Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/865

20.4.2026

DÉCISION (UE) 2026/865 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 Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2026) 2003]

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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») ([1]), 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 ([2]), 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 ([3]), 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'établir 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 ([4]).

(3) Le 1er octobre 2024, la Belgique, l'Allemagne, 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 (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 les zones tarifaires 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 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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 de la Commission ([5]), et la Suisse, au moyen de la décision d'exécution (UE) 2025/1039 de la Commission ([6]). 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, la Belgique, l'Allemagne, 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 (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 des objectifs de performance en matière d'efficacité économique des Pays-Bas figurant dans le projet de plan de performance révisé du FABEC avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(9) L'évaluation du projet de plan de performance révisé du FABEC par la Commission a également suscité des doutes quant à la compatibilité des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Suisse. En tant que pays tiers soumis au système de performance et de tarification en vertu de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien ([7]), la Suisse a été informée séparément par la Commission des constatations correspondantes et du lancement d'un examen détaillé concernant les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour sa zone tarifaire ([8]).

(10) Le conseil d'évaluation des performances, qui aide 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 du conseil d'évaluation des performances ([9]).

RAISONS DU LANCEMENT D'UN EXAMEN DÉTAILLÉ

(11) Le projet de plan de performance révisé du FABEC définit des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route des Pays-Bas, ainsi que les valeurs de référence 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 figurant dans le projet de plan de performance du FABEC soumis en 2024.

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) JO L 114 du 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Décision de la Commission 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) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil [C(2026) 2002].

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

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	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)	*86,52 EUR*	*104,60 EUR*	*103,51 EUR*	*103,61 EUR*	*106,50 EUR*	*106,28 EUR*	*105,95 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)	**85,62 EUR**	**101,95 EUR**	**102,29 EUR**	**100,53 EUR**	**105,17 EUR**	**104,09 EUR**	**103,73 EUR**
Différence	**- 1,0 %**	**- 2,5 %**	**- 1,2 %**	**- 3,0 %**	**- 1,2 %**	**- 2,1 %**	**- 2,1 %**

(12) La Commission note que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique des Pays-Bas ont été révisés à la baisse pour chaque année de la PR4, ce qui constitue une amélioration par rapport au projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024. Cette amélioration, qui se traduit par un DUC annuel plus faible pour la zone tarifaire, est entièrement due à la diminution des coûts fixés exprimés en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»). Les Pays-Bas ont également revu à la baisse les valeurs de référence pour le DUC, y compris, en ce qui concerne 2024, afin de tenir compte des coûts réels enregistrés pour l'année civile.

(13) Les coûts fixés révisés pour la zone tarifaire en euros de 2022 sont présentés dans le tableau ci-dessous:

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	2025	2026	2027	2028	2029
Coûts fixés initiaux en termes réels en prix de 2022 (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2024)	*322 millions d'EUR*	*325 millions d'EUR*	*338 millions d'EUR*	*343 millions d'EUR*	*346 millions d'EUR*
Coûts fixés révisés en termes réels en prix de 2022 (figurant dans le projet de plan de performance révisé)	**314 millions d'EUR**	**314 millions d'EUR**	**333 millions d'EUR**	**334 millions d'EUR**	**337 millions d'EUR**
Différence	- 2,4 %	- 3,2 %	- 1,6 %	- 2,6 %	- 2,8 %

(14) Comme le montre le tableau ci-dessous, les prévisions de trafic révisées appliquées à la zone tarifaire des Pays-Bas, qui sont fondées sur les prévisions de base du service STATFOR d'Eurocontrol de février 2025, se sont traduites par une baisse du nombre d'unités de services prévues pour chaque année de la PR4, par rapport aux prévisions de trafic présentées dans le projet de plan de performance du FABEC présenté en 2024. La révision des prévisions de trafic pour la zone tarifaire a donc eu une incidence négative sur l'efficacité économique, qui a partiellement annulé l'effet positif de la diminution des coûts fixés visée aux considérants 12 et 13.

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	2025	2026	2027	2028	2029
Prévisions de trafic initiales (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2024), exprimées en milliers d'unités de services en route	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Prévisions de trafic actualisées (figurant dans le projet de plan de performance révisé), exprimées en milliers d'unités de services en route	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Différence	**- 1,2 %**	**- 0,2 %**	**- 0,4 %**	**- 0,5 %**	**- 0,7 %**

(15) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique proposés pour la zone tarifaire de route néerlandaise sur la base des critères fixés aux points 1.4, a), b) et c), de l'annexe IV 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 +0,3 % au cours de la PR4 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de - 1,2 % au cours de la même période.

(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 +2,2 % n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de - 1,0 % au cours de la même période.

(18) Les Pays-Bas ont demandé à la Commission de tenir compte de l'incidence de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine dans le calcul de la tendance du DUC pour les services en route à long terme. Selon les Pays-Bas, les modifications du trafic résultant de la guerre en Ukraine ont entraîné une réduction structurelle des survols de l'espace aérien néerlandais et ont un effet négatif persistant sur les volumes de trafic au cours de la PR4. Les Pays-Bas estiment que la perte de survols due à l'incidence de la guerre en Ukraine représente 8,4 % du total des unités de services de la zone tarifaire, en utilisant à cette fin la méthode de calcul appliquée par le conseil d'évaluation des performances à l'égard des autres États membres se trouvant dans la même situation.

(19) Compte tenu de l'avis du conseil d'évaluation des performances, la Commission estime qu'une analyse plus détaillée est nécessaire, aux fins du critère d'évaluation visé au considérant 17, pour établir dans quelle mesure les Pays-Bas ont réellement subi une perte structurelle de survols en raison des circonstances créées par la guerre en Ukraine. En effet, il n'est pas possible de déterminer à ce stade si la variation du trafic observé dont font état les Pays-Bas est effectivement due à un déplacement des flux de trafic en raison de la guerre en Ukraine ou si elle pourrait être attribuée plutôt à d'autres facteurs. Par conséquent, la Commission n'a pas recalculé, à ce stade de l'évaluation, la tendance néerlandaise du DUC à long terme au cours de la PR3 et de la PR4 en fonction de la perte structurelle de trafic invoquée par les Pays-Bas sous l'effet de la guerre en Ukraine.

(20) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence des Pays-Bas pour le DUC, de 101,95 EUR en euros de 2022, est supérieure de 9,0 % à la valeur de référence moyenne de 93,56 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(21) En ce qui concerne le critère d'évaluation visé au considérant 20, les Pays-Bas sont d'avis dans le projet de plan de performance révisé du FABEC qu'il conviendrait de tenir compte de la différence observée en termes de parité de pouvoir d'achat entre les États au sein du groupe comparatif. Eu égard à l'avis du conseil d'évaluation des performances, une analyse plus détaillée est nécessaire pour apprécier l'incidence des différences invoquées en termes de parité de pouvoir d'achat sur l'assiette des coûts des prestataires de services de navigation aérienne («PSNA») concernés. Cette analyse plus détaillée devrait également tenir compte de tout autre facteur opérationnel ou économique pertinent ayant une incidence significative sur la comparabilité entre les PSNA au sein du groupe comparatif visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(22) Par ailleurs, la Commission a examiné si les écarts visés aux considérants 16, 17 et 20 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 les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 16 et 17 étaient uniquement dus 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.

(23) Le conseil d'évaluation des performances a calculé les différences estimées entre les coûts fixés pour la PR4 établis par les Pays-Bas 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 l'échelle de l'Union pour la PR4 et la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pour la PR3 et la PR4 combinées. D'après les conclusions du conseil d'évaluation des performances, les coûts fixés totaux pour la PR4 proposés par les Pays-Bas sont inférieurs d'environ 77,1 millions d'EUR en euros de 2022 au niveau requis pour répondre à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union, ce qui représente un écart annuel moyen de 15,4 millions d'EUR en euros de 2022. Une différence plus importante, s'élevant sur l'ensemble de la PR4 à environ 370 millions d'EUR en euros de 2022, est observée par rapport au niveau requis pour répondre à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, ce qui correspond à un écart moyen annuel d'environ 74 millions d'EUR en euros de 2022.

(24) 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 les Pays-Bas mentionnent, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, des coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par les PSNA en route LVNL et MUAC (centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht) en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité (les «mesures en matière de capacité»).

(25) Les Pays-Bas rappellent, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, que la LVNL et le MUAC fournissent des services dans un espace aérien de grande complexité et à forte densité d'exploitation. Selon les Pays-Bas, le but essentiel au cours de la PR4 est de maintenir une qualité élevée des services aux usagers de l'espace aérien dans le contexte de l'augmentation constante du trafic à prévoir. À cette fin, la LVNL et le MUAC doivent tous deux former et recruter un nombre important de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO») et mettre en œuvre une série d'investissements de capacité dans les systèmes et les concepts opérationnels. Les Pays-Bas font observer que la réduction ou le report des mesures prévues en matière de capacité entraînerait une détérioration de la qualité des services dans l'espace aérien néerlandais et pourrait également avoir des retombées négatives sur le réseau européen de gestion du trafic aérien dans son ensemble.

(26) Les Pays-Bas soulignent en outre que les niveaux de service requis pour les services de navigation aérienne dans l'espace aérien néerlandais, notamment en termes d'effectifs et d'investissements, sont déterminés sur la base de la demande de trafic aux heures de pointe. Les opérations des services de navigation aérienne sont conçues pour prendre en charge, avec un degré élevé de fiabilité opérationnelle, les pics consécutifs d'arrivées et de départs de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol, suivis de périodes de demande de trafic plus faible, tout au long d'une journée d'exploitation normale. Les Pays-Bas indiquent que la demande de trafic aux heures de pointe a atteint ses niveaux d'avant la COVID, tandis que le volume global de trafic dans l'espace aérien néerlandais reste encore à un niveau inférieur.

(27) Les Pays-Bas expliquent que la demande de trafic aux heures de pointe à l'aéroport d'Amsterdam Schiphol est nettement plus élevée que dans les aéroports principaux des autres États faisant partie du groupe comparatif visé au considérant 20. Les Pays-Bas estiment que la fourniture, par la LVNL, de la capacité de pointe nécessaire pour la prise en charge du trafic à destination et en provenance de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol représente un coût annuel supplémentaire d'environ 40 millions d'EUR. Sur la base des informations disponibles, le conseil d'évaluation des performances n'a pas pu vérifier cette estimation et les hypothèses sous-jacentes. Il n'est pas, non plus, établi avec précision si ce montant a été calculé uniquement en fonction de la fourniture de services de navigation aérienne en route ou s'il inclut également les coûts liés aux services de navigation aérienne terminaux. Des informations et des analyses supplémentaires sont donc nécessaires pour tirer des conclusions sur cette question.

(28) La Commission remarque que les Pays-Bas ont présenté et quantifié un total de sept mesures en matière de capacité pour la LVNL et le MUAC dans le projet de plan de performance révisé du FABEC. Sur l'ensemble de la PR4, ces mesures en matière de capacité représentent un montant de coûts fixés de 159,9 millions d'EUR exprimés en termes réels aux prix de 2022. 84 % des coûts fixés supplémentaires ainsi déclarés concernent des mesures en matière de capacité établies par la LVNL, tandis que les mesures en matière de capacité mises en œuvre par le MUAC ne représentent qu'une part de 16 %.

(29) Dans un premier temps, la Commission a examiné et analysé comme suit les mesures suivantes en matière de capacité communiquées par les Pays-Bas en ce qui concerne la LVNL et le MUAC:

— formation des nouveaux ATCO par la LVNL («mesure 1»),

— déploiement par la LVNL d'un nouveau système de gestion du trafic aérien («ATM») («mesure 2»),

— mise en œuvre par la LVNL d'autres améliorations opérationnelles et mises à niveau techniques («mesure 3»),

— formation des nouveaux ATCO par le MUAC («mesure 4»),

— mise en œuvre de diverses mesures de renforcement des capacités opérationnelles et techniques par le MUAC (ci-après la «mesure 5»).

(30) La mesure 1 comprend la formation de nouveaux ATCO par la LVNL pour son centre de contrôle régional («ACC»), principalement afin de remplacer le nombre important d'ATCO qui devraient prendre leur retraite au cours de la PR4, mais aussi afin de répondre à la croissance prévue du trafic et de soutenir la modernisation des systèmes. La LVNL prévoit d'incorporer un nombre annuel de 27 ATCO en formation et vise un taux de réussite moyen supérieur à 75 % pour la formation. Le nombre d'ATCO travaillant dans les secteurs des services en route à l'ACC d'Amsterdam devrait passer de 82 équivalents temps plein (ETP) en 2024 à 85 ETP en 2029, soit une augmentation modérée de 3 ETP au cours de la PR4. Les coûts comptabilisés au titre de la mesure 1 comprennent à la fois les salaires des ATCO stagiaires et les autres coûts liés à leur formation.

(31) La mesure 1 englobe également la poursuite du développement, par la LVNL, de ses installations de formation, de ses simulateurs de formation au contrôle de la circulation aérienne et des applications connexes. Il en résulte notamment qu'une part plus importante de la formation des ATCO devrait être assurée au moyen de simulateurs de contrôle aérien améliorés sous la forme d'activités d'«apprentissage indépendant», ce qui réduira la nécessité de recourir à la formation sur position, qui mobilise plus de ressources et implique des instructeurs, c'est-à-dire des ATCO titulaires d'une licence. Il est indiqué que ces améliorations accroîtront la capacité de formation, contribuant par là même à l'emploi d'un nombre suffisant d'ATCO pour atteindre les objectifs de capacité de la PR4.

(32) La mesure 1 représente un coût total de plus de 88,1 millions d'EUR en termes nominaux sur la durée de la PR4. La Commission note que la mesure 1 compte à elle seule pour environ la moitié des coûts totaux des mesures en matière de capacité (incluant à la fois la LVNL et le MUAC) invoqués par les Pays-Bas.

(33) La mesure 2 comprend les coûts supportés pour le déploiement, par la LVNL, d'un nouveau système ATM, dénommé «ICAS».

(34) Le nouveau système ATM ICAS devrait entraîner des améliorations techniques majeures permettant d'accroître la capacité de l'espace aérien et de mettre en œuvre des solutions opérationnelles avancées telles que les opérations fondées sur les trajectoires 4D et la gestion de l'information à l'échelle du système. La mise en œuvre du système ICAS devrait également favoriser la structuration et l'utilisation optimales de l'espace aérien néerlandais, comme le prévoit le programme néerlandais de remodelage de l'espace aérien. Le système offrira en outre une interface directe avec le système d'appui à la gestion de l'espace aérien local et sous-régional (LARA) d'Eurocontrol.

(35) Le projet visant à déployer le système ATM ICAS a été lancé dès la PR3. Le projet a toutefois subi des retards en raison des circonstances causées par la pandémie de COVID-19 et des efforts supplémentaires requis pour le remplacement progressif du système ATM existant de la LVNL. Selon les informations figurant dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, le nouveau système ATM ICAS devrait entrer en service d'ici à 2028 au plus tard.

(36) Les coûts déclarés pour la mesure 2 s'élèvent à environ 33,7 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4.

(37) La mesure 3 comprend plusieurs améliorations opérationnelles et mises à niveau techniques distinctes opérées par la LVNL au cours de la PR4, dont notamment les éléments suivants:

— mise en place d'un espacement radar réduit à 2,5 milles marins pour l'approche et l'atterrissage à l'aéroport de Schiphol dans le but d'augmenter la capacité des pistes et d'améliorer l'efficience du séquencement des vols à l'arrivée, en particulier lors des pics de trafic (les Pays-Bas ont affecté à leur assiette des coûts des services en route 68 % des coûts fixés associés à ce projet au cours de la PR4),

— mise en œuvre de communications contrôleur-pilote par liaison de données, d'un système de planification de la gestion des départs et d'outils de prise de décision améliorés,

— application de mesures d'urgence supplémentaires pour soutenir le déploiement du nouveau système ATM ICAS présenté dans le cadre de la mesure 2.

(38) Les Pays-Bas ont ajouté la mesure 3 dans le projet de plan de performance révisé du FABEC à titre de justification supplémentaire des écarts observés par rapport aux tendances du DUC à l'échelle de l'Union. Les coûts déclarés au titre de la mesure 3 concernent principalement l'amortissement des systèmes techniques concernés et s'élèvent au total à environ 26,5 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4.

(39) La mesure 4 concerne la formation de nouveaux ATCO par le MUAC afin que le niveau de ses effectifs globaux d'ATCO reste suffisant pour répondre à la demande croissante de trafic au cours de la PR4 et au-delà.

(40) Selon les informations fournies dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, le MUAC devra faire face au départ d'un grand nombre d'ATCO qui quitteront le service opérationnel dans le courant de la PR4, étant donné qu'un tiers des ATCO employés par le MUAC approchent de l'âge de la retraite. La formation des nouveaux ATCO par le MUAC visera donc principalement à remplacer la génération des ATCO actuels qui prendront leur retraite dans les prochaines années.

(41) Le projet de plan de performance révisé du FABEC ne ventile pas le nombre d'ATCO du MUAC entre les zones tarifaires belgo-luxembourgeoise, allemande et néerlandaise. De manière globale, pour le MUAC dans son ensemble, le nombre d'ATCO en activité devrait passer de 296 ETP en 2024 à 306 ETP en 2029, soit une augmentation de 10 ETP au cours de la PR4.

(42) Les Pays-Bas ont déclaré, pour leur zone tarifaire, un coût total de 18,5 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4 pour la mesure 4.

(43) La mesure 5 comprend un large éventail de projets opérationnels et techniques lancés par le MUAC pour renforcer la capacité de l'espace aérien et assurer une utilisation efficiente de l'espace aérien. Dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, ces projets sont répartis entre les catégories suivantes:

— «espace aérien»: les projets concernés prévoient des activités du MUAC visant à réduire la complexité de l'espace aérien en améliorant l'interface avec les PSNA voisins, en répondant aux besoins des utilisateurs militaires et en optimisant l'utilisation de l'espace aérien, notamment par des changements structurels dans l'aire de manœuvre du terminal d'Amsterdam. Le total des coûts déclarés pour les projets concernés s'élève à environ 1,4 million d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4,

— «produits»: les initiatives déclarées comme relevant de cette catégorie comprennent le développement, par le MUAC, de nouveaux outils et de nouvelles fonctions visant à favoriser la fourniture de capacités suffisantes aux usagers de l'espace aérien. Les produits présentés comportent notamment des solutions visant à améliorer les opérations ATM (y compris les solutions et systèmes de secours utilisés), à faciliter la gestion des courants de trafic aérien et des capacités et à optimiser la planification de la main-d'œuvre. Selon les informations communiquées, les projets menés par le MUAC dans cette catégorie représenteraient un coût total d'environ 7,5 millions d'EUR en termes nominaux sur l'ensemble de la PR4,

— «communication»: dans le cadre de cette catégorie, le MUAC prévoit de déployer certaines mises à niveau techniques de ses systèmes de communication vocale aux fins de la fourniture de services de navigation aérienne. Le total des coûts des initiatives correspondantes s'élève à environ 0,6 million d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4.

(44) Bien que les trois catégories d'actions susmentionnées du MUAC soient déclarées séparément dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, la Commission a rassemblé les projets correspondants au sein de la mesure 5 afin de faciliter leur examen global. En tout, les actions présentées dans le cadre de la mesure 5 représentent un coût total de 9,4 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4.

(45) Dans l'ensemble, les cinq mesures en matière de capacité invoquées par les Pays-Bas pour justifier un écart par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union sont importantes tant par leur ampleur que par 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.

(46) Sans préjudice des résultats de l'analyse complémentaire visée au considérant 45, il est néanmoins clair que les coûts supplémentaires déclarés par les Pays-Bas pour les mesures en matière de capacité visées aux considérants 29 à 44 ne justifient que partiellement l'écart annuel moyen observé au cours de la PR4 par rapport à la tendance à long terme de l'efficacité économique à l'échelle de l'Union tel que quantifié au considérant 23. Cet écart ne peut donc pas être exclusivement attribué aux coûts fixés supplémentaires des mesures en matière de capacité présentées, que ces mesures soient ou non considérées dans leur intégralité comme nécessaires et proportionnées pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité.

(47) 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 au regard des Pays-Bas.

(48) 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 les Pays-Bas n'ont 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 les Pays-Bas.

CONCLUSIONS

(49) En conclusion, la Commission constate que les Pays-Bas n'ont pas donné suite de manière adéquate, dans le projet de plan de performance révisé du FABEC, aux recommandations énoncées à l'article 3 de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 en ce qui concerne les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour leur zone tarifaire des services en route.

(50) Ainsi, la Commission note que les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés par les Pays-Bas ne sont compatibles ni avec la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour la PR4, ni 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 n'ont pas été réduits dans une mesure suffisante pour garantir la compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(51) 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 au titre des mesures en matière de capacité. De plus amples informations et analyses seraient nécessaires aux fins d'examiner d'autres considérations opérationnelles et économiques soulevées par les Pays-Bas pour justifier les écarts mentionnés aux considérants 16, 17 et 20 en ce qui concerne les critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(52) Sur la base des constatations figurant aux considérants 15 à 51, 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 les Pays-Bas.

(53) 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 des Pays-Bas,

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 néerlandaise, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance révisé pour la PR4 établi au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, suscitent des doutes quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union:

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	**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)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 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, les Pays-Bas fournissent, 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

Le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas sont destinataires 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 NÉERLANDAISE

1) Coûts fixés pour la quatrième période de référence («PR4»), en particulier pour les années civiles à venir 2027, 2028 et 2029, y compris les hypothèses et paramètres détaillés sous-tendant ces coûts fixés pour chaque entité relevant de la zone tarifaire.

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

3) Derniers coûts réels disponibles enregistrés pour l'année 2025 en ce qui concerne chaque entité relevant de la zone tarifaire.

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

5) Mesures invoquées par les Pays-Bas 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 d'incitation 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.