance à long terme de l'efficacité économique à l'échelle de l'Union mentionnée au considérant 17. Cet écart ne peut donc pas être exclusivement attribué aux coûts fixés supplémentaires correspondant aux mesures en matière de capacité présentées, que ces mesures soient ou non considérées dans leur intégralité comme nécessaires et proportionnées en vue d'atteindre les objectifs locaux en matière de capacité.

(38) Par conséquent, le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne la Suisse.

(39) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Suisse n'a présenté, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, aucune mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4, d), ii), n'est pas rempli en ce qui concerne la Suisse.

CONCLUSIONS

(40) En conclusion, la Commission constate que la Suisse n'a pas donné suite de manière adéquate, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, aux recommandations énoncées à l'article 2 de la décision d'exécution (UE) 2025/1039 en ce qui concerne les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour sa zone tarifaire des services en route.

(41) Ainsi, la Commission observe que les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés pour la zone tarifaire de la Suisse ne sont pas compatibles avec la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Elle observe également que les coûts fixés pour la zone tarifaire de la Suisse n'ont pas été réduits dans une mesure suffisante pour garantir la compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. En outre, comme indiqué dans les considérants 16 et 18, la Commission considère que les ajustements de sa valeur de référence pour 2024 doivent être à nouveau revus et vérifiés.

(42) Enfin, la Commission n'a pas pu établir, sur la base des éléments et des justifications fournis dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, que l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pouvait être attribué exclusivement aux coûts supplémentaires supportés pour la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local. De plus amples informations et analyses seraient nécessaires aux fins d'examiner d'autres considérations opérationnelles et économiques soulevées par la Suisse pour justifier les écarts mentionnés aux considérants 17 et 18 en ce qui concerne les critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(43) Sur la base des constatations figurant aux considérants 14 à 42, la Commission considère dès lors, à ce stade de l'évaluation du projet de plan de performance révisé du FABEC, que des doutes subsistent quant à la compatibilité des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés par la Suisse.

(44) La Commission a donc décidé de procéder au lancement de l'examen détaillé prévu à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 en ce qui concerne les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Suisse,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance en matière d'efficacité économique suivants qui sont proposés pour la zone tarifaire de route de la Suisse, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance révisé pour la PR4 établi au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale, suscitent des doutes quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union:

Zone tarifaire de route de la Suisse	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

Article 2

1. La procédure d'examen détaillé prévue à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 est lancée à l'égard des objectifs de performance en matière d'efficacité économique visés à l'article 1er.

2. Afin de faciliter la poursuite de l'évaluation des objectifs de performance visés à l'article 1er, la Suisse fournit, à la demande de la Commission, les données et informations supplémentaires utiles concernant les éléments figurant à l'annexe de la présente décision.

Article 3

La Confédération suisse est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2026.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

LISTE NON EXHAUSTIVE D'ÉLÉMENTS NÉCESSITANT UNE ANALYSE APPROFONDIE EN CE QUI CONCERNE LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE EN MATIÈRE D'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE POUR LA ZONE TARIFAIRE DE ROUTE DE LA SUISSE

1) Coûts fixés pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4»), en mettant l'accent sur les années civiles 2027, 2028 et 2029 à venir, y compris les hypothèses et paramètres détaillés sous-tendant ces coûts fixés pour chaque entité relevant du champ d'application de la zone tarifaire

2) Ajustements appliqués aux valeurs de référence du coût unitaire fixé pour les années 2019 et 2024

3) Coûts réels disponibles les plus récents enregistrés pour l'année 2025 pour chaque entité relevant de la zone tarifaire

4) Hypothèses relatives au trafic utilisées dans le projet de plan de performance révisé et informations les plus récentes disponibles sur l'évolution prévue du trafic au cours de la PR4 pour la zone tarifaire

5) Mesures invoquées par la Suisse pour justifier les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union en raison des coûts supplémentaires liés à la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité, et mécanismes incitatifs associés à ces objectifs en matière de capacité

6) Circonstances locales pouvant justifier un écart par rapport aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, a) à c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317