

**ÉVALUATION D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE**

**SUR L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DU RÈGLEMENT DE BASE DE  
L'EASA À LA RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ ET DE  
L'INTEROPÉRABILITÉ DES AÉRODROMES**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES ABREVIATIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>RESUME ANALYTIQUE.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INTRODUCTION ET CHAMP D'APPLICATION .....</b>	<b>11</b>
1.1 ÉVOLUTION DE LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE EN MATIERE DE SECURITE AERIENNE. 11	
1.2 PORTEE DE LA PRESENTE EVALUATION D'IMPACT REGLEMENTAIRE.....	13
1.3 UN PROCESSUS ITERATIF POUR LES EVALUATIONS D'IMPACT .....	14
1.3.1 «Meilleure réglementation» .....	14
1.3.2 Identification du problème .....	14
1.3.3 L'évaluation d'impact préliminaire .....	15
1.3.4 Estimation des coûts administratifs.....	15
1.3.5 La présente évaluation d'impact réglementaire .....	17
1.3.6 L'évaluation d'impact finale .....	18
<b>2. ÉVALUATION D'IMPACT REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>19</b>
2.1 APPROCHE SUIVIE POUR L'EVALUATION D'IMPACT .....	19
2.1.1 Évaluation qualitative et quantitative .....	19
2.1.2 Méthodologie de l'évaluation .....	19
2.2 ORGANISATION DU PROCESSUS.....	21
2.2.1 Groupe de pilotage interservices .....	21
2.2.2 Consultation des parties prenantes .....	22
2.3 ANALYSE DES PROBLEMES .....	25
2.3.1 Niveau de sécurité dans les aérodrômes de l'Union européenne.....	25
2.3.1.1 Définitions .....	25
2.3.1.2 Portée de l'étude .....	26
2.3.1.3 Phases de vol .....	26
2.3.1.4 Catégories d'événement.....	27
2.3.1.5 Accidents mortels dans le périmètre d'un aérodrôme.....	29
2.3.1.6 Événements à l'origine d'un accident .....	31
2.3.1.7 Types d'événement survenant durant l'attente ou le roulage .....	32
2.3.1.8 Événements en rapport avec la piste .....	34
2.3.1.9 Avions et hélicoptères de moins de 2 250 kg.....	35
2.3.1.10 Résumé de l'analyse sur la sécurité des aérodrômes .....	36
2.3.2 Le cadre réglementaire .....	36
2.3.2.1 Le cadre réglementaire: OACI .....	36
2.3.2.2 Élaboration de règles et normalisation en Europe.....	37
2.3.2.3 Un cadre réglementaire fragmenté .....	39
2.3.3 Organisations et processus au niveau national .....	40
2.3.3.1 Séparation du contrôle de la sécurité.....	40
2.3.3.2 Fonctions opérationnelles relevant d'autorités publiques.....	42
2.3.3.3 Efforts actuellement déployés pour le contrôle de la sécurité des aérodrômes..	43
2.3.4 Conclusions et justification de l'intervention de l'UE .....	44
2.4 OBJECTIFS ET INDICATEURS.....	45

2.4.1 Objectifs .....	45
2.4.2 Objectifs généraux.....	45
2.4.3 Objectifs spécifiques .....	46
2.4.4 Objectifs opérationnels.....	46
2.4.5 Indicateurs .....	47
2.5 OPTIONS DISPONIBLES .....	51
2.5.1 Options pour l'évaluation d'impact préliminaire .....	51
2.5.2 Options considérées dans la présente évaluation d'impact réglementaire.....	51
2.6 ANALYSE DE L'IMPACT DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES EUROPEENNES COMMUNES	55
2.6.1 Options possibles .....	55
2.6.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées .....	55
2.6.2.1 Aéroports .....	55
2.6.2.2 Exploitants d'aéroport .....	61
2.6.2.3 Prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports .....	61
2.6.2.4 Autorités compétentes .....	62
2.6.2.5 Résumé des entités concernées .....	63
2.6.3 Impact sur la sécurité.....	64
2.6.4 Impact économique .....	66
2.6.4.1 Inspections de normalisation par l'Agence.....	66
2.6.4.2 Certification des aéroports.....	68
2.6.4.3 Système de gestion de la sécurité et de la qualité .....	71
2.6.4.4 Coût des dommages durant le roulage et l'attente .....	74
2.6.4.5 Règles communes.....	75
2.6.4.6 Programme de renforcement des compétences pour le personnel d'aéroport. 76	
2.6.4.7 Prescriptions techniques dans les spécifications communautaires.....	76
2.6.4.8 Résumé de l'impact économique .....	77
2.6.5 Impact environnemental.....	78
2.6.6 Impact social .....	78
2.6.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA .....	80
2.6.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée .....	80
2.7 ANALYSE DE L'IMPACT DES REGLES ET DES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE SUR LES EQUIPEMENTS D'AERODROME .....	81
2.7.1 Options possibles .....	81
2.7.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées .....	82
2.7.2.1 Autorités compétentes .....	82
2.7.2.2 Équipements d'aéroport .....	82
2.7.2.3 Exploitants d'aéroport .....	83
2.7.2.4 Prestataires de services d'assistance en escale.....	85
2.7.2.5 Sociétés de conception et de production des équipements d'aéroport .....	86
2.7.2.6 Sociétés de maintenance des équipements d'aéroport .....	87
2.7.2.7 Résumé des entités affectées .....	87
2.7.3 Impact sur la sécurité.....	88
2.7.4 Impact économique .....	89
2.7.5 Impact environnemental.....	91
2.7.6 Impact social .....	91
2.7.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA .....	91
2.7.8 Analyse multicritères (AMC) et option recommandée .....	91

2.8 ANALYSE DE L'IMPACT DU PROCESSUS DE CERTIFICATION.....	92
2.8.1 Options possibles .....	92
2.8.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées .....	93
2.8.2.1 Exploitants d'aérodrome .....	93
2.8.2.2 Autorités compétentes .....	93
2.8.2.3 Résumé des entités concernées .....	94
2.8.3 Impact sur la sécurité.....	94
2.8.4 Impact économique .....	95
2.8.4.1 Exploitants d'aérodrome .....	95
2.8.4.2 Autorités compétentes .....	96
2.8.4.3 Résumé de l'impact économique .....	96
2.8.5 Impact environnemental .....	97
2.8.6 Impact social .....	97
2.8.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA .....	97
2.8.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée .....	98
2.9 ANALYSE D'IMPACT DES ORGANES D'ÉVALUATION ACCRÉDITÉS.....	98
2.9.1 Options possibles .....	98
2.9.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées .....	99
2.9.2.1 Aéroports, exploitants et prestataires d'assistance en escale .....	99
2.9.2.2 Autorités compétentes .....	99
2.9.2.3 Organes d'évaluation .....	100
2.9.2.4 Résumé des entités concernées .....	101
2.9.3 Impact sur la sécurité.....	101
2.9.4 Impact économique .....	102
2.9.4.1 Accréditation des organes d'évaluation .....	102
2.9.4.2 Certification des aéroports.....	103
2.9.4.3 Résumé de l'impact économique .....	105
2.9.5 Impact environnemental .....	105
2.9.6 Impact social .....	105
2.9.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA .....	107
2.9.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée .....	107
2.10 ANALYSE D'IMPACT POUR LE PERSONNEL DES SERVICES DE SECOURS ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE (RFFS) .....	108
2.10.1 Options possibles .....	108
2.10.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées .....	108
2.10.3 Impact sur la sécurité.....	108
2.10.4 Impact économique .....	109
2.10.5 Impact environnemental .....	109
2.10.6 Impact social .....	109
2.10.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA .....	110
2.10.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée .....	110
<b>3. CONCLUSIONS.....</b>	<b>111</b>

## Liste des abréviations

AEA	Association des compagnies aériennes européennes
AIB	Organisme d'enquête sur les accidents
AIP	Publication d'informations aéronautiques
AIS	Service d'information aéronautique
AMC	Moyens acceptables de mise en conformité
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Prestataire de services de navigation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de trafic aérien
CE	Commission européenne
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CRD	Document de réponse aux commentaires
CS	Spécifications communautaire
DOA	Agrément des sociétés de conception
EASA	Agence européenne de la sécurité de l'aviation
EM	État membre
ER	Exigences essentielles
ESARR	Exigences réglementaires de sécurité d'EUROCONTROL
ESO	Organisations européennes de normalisation
ETP	Équivalent temps plein
ETSO	Spécification technique européenne
UE	Union européenne
FAA	Administration aéronautique fédérale
FSF	Fondation pour la sécurité aérienne
GAP	Programme de prévention des accidents au sol
GASR	Groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité sur les aéroports
IATA	Association internationale du transport aérien
ICB	Organisme consultatif de branche
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments

IR	Règles de mise en oeuvre
IS-SG	Groupe de pilotage interservices
JAA	Autorités conjointes de l'aviation
JAR	Exigences conjointes de l'aviation
MTOM	Masse maximum au décollage
NAA	Autorité nationale (ou civile) de l'aviation
NPA	Avis de proposition de modification
NPV	Valeur actuelle nette
OACI	Organisation internationale de l'aviation civile
OPS	Opérations
POA	Agrément de la société de production
QMS	Système de gestion de la qualité
RFFS	Services de secours et de lutte contre l'incendie
RIA	Évaluation d'impact réglementaire
SAFA	Sécurité des aéronefs de pays tiers
SARP	Normes et pratiques recommandées
SES	Ciel unique européen
SESAR	Recherches ATM sur le ciel unique européen
SMS	Système de gestion de la sécurité
SSCC	Comité consultatif sur les normes de sécurité

## Résumé analytique

La présente évaluation d'impact réglementaire (RIA) a pour but d'évaluer, sous l'angle européen, les conséquences potentielles de l'extension du règlement (CE) n° 1592/2002, le règlement de base de l'EASA, à la sécurité et à l'interopérabilité des aéroports.

Cette évaluation d'impact réglementaire s'appuie sur l'évaluation d'impact préliminaire réalisée en 2005 à l'initiative des services de la Commission ainsi que sur l'évaluation des coûts administratifs menée par les services de la Commission en 2006. Cette RIA a été réalisée par l'Agence, conformément à la méthodologie approuvée par le directeur exécutif de l'Agence, en application des points 3.4 et 5.3 de la procédure réglementaire de l'Agence, telle qu'elle a été adoptée par son conseil d'administration.

La présente évaluation d'impact réglementaire ne procède qu'à une estimation des coûts substantiels (non administratifs). En outre, elle se borne à présenter des informations très succinctes sur les points de vue des parties prenantes, étant donné que ceux-ci ont été détaillés dans le CRD n° 06/2006, publié le 5 mai 2007 par l'Agence.

L'évaluation d'impact réglementaire va dans le sens de l'avis de l'Agence, qui traite des problèmes suivants:

- le coût des accidents ou des incidents de sécurité aérienne sur ou à proximité des aéroports et dus à des facteurs liés aux aéroports dans l'UE 27+4 est estimé à quelque 1 164 millions d'euros (2006) par an;
- ces dernières années, la CEAC a enregistré environ 400 accidents par an durant la phase de décollage ou d'atterrissage d'aéronefs de moins de 2 250 kg, utilisant souvent des petits aéroports ouverts à l'usage du public;
- le cadre réglementaire global de l'OACI ne suffit pas à offrir aux citoyens européens le niveau de protection qu'ils attendent;
- le cadre réglementaire européen sur la sécurité aérienne est fragmenté;
- la séparation entre les fonctions réglementaires et l'exploitation des aéroports n'est pas parfaitement claire dans tous les États membres de l'UE 27+4;
- le processus d'élaboration de règles mené 27+4 fois en parallèle aboutit à une utilisation non rationnelle des ressources.

Des objectifs généraux, spécifiques et opérationnels ont été identifiés afin d'atténuer les problèmes identifiés dans le cadre des politiques générales de l'Union européenne (UE). Des indicateurs de résultat correspondant aux objectifs spécifiques ont été utilisés dans la présente évaluation d'impact réglementaire.

S'agissant des questions contenues dans le NPA n° 06/2006, cinq catégories, composées chacune de trois options alternatives, ont été identifiées et évaluées de manière approfondie.

- Pour la question 2 sur le personnel des services de secours et de lutte contre l'incendie (RFFS): option 2A (pas de réglementation spécifique pour le personnel des RFFS employé dans l'aviation); option 2B (programme de renforcement des compétences et exigences médicales relevant de la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport) et option 2C (personnel des RFFS accrédité par l'autorité compétente).
- Pour la question 3 sur le champ d'application de la future législation européenne: option 3A (uniquement les aéroports proposant des services aériens commerciaux); option 3B (tous les aéroports ouverts à l'usage du public) et option 3C (tous les aéroports, même s'ils ne sont pas ouverts à l'usage du public).

- Pour les questions 4 et 9 sur les équipements d'aérodrome: option 4A (pas de réglementation spécifique pour les équipements d'aérodrome au niveau communautaire); option 4B (des règles européennes communes pour les équipements «non standard», leur conception et leur production, ainsi qu'une déclaration de vérification signée par l'exploitant de l'aérodrome) et option 4C (règles européennes communes pour les équipements «non standard», leur conception et leur production, mais vérification des équipements mis en place dans le cadre du processus de certification des aérodromes).
- Pour la question 7 sur le processus de certification: option 7A (processus de certification pour l'aérodrome et sa gestion sur chaque site); option 7B (certificat obligatoire «unique» d'exploitant d'aérodrome, pour toutes les entités exploitant plus d'un aérodrome) et option 7C (certificat unique de l'exploitant d'aérodrome s'il en fait la demande).
- Pour la question 8 sur le rôle des organes d'évaluation: option 8A (organes d'évaluation accrédités habilités à certifier des aérodromes plus simples ou des exploitants, sur demande); option 8B (organes d'évaluation accrédités habilités à certifier tout aérodrome ou exploitant, sur demande, même les aéroports proposant des vols réguliers commerciaux obéissant aux règles de vol aux instruments) et option 8C (organes d'évaluation accrédités, et non pas des autorités compétentes, habilités à certifier des aérodromes plus simples ou des exploitants).

Dans chaque catégorie, les trois options ont été évaluées au plan de leur impact sur la sécurité, l'économie, l'environnement, la société et leur relation avec d'autres dispositions réglementaires. Elles ont ensuite été comparées en utilisant des «notes pondérées» non dimensionnelles dans le cadre d'une analyse multicritères

Après avoir évalué l'impact de chacune des options considérées par rapport aux objectifs spécifiques de la politique proposée, l'Agence propose dans son avis de retenir les options suivantes:

- l'option 3B relative au champ d'application de la législation communautaire sur la sécurité et l'interopérabilité des aérodromes (à savoir tous les aérodromes ouverts à l'usage du public seraient soumis à des règles européennes communes), parce qu'elle a obtenu des résultats deux fois supérieurs aux autres en termes de sécurité, parce qu'elle est la moins chère et pourrait créer un nombre significatif de nouveaux emplois qualifiés dans le secteur privé, chez les exploitants d'aérodrome et dans les entreprises d'assistance en escale;
- l'option 4C relative à la réglementation des équipements d'aérodrome (à savoir règles spécifiques et/ou ETSO, si nécessaire, pour des raisons de sécurité; dispositions pour les sociétés de conception et de production correspondantes; déclaration de conformité des équipements produits signée par le fabricant; mise en œuvre sur le site, exploitation ou utilisation et maintenance sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, vérifiée au cours du processus de certification des aérodromes, c'est-à-dire pas de déclaration séparée de la vérification sur site), parce qu'elle a obtenu une meilleure note que l'option 4A en termes de sécurité, parce que l'option 4C retenue pourrait servir de base à une meilleure gestion environnementale dans les aérodromes et pourrait améliorer la qualité et le nombre d'emplois dans les sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome, tout en étant moins chère que l'option 4B;
- l'option 7C relative au processus de certification des exploitants d'aérodrome (à savoir possibilité pour les exploitants qui gèrent plusieurs aérodromes et ont créé des fonctions centralisées pour la gestion de la sécurité, la gestion de la qualité et l'audit interne de

demander, s'ils le souhaitent, un certificat «unique» d'exploitant d'aérodrome), parce qu'elle a obtenu des résultats deux fois supérieurs à l'option 7B, notamment au plan social, puisqu'elle n'entraînera pas de perte d'emplois et n'obligera pas l'exploitant d'aérodrome à réorganiser son entreprise. En outre, l'option 7C aura un impact économique positif (générant des économies);

- l'option 8A relative au rôle des organes d'évaluation (à savoir habilitation des organes d'évaluation accrédités par l'Agence à certifier les aérodromes les moins complexes et leurs exploitants, mais, dans ce cas, laisser aux demandeurs le choix d'adresser leur demande à l'autorité de l'aviation compétente ou à un organe d'évaluation), parce qu'elle a obtenu des résultats au moins deux fois supérieurs aux autres options et parce que l'option 8A dépasse largement l'option 8C en termes de sécurité et au plan social, tout en générant des économies, quoique minimes;
- l'option 2B relative au personnel des services de secours et de lutte contre l'incendie (à savoir élaboration d'exigences spécifiques à l'aviation en ce qui concerne leurs compétences professionnelles et leur aptitude physique et mentale, qui doivent être démontrées et relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome), parce qu'en plus d'être bien notée en termes de sécurité, elle obtient de manière générale des résultats trois fois supérieurs à ceux de l'option 2C. En particulier, l'option 2B se classe mieux que l'option 2C au plan social et en termes d'harmonisation globale.

Les propositions ci-dessus sont également conformes aux points de vue exprimés par de nombreuses autorités/administrations et par la branche durant les consultations approfondies qui ont eu lieu et, en particulier, au contenu des 3 010 commentaires sur le NPA n° 06/2006 et des 103 réactions au CRD correspondant.

En résumé, aucune des cinq options retenues ne produit un impact négatif sur la sécurité. Au contraire, quatre d'entre elles (3B, 4C, 8A et 2B) ont obtenu la meilleure note en termes de sécurité par rapport aux autres options proposées. La seule exception est l'option 7C (certificat «unique»), puisque, dans ce cas particulier, toutes les options considérées étaient réputées avoir un effet neutre sur la sécurité.

Une évaluation d'impact préliminaire avait estimé en 2005 les coûts liés à l'extension des compétences de l'Agence à la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aérodromes entre 4,4 et 6,5 millions d'euros (2005) par an (uniquement pour les frais généraux et le coût de la main-d'œuvre au sein de l'Agence). Dans la présente évaluation d'impact réglementaire, l'Agence a estimé un coût supplémentaire direct pour elle de 3,15 millions d'euros par an, soit environ la moitié de l'estimation préliminaire susvisée. Cela n'a rien d'étonnant, puisque cette dernière couvrait également la gestion du trafic aérien (ATM) et les services de navigation aérienne. Les services de la Commission ont réévalué ces coûts à quelque 7,5 millions d'euros par an en 2006 (non seulement pour les coûts directs supportés par l'Agence, mais aussi pour toutes les parties prenantes en partant d'un chiffre de 1 500 aérodromes couverts par la législation communautaire). Dans la présente RIA, le coût total est estimé à environ 21 millions d'euros par an (soit 3 millions d'euros pour les coûts annuels supplémentaires de l'Agence et le reste pour les autres parties prenantes), ce qui ne fait que confirmer le caractère proportionné de cette analyse approfondie. Il convient néanmoins de rappeler que le coût estimé des accidents et des incidents aériens dus à des facteurs liés aux aérodromes (infrastructures, équipements, exploitation) dans l'UE 27+4 s'élève à 1,164 milliard d'euros (2006) par an, soit 125 fois plus. Par conséquent, si la proposition de l'Agence ne devait générer qu'un bénéfice quantitatif de 2 % en termes de sécurité (soit 23,28 millions d'euros par an), cela correspondrait à l'ordre de grandeur du coût total estimé de la politique proposée.

Par ailleurs, la politique proposée permettra également de récolter des bénéfices environnementaux dans le futur.

Au plan social, outre le fait qu'elle contribuera au développement du marché intérieur et à la mobilité de la main-d'œuvre, la politique proposée pourrait créer quelque 530 emplois supplémentaires dans l'UE 27+4, dont 21 dans l'Agence, 67 au sein des autorités et le reste dans le secteur privé.

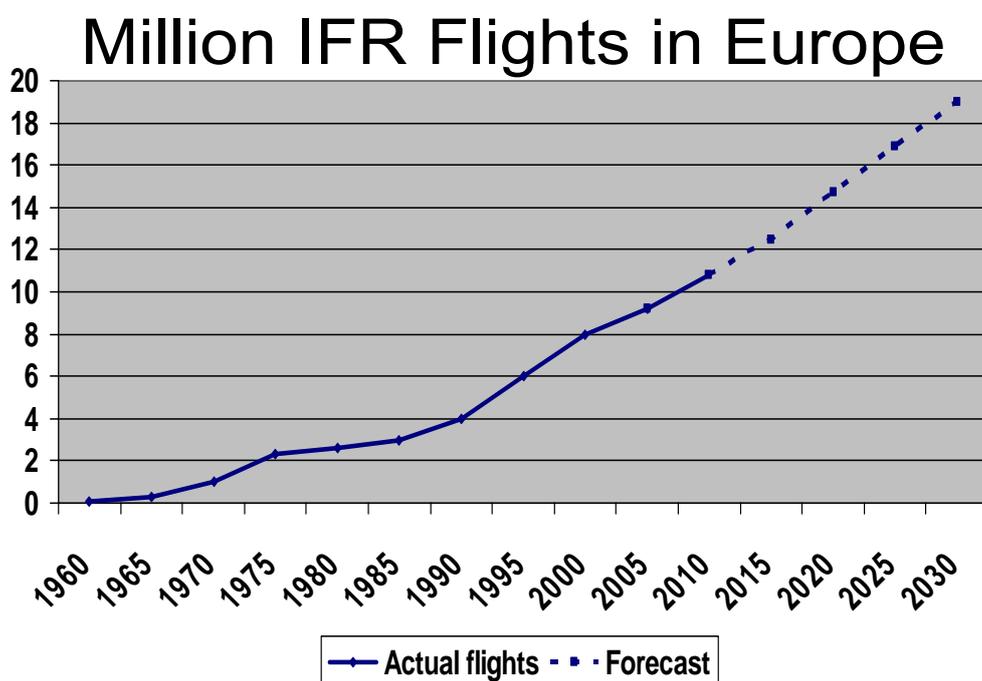
Enfin, la politique proposée pourrait également contribuer à une plus grande harmonisation de la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aéroports, non seulement grâce au règlement de base de l'EASA (CE) n° 1592/2002, mais aussi grâce à la «nouvelle approche» et au «ciel unique européen».

Sur la base de la présente évaluation d'impact réglementaire, l'Agence est donc d'avis que l'extension de ses compétences à la sécurité et à l'interopérabilité des aéroports est justifiée, au regard notamment de ses bénéfices économiques, sociaux et de sécurité. Il est dès lors recommandé que les mesures nécessaires soient prises pour que la Commission présente une proposition législative relevant de la codécision en 2008.

# 1. Introduction et champ d'application

## 1.1 Évolution de la législation communautaire en matière de sécurité aérienne

Entre 1987 et 1992, le législateur européen a adopté trois «paquets législatifs» successifs en vue de libéraliser les services de transport aérien dans le marché intérieur. Cette approche a entraîné une augmentation spectaculaire du nombre de vols, qui sont passés de 3 millions par an vers le milieu des années 1980 à près de 10 millions aujourd'hui. Selon les prévisions à long terme d'EUROCONTROL (scénario C, à savoir une croissance économique soutenue associée à des règles environnementales plus strictes), la croissance du trafic aérien devrait se poursuivre durant les prochaines décennies, comme l'illustre la figure 1.



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

**Figure 1: Évolution du trafic aérien en Europe**

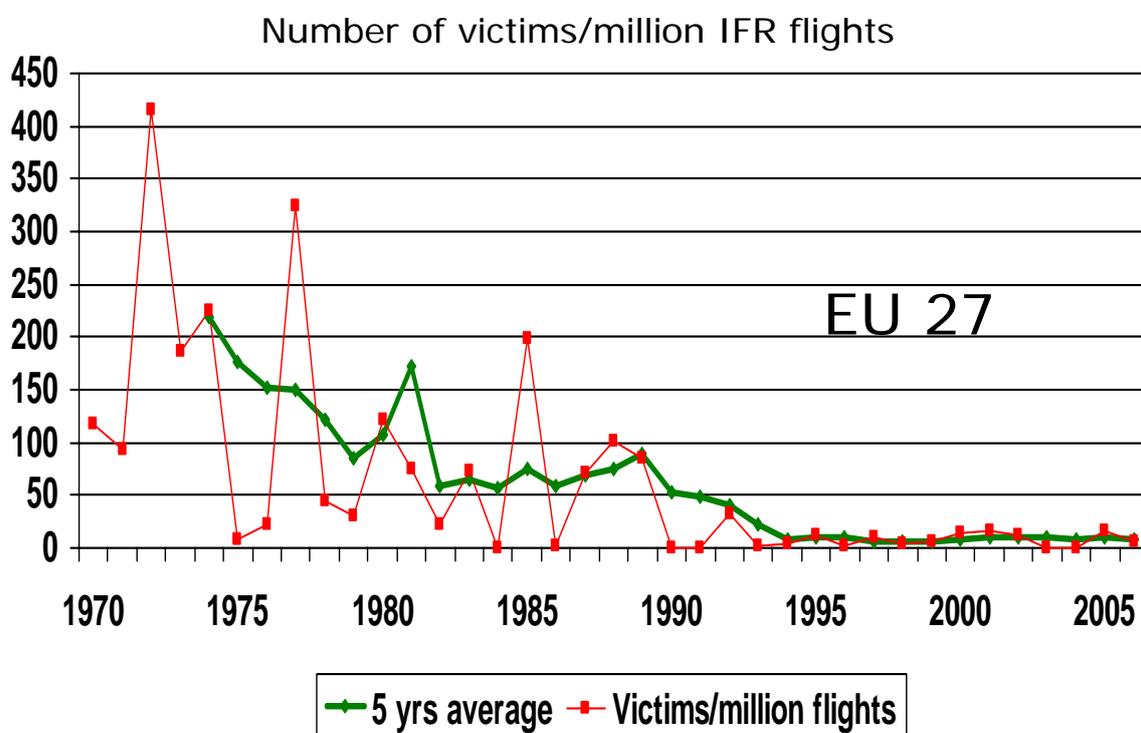
(Traduction de la figure 1: Millions de vols IFR en Europe – Vols effectifs – Prévisions – Source: Prévisions à long terme d'EUROCONTROL 2006-2025)

Cette libéralisation a offert aux citoyens des itinéraires plus directs, des fréquences plus élevées et des prix inférieurs. Cependant, une «dérégulation» élargie aux aspects liés à la sécurité aurait pu avoir des répercussions néfastes sur la protection de la vie des citoyens. Parallèlement à la libéralisation du marché, le législateur a donc renforcé la réglementation communautaire relative à la sécurité aérienne.

Sur la route de la libéralisation, les principaux jalons ont été:

- la directive 91/670/CEE sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile;
- le règlement (CEE) n° 91/3922 relatif à l'harmonisation des règles techniques dans le domaine de l'aviation civile;
- la directive 94/56/CE établissant les principes fondamentaux régissant les organismes d'enquête «indépendants» sur les accidents dans l'aviation civile (AIB);
- le règlement de base (CEE) n° 1592/2002 instituant l'EASA;
- la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile;
- la directive 2004/36/CE concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers (SAFA) empruntant les aéroports communautaires;
- le «paquet» des quatre règlements (549, 550, 551 et 552) concernant le «ciel unique européen» adoptés en 2004, qui ont introduit le principe de séparation entre les prestataires de services et les autorités réglementaires chargées de la sécurité, même dans les domaines de la gestion du trafic aérien (ATM) et des services de navigation aérienne (ANS);
- le règlement (CE) n° 2005/2011 concernant la «liste noire» (NDT);
- le règlement (CE) n° 1899/2006 concernant les services aériens commerciaux (EU-OPS).

Les deux processus de libéralisation du marché et de réglementation plus sévère de la sécurité ont été menés en parallèle. Les données statistiques font apparaître que, en moyenne, le taux d'accidents mortels par million de vols IFR en Europe est passé d'environ 100 victimes par million de vols au début des années 1980 à une dizaine aujourd'hui, soit vingt ans plus tard, comme l'illustre la figure 2.



## Figure 2: Baisse du nombre de victimes par million de vols

(Traduction de la figure 2: Nombre de victimes par million de vols IFR – UE 27 – moyenne de 5 ans – victimes par million de vols)

Bien qu'il soit malaisé de démontrer une corrélation étroite entre la baisse du nombre de victimes et l'amélioration de la réglementation sur la sécurité, il convient néanmoins d'observer que ces deux processus parallèles ont apporté aux citoyens, en général, des avantages significatifs tant en termes d'offres disponibles sur le marché que de niveau de sécurité.

Il convient également de préciser les domaines de l'aviation qui sont déjà couverts par le champ d'application des règles européennes communes ou qui relèvent de la compétence de l'Agence, afin d'identifier les éventuelles lacunes. Le tableau 1 ci-dessous dresse la liste de ces domaines.

Domaine	Couvert par des règles communes	Relevant de la compétence de l'EASA	
		Règlement de base en vigueur	1 <sup>e</sup> extension du règlement de base <sup>1</sup>
Navigabilité	X	X	
Services aériens commerciaux	X		X
Services aériens non commerciaux			X
Octroi de licences pour les équipages de conduite			X
Sécurité des aéronefs de pays tiers (SAFA)	X		
Sécurité des exploitants de pays tiers			X
Liste noire	X		
<b>Aérodromes</b>	<b>G A P</b>		
Fonctions ATM (c'est-à-dire gestion du trafic aérien et gestion de l'espace aérien)	X		
Services de trafic aérien (ATS)	X		
Services libéralisés de navigation aérienne (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Collecte et analyse des données de sécurité	X		X
Enquêtes indépendantes sur les accidents	X		

**Tableau 1: Domaines de la sécurité aérienne couverts par des règles européennes communes**

À la lecture du tableau ci-dessus, on observe que le seul domaine de l'aviation dans lequel il n'existe à ce jour aucune règle commune de sécurité au niveau de l'Union européenne est celui des aérodromes.

On peut également relever que, parmi le nombre très réduit d'accidents mortels survenus dans l'aviation commerciale ces dix dernières années dans l'Union européenne, certaines catastrophes ont effectivement eu lieu dans des aérodromes (comme à Linate le 8 octobre 2001).

### **1.2 Portée de la présente évaluation d'impact réglementaire**

<sup>1</sup> Telle qu'elle a été présentée dans la proposition législative de la Commission européenne du 16 novembre 2005 (doc. COM 579) qui fait actuellement l'objet d'une procédure de codécision.

Le présent document a donc pour objet d'analyser l'impact d'une éventuelle action communautaire visant à réglementer la sécurité et l'interopérabilité des aéroports et, plus particulièrement les éléments suivants:

- en ce qui concerne l'évaluation d'impact économique, seuls les coûts substantiels sont examinés, étant donné que les coûts administratifs ont fait l'objet d'une évaluation par les services de la Commission;
- les positions et réponses des parties prenantes ne sont pas analysées ici en détail, étant donné qu'elles ont été synthétisées dans le document de réponse aux commentaires (CRD n° 06/2006), publié sur le site Internet de l'Agence le 5 mai 2007. De ce fait, seules quelques données résumées provenant de la consultation des parties prenantes sont reprises dans cette évaluation d'impact réglementaire, lorsqu'elles sont pertinentes.

### **1.3 Un processus itératif pour les évaluations d'impact**

#### *1.3.1 «Meilleure réglementation»*

Selon le principe de la «meilleure réglementation», l'EASA procède à une évaluation d'impact réglementaire appropriée chaque fois que l'Agence formule un avis. Le même principe oblige la Commission à produire également une évaluation d'impact lorsqu'elle présente une proposition au législateur communautaire.

Comme l'indique le point 1.3.2 ci-dessous, après avoir identifié le problème, le travail a été organisé de manière à tenter de réduire les doubles emplois. La Commission a ainsi procédé à une évaluation d'impact préliminaire et à une évaluation des coûts administratifs, tandis que l'Agence élaborait le présent document.

Par souci de commodité, la suite de ce chapitre 1 contient un résumé du travail déjà réalisé et décrit les prochaines étapes du processus d'évaluation d'impact.

#### *1.3.2 Identification du problème*

En Europe, la sécurité de l'aviation commerciale a connu une amélioration spectaculaire depuis le début des années 1970 (près de 200 victimes par million de vols IFR) jusqu'en 1995 environ (une dizaine de victimes par million de vols IFR), ainsi que cela a été mentionné plus haut. Cependant, depuis cette date, en dépit d'améliorations technologiques considérables, ce triste chiffre est resté plus ou moins constant. Afin de réduire ce taux, il convient dès lors d'agir non seulement sur la technologie, mais également sur d'autres aspects de la «chaîne de sécurité». En particulier, les principaux problèmes suivants doivent être résolus au niveau des aéroports:

- absence d'application uniforme des normes de l'OACI dans les États membres (toute différence peut être notifiée, la législation diffère toujours et entre en vigueur à des dates différentes);
- absence d'application uniforme des recommandations de l'OACI (non obligatoires);
- absence de mise en œuvre uniforme et synchronisée des mesures d'amélioration de la sécurité adoptées par les instances européennes intergouvernementales de l'aviation (comme EUROCONTROL);
- nécessité d'accroître sans cesse les niveaux de sécurité en raison de la croissance continue du trafic aérien prévu pour les prochaines décennies (environ 3 % d'augmentation par an);
- nécessité de disposer d'une «approche globale du système» couvrant les segments aériens et au sol (en d'autres termes, considérer les trajectoires de départ et d'arrivée par rapport aux obstacles locaux comme une partie intégrante de la sécurité de l'aéroport)

au niveau des exigences essentielles et l'immobilisation au sol comme une partie intégrante du cycle des opérations aériennes), les personnes et les organisations et leurs interfaces organisationnelles respectives, qui sont particulièrement importantes pour la sécurité de l'aérodrome, dans laquelle différents acteurs (exploitants d'aérodrome et prestataires de services d'assistance en escale, par exemple) accomplissent différentes tâches opérationnelles;

- fragmentation de la réglementation de la sécurité aérienne au niveau européen (États membres, groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité sur les aérodromes ou GASR, etc.), qui entraîne un gaspillage de ressources en raison des 27 processus parallèles de transposition en droit national, et hétérogénéité des procédures et moyens de consultation des parties prenantes.

### *1.3.3 L'évaluation d'impact préliminaire*

Une évaluation d'impact préliminaire a été réalisée en 2005 par un consultant recruté par la Commission. Le rapport complet peut être consulté à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/studies/doc/finalized/2005\\_09\\_15\\_atm\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf). L'étude a conclu que l'extension des compétences de l'EASA était effectivement l'option la plus logique, la plus efficace et la plus efficiente. En particulier, selon la société de consultance, l'extension des compétences de l'EASA pourrait produire des bénéfices significatifs en termes de sécurité, surtout par rapport à l'option consistant à «ne rien faire». En outre, le coût de l'extension des compétences de l'Agence à la sécurité des aérodromes, à la gestion du trafic aérien (ATM) et aux services de navigation aérienne (ANS) a été estimé comme suit par ce consultant:

- 4,4 à 6,5 millions d'euros (2005) par an en cas d'extension du mandat de l'Agence et en ne calculant que les coûts de l'Agence (le consultant n'a fourni que des considérations qualitatives pour les autres parties prenantes);
- 4,6 à 6,9 millions d'euros par an en cas d'extension du mandat d'EUROCONTROL, qui était l'une des autres options analysées;
- 7,5 à 8,6 millions d'euros par an pour la création d'une Agence communautaire totalement nouvelle chargée de réglementer les domaines considérés.

Il convient également de relever que cette évaluation préliminaire a utilisé le terme générique «aéroport», à l'instar de la communication de la Commission du 15 novembre 2005 (COM 578) et n'a même pas essayé de quantifier le nombre d'entités concernées. Or, cet exercice s'imposait dans le cadre d'une étude préliminaire. Par la suite, ayant remarqué que le terme «aéroport» englobe généralement aussi l'aérogare<sup>2</sup>, alors que l'annexe 14 de l'OACI et le GASR utilisent le terme «aérodrome», l'Agence a effectivement opté pour le terme «aérodrome» depuis la publication du NPA n° 14/2006 afin de limiter l'analyse à la sécurité aérienne. Ce choix a été avalisé par les parties prenantes.

### *1.3.4 Estimation des coûts administratifs*

Les coûts administratifs, également appelés frais fixes ou coûts indirects, sont les coûts supportés en vue d'atteindre des objectifs communs et ne peuvent être identifiés aisément et de manière précise par rapport à un projet particulier. Conformément aux lignes directrices publiées par le Secrétariat général de la Commission, les coûts administratifs doivent être évalués sur la base du coût moyen de chaque action (prix) multiplié par le nombre total

---

<sup>2</sup> Article 2 de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (*Journal officiel* n° L 272 du 25.10.1996, pp. 36 - 45).

d'actions réalisées dans l'année (quantité). Le coût moyen de chaque action est estimé en multipliant un tarif (fondé sur le coût horaire moyen de la main-d'œuvre incluant une part proportionnelle des frais fixes) et le temps requis pour chaque action. La quantité est calculée comme la fréquence des actions multipliée par le nombre d'entreprises concernées.

#### Équation fondamentale de ce modèle d'évaluation des coûts

$$\Sigma P \times Q$$

où P (prix) = tarif x temps

et Q (quantité) = nombre d'entités concernées x fréquence.

En 2006, les services de la Commission (DG TREN en coordination avec le Groupe de pilotage interservices institué pour étudier la question) ont alors procédé à divers calculs de coûts en suivant la procédure «Évaluer les coûts administratifs imposés par la législation», décrite à l'annexe 10 des lignes directrices actualisées concernant l'évaluation d'impact de la Commission européenne<sup>[3]</sup>. Toutefois, ces calculs incluaient non seulement les coûts administratifs, mais également les coûts directs et les coûts substantiels (par exemple, l'élaboration de règles par l'Agence et les coûts de certification des aérodromes) découlant de l'éventuelle proposition législative. La Commission a comparé l'option retenue (à savoir l'extension des compétences de l'EASA à la sécurité des aérodromes) avec le «statu quo» (option «ne rien faire»). À cette fin, la Commission a suivi une approche simplifiée afin de collecter des données, comme le justifiait la nature de l'initiative (la certification des aérodromes constitue déjà une obligation de l'OACI largement mise en œuvre par les États) et le coût total estimé de l'ordre de 10 millions d'euros par an pour l'ensemble de la société européenne. Un mécanisme plus complexe de collecte de données aurait été disproportionné.

Les données statistiques disponibles d'EUROSTAT et d'EUROCONTROL ont été utilisées, tout comme des informations trouvées sur la Toile (par exemple, le site de l'OAG, une société d'information sur les voyages, offrant aussi ses services à des transporteurs aériens du monde entier pour élaborer leurs lignes), le projet de document de travail (daté d'août 2006) du Plan de navigation aérienne EUR de l'OACI, volume I, annexe à la partie III, et la base de données AIS d'EUROCONTROL, contenant une liste des aérodromes ouverts à l'usage du public (consultée le 31 août 2006). Les membres du GASR ont également fourni des informations supplémentaires.

En conclusion, les services de la Commission ont estimé les coûts totaux (administratifs et substantiels) de l'extension des compétences de l'EASA à la sécurité et à l'interopérabilité des aérodromes, pour l'Agence proprement dite et pour les autres parties prenantes, comme le montre le tableau 2 (en euros 2006).

€ (2006)/an

<i><b>LE PIRE DES CAS (soit 1 500 aérodromes; 2 ETP élaboration des règles/État)</b></i>	<i><b>«Ne rien faire»</b></i>	<i><b>Étendre les compétences de l'EASA à la réglementation de la sécurité des aérodromes</b></i>
<i>Coûts substantiels</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Coûts administratifs</i>	1 081 908,00	925 843,20
<i><b>COÛT TOTAL</b></i>	<i><b>9 416 951,20</b></i>	<i><b>7 465 840,80</b></i>
<i>Différence</i>		<i><b>- 1 951 110</b></i>

**Tableau 2: Coût de l'extension des compétences de l'EASA aux aérodromes, selon les services de la Commission**

<sup>[3]</sup> Commission européenne, Lignes directrices concernant l'analyse d'impact, 15 juin 2005, actualisées le 15 mars 2006, Bruxelles, SEC (2005)791.

En d'autres termes, confier la responsabilité réglementaire centralisée de la sécurité à l'EASA apportera, selon les services de la Commission, un léger bénéfice économique aux citoyens européens évalué à près de 2 millions d'euros (2006) par an, grâce aux économies d'échelle et à la rationalisation du travail.

Enfin, les services de la Commission ont également procédé à une analyse de sensibilité afin de déterminer la pertinence économique des deux principaux paramètres influençant le coût total, à savoir:

- le nombre d'équivalents temps plein (ETP; 1 ETP = 1 homme/an);
- le nombre d'aérodromes couverts par la législation communautaire proposée.

Ayant précisé que leur évaluation était susceptible d'être révisée dès que des informations supplémentaires de l'EASA seraient disponibles, les services de la Commission sont alors partis du postulat que 12 ETP de l'EASA seraient chargés de l'élaboration des règles et de la normalisation, tout en supposant qu'en moyenne, 2, 4 ou 6 ETP continueraient à travailler à l'élaboration de règles nationales dans le scénario «Ne rien faire». S'agissant des aérodromes, l'analyse de sensibilité a pris pour hypothèse 500, 1 000 ou 1 500 aérodromes. Les résultats sont présentés au tableau 3 ci-dessous, dont il ressort que, selon les services de la Commission, même dans le cas le plus onéreux envisagé (à savoir 1 500 aérodromes couverts par la législation communautaire et seulement 2 ETP/État employés aujourd'hui pour l'élaboration des règles), l'extension du mandat de l'EASA serait moins chère que le maintien du statu quo.

*en M€/an*

<i>Nombre d'aérodromes couverts par la législation</i>	<i>Option</i>	<i>Moyenne d'ETP/État chargés de l'élaboration des règles</i>		
		<i>2</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<b>500</b>	NE RIEN FAIRE	5 159	8 010	11 101
	EXTENSION DES COMPÉTENCES DE L'EASA	3 372		
<b>1 000</b>	NE RIEN FAIRE	7 288	10 139	13 230
	EXTENSION DES COMPÉTENCES DE L'EASA	5 524		
<b>1 500</b>	NE RIEN FAIRE	<b>9 416</b>	12 268	15 300
	EXTENSION DES COMPÉTENCES DE L'EASA	<b>7 465</b>		

**Tableau 3: Analyse de sensibilité réalisée par les services de la Commission**

L'évaluation des coûts administratifs (et substantiels) réalisée par les services de la Commission reposait effectivement sur une série d'hypothèses. L'étude a ensuite conclu que certaines de ces hypothèses devront peut-être être affinées lorsque la Commission aura reçu l'avis de l'Agence en la matière. Il est donc possible que les services de la Commission veuillent revoir leurs estimations avant de présenter une proposition législative.

### *1.3.5 La présente évaluation d'impact réglementaire*

Prenant appui sur les deux études brièvement décrites aux points 1.3.3 et 1.3.4 ci-dessus, la présente évaluation d'impact réglementaire est détaillée au chapitre 2. Toute nouvelle hypothèse ou considération énoncée dans ce chapitre relève de la responsabilité de l'Agence.

En particulier, étant donné que le nombre d'«aérodromes» est supérieur à celui des «aéroports» (ces derniers proposant des services aériens commerciaux), une attention particulière a été consacrée à l'évaluation de l'impact potentiel du champ d'application de la législation future.

La présente évaluation a été réalisée en suivant la méthodologie approuvée par le directeur exécutif de l'Agence, conformément aux points 3.4 et 5.3 de la procédure réglementaire adoptée par le conseil d'administration de l'EASA.

Il convient de rappeler une fois encore que, à la différence de l'étude de la Commission décrite au point 1.3.4 ci-dessus, la présente évaluation ne prend en compte que les coûts substantiels et pas les coûts purement administratifs (par exemple, les postes de travail des salariés, les photocopies, le remplissage de formulaires, l'envoi de courrier, etc.).

#### *1.3.6 L'évaluation d'impact finale*

Il appartiendra aux services de la Commission de résumer l'évaluation préliminaire visée au point 1.3 ci-dessus, leur évaluation des coûts administratifs et la présente évaluation d'impact réglementaire, lorsque la Commission proposera d'adopter une proposition législative en la matière.

## 2. Évaluation d'impact réglementaire

### 2.1 Approche suivie pour l'évaluation d'impact

#### 2.1.1 Évaluation qualitative et quantitative

Une évaluation d'impact réglementaire (RIA) est une évaluation des avantages et des inconvénients d'une nouvelle règle ou d'une modification envisagée de la législation, compte tenu des différentes options possibles pour atteindre l'objectif social escompté (à savoir une réglementation plus efficace et efficiente de la sécurité des aéroports), tout en quantifiant dans toute la mesure du possible leur impact sur l'ensemble des catégories de personnes concernées.

Elle doit être proportionnée à l'impact probable de la proposition. Ces impacts seront analysés sous différents angles (éléments). La présente évaluation, qui concerne le secteur de l'aviation et, en particulier, les aéroports, analyse donc plus précisément les éléments suivants:

- sécurité;
- économie;
- environnement;
- social;
- et impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et qui ne relèvent pas de la compétence de l'EASA.

Les effets énumérés ci-dessus ont été évalués plus particulièrement au plan qualitatif ou quantitatif, comme le montre le tableau 4.

Évaluation	IMPACT					
	Sécurité		Économie	Env.	Social	Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation
	Passé	Impact futur				
quantitative	X					
quantitative grossière		X	X		X	
qualitative		X	X	X	X	X

**Tableau 4: Évaluation d'impact qualitative et quantitative**

Chacun de ces cinq éléments de l'évaluation d'impact sera examiné individuellement aux points 2.6 à 2.10 ci-dessous.

#### 2.1.2 Méthodologie de l'évaluation

La méthodologie suivie pour l'évaluation d'impact comporte six étapes:

- analyse des problèmes (point 2.3);
- définition des objectifs (généraux, spécifiques et opérationnels) et des indicateurs (point 2.4);
- identification des différentes options pour les principaux problèmes apparus lors de la consultation (à savoir champ d'application de la législation communautaire, réglementation des équipements d'aéroport, processus de certification, rôle des organes d'évaluation et réglementation du personnel des RFFS) (point 2.5);
- identification et estimation de la taille du groupe cible;

- identification et évaluation des effets de chaque option envisagée pour les cinq éléments énumérés au point 2.1.1 ci-dessus afin de déterminer les effets les plus significatifs;
- analyse finale multicritères (MCA).

Les effets éventuels ont un rapport étroit avec les objectifs spécifiques et généraux identifiés aux points 2.4.2 et 2.4.3. Leur mesure repose sur les indicateurs de suivi (indicateurs d'impact et de résultat) décrits au point 2.4.5 ci-dessous. Cependant, les indicateurs liés aux objectifs généraux pourraient être fortement influencés par d'autres politiques. Il n'est dès lors pas opportun de les prendre en compte pour évaluer l'impact de l'extension proposée des compétences de l'EASA aux aéroports.

En conséquence, les objectifs généraux servent principalement à soutenir la définition des objectifs spécifiques poursuivis par la politique proposée. Les indicateurs de résultat y afférents seront utilisés comme il convient dans la présente évaluation d'impact réglementaire, même si, à l'avenir, ils pourront également servir aux examens à mi-parcours.

Enfin, les indicateurs opérationnels visés au point 2.4.5 n'ont pas été utilisés dans cette RIA. Néanmoins, la Commission pourrait s'en servir pour mesurer en permanence les progrès de l'initiative proposée.

Après avoir identifié tous les impacts pour chaque question principale et chaque option politique correspondante par rapport aux objectifs spécifiques, les résultats sont résumés dans une matrice d'impact aux points 2.6 à 2.10. La méthode d'élaboration de cette matrice est l'analyse multicritères (MCA), qui suit les étapes suivantes:

- identification des objectifs spécifiques, valables pour toutes les options proposées;
- corrélation entre chaque option et les éléments potentiels d'impact pertinents afin de pouvoir comparer les options;
- élaboration de critères de mesure (par l'intermédiaire des indicateurs de résultat), à tout le moins au plan qualitatif et, si possible, au plan quantitatif (dans ce dernier cas, en tenant compte de la taille du groupe cible);
- notation de chaque option par rapport aux critères, en précisant chaque impact, qu'il soit mesuré de manière quantitative ou évalué de manière qualitative, dans un classement non dimensionnel («note»), à savoir: - 3 pour un impact très négatif; -2 pour un impact moyen; -1 pour un impact peu négatif; 0 pour un impact neutre et jusqu'à +3 pour les impacts positifs;
- attribution de «pondérations» à chaque élément d'impact afin de refléter son importance relative: la pondération 3 correspond aux effets sur la sécurité et l'environnement; la pondération 2 correspond aux effets économiques et sociaux, et la pondération 1 aux effets sur d'autres exigences liées à l'aviation;
- enfin, comparaison des options en combinant leurs notes pondérées respectives.

## **2.2 Organisation du processus**

### *2.2.1 Groupe de pilotage interservices*

Le rapport sur l'évaluation d'impact préliminaire cité au point 1.3.3 a été achevé par le consultant en septembre 2005. La Commission a ensuite annoncé son intention de procéder progressivement à l'extension du système de l'EASA<sup>4</sup>.

C'est ainsi que l'unité F3 de la DG TREN (Sécurité aérienne et environnement) a créé, en janvier 2006, un groupe de pilotage interservices (IS-SG) chargé de l'évaluation ex ante et de l'évaluation d'impact finale de l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) aux services de navigation aérienne (ANS), à la gestion du trafic aérien (ATM) et aux aérodrômes, et lui a confié les tâches suivantes:

- réviser l'analyse préliminaire réalisée par un contractant et proposer d'autres options plus détaillées à envisager au cours de la procédure proposée;
- faciliter l'accès à l'information afin de finaliser l'étude;
- épauler la personne chargée de l'évaluation, en particulier pour l'évaluation des risques et l'estimation des coûts, dès que les détails de l'avis de l'EASA seront connus;
- assurer le suivi des travaux et valider les résultats;
- participer aux réunions;
- participer à l'analyse qualitative de l'évaluation;
- se charger de la diffusion des conclusions et des recommandations.

Outre d'autres unités de la DG TREN et l'Agence, d'autres services de la Commission participent également aux travaux de l'IS-SG, à savoir le Secrétariat général, le service juridique ainsi que la DG ENTR, la DG ENV et la DG BUDG.

La réunion de lancement s'est déroulée le 20 mars 2006 et a été suivie de réunions régulières, dont la sixième a eu lieu le 21 mars 2007. Lors de la septième réunion, cette RIA sera présentée par l'EASA aux membres du groupe de pilotage interservices.

Jusqu'à présent, les membres de l'IS-SG ont apporté des informations de base sur les coûts et les aspects techniques essentiellement pour permettre à la DG TREN d'évaluer les coûts administratifs. Ils ont activement participé à ce travail, non seulement dans le cadre de réunions, mais également par la révision des documents qui leur ont été envoyés.

Selon toute probabilité, l'IS-SG ne se limitera pas à commenter la RIA et à avaliser ensuite l'évaluation d'impact finale élaborée par la DG TREN, mais il poursuivra ses activités en vue de conclure l'évaluation d'impact sur l'extension des compétences de l'EASA à l'ATM et à l'ANS.

---

<sup>4</sup> COM (2005) 578 final du 15 novembre 2005.

### 2.2.2 Consultation des parties prenantes

Une procédure de consultation structurée et itérative (en plus des échanges informels et de courrier) s'est déroulée dans le cadre de treize mécanismes différents jusqu'à présent, comme l'illustre le tableau 5.

N°	Responsable	Durée de la consultation	Groupe cible	Mécanisme	Résultats
1	ECORYS	mi-2005	Plus de 70 parties prenantes sélectionnées	Questionnaires	56 réponses. Résumé des réponses dans le rapport ECORYS
2	ECORYS	mi-2005	25 parties prenantes majeures	Interviews	Résumé des réponses dans le rapport ECORYS
3	EASA	décembre 2005	Groupe consultatif des autorités nationales (AGNA)	Consultation sur le plan annuel d'élaboration de règles de l'EASA	Approbation de la tâche BR 002
4	EASA	décembre 2005	Comité consultatif sur les normes de sécurité (SSCC)		Approbation de la tâche BR 002
5	EASA	décembre 2005	AGNA	Consultation sur les termes de référence pour la tâche BR 002	Publication des termes de référence
6	EASA	décembre 2005	SSCC		Publication des termes de référence
7	EASA	mai à octobre 2006	Public par le biais d'une consultation sur l'Internet	NPA n° 06/2006	3 010 commentaires reçus, émanant de 1 850 répondants. Publication du CRD
8	EASA	mai à juillet 2007	Public par le biais d'une consultation sur l'Internet	CRD n° 06/2006	103 réactions reçues de 15 parties prenantes. Prise en compte des réactions pour l'avis.
9	EASA	depuis le début 2006	Autorités de l'aviation	Présentations au groupe de travail du GASR	Participation constante et discussion lors des réunions
10	EASA	décembre 2006	Parties prenantes des aéroports	Présentation à ACI Europe «Airport Exchange»	Présentation faite
11	EASA	juin 2007	Parties prenantes des aéroports britanniques	Présentation à la conférence Opérations et sécurité de l'AOA	Présentation faite
12	EASA	juin 2007	Parties prenantes des aéroports autrichiens, allemands et suisses	Présentation au comité Technologie & Infrastructures de l'ADV	Présentation faite
13	EASA	septembre 2007	Parties prenantes des aéroports	Présentation au comité technique de l'ACI	Présentation faite

**Tableau 5: Consultation des parties prenantes**

Les résultats des interviews et des questionnaires relevant de la responsabilité du consultant (ECORYS) recruté par la Commission ont été utilisés pour élaborer et étayer l'analyse menée sur les différents sujets lors de l'évaluation d'impact préliminaire, à savoir l'analyse des problèmes, l'évaluation des effets et la comparaison des options. Dans chacun des principaux chapitres de cette étude, le point de vue des parties prenantes a été présenté dans une section séparée. Par ailleurs, une analyse détaillée des résultats du questionnaire est présentée à l'annexe B dudit document. Les parties prenantes ont été choisies en fonction de leur appartenance au conseil d'administration de l'EASA ou parce qu'elles sont des acteurs importants de l'organe consultatif de branche (ICB), représentant les organisations internationales concernées. En outre, un échantillon de prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) et d'exploitants d'aérodrome a également été consulté.

Par la suite et conformément à sa procédure réglementaire, l'Agence a consulté deux fois l'AGNA et le SSCC, respectivement, sur l'inclusion de la tâche BR 002 dans le plan d'élaboration des règles et ensuite sur les termes de référence détaillés. Depuis 2005, l'EASA n'a pas ménagé ses efforts pour maintenir des contacts avec les autorités compétentes, ainsi qu'avec toutes les parties prenantes des aérodromes et, surtout, avec les associations qui les représentent. Ces efforts constants ont contribué à la quantité et à la qualité des commentaires reçus sur le NPA n° 06/2006. En effet, les 3 010 commentaires présentés provenaient non seulement de 1 750 particuliers, mais également de 91 parties prenantes du secteur de l'aviation, comme l'indique le tableau 6.

<b>Autorités</b>	<b>Aérodromes</b>	<b>Usagers de l'espace aérien</b>	<b>ANSP</b>	<b>Branche</b>
Autriche (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgique	ACI Europe	AOPA Italie	Bundeswehr ATS Office	British Helicopter Advisory Board
Danemark	ADV (Assoc. des aéroports allemands)	AOPA Norvège	EURO CONTROL	ECA
Rép. tchèque	Avinor	AOPA UK		Helicopter Museum
Estonie	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Finlande	Bickerton's Aerodromes	Air League		Centre international de formation au feu
France	Birmingham	Association Aérotourisme		Squirrel Helicopters
Grèce	AOA britannique	Association MosAiles		
Allemagne	Dublin	Belgian Gliding Federation		
Ministère de l'économie, des transports et du développement de la Hesse	Association des aéroports néerlandais	British Gliding Association		
Islande	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Irlande	Finavia	British International		
Italie	Fraport AG	Centre ULM Européen		
Groupe procédures opérationnelles JAA	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Pays-Bas	Gloucestershire	Club ULM		
Norvège	Guernesey	Danish Ultralight Flying Association		
Roumanie	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Rép. slovaque	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovénie	Luton	EGU		
Espagne	Lyon	Europe Airsports		
Suède	Manchester	FSSLA Federation		
Suisse	Nottingham E.M.	GAAC		
Royaume-Uni	Prague	KLM		
États-Unis (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Réseau Sport de l' Air		
		Swiss Aero club		
		UK Flying Farmers Association		
		UK Offshore Operators Association		
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>				<b>91</b>

**Tableau 6: Organismes publics ou privés ayant répondu au NPA n° 06/2006**

L'ensemble des 3 010 commentaires a été analysé, comme le décrit le CDR n° 06/2006 publié le 5 mai 2007. Enfin, le CRD a également entraîné 103 réactions, qui ont elles aussi été dûment analysées et résumées dans l'avis concernant l'extension du système de l'EASA à la sécurité et à l'interopérabilité des aéroports.

En conclusion, et bien évidemment dans les limites des ressources disponibles, toutes les parties prenantes ont eu de nombreuses opportunités de collaborer avec l'Agence, non seulement dans l'esprit, mais souvent même au-delà et jamais moins que dans la lettre de la procédure réglementaire en cours.

L'analyse des réponses au CRD a notamment permis de conclure que moins de 5 % seulement des 91 parties prenantes initiales ayant répondu au NPA n° 06/2006 n'étaient pas pleinement convaincues de la justesse du processus, comme l'illustre le tableau 7.

Organismes ayant répondu au NPA n° 06/2006						
Autorités compétentes		Exploitants d'aéroport			Total	
Doutes sur la justesse du processus		Total des répondants initiaux	Doutes		Total des répondants initiaux	Doutes
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4
DGAC-FR						
ENAC						
%	12,5		3,7			4,4

**Tableau 7: Justesse du processus**

## 2.3 Analyse des problèmes

### *2.3.1 Niveau de sécurité dans les aéroports de l'Union européenne*

#### 2.3.1.1 Définitions

À la demande de la direction Élaboration des règles de l'EASA, une brève étude a été menée en juillet 2007 par le département Recherche et analyse de la sécurité de l'Agence sur les accidents aériens survenus sur ou à proximité d'un aéroport. Les définitions des accidents ou incidents aériens de l'annexe 13 de l'OACI ont été utilisées. Le tableau 8 les résume.

Extrait des définitions de l'annexe 13 de l'OACI, 9 <sup>e</sup> édition - 2001 (comprenant l'amendement n° 11 entré en vigueur le 23 novembre 2006)	
<b>Accident</b> (L'annexe 13 comprend également plusieurs exceptions non reprises ici)	Un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, survenant entre le moment où une personne monte à bord d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes montées dans cette intention sont descendues et au cours duquel: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve dans l'aéronef, ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle des réacteurs;</li> <li>b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol et qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé;</li> <li>c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.</li> </ul>
<b>Incident</b>	Un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

**Tableau 8: Extrait des définitions de l'annexe 13 de l'OACI**

Cette étude reposait sur des données extraites de la base de données sur la sécurité de l'EASA, qui rassemble les données mondiales sur les accidents et les incidents graves en provenance de l'OACI, ainsi que des informations sur les événements liés à la sécurité émanant de la branche et des médias. Toutes les données contenues au point 2.3.1 proviennent de cette base de données et ont été agrégées par le département Recherche et analyse de la sécurité de l'Agence, sauf mention contraire.

### 2.3.1.2 Portée de l'étude

Cette étude sur la sécurité portait sur:

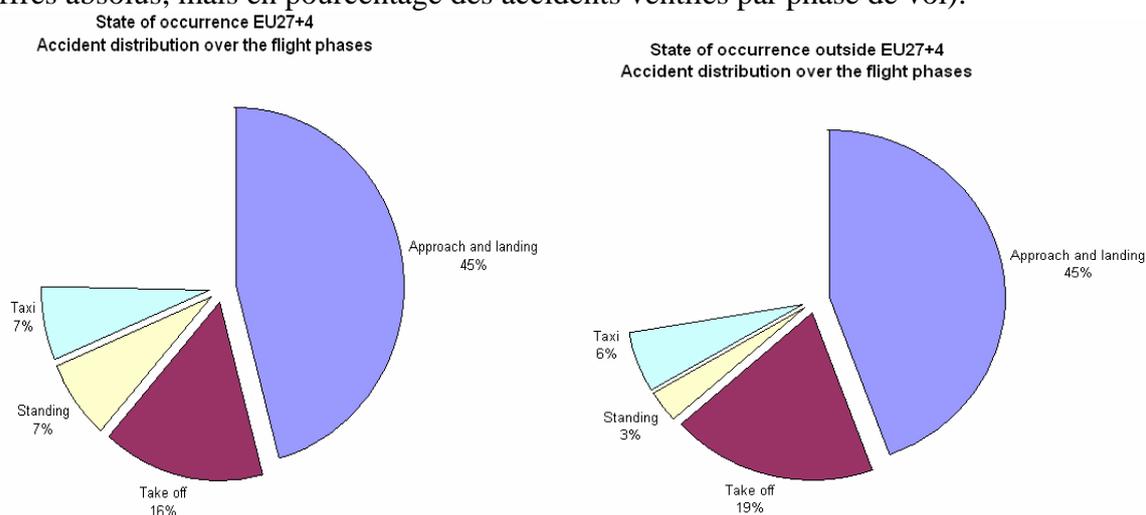
- les accidents survenus à des aéronefs d'une masse maximum certifiée au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg, étant donné que l'OACI ne recueille pas les données pour des aéronefs plus petits;
- des aéronefs de toute catégorie (à voilure fixe ou tournante) utilisés pour le transport aérien commercial ou l'aviation générale.

L'analyse couvre une période de dix ans, de 1996 à 2005. Ainsi, par exemple, l'accident récent du 17 juillet 2007, survenu à l'aéroport de Congonhas (Brésil), qui a fait 187 victimes parmi les personnes embarquées, mais aussi 12 morts dans la zone métropolitaine entourant cet aéroport, n'a pas été pris en compte dans l'étude, étant donné que les informations officielles sur les raisons pour lesquelles l'aéronef a dépassé la piste humide ne sont pas encore disponibles.

Une comparaison a été faite entre les régions où les accidents se sont produits, à savoir l'Europe<sup>5</sup> par rapport au reste du monde. Pour certains graphiques, en raison de l'absence de données complètes, la portée a dû être adaptée.

### 2.3.1.3 Phases de vol

Comme le montrent les graphiques de la figure 3 ci-dessous, près de 75 % de tous les accidents recensés au cours de la période considérée se sont produits sur ou à proximité d'un aéroport. Aucune différence significative n'est apparue entre l'Europe et le reste du monde (non pas en chiffres absolus, mais en pourcentage des accidents ventilés par phase de vol):



**Figure 3: 75% des accidents aériens surviennent sur ou à proximité d'un aéroport**

<sup>5</sup> Aux fins du présent examen de la sécurité, l'«Europe» doit être comprise comme les 27 États membres de l'Union européenne plus l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse (UE 27+4), étant donné que ces quatre derniers pays font partie du «système EASA». En revanche, la CEAC couvre une région plus vaste comprenant 42 États, à savoir l'ensemble de l'Europe géographique à l'exception du Belarus, du Liechtenstein, de la Fédération de Russie avec Kaliningrad FIR, de San Marin et de la mission des Nations unies au Kosovo.

(Traduction de la figure 3:

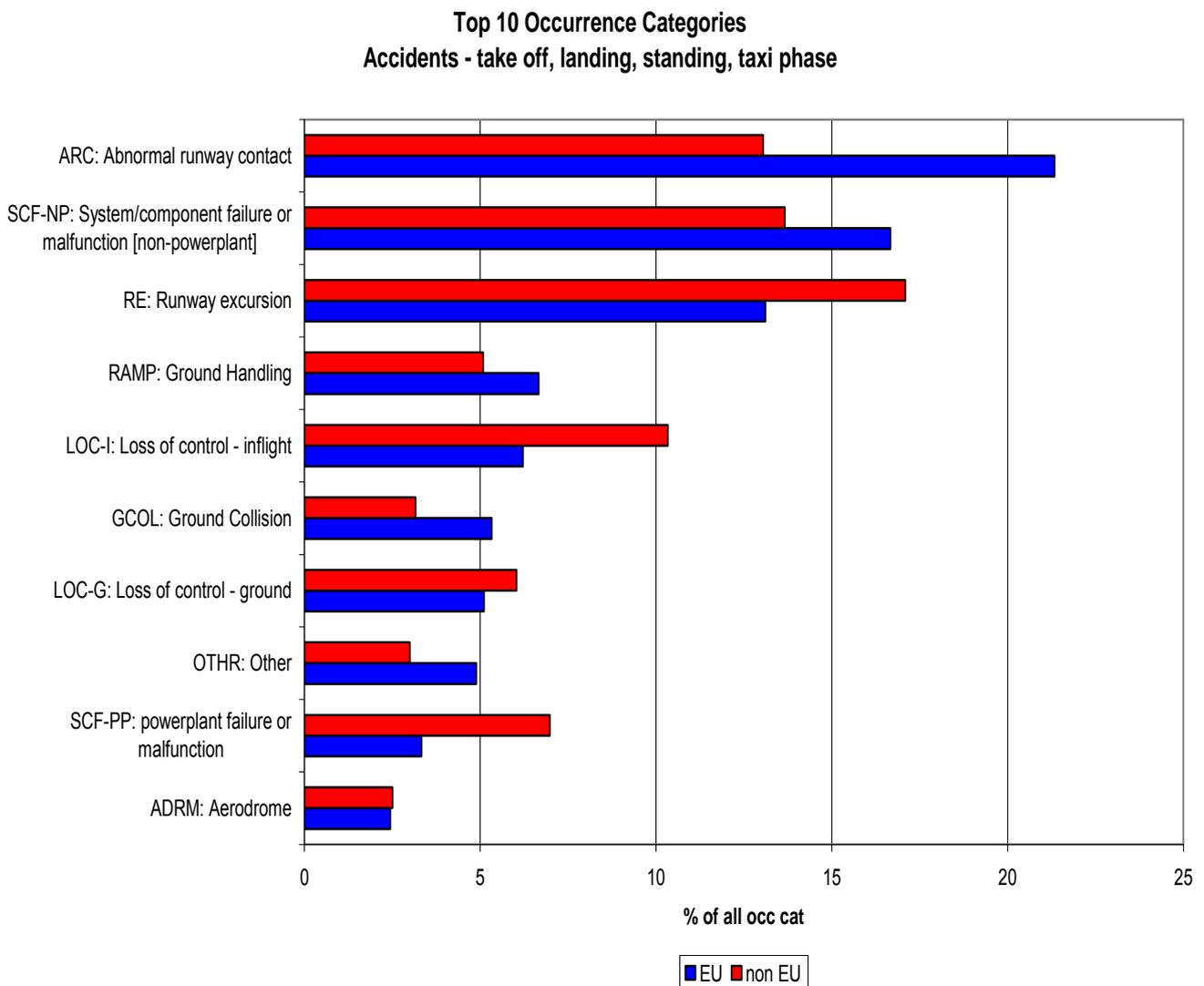
État d'occurrence UE 27+4 – Ventilation des accidents par phase de vol – Approche et atterrissage – Décollage – Attente – Roulage

État d'occurrence hors UE 27+4 – Ventilation des accidents par phase de vol – Approche et atterrissage – Décollage – Attente – Roulage)

### 2.3.1.4 Catégories d'événement

Les catégories d'événement constituent le premier niveau (le plus élevé) d'analyse des accidents et des incidents. Un événement donné peut relever de plus d'une catégorie. Les catégories d'événement décrivent en termes généraux ce qui s'est passé.

Le graphique reproduit à la figure 4 ci-dessous illustre les catégories d'événement pour les accidents qui se sont produits durant les phases de décollage, d'atterrissage, d'attente et de roulage:



**Figure 4: Les 10 premières catégories d'événements liés à un aéroport**

(Traduction de la figure 4: Les 10 principales catégories d'événement – Accidents – phase de décollage, d'atterrissage, d'attente, de roulage)

ARC: contact anormal avec la piste –

SCF-NP: panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur)

RE: sortie de piste

RAMP: manœuvres au sol

LOC-I: perte de contrôle – en vol

GCOL: collision au sol

LOC-G: perte de contrôle – au sol

OTHR: autre

SCF-PP: panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur)

ADRM: aérodrome

% toutes catégories d'événement confondues - UE – Hors UE)

Il ressort de la figure 4 que trois des 5 catégories les plus fréquentes d'événement en Europe peuvent être mises en rapport avec l'aérodrome (à savoir ARC, RE, RAMP). La taxonomie de ces catégories est décrite plus en détail au tableau 9 ci-dessous.

Abréviation	Définition
ARC	Contact anormal avec la piste: atterrissage dur, long ou rapide. Couvre également les contacts queue-sol et les atterrissages train rentré. Les causes peuvent être liées en tout ou en partie à l'aérodrome (par exemple, un balisage inadéquat de la piste).
SCF-NP	Panne d'un circuit ou d'un composant – non moteur: description du fait qu'il y a eu une panne ou une défaillance d'un des circuits de l'aéronef autre que le groupe motopropulseur. Dans de très rares cas, les conditions de surface ou des pentes peuvent endommager le train d'atterrissage. Dans des cas extrêmement rares (comme l'accident du Concorde le 25 juillet 2000), la séquence des événements peut être initiée par un FOD (dommage par corps étranger) sur la piste et aboutir à une catastrophe.
RE	Sortie de piste: l'aéronef quitte la piste latéralement ou dépasse la piste. Dans un certain nombre de cas, la sortie de piste peut être liée à l'aérodrome (aquaplanage ou distances déclarées ne correspondant pas aux normes de sécurité afin d'attirer plus de trafic commercial).
<b>RAMP</b>	<b>Manœuvres au sol: couvre les aéronefs endommagés par l'équipement au sol, des véhicules, mais aussi les erreurs de chargement. Cet événement est couvert par les définitions que donne l'annexe 13 des accidents ou incidents aériens.</b>
LOC-I	Perte de contrôle en vol: l'aéronef s'écarte de la trajectoire de vol prévue. Cette catégorie n'est utilisée que dans les cas où l'aéronef est contrôlable. Sont exclus les cas où les pannes techniques rendent l'aéronef incontrôlable.
GCOL	Collision de l'aéronef avec un objet / obstacle pendant le roulage sur l'aérodrome, mais à l'exclusion de la piste utilisée pour atterrir ou prévue pour décoller. Cette catégorie exclut donc les collisions dues à des incursions sur piste. Ces dernières ne figurent pas dans les 10 catégories d'accidents les plus fréquents (la fréquence des incidents dus à des incursions sur piste est mentionnée plus loin; la gravité des conséquences n'est pas liée à la fréquence).
LOC-G	Perte de contrôle au sol: elle peut être due à une défaillance d'une pièce du train d'atterrissage, mais également à des causes liées à l'aérodrome comme un dérapage sur du verglas, de l'aquaplanage ou l'aéronef qui tourne sur lui-même.
AUTRE	Tout autre type d'accident qui, en ce qui concerne les événements survenant sur ou aux abords des aérodromes, couvre notamment les impacts d'oiseaux, c'est-à-dire la collision entre l'aéronef et des oiseaux.

SCF-PP	Pannes du groupe motopropulseur de l'aéronef. Dans de rares cas, elles peuvent être dues à un dommage par corps étranger.
<b>ADRM</b>	<b>Événements relatifs à la configuration ou au fonctionnement d'un aérodrome. Peut englober les accidents associés à un mauvais drainage des pistes, à un mauvais entretien des pistes, à une mauvaise signalisation d'accès, par exemple vers une mauvaise piste, à un contrôle inadéquat d'un véhicule, au déblaiement de la neige.</b>
<b>Note:</b> Seules deux catégories, à savoir «ADRM» et «RAMP» (en caractères gras), ont un rapport direct et unique avec l'aérodrome et son exploitation. Toutes les autres catégories sont normalement plus directement liées aux mouvements de l'aéronef sur l'aérodrome, mais seule l'analyse de l'accident ou incident spécifique peut révéler si des facteurs associés à l'aérodrome sont intervenus. La catégorie LOC-I, dont la case est ombrée, n'est jamais liée à l'aérodrome.	

### Tableau 9: Taxonomie des catégories d'événements

Le nombre relativement élevé de contacts anormaux avec la piste ou de sorties de piste en Europe (environ moitié plus fréquents que dans le reste du monde) mériterait d'être étudié de plus près. Une explication possible pourrait être que l'on déclare davantage ces événements en Europe que dans d'autres régions du monde. En tout état de cause, afin d'éviter des conséquences catastrophiques après une sortie de piste, il est important que des zones bien définies (bandes de terrain ou zones de sécurité à l'extrémité des pistes) soient créées et entretenues autour des pistes.

#### 2.3.1.5 Accidents mortels dans le périmètre d'un aérodrome

Entre 1996 et 2005, 9 accidents mortels ont été recensés dans le monde dans la catégorie d'événement «Aérodrome» (ADRM). Deux d'entre eux sont survenus en Europe, comme le montre le tableau 10 ci-dessous.

UE 27+4				
Année	Classe	Nombre total de victimes	Victimes dans l'aéronef	Nombre d'accidents
2000	Accident	113	109	1
2001	Accident	118	114	1

**Tableau 10: Accidents mortels en Europe, auxquels des facteurs liés à l'aérodrome ont grandement contribué**

Un bref résumé des facteurs liés aux aérodromes est présenté ci-après.

25/07/2000 – France (Gonesse, Lieu patte d'Oie) - Concorde

Facteurs liés à l'aérodrome: **débris sur la piste**, piste non dégagée de débris.

08/10/2001 – Italie (Milan-Linate) – MD87 et Cessna Citation

Facteurs liés à l'aérodrome: les normes de l'aérodrome n'étaient pas conformes aux dispositions de l'annexe 14 de l'OACI; **les marquages, balisages lumineux et signalisations obligatoires n'existaient pas ou étaient en mauvais état et difficiles à reconnaître dans des conditions de visibilité réduite. D'autres marquages étaient inconnus des exploitants. Aucun système de gestion de la sécurité n'était en place dans l'aérodrome.**

Les sept autres accidents mortels survenus ailleurs qu'en Europe au cours de la période considérée étaient tout au moins partiellement dus à des causes liées aux aérodromes et sont mentionnés ci-après.

Reste du monde				
Année	Classe	Nombre total de victimes	Victimes dans l'aéronef	Nombre d'accidents
1999	Accident	18	16	1
2000	Accident	86	86	2
2001	Accident	1	0	1
2004	Accident	2	2	1
2005	Accident	152	152	2

**Tableau 11: Accidents mortels en dehors de l'Europe, auxquels des facteurs liés à l'aérodrome ont contribué**

Un bref résumé des facteurs liés aux aérodromes est présenté ci-après.

21/12/1999 – Guatemala (Guatemala Ciudad) – DC10-30

Facteur lié à l'aérodrome: maisons proches de la piste (en d'autres termes: **aire de sécurité insuffisante à l'extrémité de la piste**).

25/03/2000 – Angola (Huambo) - Antonov 32

Facteur lié à l'aérodrome: **mauvais état de la surface** de la piste.

31/10/2000 – Taiwan (Aéroport Chiang Kai-shek) – Boeing 747-400

Facteurs liés à l'aéroport: **la signalisation n'était pas conforme aux normes internationales; certaines balises lumineuses essentielles sur la voie de circulation et la piste étaient absentes ou ne fonctionnaient pas**; aucune barrière ou marquage n'indiquait le début de la piste fermée; aucun radar au sol n'était installé pour permettre à l'ATC d'identifier la position de l'aéronef.

05/01/2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Facteurs liés à l'aérodrome: bordure de piste plus élevée que l'altitude d'aérodrome; **personnes autorisées sur l'aire adjacente à la piste; probablement pas de clôture délimitant l'aéroport; la longueur de la piste induit un comportement opérationnel spécifique du pilote (atterrir au plus tôt après le seuil)**.

29/06/2004 – Mozambique (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Facteurs liés à l'aérodrome: l'aéronef ne pouvait pas prendre suffisamment de vitesse en raison du **sol meuble** de la piste.

23/08/2005 – Pérou – Boeing 737-200

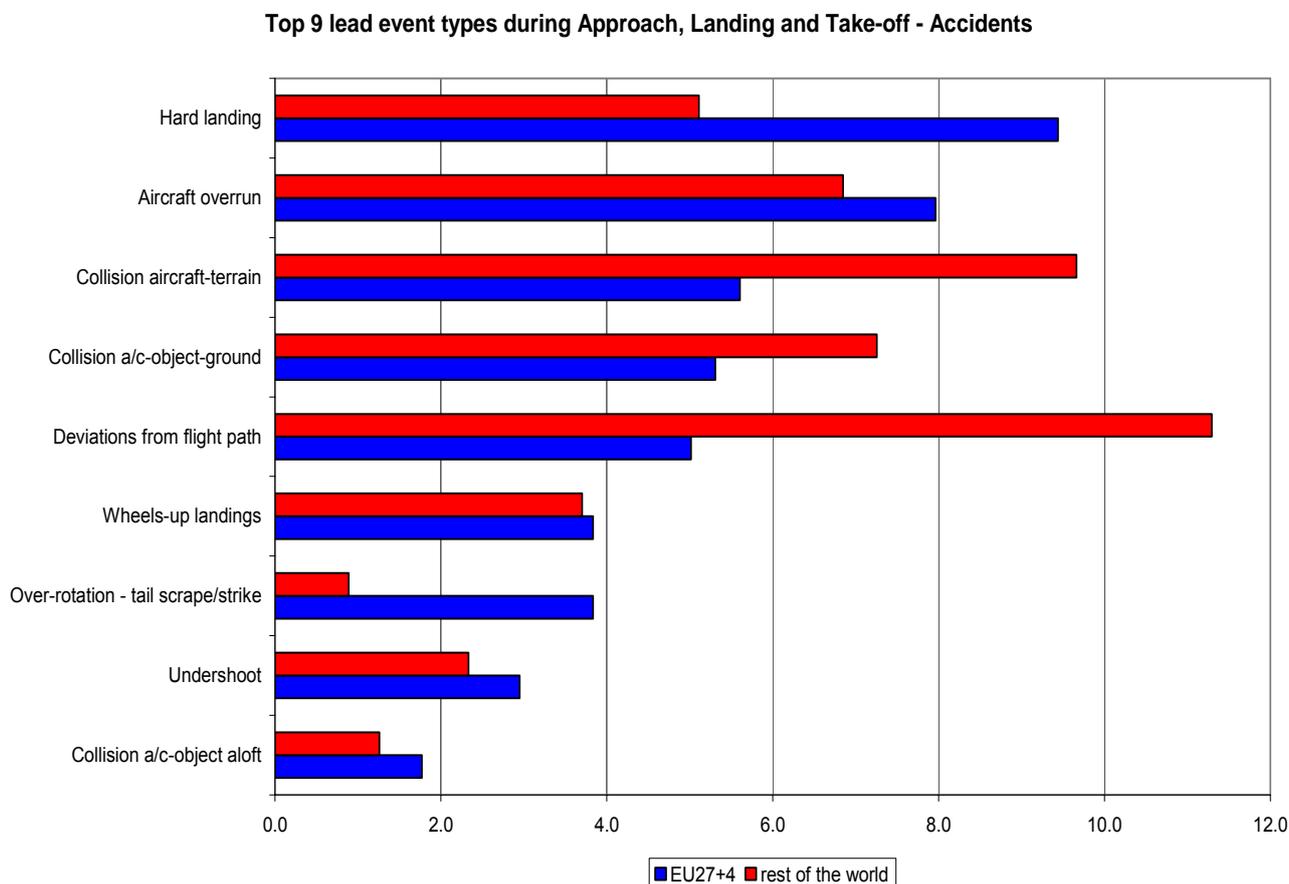
Facteurs liés à l'aérodrome: **pas de balisage lumineux de la piste (RWY)**.

10/12/2005 – Nigeria – DC-9-30

Parmi les facteurs cités: le fait que les **balisages lumineux du terrain d'aviation n'étaient pas allumés** peut avoir empêché le pilote de viser la piste. Un autre facteur a été le fait que l'aéronef a heurté la buse de drainage en béton, qui a entraîné sa désintégration et un incendie.

### 2.3.1.6 Événements à l'origine d'un accident

Le scénario d'un accident est décrit par la séquence d'événements qui conduisent à l'issue finale. Le nombre d'étapes décrites dépend de la profondeur de l'enquête et de la nature de l'accident. Aux fins de l'analyse, le premier événement qui a déclenché la séquence de l'accident est important. Le graphique présenté à la figure 5 fournit des informations sur les principaux événements à l'origine d'accidents associés aux phases d'approche/atterrissage et de décollage.



**Figure 5: 9 principaux événements à l'origine d'accidents sur ou à proximité d'un aéroport**

(Traduction de la figure 5: Les 9 principaux types d'événement à l'origine d'accidents durant l'approche, l'atterrissage et le décollage – Atterrissage dur – Dépassement de piste – Collision entre l'aéronef et le sol – Collision avec un objet au sol – Écarts par rapport à la trajectoire de vol – Atterrissage train rentré – Rotation excessive – contacts queue-sol – Atterrissage trop court – Collision avec un objet en altitude – UE 27+4 – Reste du monde)

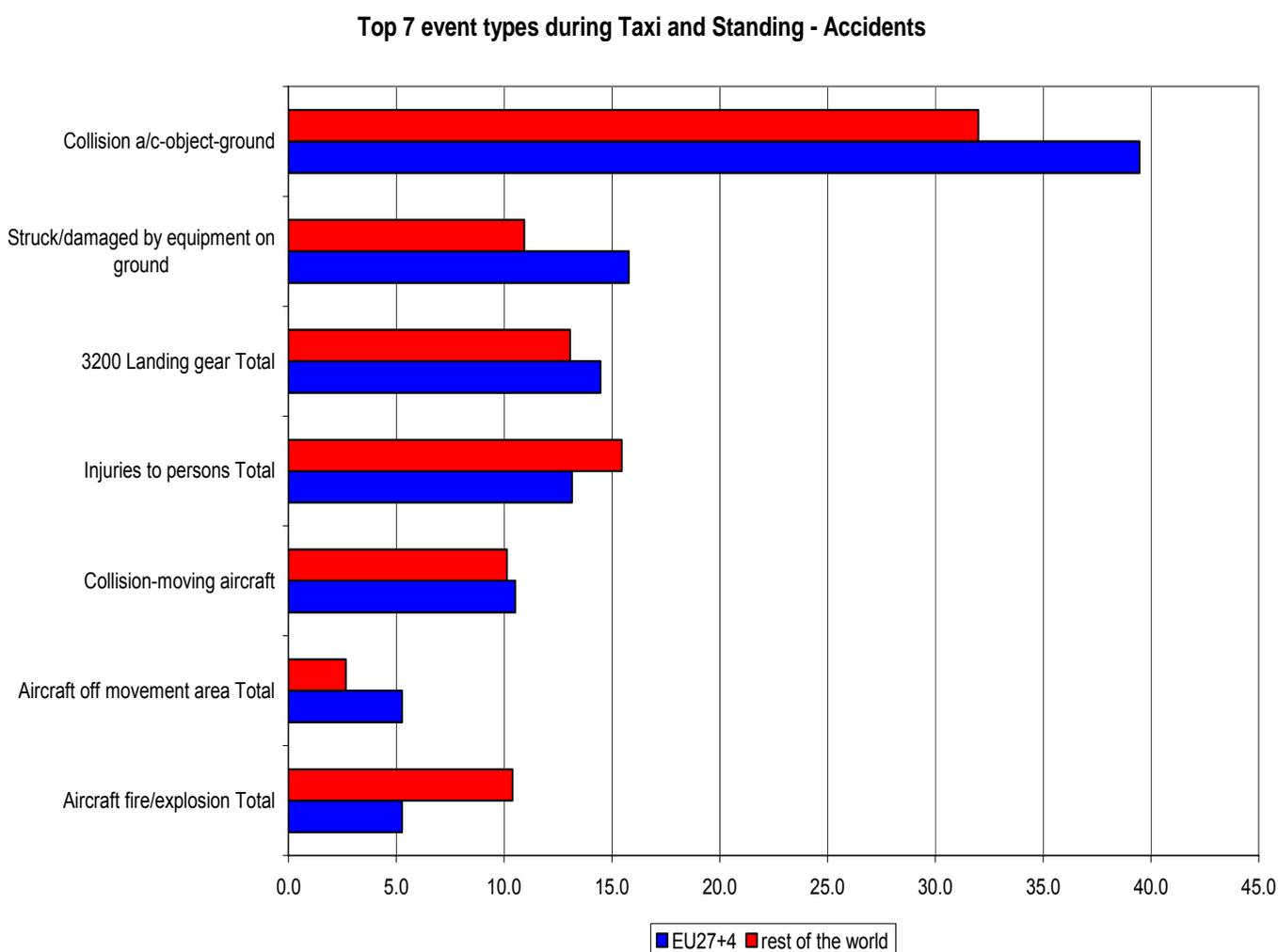
Il ressort des données qu'en Europe, le pourcentage d'accidents dus à des atterrissages durs, des dépassements de piste et des rotations excessives/atterrissages queue-sol est plus élevé que dans le reste du monde. Cela correspond aux tendances déjà constatées en utilisant les catégories d'accident.

Parallèlement, les données montrent que l'Europe enregistre un taux largement inférieur d'accidents dus à une perte de contrôle en vol et à des collisions avec le sol ou des obstacles pour les aéronefs de plus de 2 250 kg de MTOM certifiée. Cependant, le rapport annuel 2005 sur la sécurité, publié par EUROCONTROL, qui est axé sur la gestion du trafic aérien (ATM)

et les services de navigation aérienne (ANS), ne distingue pas les événements en fonction de la masse de l'aéronef (qui n'a effectivement pas d'intérêt pour les services de trafic aérien). Dans ce rapport, EUROCONTROL précise que le nombre d'impacts sans perte de contrôle (CFIT) dans la CEAC s'est stabilisé aux alentours de 30 par an. Ce type d'accident concerne très rarement les avions lourds, qui atterrissent sur des pistes équipées de systèmes de radioguidage précis aux instruments (comme l'ILS ou système d'atterrissage aux instruments) au plan horizontal et vertical. Il convient dès lors de relever que le risque de CFIT est toujours extrêmement présent pour les pistes et les petits aéronefs, lorsque la technologie ILS est vendue à des prix prohibitifs ou simplement impossible à mettre en œuvre.

### 2.3.1.7 Types d'événement survenant durant l'attente ou le roulage

La figure 6 ci-dessous donne un aperçu des événements les plus courants survenant durant la phase d'attente et de roulage.



**Figure 6: Les 7 principaux événements survenant durant le roulage ou l'attente**

(Traduction de la figure 6 : Les 7 principaux types d'événement survenant durant le roulage et l'attente – Accidents – Collision avec un objet au sol – Collision/dommage causé par un équipement au sol – 3 200 trains d'atterrissage (Total) – Blessures (Total) – Collision-aéronef

en mouvement – Aéronef hors aire de mouvement (Total) – Incendie-explosion d'aéronef (Total) – UE 27+4 – Reste du monde)

On peut observer que dans l'UE 27+4, les événements les plus fréquents liés à la sécurité qui surviennent durant le roulage ou l'attente sont des collisions avec des objets fixes ou avec l'équipement au sol.

Ces événements survenant sur les aérodrômes entraînent également des coûts considérables. Les estimations fournies par le département Recherche et analyse de la sécurité de l'Agence ne couvrent pas tous ces coûts, étant donné que tous les événements ayant occasionné des blessures n'ont pas été comptabilisés en raison des limitations imposées aux exigences de notification à l'OACI. Le coût lié aux dommages causés à l'aéronef est également significatif, mais il n'a pas pu être directement estimé par l'EASA, puisque ces informations ne figurent pas dans les rapports d'accident.

Cependant, outre les données contenues dans les bases de données de l'OACI et de l'EASA, des données sur la sécurité aérienne sont également disponibles sur des sites Internet publics. Parmi eux figure celui de la Flight Safety Foundation<sup>6</sup> (FSF – Fondation pour la sécurité aérienne - une organisation internationale indépendante sans but lucratif). En 2003, la FSF a lancé le programme de prévention des accidents au sol (GAP) en raison de l'importance qu'ont pris les accidents et les incidents sur les aires de trafic ou sur les voies de circulation. Le 31 juillet 2007, le site de la FSF a présenté un résumé des informations recueillies avec l'IATA. Selon ces informations, la FSF estimait à environ 27 000 le nombre d'événements liés à la sécurité (accidents ou incidents) par an dans le monde, durant le roulage ou l'attente. Cela équivaut à près de 1 événement pour 1 000 départs. Étant donné que l'on dénombre environ 10 000 fois plus de départs par an dans la CEAC (soit 10 millions), on peut estimer que, dans cet espace, environ 10 000 accidents ou incidents se produisent chaque année sur l'aire de trafic ou durant le roulage, ce qui représente à peu près un tiers du total mondial.

La FSF a également estimé le coût connexe des dommages (même un incident mineur peut entraîner une réparation coûteuse à l'aéronef, voire des perturbations encore plus coûteuses des vols et du temps d'immobilisation de l'aéronef au sol pour la réparation) à quelque 10 milliards de USD par an dans le monde, soit un coût moyen de 370 000 USD par accident ou incident. En partant d'un taux de conversion de 1 EUR = 1,35 USD (en 2006), le coût moyen d'un événement avoisinerait les 270 000 euros.

En conséquence, sur la base des chiffres fournis par la FSF, le coût annuel total au sein de la CEAC peut être estimé comme suit:

$$\begin{aligned} 10\,000 \text{ accidents ou incidents sur l'aire de trafic ou durant le roulage} \times 270\,000 \text{ €} &= \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ €} = 2\,700 \text{ M€(2006)}. \end{aligned}$$

Toutefois, les données de la FSF ne sont pas officielles. Il serait donc prudent de considérer qu'elles pourraient être surestimées. L'EASA prendra donc en considération un coût total annuel réduit de 30 %, soit  $2\,700 - 30\% = 1\,890 \text{ M€(2006)}$  par an.

---

<sup>6</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

Ensuite, on peut considérer que, dans la CEAC, environ 75 % des vols ont lieu dans l'UE 27+4 et que, par conséquent, 75 % seulement du coût total doit être imputé à cette zone géographique, c'est-à-dire  $1\,890 \times 75 \% = 1\,417,5$  M€(2006) par an.

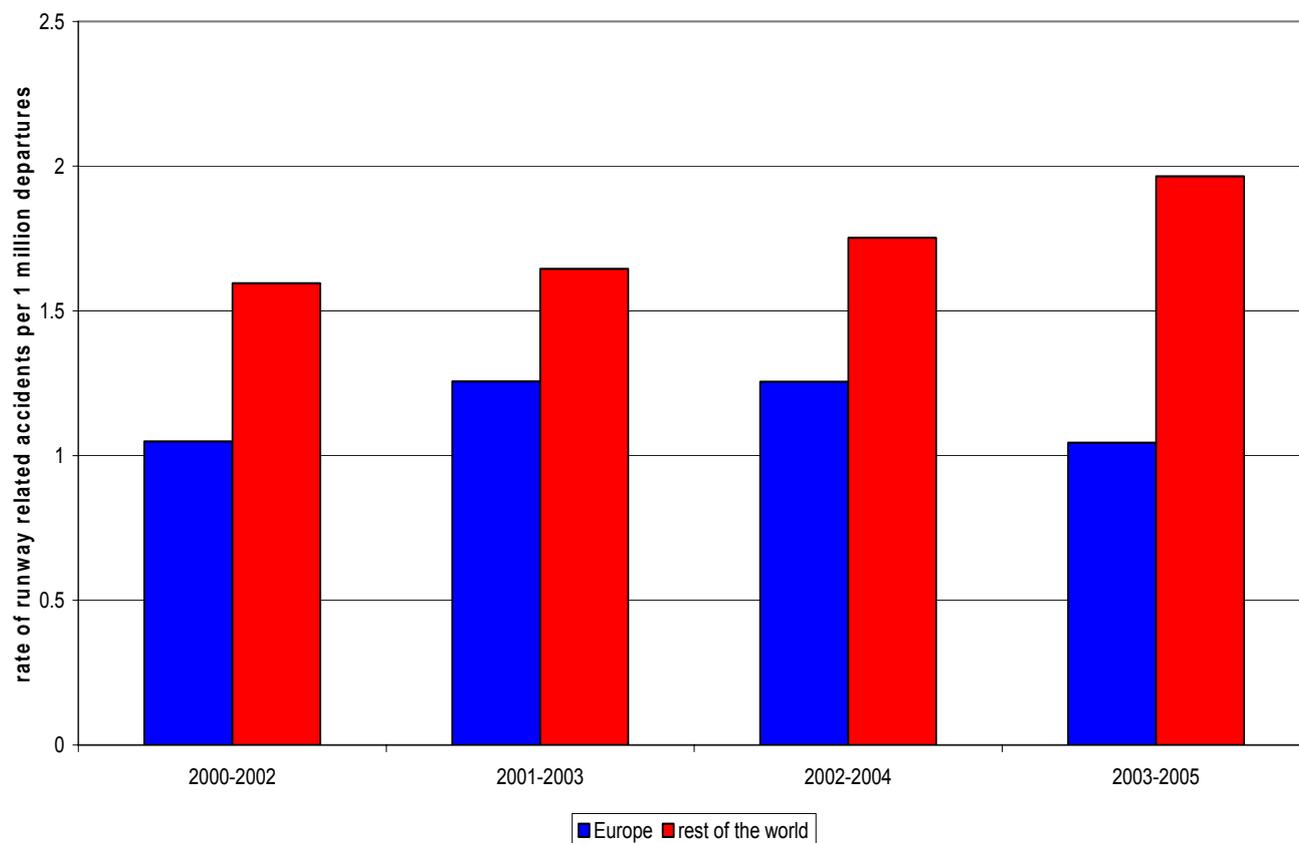
Au moins 80 % de ce chiffre peuvent être associés à des facteurs liés aux aéroports (infrastructures, équipements ou toute autre opération, y compris l'assistance en escale), étant donné que les événements considérés sont uniquement ceux qui se produisent durant le décollage ou l'attente. En conclusion, dans l'UE 27+4, on peut dès lors estimer que le coût des dommages découlant d'accidents ou d'incidents aériens survenant durant le roulage ou l'attente représente environ 80 % de 1 417 500 euros, soit **1 134 000 euros (2006) par an**.

#### 2.3.1.8 Événements en rapport avec la piste

La figure 7 présente le taux (par million de départs) d'accidents liés à la piste durant les phases d'atterrissage et de décollage. Les accidents liés à la piste comprennent, par exemple, les incursions sur piste, les sorties de piste et les collisions avec des obstacles sur le sol. Selon cette figure, le taux d'accidents pour les vols commerciaux réguliers et non réguliers qui se sont produits dans la région géographique Europe (y compris notamment la Fédération de Russie) est comparé au reste du monde pour la période 2000-2005. Cette période a été choisie en raison de la disponibilité des données d'exposition.

La moyenne mobile sur trois ans en Europe présente une tendance différente de celle du reste du monde. En effet, le taux d'accidents pour le monde semble augmenter, tandis que le taux pour l'Europe semble évoluer légèrement à la baisse. Cette évolution pourrait être due à une plus grande prise de conscience après le triste accident de Linate (8 octobre 2001) et l'EAPPRI (Plan d'action d'EUROCONTROL pour la prévention des incursions sur piste) qui a suivi, mais aucune donnée solide n'est disponible pour étayer cette impression. Il convient toutefois de noter que, si l'on dénombre en Europe (à l'exclusion de la Russie, mais dans les 42 États de la CEAC) près de 10 millions de vols IFR par an, un taux d'accident de 1 par million de départs signifie près de 10 accidents liés à la piste (pas nécessairement mortels) par an, soit plus ou moins un par mois. Il existe encore une marge importante d'amélioration, compte tenu de la croissance continue attendue du trafic.

**Runway related accidents rate**  
3-year moving average



**Figure 7: Taux d'accidents liés à la piste**

(Traduction de la figure 7: Taux d'accidents liés à la piste – moyenne mobile sur 3 ans – taux d'accidents liés à la piste par million de départs – Europe – Reste du monde)

2.3.1.9 Avions et hélicoptères de moins de 2 250 kg

Aucune donnée n'est disponible dans la base de données sur la sécurité de l'OACI en ce qui concerne les avions et hélicoptères ayant une masse maximum au décollage (MTOM) inférieure à 2 250 kg. Cependant, la CEAC collecte et rassemble des données pour ces aéronefs légers et pour les planeurs. Au cours de la période de trois ans comprise entre 2004 et 2006, ces données CEAC font apparaître que 2 034 accidents se sont produits dans quelque 34 États (soit environ 680 par an) et concernaient de «petits» avions motorisés ou hélicoptères, tels que ceux généralement utilisés par l'aviation générale sur de petits aérodromes ouverts à l'usage du public. Sur ces 2 034 accidents, 138 se sont produits lorsque l'aéronef était en attente, 387 durant le décollage et 793 à l'atterrissage. Au total, ces accidents ont fait 494 victimes (environ 167 par an). Il y a lieu de noter que ce nombre de victimes est en moyenne supérieur au nombre annuel de victimes dues à la navigation aérienne commerciale dans l'UE, même si les premières sont moins visibles pour le public, puisque les accidents de petits aéronefs n'attirent pas autant l'attention des médias. À l'avenir, l'émergence de «Very Light Jets» ou avions ultralégers (VLJ) devrait entraîner des opérations relativement complexes et rapides, même dans de petits aérodromes ouverts à l'usage du public. Ces opérations, si elles englobent les services de roulage, font partie des services aériens commerciaux. En conclusion, la sécurité de l'aviation

légère utilisant de petits aérodromes ne peut être ignorée au vu des chiffres susvisés et des développements escomptés.

#### 2.3.1.10 Résumé de l'analyse sur la sécurité des aérodromes

Au cours de la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 1996 et le 31 décembre 2005, on a recensé en Europe **413** accidents d'aéronefs de plus de 2 250 kg de masse maximum certifiée au décollage **sur ou à proximité d'un aérodrome**. Pour l'aviation légère, en trois ans seulement, de 2004 à 2006, le nombre d'accidents survenus sur ou à proximité d'un aérodrome s'est élevé à 1 318. Ces accidents ont fait **743 victimes** (soit environ 75 par an), 125 blessés graves et 242 blessés légers pour l'aviation plus lourde. La plupart des quelque 167 victimes par an sont décédées dans des accidents impliquant un petit aéronef sur ou à proximité d'un aérodrome. Les événements ayant fait des blessés légers ne sont pas des accidents à notifier et ne sont pas couverts. Le nombre de blessés légers mentionnés ci-dessus ne concerne que les blessés légers repris dans des accidents à notifier.

Le département Recherche et analyse de la sécurité de l'Agence estime que le **coût total lié aux blessés/victimes** pour la période 1996-2005 a avoisiné 1 500 millions d'euros par décennie, soit **150 millions d'euros par an**.

Avec près de 75 % des accidents survenant sur ou à proximité d'un aérodrome, le message est clair: la réglementation doit non seulement couvrir les aspects liés à l'exploitation des aéronefs, mais aussi tous les autres aspects de la branche, en ce compris la gestion du trafic aérien et de l'aérodrome.

Toutefois, au plan économique, l'ensemble des coûts des victimes/blessés ne peut pas être imputé à des facteurs liés aux aérodromes, étant donné que la navigation aérienne, la gestion du trafic aérien ou des causes techniques liées à l'appareil peuvent également y contribuer. Une analyse plus approfondie serait nécessaire pour évaluer le pourcentage des coûts imputables à des facteurs liés aux aérodromes, laquelle serait disproportionnée dans le contexte de la présente évaluation d'impact réglementaire. Il est donc prudent de supposer que seuls 20 % du coût total peuvent être attribués à des **causes liées aux aérodromes, soit 30 millions d'euros (2006) par an**.

Ce chiffre devrait être **additionné aux 1 134 millions d'euros par an** dus aux dommages causés durant le roulage ou l'attente, qui ont été estimés au point 2.3.1.7.

**En conclusion, on peut estimer que le coût des accidents et des incidents aériens dus à des facteurs liés aux aérodromes (infrastructures, équipements, exploitation) dans l'UE 27+4, pour des aéronefs ayant une MTOM supérieure à 2 250 kg, s'élève à quelque 1 164 millions d'euros (2006) par an. En outre, le nombre de victimes dues aux accidents de «petits» appareils ne doit pas être ignoré au vu de l'augmentation prévue de l'exploitation des jets ultralégers (VLJ).**

### *2.3.2 Le cadre réglementaire*

#### 2.3.2.1 Le cadre réglementaire: OACI

Le cadre réglementaire international de la sécurité aérienne a été mis en place par l'OACI sur la base de la convention signée à Chicago en 1944. Les 27 États membres de l'Union européenne

sont des États contractants de l'OACI, tout comme l'Islande, la Norvège et la Suisse. L'ensemble des règles, des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI est contenu dans les *annexes* à ladite convention, dont l'article 44 dispose que les règles et systèmes de l'aviation ne sont mis en œuvre que s'ils sont normalisés par l'OACI. Bien que ce principe ait parfois été enfreint, il n'en reste pas moins le fondement même de l'interopérabilité au niveau mondial. Il convient toutefois de relever que cette disposition souligne l'interopérabilité technique et opérationnelle et non la réglementation d'organisations qui, dans la législation européenne sur la sécurité aérienne, ont progressivement acquis une énorme importance.

En outre, l'OACI ne peut être considérée comme une véritable «autorité réglementaire pour la sécurité» du système aéronautique. En fait, dans la législation de base de l'EASA, la réglementation de la sécurité se compose de trois tâches principales: l'élaboration de règles; la certification, le contrôle et la répression et, enfin, la normalisation. La tâche principale de l'OACI se limite quant à elle à l'élaboration de règles. En dépit du programme d'audit mondial (USOAP), les deux autres tâches citées continuent à relever de responsabilités nationales non coordonnées dans le cadre de l'OACI.

La mise en œuvre réelle des normes et pratiques recommandées par l'OACI est laissée à la discrétion des États. Un État peut ainsi introduire une norme dans son ordre juridique, mais il peut également «notifier» une différence à l'OACI s'il le souhaite. Les écarts par rapport aux pratiques recommandées ne nécessitent même pas de notification. Tous les documents réglementaires fournis par l'OACI ne sont en fait pas vraiment contraignants pour les États au plan juridique et ils ne sont ni interprétés ni appliqués de manière homogène, ni immédiatement applicables à des personnes physiques ou morales.

Au sein de l'UE 27+4, cette situation conduit non seulement à une protection hétérogène des citoyens en matière de sécurité aérienne, mais également à des règles du jeu non équitables au sein du marché intérieur.

En d'autres termes, bien que les annexes de l'OACI, dont l'annexe 14 sur les aérodromes, contiennent souvent des dispositions opérationnelles et techniques sensées, qui ont permis le développement de l'aviation civile au niveau mondial au cours des soixante dernières années, le cadre de l'OACI présente les principales lacunes suivantes:

- aucune règle n'est véritablement juridiquement contraignante;
- souvent, les règles ne précisent que le «quoi», mais ni «par qui» (c'est-à-dire une organisation) ni «comment» (par exemple, la certification et la surveillance par des autorités compétentes);
- des processus de transposition parallèles sont nécessaires dans chaque État contractant, avec l'hétérogénéité que cela implique, des différences de calendrier et la duplication du travail.

### 2.3.2.2 Élaboration de règles et normalisation en Europe

Les pays européens, en plus de faire partie de l'OACI, sont également membres, à titre individuel, d'autres organisations de l'aviation, comme la CEAC, les JAA, EUROCONTROL et le GASR.

La Conférence européenne de l'aviation civile se compose actuellement de 42 États membres, comprenant toute l'UE 27. La Conférence a pour objectif de promouvoir le développement

continu d'un système européen de transport aérien sûr, efficace et durable. La CEAC adopte des *résolutions, des recommandations et des déclarations de principe*, qui doivent être mises en œuvre par ses États membres. À la différence de l'OACI, elle n'élabore même pas de règles en matière de sécurité.

Les *Joint Aviation Authorities* (autorités conjointes de l'aviation ou JAA) étaient un organe associé de la CEAC. Les JAA étaient chargées d'élaborer des règles et ont en effet mis au point les codes communs de l'aviation (JAR) dans les domaines de la conception et de la fabrication des aéronefs, de l'exploitation et de la maintenance des aéronefs et de l'octroi de licences aux équipages de conduite. Cependant, les JAR, tout comme les normes et pratiques recommandées par l'OACI, n'étaient pas juridiquement contraignants tant qu'ils n'étaient pas transposés dans l'ordre juridique des différents États membres. Le transfert des tâches antérieurement exécutées par les JAA à l'Agence est aujourd'hui bien avancé.

EUROCONTROL (qui compte actuellement 38 États, dont le Monténégro) s'occupe essentiellement de la prestation de services, de la fourniture de fonctions centralisées, de formation, de recherche ainsi que de planification et de gestion de programmes conjoints de développement. Cependant, avant 2004, EUROCONTROL jouait aussi un rôle réglementaire: cette organisation a, en effet, adopté et publié les exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL (ou ESARR), qui ont les mêmes caractéristiques que l'OACI et les JAA. En d'autres termes, bien que la fonction réglementaire formelle d'EUROCONTROL, c'est-à-dire la prise de décisions qui devraient lier ses États membres, soit le privilège de la commission permanente d'EUROCONTROL, il n'existe toutefois aucun mécanisme réel d'application de ces règles, en raison du caractère intergouvernemental de l'organisation.

Après l'adoption du paquet législatif sur le «ciel unique européen» par le législateur communautaire, EUROCONTROL a pris la responsabilité de soutenir la Commission européenne dans l'élaboration de règles de mise en œuvre pour l'ANS et l'ATM, sur la base de «mandats» confiés par la Commission elle-même.

En outre, EUROCONTROL n'a jamais été habilité à certifier des systèmes ou à agréer des organisations (et, en particulier, leurs systèmes de gestion de la sécurité).

En 1996, plusieurs États européens ont créé le Groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité des aéroports (GASR), une organisation bénévole, n'ayant pas de personnalité institutionnelle formelle, qui tend, par une coopération mutuelle, à harmoniser la réglementation de la sécurité des aéroports, tant pour ce qui concerne l'infrastructure aéroportuaire que les opérations aéroportuaires. Les objectifs, le statut juridique et les résultats du GASR, qui compte aujourd'hui 28 États membres, sont similaires à ceux de l'OACI, des JAA et d'EUROCONTROL, dans le domaine de la réglementation de la sécurité.

En conclusion, les règles, normes ou exigences adoptées et publiées par l'une des organisations intergouvernementales susvisées ne sont pas immédiatement applicables, à moins qu'elles ne soient transposées en droit national.

Par ailleurs, aucune de ces organisations n'a jamais été habilitée à délivrer des certificats ou des agréments, pas plus qu'elles n'ont eu le pouvoir de faire appliquer ces règles, normes ou exigences à l'issue d'une inspection de la normalisation.

En revanche, le règlement de base (CE) n° 1592/2002 confie trois tâches principales à l'EASA:

- a) l'élaboration de règles, notamment la rédaction d'«avis» adressés à la Commission, qui donneront naissance à des règles de mise en œuvre immédiatement applicables et juridiquement contraignantes sur le territoire de l'UE 27+4, sans qu'il soit nécessaire de les transposer au niveau national;

- b) la délivrance directe de certificats ou d'agrément (pour les cas visés dans le règlement de base) ou par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'aviation désignées au niveau national;
- c) et la qualité et la normalisation, par des inspections menées par les autorités compétentes et notifiées à la Commission, cette dernière disposant du pouvoir répressif.

En 2003, l'Agence a été chargée de la navigabilité et de la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. À l'heure actuelle, la proposition<sup>7</sup> visant à étendre ses compétences à la navigation aérienne, aux équipages de conduite et à la sécurité des exploitants de pays tiers fait l'objet d'une procédure de codécision.

Si cette procédure devait aboutir à un résultat positif, dans l'UE 27+4:

- la réglementation de la sécurité de plusieurs domaines aéronautiques fera partie de l'ordre juridique communautaire (en d'autres termes, pas besoin de transposition nationale des règlements; tâches exécutives réparties entre le niveau central, national et local, suivant le cas);
- l'ATM et l'ANS continueront à être régis par le «ciel unique européen», dont les caractéristiques ne correspondent toutefois pas exactement au règlement de base de l'EASA;
- mais la réglementation de la sécurité des aéroports restera une tâche incombant aux autorités nationales, bien qu'elle repose sur des normes internationales et des exigences élaborées par plusieurs organisations (comme l'OACI, le GASR, etc.).

### *2.3.2.3 Un cadre réglementaire fragmenté*

La plupart des parties prenantes consultées par ECORYS au cours de l'évaluation d'impact préliminaire étaient généralement d'accord ou partiellement d'accord en ce qui concerne les problèmes identifiés aux points 2.3.2.1 et 2.3.2.2. Bien que toutes les parties n'aient pas accepté que les règles de l'OACI ne soient pas contraignantes dans tous les cas, elles ont convenu qu'il existe une marge d'interprétation importante et que la transposition en droit national est lente.

Une question subsidiaire est que certaines règles de l'OACI (en particulier dans le domaine aéroportuaire) ont été jugées assez dépassées par plusieurs parties prenantes, étant donné que l'accent de ces règles porte essentiellement sur le matériel (balisages lumineux, lignes sur la piste, etc.), et que ces règles n'abordent pas des questions «plus douces» comme l'exploitation, les procédures et les procédés de surveillance, dont l'importance va croissant.

Le sentiment des parties prenantes, tel qu'il a été observé par ECORYS en 2005, est également partagé par le projet SESAR qui, au point 5.2.4.1 de son «Résultat 3» (DLM-0612-001-01-00) publié en juillet 2007, indique que la législation européenne sur l'aviation civile requiert un cadre réglementaire paneuropéen sur la sécurité pour gérer les changements et mettre en place des procédures stables et des processus participatifs. Afin de soutenir la mise en place de ce cadre et de garantir la mise en œuvre réussie des changements, le programme SESAR a identifié trois recommandations principales:

- l'Union européenne et ses États membres doivent désigner une autorité réglementaire chargée de la sécurité au niveau européen, qui servirait également d'interface réglementaire pour la gestion des changements et coopérerait avec l'unité conjointe du

---

<sup>7</sup> COM (2005) 579 final du 16 novembre 2005, adopté par la Commission européenne.

SESAR, qui sera instituée au plus tard à la fin de la phase de définition du SESAR;

- l'autorité réglementaire européenne chargée de la sécurité qui sera désignée devra élaborer une procédure (d'examen) pour la gestion des changements et, le cas échéant, proposer des amendements à la législation européenne sur l'aviation civile et aux exigences réglementaires et mécanismes existants en matière de sécurité;
- l'agence EUROCONTROL devra développer des lignes directrices harmonisées afin de soutenir la mise en œuvre efficace de la gestion des changements. Cette tâche devra être menée dans le respect de la législation européenne existante sur l'aviation civile et des exigences réglementaires de sécurité, afin de garantir l'uniformité.

L'Agence relève donc que la fragmentation actuelle du cadre réglementaire est reconnue par les recommandations formulées dans le programme SESAR. Par ailleurs, il est clair que l'autorité réglementaire proposée doit être unique et qu'aucun rôle réglementaire n'est envisagé pour EUROCONTROL.

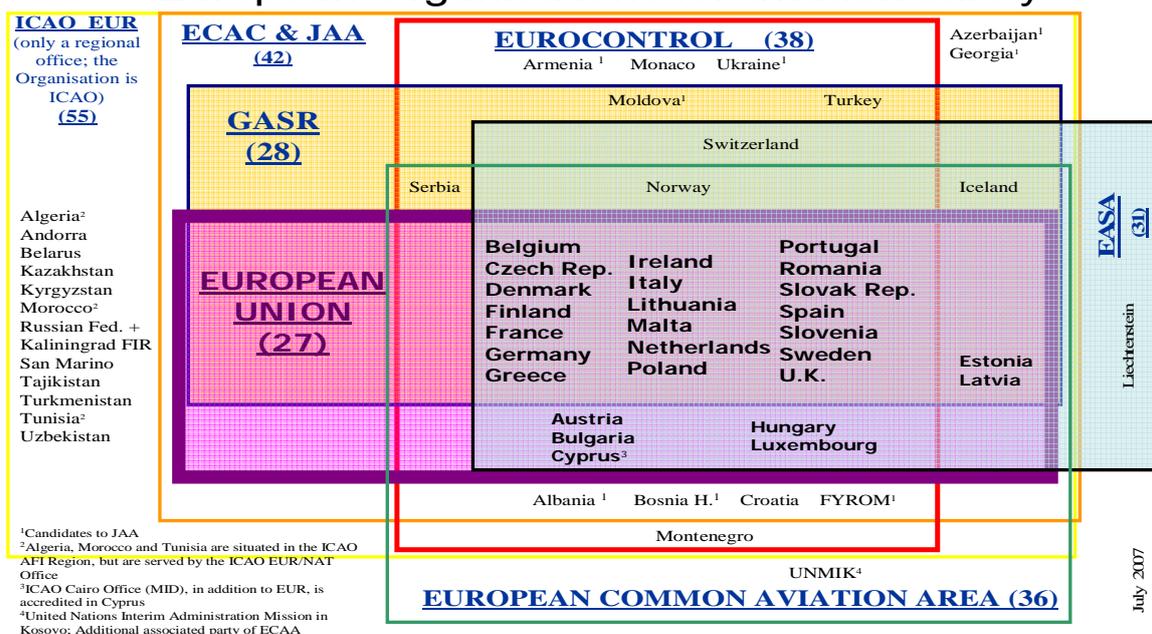
Dans le même ordre d'idées, le groupe de haut niveau institué par le commissaire chargé des transports, M. Jacques Barrot, à la fin de 2006, dans la recommandation 1 de son rapport final publié en juillet 2007, a indiqué que cette fragmentation constitue un goulot d'étranglement pour l'amélioration des performances du système aéronautique européen. Étant donné que ce problème ne peut être réglé qu'au niveau européen, le groupe de haut niveau a recommandé que le rôle de la Communauté européenne soit renforcé et que la méthode communautaire soit le seul moyen utilisé pour fixer le calendrier de la réglementation de l'aviation européenne. Cette approche devrait également éliminer les chevauchements entre les processus réglementaires de l'UE et d'autres instances, tout en maintenant des structures indépendantes pour la réglementation et la prestation de services et en veillant à ce que les activités réglementaires en matière de sécurité soient menées en toute indépendance par rapport à d'autres formes de réglementation (économique ou financière, par exemple). Plus explicitement encore, dans sa recommandation 6, le groupe de haut niveau a suggéré qu'EUROCONTROL se concentre sur les fonctions paneuropéennes requises, sur la conception d'un réseau ATM et sur l'appui à la réglementation, comme l'ont demandé la Commission européenne et les États membres, tout en transférant la responsabilité des activités réglementaires sur la sécurité à l'EASA. Enfin, dans sa recommandation 8, le groupe de haut niveau a demandé à la Commission de faire de l'EASA le seul instrument communautaire pour la réglementation de la sécurité aérienne, en ce compris les aéroports et l'ATM. **En conclusion, les problèmes découlant du cadre réglementaire actuellement fragmenté en matière de sécurité aérienne et les lacunes juridiques de l'approche intergouvernementale sont reconnues non seulement par l'Agence, mais également par les parties prenantes, le SESAR et le groupe de haut niveau.**

### *2.3.3 Organisations et processus au niveau national*

#### *2.3.3.1 Séparation du contrôle de la sécurité*

À l'heure actuelle, 28 États sont membres du Groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité des aérodromes (GASR), comme l'illustre la figure 8 ci-dessous.

## European Organisations for aviation safety



**Figure 8: Membres du GASR par rapport à d'autres organisations européennes**

(Traduction de la figure 8 (de gauche à droite et par «colonne»):

Organisations européennes de la sécurité aérienne –

1<sup>ère</sup> colonne: OACI EUR (uniquement un bureau régional; l'organisation est l'OACI) (55)

Algérie (2), Andorre, Belarus, Kazakhstan, Kirghizstan, Maroc (3), Fédération de Russie / Kaliningrad FIR\*, San Marin, Tadjikistan, Turkménistan, Tunisie (4), Ouzbékistan

2<sup>ème</sup> colonne: CEAC & JAA (42) – GASR (28) – Union européenne (27)

3<sup>ème</sup> colonne: EUROCONTROL (38) – Arménie (1) – Monaco – Ukraine (1) – Moldova (1) – Turquie – Suisse – Serbie – Norvège –

Belgique – République tchèque – Danemark – Finlande – France – Allemagne – Grèce – Irlande – Italie – Lituanie – Malte – Pays-Bas – Pologne – Portugal – Roumanie – République slovaque – Espagne – Slovénie – Suède – Royaume-Uni – Autriche – Bulgarie – Chypre (3) – Hongrie – Luxembourg

Albanie (1) – Bosnie-et-Herzégovine (1) – Croatie – ARYM (1) – Monténégro

UNMIK (4)

ESPACE EUROPÉEN COMMUN DE L'AVIATION (36)

4<sup>ème</sup> colonne: Azerbaïdjan (1) – Géorgie (1) – Islande – Estonie – Lettonie – Lettonie

5<sup>ème</sup> colonne: EASA (31) – Liechtenstein

NOTES:

(1) Candidats aux JAA

(2) L'Algérie, le Maroc et la Tunisie sont situés dans la région AFI de l'OACI, mais ils sont représentés par le bureau EUR/NAT de l'OACI

(3) Le bureau du Caire de l'OACI (MID), en plus du bureau EUR, est accrédité à Chypre.

(4) Mission administrative intérimaire des Nations unies au Kosovo; partie associée supplémentaire à la CEAC

\* FIR: région d'information de vol)

Les 25 États membres du GASR sont également membres de l'UE 27+4, c'est-à-dire du «système EASA», qui compte donc 31 États. Parmi les six États<sup>8</sup> qui font partie du système EASA mais pas du GASR, dans un seul (Chypre), le ministère des transports est également responsable de la gestion et de l'exploitation des aéroports. Au moment de l'élaboration de la présente évaluation d'impact réglementaire, rien ne démontre qu'il existe dans ce pays une fonction distincte pour le contrôle de la sécurité des aérodromes. L'impact possible de la politique proposée est analysé au point 2.8 ci-dessous.

### *2.3.3.2 Fonctions opérationnelles relevant d'autorités publiques*

En 2007, le GASR a mené une enquête auprès de ses 28 membres afin de recueillir des informations sur la manière dont le secteur des aérodromes était organisé sur le continent. Il est notamment ressorti de cette enquête que, dans de nombreux cas, les pouvoirs publics (ministère des transports, autorités locales, administrations régionales), des organismes d'intérêt public (chambres de commerce, par exemple) ou des entreprises publiques sont chargés de l'exploitation et de la gestion des aérodromes, tandis que dans d'autres, les autorités doivent aussi s'occuper d'activités spécifiques liées aux exigences essentielles proposées pour la sécurité des aérodromes.

Les constatations les plus intéressantes de cette enquête, dont certaines devront être reprises dans la présente évaluation d'impact réglementaire, sont résumées dans le tableau 12 ci-dessous.

<b>Entité responsable de l'exécution de certaines activités dans les aérodromes</b>				
<b>Catégorie</b>	<b>Principale conclusion du GASR</b>	<b>ER correspondantes</b>	<b>À reprendre dans l'analyse d'impact</b>	
			<b>O/N</b>	<b>Notes</b>
Exploitation d'aérodrome	Réalisée par différentes entités selon les cas, comme: <ul style="list-style-type: none"> <li>• gouvernement régional</li> <li>• collectivités locales</li> <li>• chambre de commerce</li> <li>• entreprise commerciale publique</li> <li>• entreprise publique ou privée</li> </ul>	Chapitre B	Non	Les exigences essentielles sont indépendantes du statut de l'exploitant d'aérodrome
	Responsabilité directe de l'État: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estonie (certains aérodromes)</li> <li>• Italie (quelques petits aérodromes)</li> <li>• Norvège (certains aérodromes)</li> <li>• Suède (certains aérodromes)</li> <li>• Grèce (pas tous les aérodromes)</li> </ul>	Chapitre B	Oui	Uniquement si la fonction de contrôle de la sécurité n'est pas distincte (point 2.8). Aucun des États membres du GASR n'est concerné. Seul un État (Chypre) pourrait être concerné parmi l'UE 27+4.
Plan d'urgence pour les aérodromes	Apparemment, dans quelques cas, ce plan est inclus dans le plan d'urgence des autorités locales, par exemple DK, EE, FR (Préfet), LT.	B.1.f	Non	En tout état de cause, l'exploitant d'aérodrome est toujours impliqué et doit mettre en place des procédures pour faire face aux situations d'urgence.
	Dans quelques cas, responsabilité de l'autorité et pas de l'exploitant (par exemple IT).			
Plan d'urgence des autorités locales	Déjà imposé dans la grande majorité des États.	C.3	Non	Déjà mis en œuvre dans la plupart des cas.

<sup>8</sup> Autriche, Bulgarie, Chypre, Hongrie, Liechtenstein et Luxembourg.

RFFS dans l'aérodrome	Dans la plupart des cas, dans les grands aéroports, ces services sont fournis par l'exploitant d'aérodrome. Exceptions en GR et en IT.	B.1.g	Non	Le libellé de l'exigence essentielle impose à l'exploitant de «démontrer».
-----------------------	--	-------	-----	--

**Tableau 12: Résumé de l'enquête du GASR (2007)**

En conclusion, seule la nécessité d'instaurer une responsabilité distincte (tout au moins au plan fonctionnel) pour le contrôle de la sécurité mérite d'être examinée dans le cadre de la présente évaluation d'impact réglementaire.

*2.3.3.3 Efforts actuellement déployés pour le contrôle de la sécurité des aérodromes*

En 2006, les services de la Commission, par l'intermédiaire de leurs collègues du Groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité des aérodromes (GASR), ont récolté certaines informations sur l'ensemble des efforts nécessaires pour couvrir tout l'éventail des activités réglementaires en matière de sécurité des aérodromes. Ces informations, qui ont été confirmées par le GASR aux services de la Commission, sont présentées dans le tableau 13.

n°	État	Aérodromes certifiés (ou qui devraient l'être sous peu)	Équivalents temps plein (ETP)		
			Élaboration de politiques et de règles	Certification et contrôle	Personnel qualifié total
1	Belgique	6	1	4	5
2	Rép. tchèque	9	0,5	1,5	2
3	Danemark	36	1	5	6
4	Estonie	11	2	2	4
5	Finlande	28	1	3	4
6	France	70	7	122	129
7	Irlande	28	1	2	3
8	Italie	50	10	25	35
9	Lettonie	8	0,5	1,5	2
10	Pays-Bas	14	10	6	16
11	Portugal	50	1	5	6
12	Roumanie	33	5	8	13
13	Rép. slovaque	8	1	2 + 1	4
14	Slovénie	67	0,5	2	2,5
15	Espagne	42	3	7	10
16	Suède	99	4	8	12
17	Royaume-Uni	142	6	14	20
	<b>TOTAL</b>	<b>701</b>	<b>54,5</b>	<b>219</b>	<b>273,5</b>

**Tableau 13: ETP actuellement chargés de la réglementation de la sécurité des aérodromes**

Les données contenues dans le tableau 13 ci-dessus sont approximatives et partielles. Cependant, elles couvrent une palette de situations différentes, à savoir des «petits» et des «grands» États et des diverses traditions culturelles. De ce fait et en règle générale, **ces données constituent un échantillon suffisant pour estimer le nombre d'équivalents temps plein (ETP) chargés de la réglementation de la sécurité des aérodromes en vertu de la**

**législation actuellement en vigueur dans l'UE 27+4**, échantillon nécessaire et suffisant aux fins de la présente évaluation d'impact réglementaire, conformément au principe de proportionnalité de l'analyse.

Ainsi, à l'heure actuelle, le Royaume-Uni emploie 6 ETP pour l'élaboration de politiques et de règles en matière de sécurité des aéroports. Un nombre similaire est utilisé en France. À l'autre extrémité, seules deux personnes sont disponibles au sein du CAA letton pour la réglementation de la sécurité des aéroports (à savoir élaboration de règles + certification + contrôle permanent). On estime donc que, dans un «petit» État, on peut occuper seulement 0,5 «équivalent temps plein» par an pour l'élaboration de règles relatives aux aéroports. En moyenne, pour l'élaboration de règles relatives à la sécurité des aéroports, quelque 54,5 ETP étaient employés en 2006 par 17 États, soit 3,2 ETP par État. Si l'on reprend cette même moyenne de 3,2 ETP dans chacun des États de l'UE 27+4, on obtient un **total de 99 ETP pour l'élaboration de règles relatives à la sécurité des aéroports à l'échelle du continent.**

On recense environ 219 ETP chargés de la certification et du contrôle de 701 aéroports dans 17 États. Par conséquent, ( $701 : 219 = 3,2$ ), 1 ETP pour chaque autorité compétente est en moyenne nécessaire pour la certification et le contrôle d'un peu plus de 3 aéroports, selon la législation actuelle. Ce chiffre de **3,2 aéroports par inspecteur peut être considéré comme le «facteur de productivité» actuel** dans les sections suivantes de l'évaluation d'impact réglementaire.

Une extrapolation très grossière de ces données pour l'ensemble de l'UE 27+4 peut être réalisée, en partant du postulat d'environ 41 aéroports (à certifier par État, soit  $701 : 17$ ) et, donc, d'un total de 1 271 pour le territoire en cause. En divisant ce nombre par 3,2, il apparaît que le nombre d'ETP nécessaires se situe aux alentours de 400.

**Par conséquent, aux fins de la présente évaluation d'impact réglementaire, les estimations suivantes seront utilisées comme «référence» (situation actuelle) sur la base desquelles l'impact des options futures éventuelles sera évalué:**

- **99 ETP sont nécessaires pour l'élaboration de règles en vertu de la législation actuelle (c'est-à-dire la transposition parallèle des exigences internationales dans le droit national des États);**
- **1 ETP est nécessaire pour la certification et le contrôle de 3,2 aéroports en vertu des règles actuelles (c'est-à-dire le contrôle de l'exploitation et de la gestion de chaque aéroport), soit 400 ETP dans l'UE 27+4.**

#### *2.3.4 Conclusions et justification de l'intervention de l'UE*

En conclusion, les problèmes identifiés et analysés justifient une intervention au niveau de l'Union européenne en vue de:

- améliorer la sécurité sur et à proximité des aéroports, où se sont produits près de 75 % de tous les accidents aériens au cours de la dernière décennie, et qui ont fait 743 victimes rien qu'en Europe;
- renforcer également la sécurité des aéroports ouverts à l'usage du public et utilisés par l'aviation générale, dont le nombre annuel de victimes est comparable, sinon supérieur, à celui du transport aérien commercial par les avions lourds;
- réduire le coût des accidents et des incidents aériens provoqués au moins en partie par des facteurs liés aux aéroports (infrastructures, équipements, exploitation) dans l'UE 27+4, qui peut être estimé à environ 1 164 millions d'euros (2006) par an;
- progresser dans la voie d'un cadre réglementaire cohérent et non fragmenté pour la sécurité des aéroports dans l'UE 27+4, qui soit clairement séparé de la prestation de

services et d'autres formes de réglementation ou d'intervention publique (financement, par exemple);

- asseoir le cadre réglementaire sur une base juridique plus solide, plus cohérente et plus uniforme que les règles ou normes adoptées et publiées par les organisations intergouvernementales;
- soutenir le projet paneuropéen SESAR dès le départ, en lui proposant une autorité réglementaire unique en matière de sécurité avec laquelle il pourra interagir;
- réaliser des économies d'échelle dans l'élaboration de règles sur la sécurité et l'interopérabilité des aéroports, qui nécessite aujourd'hui 99 ETP, dans un contexte général de rationalisation des coûts de la réglementation de la sécurité.

## **2.4 Objectifs et indicateurs**

### *2.4.1 Objectifs*

L'extension prévue du système EASA traite des problèmes associés à l'organisation actuelle de l'élaboration de règles de sécurité et à l'absence de normalisation du contrôle de la sécurité par les autorités compétentes dans le domaine des aéroports.

Les objectifs identifiés peuvent être classés selon les trois niveaux généralement utilisés par les services de la Commission aux fins d'une évaluation d'impact, à savoir:

- les **objectifs généraux**, qui représentent les objectifs politiques au sens large;
- les **objectifs spécifiques**, qui sont les objectifs plus immédiats de l'initiative législative prévue contribuant à atteindre les objectifs généraux. Les objectifs généraux et spécifiques sont influencés par des facteurs qui échappent au contrôle direct de la Commission ou de l'Agence et sont donc parfois difficiles à mesurer;
- les **objectifs opérationnels**, qui sont associés aux résultats précis de la proposition et peuvent donc être évalués, voire mesurés, par des indicateurs appropriés.

Les objectifs et les indicateurs relatifs à l'extension des compétences de l'EASA à la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aéroports sont décrits aux points 2.4.2 à 2.4.5 ci-dessous.

### *2.4.2 Objectifs généraux*

Les objectifs sociétaux généraux de la Commission européenne, décrits dans le programme de travail et dans la stratégie politique annuelle de la Commission<sup>9</sup>, s'inspirent eux-mêmes dans une large mesure de la «stratégie de Lisbonne», à savoir:

- mettre l'Europe sur la voie de la *prospérité*, ce qui, outre la réalisation d'un marché intérieur (comprenant la facilitation de la mobilité de la main-d'œuvre) sur la base d'une concurrence loyale, comprend également une plus grande efficacité et efficacité du système de transport, le soutien du programme SESAR et la réduction des coûts des accidents et des incidents aériens et la réduction des coûts liés à la réglementation de la sécurité (les économies d'échelle réalisées dans l'élaboration des règles seront grosso modo proportionnelles au nombre d'aéroports relevant du champ d'application de la législation communautaire);
- renforcer l'engagement de l'Europe en matière de *solidarité*, ce qui inclut d'offrir aux citoyens le même niveau de protection dans tout le territoire de l'UE 27+4, en ce compris tous les aviateurs utilisant des aéroports «ouverts à l'usage du public»;

---

<sup>9</sup> Voir [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

- renforcer la *protection des citoyens* en termes de *sécurité* et de sûreté des transports;
- projeter et promouvoir ces objectifs hors des frontières de l'UE en *parlant d'une voix plus forte dans le monde*, ou, comme dans le cas du système EASA (c'est-à-dire UE 27+4, mais ouverte à de nouvelles adhésions), en étendant la mise en œuvre de la législation communautaire aux États voisins.

### 2.4.3 Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques sont liés aux objectifs spécifiques du transport aérien, qui sont aussi soutenus par d'autres initiatives, comme la création d'un ciel unique européen. Le livre blanc sur la politique européenne des transports publié en 2001, ainsi que son examen à mi-parcours<sup>10</sup> publié en 2006, détaillent ces objectifs spécifiques. En fait, l'extension du système EASA est étroitement liée à certains de ces objectifs spécifiques, dont un résumé (des objectifs applicables) est donné ci-dessous:

- disponibilité de solutions de transport abordables et de qualité élevée afin de contribuer à la libre circulation des personnes, des marchandises et des services sur la base de règles communes, appliquées de manière uniforme et couvrant tous les domaines de l'aviation;
- degré élevé de mobilité pour les entreprises, ce qui implique des règles du jeu harmonisées dans le marché intérieur, dans lequel aucun obstacle n'est mis à la création ou à l'expansion d'entreprises commerciales dans l'UE 27+4;
- promotion de normes minimum harmonisées pour la main-d'œuvre, y compris une meilleure qualification du personnel;
- protection de la sécurité et de la sûreté des passagers et des citoyens, la sécurité étant l'objectif premier de l'initiative proposée, en ce compris une réduction des coûts liés aux accidents et incidents durant les phases d'attente et de roulage;
- augmentation de l'efficacité et de la durabilité du système de transport, passant par des économies d'échelle et la rationalisation des coûts du secteur public concerné (par exemple, contrôler le nombre total d'ETP nécessaires dans le secteur public; transformer les prescriptions techniques en spécifications communautaires; organes d'évaluation pour les petites entreprises, etc.);
- introduction d'innovations (la navigation par satellite, par exemple), susceptibles de renforcer la protection des citoyens en tout lieu, tout en réduisant les coûts liés à leur introduction (par exemple, réduction des équipements au sol);
- facilitation de l'évolution technologique en limitant les règles contraignantes inutiles;
- positionnement de l'UE parmi les leaders mondiaux en participant à des organisations internationales et en étendant le champ d'application de la législation communautaire spécifique.

### 2.4.4 Objectifs opérationnels

Bien évidemment, les objectifs poursuivis par l'extension du système EASA sont étroitement liés aux problèmes analysés au point 2.3 ci-dessus. En fait, la politique choisie a pour ambition de résoudre ou d'atténuer les problèmes existants et d'aboutir à des améliorations. Il existe donc aussi un rapport étroit avec les impacts qui décrivent les effets escomptés de l'intervention, celle-ci pouvant ensuite être surveillée et évaluée ex post (c'est-à-dire en répondant à la

<sup>10</sup> COM (2006) 314 final du 22 juin 2006 – Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent, publié à l'adresse

[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_fr.pdf)

question: «l'intervention a-t-elle permis d'atteindre les objectifs tels qu'ils étaient définis au départ?»).

Les objectifs opérationnels sont donc liés aux actions concrètes prévues par l'intervention communautaire proposée. Leurs résultats sont donc observables, voire mesurables, et peuvent être directement attribués à l'action menée. Pour commencer, ces objectifs opérationnels observables/mesurables sont les suivants:

- modifications du règlement de base (CE) n° 1592/2002 de l'EASA par le législateur européen;
- publication de règles communes de mise en œuvre pour les aéroports et les exploitants d'aéroport, et publication de spécifications communautaires;
- création d'une organisation de travail;
- suivi permanent de la sécurité des aéroports;
- mise en place d'une relation étroite avec le programme SESAR;
- émergence sur le marché d'exploitants d'aéroport détenteurs d'un certificat unique et gérant plus d'un aéroport;
- organisation et mise en œuvre d'inspections de normalisation dans le domaine des aéroports.

#### 2.4.5 Indicateurs

Trois niveaux différents d'indicateurs peuvent être identifiés:

- *Indicateurs d'impact (outcome indicators)*: exprimés en termes de l'impact final souhaité sur la société. Ils sont généralement mesurés par des indicateurs globaux et peuvent être influencés par de nombreux autres indicateurs ou politiques (par exemple, la sécurité aérienne); dans certains cas, il sera difficile, voire impossible, d'établir un lien entre ces résultats et l'extension des compétences de l'EASA aux aéroports;
- *Indicateurs de résultat (result indicators)*: c'est-à-dire les objectifs immédiats de la politique proposée qui doivent être atteints pour réaliser l'objectif général. Ils sont exprimés en effets directs et à court terme des mesures envisagées dans les options politiques et peuvent également être influencés par d'autres politiques (par exemple la politique sur le ciel unique européen vise également à renforcer la sécurité aérienne);
- *Indicateurs de produit (output indicators)*: c'est-à-dire les actions précises ou les effets directs que la politique proposée par l'avis de l'Agence sur le sujet devrait produire. La réalisation relève directement du contrôle de la Commission et peut être aisément vérifiée.

Les indicateurs permettent de surveiller si et dans quelle mesure les objectifs sont atteints. Leur définition préalable est importante, étant donné qu'elle permettra d'évaluer les effets produits par l'action politique proposée. Les indicateurs relatifs aux objectifs spécifiques et généraux sont étroitement liés aux problèmes et aux effets escomptés, tandis que les objectifs opérationnels donnent lieu à des indicateurs plus simples et plus observables en rapport avec l'exécution des actions. Les indicateurs d'impact, associés aux objectifs généraux et proposés par l'Agence, sont présentés dans le tableau 14 ci-dessous.

<b>Problèmes identifiés</b>	<b>Objectifs généraux</b>	<b>Indicateurs d'impact</b>
Nécessité de renforcer la sécurité aérienne dans les aéroports ou à proximité de ceux-ci.	<i>Protection</i> des citoyens: sécurité des transports et de l'aviation.	Sécurité de tous les aéroports ouverts à l'usage du public.
Réduire le coût des accidents aériens causés, au moins en partie, par des facteurs liés aux aéroports.	<i>Prosperité</i> : réduire le coût des accidents causés, au moins en partie, par des facteurs liés aux aéroports.	Coûts des dommages causés par les accidents et les incidents durant les phases de roulage et d'attente.
Nécessité de défragmenter les différentes pièces du cadre réglementaire sur la sécurité.	<i>Parler d'une voix plus forte dans le monde.</i>	Influence sur la révision de l'annexe 14 de l'OACI.
	<i>Étendre</i> le système EASA au-delà de l'UE 27+4.	Adhésion de nouveaux États à l'EASA.
Nécessité d'asseoir le cadre réglementaire sur une base juridique solide.	<i>Prosperité</i> : réaliser le marché intérieur et promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre.	Émergence d'exploitants d'aéroports multiples.
		Mise en place de régimes communs sur les compétences du personnel des aéroports, exécutant des tâches en rapport avec la sécurité aérienne.
	<i>Solidarité</i> : offrir aux citoyens le même niveau de protection dans tout le territoire de l'UE 27.	Application normalisée des règles communes dans l'UE 27+4 au plus grand nombre raisonnable d'aéroports.
Nécessité de soutenir le programme SESAR dès le départ, du point de vue de la réglementation de la sécurité.	<i>Prosperité</i> : soutenir le SESAR en lui offrant une interface claire pour la réglementation de la sécurité.	Créer une interface formelle entre SESAR et EASA, tout en respectant la séparation des rôles.
Nécessité de rationaliser l'effort de réglementation de la sécurité des aéroports.	<i>Prosperité</i> : réduire le coût associé à la réglementation de la sécurité des aéroports.	Mettre en œuvre le mécanisme EASA pour la réglementation de la sécurité des aéroports en utilisant beaucoup moins que 90 ETP. Réduire au minimum la nécessité d'élaborer des règles nationales.

**Tableau 14: Problèmes identifiés, objectifs généraux et indicateurs d'impact**

Les objectifs spécifiques peuvent, eux aussi, être mis en correspondance avec les problèmes analysés au point 2.3 ci-dessus. Le tableau 15 ci-dessous les présente, accompagnés des indicateurs de suivi de leur réalisation.

<b>Problèmes identifiés</b>	<b>Objectifs spécifiques</b>	<b>Indicateurs de résultat</b>
Nécessité de renforcer la sécurité aérienne dans les aéroports ou à proximité de ceux-ci.	Application normalisée de règles communes.	Extension des inspections de la normalisation au domaine des aéroports.
	Solutions de transport de qualité élevée.	Mise en œuvre de systèmes de gestion par tous les exploitants de grands aéroports.
	Protection de la sécurité des passagers, des pilotes et des citoyens.	Indicateurs de sécurité des aéroports.
Réduire le coût des accidents aériens causés, au moins en partie, par des facteurs liés aux aéroports.	Réduction des coûts des accidents et des incidents durant les phases de roulage et d'attente.	Coût des dommages causés par des accidents et des incidents durant les phases de roulage et d'attente.
Nécessité de	Champ d'application de la législation	Modification du règlement de base

défragmenter les différentes pièces du cadre réglementaire sur la sécurité.	communautaire couvrant tous les domaines de l'aviation.	afin d'y inclure les aéroports.
	Règles européennes communes pour la sécurité et l'interopérabilité des aéroports.	Adoption de règles de mise en œuvre pour les aéroports et les exploitants d'aéroport.
	Interopérabilité globale.	Influence sur l'évolution de l'annexe 14 de l'OACI.
	Participation à des organisations internationales.	Participation constante aux travaux du GASR.
	Extension du champ d'application de la législation communautaire spécifique.	Adhésion de nouveaux États à l'EASA.
	Meilleure normalisation de la conception et de la production des équipements d'aéroport.	Introduction de règles pour les équipements d'aéroport ainsi que pour leur conception et production.
Nécessité d'asseoir le cadre réglementaire sur une base juridique solide.	Mobilité également offerte aux entreprises.	Introduction et utilisation d'un certificat unique pour les exploitants d'aéroport.
	Normes européennes pour une meilleure qualification du personnel.	Mise en place de régimes communs de compétences pour le personnel d'aéroport exécutant des tâches en rapport avec la sécurité aérienne.
Nécessité de soutenir le programme SESAR dès le départ, du point de vue de la réglementation de la sécurité.	Introduction de nouveaux concepts opérationnels et d'innovations technologiques (par exemple navigation par satellite).	Formalisation de l'interface réglementaire.
		Clarification du cadre de certification de la navigation par satellite.
Nécessité de rationaliser l'effort de réglementation de la sécurité des aéroports.	Économies d'échelle et rationalisation des coûts pour le secteur public concerné.	Beaucoup moins que 90 ETP du personnel de l'Agence pour l'élaboration de règles, la normalisation et l'analyse de sécurité des aéroports.
		Personnel disponible au sein des autorités compétentes.
	Inclusion des prescriptions techniques dans les CS et facilitation de l'évolution technologique en limitant les règles contraignantes inutiles.	Inclusion des prescriptions techniques dans les CS.
	Habilitation des organes d'évaluation à certifier les petits aéroports ou entreprises.	Modification du règlement de base afin d'habiliter les organes d'évaluation.

**Tableau 15: Problèmes identifiés, objectifs spécifiques et indicateurs de résultat**

Enfin, les objectifs opérationnels peuvent être mis en rapport avec une série d'indicateurs de produit observables ou mesurables, comme l'illustre le tableau 16.

<b>Objectifs opérationnels</b>	<b>Indicateurs de produit</b>
Modification du règlement de base pour couvrir les aéroports.	Avis de l'Agence transmis à la Commission.
	Proposition législative adoptée par la Commission.
	Première lecture au Parlement européen.
	Position du Conseil.
	Deuxième lecture au Parlement européen.
	Adoption des amendements.
Publication de règles communes de mise en œuvre pour les aéroports et les exploitants d'aéroport et publication des moyens acceptables de mise en conformité (AMC)	Publication du 1 <sup>er</sup> NPA sur les règles de mise en œuvre pour les aéroports.
	Publication du 1 <sup>er</sup> NPA sur les règles de mise en œuvre pour les exploitants d'aéroport.
	Publication du 1 <sup>er</sup> CRD sur les règles de mise en œuvre pour les aéroports.
	Publication du 1 <sup>er</sup> CRD sur les règles de mise en œuvre pour les exploitants d'aéroport.
	Présentation du 1 <sup>er</sup> avis sur les règles de mise en œuvre pour les aéroports.
	Présentation du 1 <sup>er</sup> avis sur les règles de mise en œuvre pour les exploitants d'aéroport.
	Publication de la 1 <sup>ère</sup> série de spécifications communautaires sur les aéroports (CS).
Mise en place d'une organisation du travail.	Recrutement du personnel pour disposer de 5 unités pour l'élaboration des règles sur l'ATM et les aéroports en 2008.
	Recrutement du personnel pour l'analyse de sécurité des événements dans les aéroports.
	Recrutement du personnel pour les inspections de normalisation dans les aéroports à l'horizon 2009.
	Désignation des auditeurs externes capables de participer aux inspections de normalisation dans le domaine des aéroports.
	Inclusion de l'ensemble des aéroports dans le SSCC.
	Mise en place d'un groupe d'experts extérieurs pour rédiger les règles de mise en œuvre.
	Accréditation du premier organe d'évaluation.
Contrôle permanent de la sécurité des aéroports.	Inclusion de l'analyse de sécurité des aéroports dans l'examen annuel de sécurité à partir de 2008.
Rapport avec le SESAR.	Évaluation des résultats du SESAR en matière de sécurité.
Certificat unique pour les exploitants d'aéroport.	Émergence sur le marché d'exploitants d'aéroport détenteurs d'un certificat unique et gérant plus d'un aéroport.
Instauration et mise en œuvre d'inspections de normalisation dans le domaine des aéroports.	Mise en place de procédures de normalisation dans le domaine des aéroports.
	Planification de la première série d'inspections de normalisation couvrant également le domaine des aéroports.
	Exécution de la première inspection couvrant le domaine des aéroports.

**Tableau 16: Problèmes identifiés, objectifs opérationnels et indicateurs de produit**

## 2.5 Options disponibles

### *2.5.1 Options pour l'évaluation d'impact préliminaire*

Dans l'évaluation d'impact préliminaire visée au point 1.3.3 et menée par les services de la Commission en 2005 (par l'intermédiaire d'un consultant, ECORYS), cinq options générales avaient été considérées:

- A) «ne rien faire» (c'est-à-dire ne pas modifier la situation escomptée après la première extension des fonctions de l'EASA, l'Agence étant chargée de la navigabilité, de l'octroi de licences aux équipages de conduite et de la navigation aérienne, des autorités compétentes étant nommées au niveau national pour l'ANS, dont des prestataires de services paneuropéens, et les aéroports);
- **B) étendre progressivement le système EASA d'élaboration de règles, de certification et d'inspections de normalisation aux domaines de l'ATM, de l'ANS et des aéroports;**
- C) étendre le système du ciel unique européen en matière de mandats à EUROCONTROL à la réglementation de la sécurité des aéroports et confier également à EUROCONTROL des tâches dans le domaine de la certification et des inspections de normalisation;
- D) créer une Agence totalement nouvelle afin de soutenir la Commission dans la réglementation de la sécurité de l'ATM, de l'ANS et des aéroports;
- E) confier au système EASA «étendu» (selon l'option B) la responsabilité d'exécuter des fonctions opérationnelles spécifiques d'ATM (par exemple, la gestion des flux de trafic aérien).

Cette étude a conclu que l'option B était à privilégier, sur la base de l'analyse des impacts escomptés par le consultant et de l'avis des parties prenantes consultées.

### *2.5.2 Options considérées dans la présente évaluation d'impact réglementaire*

Les options A, C, D et E susvisées ne requièrent donc pas une nouvelle évaluation au titre de la présente RIA. En revanche, d'autres questions importantes seront abordées afin de véritablement mettre en œuvre l'option B.

En effet, le NPA n° 06/2006 contenait neuf questions à cet égard et partait de l'hypothèse que l'objectif ultime était la mise en œuvre de l'option B citée au point 2.5.1, déjà motivée et retenue (par la Commission<sup>11</sup>).

Toutefois, parmi ces neuf questions, la question 2 contenait en fait deux points distincts: l'adéquation générale des exigences essentielles proposées, mais aussi des alternatives aux exigences concernant les services de secours et de lutte contre l'incendie (RFFS). D'ailleurs, dans le CRD, l'analyse de ces deux questions avait déjà été scindée. Le nombre total de

---

<sup>11</sup> COM (2005) 578 final du 15 novembre 2005.

questions posées dans le NPA s'élevait donc à 10. Parmi celles-ci, la question 4 ne requiert pas, selon l'Agence, une analyse plus approfondie en termes d'évaluation d'impact.

Le tableau 17 ci-dessous dresse la liste de ces questions ainsi que la raison pour laquelle une analyse d'impact supplémentaire n'est pas jugée nécessaire.

<b>Questions contenues dans le NPA n° 06/2006</b>		<b>Raison de ne pas envisager d'autres options</b>
<b>N.</b>	<b>Texte</b>	
1	L'Agence voudrait savoir si les parties prenantes conviennent que l'élaboration d'exigences essentielles spécifiques pointues au niveau communautaire est le meilleur moyen de fixer les objectifs de sécurité pour la réglementation sur la sécurité des aérodromes.	Déjà évalué par la CE avec l'aide d'ECORYS (comparaison de l'option B et de l'option A = «ne rien faire». Pas d'autre évaluation nécessaire.
2 sur les ER	L'Agence voudrait savoir si les exigences essentielles jointes répondent réellement aux critères susvisés et si elles constituent une bonne base de réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aérodromes, compte tenu du champ d'application envisagé.	Jugement qualitatif sur les ER. Pas d'autres options pertinentes identifiées.
5	L'Agence voudrait savoir ce que pensent les parties prenantes concernant: a) la nécessité de règles de mise en œuvre détaillées afin de faciliter la démonstration de la mise en conformité avec les exigences essentielles liées aux caractéristiques physiques et à l'infrastructure des petits aérodromes? b) la nécessité de règles de mise en œuvre détaillée afin de faciliter la démonstration de la mise en conformité avec les exigences essentielles liées à l'exploitation et à la gestion des petits aérodromes? c) la pertinence, dans ce contexte, de la distinction déjà proposée dans les exigences essentielles entre petits et grands aérodromes?	Possibilité refusée par une écrasante majorité de parties prenantes. Seule option possible: des règles de mise en œuvre proportionnées pour tous les aérodromes (grands et petits). Pas de nécessité d'autres analyses. Une RIA en bonne et due forme accompagnera toute future règle de mise en œuvre proposée.
6	L'Agence voudrait savoir ce que pensent les parties prenantes concernant: a) la nécessité d'exiger une certification pour vérifier la conformité avec les exigences liées aux caractéristiques physiques et à l'infrastructure des petits aérodromes? b) la nécessité d'exiger une certification pour vérifier la conformité avec les exigences liées à l'exploitation et à la gestion des petits aérodromes? c) la pertinence, dans ce contexte, de la distinction déjà proposée dans les exigences essentielles entre petits et grands aérodromes?	Possibilité refusée par une écrasante majorité de parties prenantes: certification requise pour tous les aérodromes. Pas de nécessité d'analyser d'autres options pour les petits aérodromes.

**Tableau 17: Questions contenues dans le NPA n° 06/2006, dont l'impact ne doit pas être analysé en détail**

Pour les six autres questions, en revanche, d'autres solutions pourraient être envisagées. Celles-ci sont énumérées au tableau 18 ci-dessous et leur impact sera donc analysé en détail aux points 2.6 à 2.10 de la présente évaluation d'impact réglementaire.

Question dans le NPA n° 06/2006		Sujet	Options possibles		Analyse dans la RIA au point
n°	Question		Id.	Description	
2 sur les RFFS	Exigences pour les services de secours et de lutte contre l'incendie (y compris la qualification du personnel).	Personnel des RFFS	2A	Personnel des RFFS réglementé de manière générale et pas de manière spécifique pour l'aviation.	2.10
			2B	Programmes de renforcement des compétences spécifiques à l'aviation et exigences médicales pour le personnel des RFFS.	
			2C	Personnel des RFFS régi également par les règles communes de l'aviation gérées par les autorités compétentes, en particulier pour l'aptitude physique et mentale.	
3	Aérodromes non ouverts à l'usage du public sujets à des règles communes.	Portée des règles communes	3A	Uniquement les aéroports soumis aux règles européennes communes.	2.6
			3B	Tous les aérodromes ouverts à l'usage du public soumis aux règles européennes communes.	
			3C	Tous les aérodromes (même s'ils ne sont pas ouverts à l'usage du public ou privé) soumis aux règles européennes communes.	
4 + 9	Réglementation des équipements d'aérodrome.	Équipements d'aérodrome	4A	Équipements d'aérodrome non réglementés au niveau de l'UE.	2.7
			4B	Règles européennes communes (ETSO) pour les équipements «non standard», mises en œuvre par une déclaration de conformité du fabricant et une déclaration de vérification de l'exploitant d'aérodrome.	
			4C	Comme pour 4B, mais pas de déclaration de vérification requise, étant donné que cela fait partie du processus de certification de l'aérodrome.	
7	Certificat ADOC unique.	Processus de certification.	7A	Processus de certification (comprenant les infrastructures et la gestion) requis pour chaque aérodrome.	2.8
			7B	Certificat individuel pour les infrastructures et les équipements de chaque aérodrome, plus certificat d'organisation au niveau de l'entreprise pour toutes les entreprises exploitant plusieurs aérodromes.	
			7C	Comme pour 7B, mais uniquement lorsque l'exploitant demande un certificat «unique».	
8	Rôle des organes d'évaluation.		8A	Organes d'évaluation agréés, en plus des autorités compétentes, habilités à certifier et à contrôler des aérodromes particuliers moins complexes. Les demandeurs décident de l'instance de certification à laquelle ils adressent leur demande.	2.9
			8B	Organes d'évaluation agréés, en plus des autorités compétentes, habilités à certifier et à contrôler tous les aérodromes. Les	

				demandeurs décident de l'instance de certification à laquelle ils adressent leur demande.
			8C	Uniquement les organes d'évaluation agréés habilités à certifier et à contrôler des aérodromes spécifiques moins complexes.
9	Vérification de la conformité des équipements d'aérodrome.	Équipements d'aérodrome.	Voir ligne 4 + 9 ci-dessus	

**Tableau 18: Questions contenues dans le NPA n° 06/2006 proposant plusieurs options**

## **2.6 Analyse de l'impact du champ d'application des règles européennes communes**

### *2.6.1 Options possibles*

Les options suivantes ont été identifiées au point 2.5.2 pour le champ d'application que devraient couvrir les règles européennes communes en matière de sécurité des aérodromes:

- 3A): uniquement les aéroports (c'est-à-dire des aérodromes proposant des services aériens commerciaux) soumis aux règles européennes communes;
- 3B): tous les aérodromes ouverts à l'usage du public soumis aux règles européennes communes;
- 3C): tous les aérodromes (même privés et non ouverts à l'usage du public) soumis aux règles européennes communes.

### *2.6.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées*

#### 2.6.2.1 Aérodromes

L'édition actuelle (amendement n° 9 du 15/06/06) de **l'annexe 14 de l'OACI** définit un «aérodrome» comme suit:

*«Surface définie sur terre ou sur l'eau (y compris les constructions, installations et équipements) destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ des aéronefs et pour leurs évolutions».*

La définition d'un aérodrome par l'OACI pourrait être considérée comme trop large, en fonction de l'interprétation que l'on donne à «destinée». Si on entend par «destinée» «servant essentiellement», alors seulement les aérodromes connus seront inclus dans la définition. En revanche, si «destinée» signifie «légalement autorisé», alors, un certain nombre d'autres pièces d'eau ou de terre (comme les lacs de Finlande, les terres enneigées des Alpes où le débarquement de skieurs d'un hélicoptère est autorisé; les zones herbeuses d'une montagne d'où se lancent des parapentistes, etc.) pourrait être considéré comme des «aérodromes».

La législation communautaire<sup>12</sup> a modifié cette définition, en y introduisant le concept de «spécialement aménagé», ce qui restreint le nombre de sites relevant de la définition d'un aérodrome.

Parmi ces terrains «spécialement aménagés» pour l'atterrissage, qui existent actuellement en Slovénie (un «petit» État membre), on recense environ 60 aérodromes, dont de courtes bandes de terre utilisées uniquement pour l'aviation de loisir. En Italie (un «grand» État membre), le nombre total d'aérodromes avoisine les 400. En moyenne, on suppose qu'il existe environ 200 aérodromes «spécialement aménagés» dans chaque État (y compris ceux dotés de la piste la plus petite et la plus simple), soit un total d'environ 6 000 dans l'UE 27+4. Par ailleurs, on peut observer qu'en France, en Allemagne et en Suède, la liste de presque tous les aérodromes est publiée dans la Publication d'informations aéronautiques officielles (AIP), à savoir 441, 394 et 154 aérodromes, respectivement. En Italie, seule une centaine d'aérodromes est publiée dans l'AIP, mais il existe 300 «aviosurfaces» supplémentaires. En Pologne, le plus grand représentant de l'Europe de l'Est, 77 aérodromes sont mentionnés dans l'AIP. Au total, dans ces cinq États membres, on dénombre environ 1 466 aérodromes. Selon le Mémento statistique 2006 de la DG TREN<sup>13</sup>, la population de ces cinq États s'élève à 249,439 millions d'habitants. Par conséquent, il existe environ 5,88 aérodromes par million d'habitants. Toujours selon ce mémento statistique, la population totale de l'UE 27+4 peut être estimée à 503,500 millions d'habitants en 2006. En appliquant le même ratio de 5,88 aérodromes par million d'habitants, on peut alors estimer, par cet autre moyen, un nombre total d'environ 3 000 aérodromes. Aucune donnée officielle agrégée et précise n'est publiée sur le sujet. **Aux fins de la présente évaluation d'impact, l'hypothèse de travail est un total de 4 500 aérodromes** (c'est-à-dire la moyenne entre 6 000 et 3 000).

---

<sup>12</sup> Article 2 de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (*Journal officiel* n° L 272, du 25.10.1996, pp. 36 à 45).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2006](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006)

À l'autre extrême, selon les statistiques d'EUROCONTROL<sup>14</sup>, 42 aéroports situés dans l'UE 27+4 ont enregistré plus de 50 000 mouvements en 2006, comme l'illustre le tableau 19.

n°	Aéroport	Nombre de mouvements en 2006
1	Paris/Charles de Gaulle	270 753
2	Francfort	244 467
3	Londres/Heathrow	238 361
4	Madrid/Barajas	217 635
5	Amsterdam	217 561
6	Munich	203 785
7	Barcelone	163 857
8	Rome/Fiumicino	157 906
9	Londres/Gatwick	131 914
10	Copenhague/Kastrup	129 137
11	Vienne	128 773
12	Milan/Malpensa	125 712
13	Zurich	124 189
14	Bruxelles	123 736
15	Paris/Orly	116 833
16	Stockholm/Arlanda	113 364
17	Manchester	112 645
18	Oslo/Gardermoen	108 034
19	Dusseldorf	107 090
20	Londres/Stansted	102 509
21	Dublin	95 554
22	Palma de Majorque	94 995
23	Athènes	92 520
24	Helsinki-Vantaa	86 160
25	Prague/Ruzyne	80 164
26	Genève	79 235
27	Hambourg	78 679
28	Cologne/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Varsovie/Okecie	72 259
31	Berlin-Tegel	68 714
32	Lisbonne	68 211
33	Nice	68 198
34	Milan/Linate	64 891
35	Lyon/Sartolas	64 334
36	Edimbourg	62 448
37	Budapest/Ferihegy	62 360
38	Malaga	62 089
39	Birmingham	57 665
40	Las Palmas	57 001
41	Londres/Luton	55 038
42	Glasgow	52 332

**Tableau 19: Aéroports ayant enregistré plus de 50 000 mouvements en 2006**

<sup>14</sup> Recueil annuel CODA 2006 d'EUROCONTROL.

Étant donné que le trafic aérien devrait augmenter de manière quasiment constante dans le futur, le nombre total de ces «grands» aéroports comptant plus de 50 000 mouvements par an peut être estimé à une cinquantaine. Cependant, tous les aérodromes ouverts aux services aériens commerciaux réguliers (qui sont toujours internationaux en Europe en raison de l'application de la «septième liberté») doivent être certifiés, conformément aux dispositions de l'OACI. C'est également le cas de certains aéroports qui ne figurent pas dans le tableau ci-dessus et desservent la capitale de certains États membres de l'Union européenne, comme les États baltes, la Bulgarie ou la Roumanie.

En outre, au plan de la sécurité, un seul accident d'un avion lourd moderne de transport de passagers peut faire une centaine de victimes, de sorte que les règles communes et le cadre réglementaire devraient tendre à réduire ces événements tragiques, quels que soient le type et le volume du trafic commercial (à savoir des vols charters ou réguliers fréquents).

Le nombre d'aérodromes affiliés à la branche européenne de l'*Airports Council International* (ACI), estimé en consultant la base de données de cette organisation le 2 août 2006, avoisine les 350 dans les États de l'UE 27+4.

408 aérodromes ont un indicatif OACI, selon le document de travail (août 2006) sur le projet de plan de navigation aérienne de l'OACI EUR.

Enfin, en application de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, la Commission publie chaque année au Journal officiel la liste des aéroports ouverts au transport aérien commercial. La liste la plus récente, couvrant l'UE 27, a été publiée le 17 novembre 2006 à la page 13 du Journal officiel n° C 279. Les données figurant dans le tableau 20 sont extraites de cette source.

<b>Aéroports</b>	<b>dont le trafic annuel est supérieur à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret</b>	<b>dont le trafic annuel est compris entre 1 et 2 millions de passagers ou 25 000 à 50 000 tonnes de fret</b>	<b>Ouverts au trafic commercial</b>	<b>TOTAL</b>
UE 27 (données du Journal officiel)	95	49	464	608
Estimations pour l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse	5	11	76	92
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Tableau 20: Nombre d'aéroports ouverts au trafic commercial**

**De la sorte, aux fins de la présente évaluation d'impact réglementaire, on estime à 700 le nombre d'aéroports ouverts au trafic commercial pour les avions lourds.**

Toutefois, il s'ajoute à cela qu'il convient d'estimer le nombre d'aérodromes «ouverts à l'usage du public», c'est-à-dire également à l'aviation générale, aux taxis aériens ou au travail aérien, en l'absence de transport commercial par des avions lourds. L'expression «ouvert à l'usage du public» est largement utilisée, mais n'est pas définie par l'OACI. Néanmoins, dans la base de données AIS d'EUROCONTROL, le 2 août 2007, 2 145 aérodromes étaient mentionnés, comme l'indique le tableau 21 ci-dessous.

État	AÉRODROMES					
	Public	Privé	Militaire	Mixte civil/ militaire	Aéroclubs	TOTAL
Autriche	32	21	3	0	0	56
Belgique	7	13	17	1	0	38
Bulgarie	5	0	0	0	0	5
Chypre	3	0	1	0	0	4
Rép. tchèque	67	13	0	2	5	87
Danemark	29	12	1	3	0	45
Estonie	9	2	0	0	0	11
Finlande	38	44	3	0	0	85
France	345	51	29	3	13	441
Allemagne	212	176	0	4	2	394
Grèce	38	1	17	2	0	58
Hongrie	9	0	0	0	0	9
Islande	60	3	0	0	0	63
Irlande	18	9	0	0	0	27
Italie	49	29	12	9	0	99
Lettonie	3	1	0	0	0	4
Lituanie	7	0	0	1	19	27
Luxembourg	1	1	0	0	0	2
Malte	1	0	0	0	0	1
Pays-Bas	15	0	9	1	0	25
Norvège	45	1	7	4	0	57
Pologne	8	14	23	0	32	77
Portugal	28	2	7	0	0	37
Roumanie	18	0	0	0	0	18
Slovaquie	8	0	1	0	7	16
Slovénie	12	1	0	0	0	13
Espagne	87	3	3	9	0	102
Suède	29	83	41	1	0	154
Suisse	11	30	0	1	0	42
Royaume-Uni	72	71	5	0	0	148
<b>TOTAL</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2 145</b>

**Tableau 21: Aérodromes contenus dans la base de données AIS d'EUROCONTROL**

Les chiffres cités dans le tableau ci-dessus ne correspondent pas toujours à ceux recueillis par les membres du GASR, consultés de manière informelle, qui ont été mentionnés au point 2.3.3.3. Ainsi, il semble qu'en France, l'intention soit de ne certifier que 70 aéroports sur les 441 aérodromes mentionnés dans l'AIP, tandis que la République tchèque semble vouloir certifier 9 aéroports sur les 87 dont EUROCONTROL a connaissance. En revanche, la Slovaquie a fait part de sa volonté de certifier 67 aérodromes, tandis que l'AIS n'en connaît que 13. En outre, les données susvisées peuvent ne pas être complètes (la Bulgarie, par exemple, possède 5 aérodromes selon l'AIS, tandis que l'Autriche, dont les dimensions sont comparables,

en possède 56) ni basées sur les mêmes définitions (il est connu, par exemple, qu'en Italie, outre les 99 aérodromes mentionnés dans l'AIP, il existe des centaines d'«aviosurfaces», selon la définition du système administratif italien<sup>15</sup>).

Néanmoins, ces chiffres permettent d'estimer le nombre d'aérodromes ouverts à l'usage du public<sup>16</sup>, selon la définition proposée par l'Agence. Si la Commission ou le législateur devaient modifier cette définition, il va de soi que le nombre d'aérodromes concernés pourrait varier.

Aux fins de la présente évaluation d'impact réglementaire, l'hypothèse de travail est donc que:

- les 1 266 aérodromes publics civils actuellement mentionnés dans l'AIP seront tous couverts par la définition commune d'un «aérodrome ouvert à l'usage du public»;
- les 581 aérodromes privés déjà mentionnés dans l'AIP décideront tous de faire partie de la liste des aérodromes «ouverts à l'usage du public» afin d'attirer davantage de trafic (d'autres aérodromes privés, non mentionnés dans l'AIP, peuvent choisir de ne pas être ouverts à l'usage du public);
- 179 aérodromes militaires seront exclus du champ d'application de la législation communautaire, mais les 41 aérodromes mixtes à usage civil et militaire seront couverts;
- les 78 aérodromes exploités par des aéroclubs choisiront tous d'être ouverts à l'usage du public et relèveront alors du champ d'application des règles européennes communes (en d'autres termes, cela revient à choisir le pire des scénarios pour l'évaluation d'impact réglementaire en termes d'entités concernées).

Le nombre d'aérodromes «ouverts à l'usage du public» actuellement publié dans l'AIP est donc:  $1\ 266 + 581 + 41 + 78 = 1\ 966$ . Cependant, puisqu'un nombre relativement élevé d'aérodromes ouverts à l'aviation générale ne sont pas repris dans la liste de l'AIP, **le nombre d'aérodromes «ouverts à l'usage du public» susceptibles d'être soumis aux règles communes proposées est estimé à environ 3 000 (AIP + 50 %).**

En conclusion, s'agissant des trois options identifiées au point 2.6.1, le nombre estimé d'aérodromes relevant du champ d'application des règles européennes communes est mentionné au tableau 22 ci-dessous.

OPTION		Nombre estimé d'aérodromes
Id.	Description	
3A	Seulement les aéroports (c'est-à-dire les aérodromes proposant des services aériens commerciaux réguliers) soumis aux règles européennes communes.	<b>700</b>
3B	Tous les aérodromes ouverts à l'usage du public et soumis aux règles européennes communes.	<b>3 000</b>
3C	Tous les aérodromes (même privés et non ouverts à l'usage du public) soumis aux règles européennes communes.	<b>4 500</b>

**Tableau 22: Aérodromes relevant du champ d'application des règles européennes communes**

<sup>15</sup> Publié sur le site Internet de l'ENAC le 2 août 2007: [http://www.enac-italia.it/aviocli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/aviocli/avio_00.asp).

<sup>16</sup> L'expression «ouvert à l'usage du public» signifie que l'utilisation de la surface et des installations de l'aérodrome peut être planifiée par tout pilote commandant de bord d'un vol de circulation aérienne générale (CAG), soit parce que les heures d'ouverture et les services disponibles sont rendus publics, soit parce qu'un point de contact, dont il faut obtenir l'autorisation préalable, est publié en plus des informations publiquement disponibles sur les aérodromes, pour autant que l'aéronef et les qualifications du pilote soient conformes aux conditions imposées pour garantir la sécurité des opérations.

### 2.6.2.2 Exploitants d'aérodrome

La question des exploitants qui gèrent plusieurs aérodromes est discutée au point 2.8 ci-dessous.

Aux fins du point 2.6, l'hypothèse de travail est donc qu'il existe un exploitant par aérodrome. Dans les cas les plus simples figurant dans le nombre total de 4 500 aérodromes dans l'UE 27+4, cet exploitant peut même être une personne physique. Dans les cas les plus complexes, il peut s'agir d'une entreprise employant des milliers de personnes.

Il y a toutefois lieu de souligner que l'avis de l'Agence suggère d'imposer l'obligation de mettre en place un système formel de gestion (essentiellement de gestion de la sécurité et de la qualité) uniquement aux exploitants d'aéroport proposant des services aériens commerciaux réguliers (trafic commercial aérien régulier). L'impact de l'éventuelle réglementation européenne sur les autres exploitants sera minime, étant donné qu'elle se limitera à transposer en droit communautaire les meilleures pratiques déjà largement suivies aujourd'hui.

Il est donc supposé que le **nombre d'exploitants d'aérodrome affectés de manière significative par la proposition législative avoisinera les 700**, c'est-à-dire qu'il sera égal au nombre d'aéroports proposant un trafic commercial aérien moderne (IFR) par des avions lourds. Ensuite, il est supposé que ce nombre ne changera pas selon les trois options identifiées.

### 2.6.2.3 Prestataires de services d'assistance en escale dans les aérodromes

Dans chaque aéroport ouvert aux services aériens commerciaux réguliers peuvent opérer plusieurs entreprises d'assistance en escale (qu'il s'agisse des transporteurs aériens proprement dits ou d'entreprises spécialisées dans l'assistance en escale), conformément aux dispositions de la directive 96/67/CE<sup>17</sup> susvisée. En revanche, en l'absence de trafic commercial aérien, l'assistance en escale relève généralement de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome et aucune loi n'existe pour changer cette situation. Les observations suivantes ne s'appliquent donc qu'à l'option 3A (les 700 aéroports ouverts aux services aériens commerciaux réguliers), où:

- dans les «grands» aéroports enregistrant plus de 2 millions de mouvements de passagers par an (ou plus de 50 000 tonnes de fret par an), la libre concurrence est autorisée pour les prestataires d'assistance en escale;
- dans les aéroports «moyens» enregistrant plus d'un million de mouvements de passagers (mais moins de 2) ou plus de 25 000 tonnes de fret, aux moins deux entreprises différentes fournissent des services d'assistance en escale;
- l'«auto-assistance» par les transporteurs aériens est autorisée dans les «petits» aéroports ouverts au transport commercial aérien.

En conséquence, les estimations présentées au tableau 23 ci-dessous pour l'option 3A peuvent être avancées comme suit.

---

<sup>17</sup> Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (*Journal officiel* n° L 272 du 25/10/1996, pp. 36 à 45).

Nombre d'aéroports	«grands»	«moyens»	«petits»	TOTAL
	100*	60**	540	700
Nombre moyen de prestataires d'assistance en escale par aéroport	3,4	2	1 («auto-assistance»)	n.d.
<b>TOTAL</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1 000</b>

\* 95 recensés dans le COM (2006) 821 final du 24 janvier 2007 – Rapport de la Commission sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996.

\*\* 49 recensés, *ibidem*.

### Tableau 23: Nombre estimé de prestataires d'assistance en escale pour l'option 3A

Le nombre estimé ci-dessus est très proche de celui publié par la Commission à l'annexe E du document COM (2006) 821 du 24 janvier 2007, qui est résumé au tableau 24 ci-dessous.

Nombre de prestataires d'assistance en escale dans l'UE 15						
Source: SH&E limited, octobre 2002, tableau reproduits à l'annexe E du COM(2006) 821						
Catégorie	Assistance en escale fournie par des tiers		Auto-assistance en escale		TOTAL	
	Avant la directive 96/67/CE	Après la directive	Avant	Après	Avant	Après
Assistance aux passagers	89	172	156	145	245	317
Assistance «bagages»	64	102	55	47	119	149
Assistance «fret et courrier»	116	155	80	83	196	238
Services d'escale	73	113	62	60	135	173
Assistance «carburant et huile»	78	80	3	10	81	90
<b>TOTAL UE 15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

### Tableau 24: Prestataires d'assistance en escale dans le COM (2006) 821 de la Commission

Il convient toutefois de faire remarquer que les données du tableau 24 ont été rassemblées en 2002 et ne font donc référence qu'à l'UE 15 (c'est-à-dire avant 2004) et non à l'UE 27+4 pris en compte dans la présente évaluation. De ce fait et cinq ans plus tard, ces chiffres peuvent être considérés comme sous-estimés. D'un autre côté, les données ont été comptabilisées aéroport par aéroport, alors que l'assistance en escale par des tiers et l'auto-assistance en escale peuvent être fournies sur plus d'un site. De ce point de vue, les données doivent être considérées comme surestimées. En d'autres termes, les deux effets sont censés plus ou moins se compenser l'un l'autre. Le résultat chiffré final de 1 000 est donc jugé suffisamment valable.

**Par conséquent, le nombre total d'entreprises d'assistance en escale concernées par l'option 3A est estimé à 1 000.** Aucun prestataire de services d'assistance en escale autre que l'exploitant d'aérodrome n'appliquera les options 3B et 3C.

#### 2.6.2.4 Autorités compétentes

Les autorités aériennes compétentes, nommées par les gouvernements nationaux, assument actuellement deux tâches principales en matière de sécurité des aérodromes:

- l'élaboration de règles (c'est-à-dire la transposition et l'intégration des dispositions de l'OACI dans l'ordre juridique national);
- la certification et le contrôle (y compris les audits et inspections) des aérodromes.

Le transfert à l'EASA de la plupart des tâches liées à l'élaboration des règles est couvert par le champ d'application de la proposition législative. En revanche, la seconde tâche continuera à relever de la responsabilité desdites autorités au niveau local pour des raisons de proximité. Il n'est pas prévu que l'EASA s'occupe de la certification et du contrôle des aérodromes.

Cependant, outre l'élaboration de règles, l'EASA procédera à des inspections de normalisation (ou audits) des autorités compétentes. L'Agence et les autorités locales compétentes seront concernées par la proposition législative.

En soi, cette proposition n'empêche pas les États d'instituer des autorités compétentes conjointes ou de déléguer les tâches de certification et de contrôle à une autorité créée par un État voisin. Cependant, à l'heure actuelle, rien ne prouve que cela va se produire. De même, les États peuvent décider de nommer des autorités compétentes régionales. C'est déjà le cas dans les Länder allemands. Par conséquent, on suppose qu'il y aura en Allemagne 16 autorités compétentes plutôt qu'une. **Compte tenu de cela, la présente évaluation d'impact réglementaire part de l'hypothèse que le nombre total d'autorités compétentes chargées du contrôle de la sécurité des aérodromes au niveau local à l'intérieur du territoire de l'UE 27+4 n'avoisinerait pas la trentaine, mais sera de l'ordre de 46 (31 – Allemagne + 16 Länder) plus l'Agence.**

#### 2.6.2.5 Résumé des entités concernées

En conclusion, sur la base des informations présentées aux points 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 et 2.6.2.4, le nombre d'entités concernées est estimé comme suit au tableau 25 ci-dessous.

OPTION		Nombre estimé			
Id.	Description	Aérodromes	Exploitants d'aérodrome avec EM formel	Assistance en escale	Autorités
3A	Seulement les aéroports (c'est-à-dire les aérodromes proposant des services aériens commerciaux réguliers) soumis aux règles européennes communes.	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1 000</b>	<b>46 + Agence</b>
3B	Tous les aérodromes ouverts à l'usage du public et soumis aux règles européennes communes.	<b>3 000</b>			
3C	Tous les aérodromes (même privés et non ouverts à l'usage du public) soumis aux règles européennes communes.	<b>4 500</b>			

**Tableau 25: Aérodromes relevant du champ d'application des règles européennes communes**

### 2.6.3 Impact sur la sécurité

Un meilleur cadre réglementaire, utilisant les ressources disponibles de manière plus rationnelle, contribuera sans aucun doute à renforcer la sécurité des aéroports relevant du champ d'application de la législation communautaire. Cependant, il n'existe pas d'outil pour quantifier cet effet sur les indicateurs de sécurité des aéroports pour les années futures avec un degré suffisant de certitude (par exemple, les indicateurs visés au point 2.3.1 ci-dessus). Néanmoins, au plan qualitatif, on estime que l'extension du règlement de base de l'EASA aux aéroports produira les impacts significatifs suivants sur la sécurité:

- amélioration significative de la qualité de la certification et du contrôle réalisés par les autorités compétentes, grâce aux inspections de normalisation menées par l'Agence; ceci s'appliquera aux trois options;
- renforcement de la gestion formelle de la qualité et de la sécurité pour les grands aéroports, dans l'ensemble du territoire de l'UE 27+4, ce qui signifie peu d'améliorations pour l'option 3A (étant donné que la plupart des aéroports couverts par cette option disposent déjà de ces outils de gestion);
- les aéroports visés par les options 3B et 3C, bien qu'ils ne soient pas tenus de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité formel et complet, seront néanmoins obligés d'appliquer les mesures de gestion et d'exploitation visées au chapitre B1 des exigences essentielles. Les options 3B et 3C auront alors un impact extrêmement positif en termes de sécurité. Cependant, l'option 3B couvre également les aéroports «ouverts à l'usage du public» et qui ont donc un volume de trafic supérieur au reste des aéroports inclus dans l'option 3C (cette dernière couvrant également les aéroports privés non ouverts à l'usage du public). Au plan quantitatif de la probabilité d'accidents ou d'incidents, l'option 3B est donc considérée comme encore meilleure que la 3C;
- une plus grande sécurité juridique concernant les règles à appliquer et une meilleure identification des responsabilités et des processus connexes de vérification de la conformité; de même, la qualité des règles sera améliorée par la consultation systématique des parties prenantes (branche et exploitants, ainsi que les autorités), ce qui est une caractéristique essentielle du système EASA. Cet aspect est particulièrement important pour les options 3B et 3C, étant donné que les aéroports couverts par l'option 3A sont normalement déjà soumis à un contrôle suffisant. Toutefois, ainsi que le soulignait le point précédent, les aéroports supplémentaires de l'option 3C concernent un nombre supplémentaire négligeable de passagers;
- une certaine défragmentation du cadre réglementaire, étant donné que les exigences essentielles proposées imposent à tous les acteurs impliqués dans la sécurité des aéroports de mettre en place des interfaces formelles et contrôlées entre elles. Cet aspect aura un impact extrêmement important pour les options 3A et 3B (où ces interfaces existent), mais neutre pour l'option 3C, puisque, dans ces sites d'atterrissage de taille plus réduite, il n'y a ni contrôle du trafic aérien, ni prestataires d'assistance en escale à caractère commercial. Cependant, il convient également de tenir compte du fait que, à l'heure actuelle, près de 1 260 aéroports sont déjà certifiés (ou le seront dans l'UE 27+4). Limiter ce nombre à 700 aéroports seulement (en droit communautaire, les États ne peuvent pas imposer d'exigences supplémentaires, car elles entraîneraient une distorsion de concurrence) constituerait donc une régression au plan de la sécurité, en ce qui concerne l'option 3A, qui doit alors être appréciée très négativement à cet égard;
- l'EASA pourrait promouvoir la présence et l'influence des États de l'UE 27+4 au sein de l'OACI et du GASR, ce qui pourrait produire un effet marginal en termes d'amélioration

de leurs résultats; ceci résulterait essentiellement de la centralisation de l'élaboration des règles et des analyses de sécurité, un facteur invariable pour chacune des trois options possibles;

- l'entrée de nouveaux États dans le système EASA contribuera à renforcer la sécurité des citoyens, même lorsqu'ils quittent le territoire de l'UE 27+4; toutefois, ce développement possible sera fonction de l'attrait qu'exercera en général le système communautaire et, plus spécifiquement pour l'EASA, de l'efficacité et de l'efficience de son système; en d'autres termes, l'extension des compétences de l'EASA aux aéroports aura un effet neutre sur ce point, quelle que soit l'option retenue;
- dans les aéroports les plus complexes, un contrôle suffisant est actuellement effectué par les autorités et couvre le contrôle du programme de renforcement des compétences de certains membres du personnel; l'avis de l'Agence suggère toutefois d'introduire des programmes de renforcement des compétences pour tout le personnel exécutant des tâches en rapport avec la sécurité aérienne dans ou à proximité des aéroports (en incluant, par exemple, toutes les personnes autorisées à accéder sans accompagnateur à l'aire de mouvement), ce qui produira une légère amélioration pour les grands aéroports (option 3A), où cette pratique est déjà appliquée dans une large mesure (volontairement par la branche du transport aérien, par exemple). L'effet sur l'option 3B sera nettement plus significatif, compte tenu également du fait que l'augmentation continue du trafic entraîne un recours plus intensif à certains aéroports autrefois «mineurs», tandis que l'apparition de jets ultralégers (VLJ) sur le marché pourrait conduire à un recours accru aux taxis aériens commerciaux; ces derniers utilisent en effet souvent des aéroports couverts par l'option 3B; pour des raisons de proportionnalité, des programmes complexes de renforcement des compétences ne seront probablement pas imposés aux petits aéroports, de sorte que l'effet sur l'option 3C n'est que légèrement significatif
- enfin, la centralisation proposée de l'élaboration des règles permettra de libérer quelques-uns des 99 ETP actuellement chargés de cette tâche dans les États de l'UE 27+4. On estime qu'environ 30 ETP seront toujours nécessaires pour l'élaboration des règles dans les différents États (afin de couvrir les aéroports non couverts par le champ d'application de la législation communautaire et de contribuer à l'élaboration de règles communes); en d'autres termes, quelque 70 ETP (soit plus de 17 % des 400 ETP estimés aujourd'hui) pourraient cesser de s'occuper de l'élaboration des règles pour se charger de la certification et du contrôle. Tous les États concentrant actuellement leurs ressources sur les aéroports principaux, l'effet sur l'option 3A serait donc neutre; en revanche, il sera significatif pour l'option 3B, où l'utilisation des ressources libérées pourrait être étudiée. La quantité de ces ressources et l'importance sociale sur les sites d'atterrissage mineurs donnent un effet neutre à l'option 3C.

En conclusion, conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 (avec un facteur de pondération de 3 pour l'impact sur la sécurité) et après avoir sélectionné les indicateurs de résultat en rapport avec les objectifs spécifiques énoncés au point 2.4.5, des notes peuvent être attribuées à l'impact sur la sécurité des trois options relatives à l'extension du champ d'application du règlement de base, comme l'illustre le tableau 26.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact sur la sécurité de l'extension du champ d'application de la législation communautaire	Notation des options		
	3A	3B	3C
<b>Nombre d'aérodromes couverts</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Extension des inspections de normalisation	+ 2	+ 2	+ 2
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	+ 1	+ 3	+ 2
Indicateurs de sécurité des aérodromes	+ 1	+ 1	+ 1
Aérodromes couverts par le règlement de base	- 3	+ 3	0
Adoption de règles communes de mise en oeuvre	+ 2	+3	+ 2
Évolution de l'annexe 14 de l'OACI	+ 1	+ 1	+ 1
Participation aux travaux du GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Adhésion de nouveaux États à l'EASA	0	0	0
Programmes de renforcement des compétences pour le personnel d'aérodrome	+ 1	+ 3	+ 1
Personnel chargé de la certification et du contrôle au sein des autorités compétentes	0	+ 2	0
<b>TOTAL</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (note x 3 pour la sécurité)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Tableau 26: Notation de l'impact sur la sécurité découlant de l'extension du champ d'application de la législation communautaire**

#### 2.6.4 Impact économique

##### 2.6.4.1 Inspections de normalisation par l'Agence

L'extension des inspections de normalisation menées par l'EASA auprès des autorités compétentes (déjà instituées pour la navigabilité) dans le domaine des aérodromes suivra le plan général actuel des audits périodiques, à savoir une visite tous les deux ans (fréquence = 1 : 2 = 0,5 visite par an). En outre, des inspections ad hoc seront menées dans des cas spéciaux. La fréquence devrait donc être de 10 % supérieure, soit 0,55 visite par an.

Ces visites durent normalement cinq jours et sont effectuées par une équipe de trois auditeurs spécialisés dans le domaine des aérodromes<sup>18</sup>. Dans le cas le plus onéreux, les trois auditeurs feront partie de l'EASA. La présente évaluation d'impact réglementaire envisage ce scénario du pire. L'effort moyen par visite d'inspection est alors de 5 jours x 8 heures x 3 personnes = 120 heures de travail.

Étant donné que la fréquence des visites par an est estimée à 0,55, cela signifie que, en moyenne (120 x 0,55), **environ 66 heures de travail sont nécessaires chaque année pour que l'Agence effectue une inspection de normalisation auprès d'une seule autorité compétente au cours de la période de planification de deux ans.**

Cependant, en application du règlement (CE) n° 736/2006, les auditeurs de l'Agence chargés des aérodromes devront également participer à l'élaboration et à la modification des protocoles et des questionnaires d'audit. Par ailleurs, ils devront collaborer à la préparation des plans, à la coordination des visites d'inspection et à leur préparation, à l'élaboration du rapport sur les résultats et au suivi de tout plan en vue d'éventuelles mesures correctives. Le nombre d'heures

<sup>18</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'EASA pour l'exécution d'inspections de normalisation, l'équipe d'audit de l'Agence doit être composée d'au moins trois membres. Un ou deux membres peuvent être détachés par les États membres.

de travail annuelles nécessaires que l'Agence devra consacrer à la normalisation d'une autorité compétente est donc estimé, en moyenne, à au moins 3,5 fois plus (c'est-à-dire une semaine pour la visite plus 2,5 semaines de travail administratif connexe) que les 66 heures susvisées.

Par conséquent,  $66 \times 3,5 = 231$  heures, soit le temps moyen dont l'EASA a besoin chaque année pour normaliser une autorité compétente dans le domaine des aéroports, ce qui comprend la visite proprement dite et le travail administratif connexe avant et après la visite.

Dans le budget de l'Agence pour l'exercice 2008 (titres 1 et 2), le coût total du personnel (salaires + administration, hors déplacement) s'élève à 43,8 millions d'euros environ, pour un montant moyen par tête de 338 euros. En conséquence, 1 ETP de l'EASA coûte environ 130 000 euros par an, si l'on tient compte également des agents temporaires de grade B, des agents contractuels et des auxiliaires. Cependant, le personnel pertinent aux fins de la présente évaluation d'impact réglementaire se compose essentiellement d'agents temporaires de grade A. Pour eux, un coût de 15 % supérieur est estimé, c'est-à-dire 150 000 euros par an. En un an (365 jours), il y a 52 samedis et un nombre égal de dimanches. En outre, il faut tenir compte d'environ 30 jours de congés et de 16 jours fériés. Le nombre restant de jours ouvrables est donc:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  jours. En supposant 5 jours de congé maladie et autres absences, il reste un nombre net de 210 jours par an. En comptant 7,5 heures de travail par jour, cela donne 1 575 heures de travail par an. L'hypothèse de travail est que 20 % environ de ces heures sont consacrés à des tâches de routine, de planification, de rapport et autres tâches administratives, de sorte que le nombre d'heures «facturables» avoisine 1 260 heures. Le coût d'une heure facturable s'élève alors ( $150\ 000 : 1\ 260$ ) à environ 120 euros pour le personnel de l'Agence (hors frais généraux, qui ne s'appliquent qu'aux activités de certification, lesquelles ne sont pas pertinentes aux fins de la présente évaluation). On estime à environ 25 euros de l'heure les frais de déplacement, étant donné que les inspections de normalisation doivent couvrir l'ensemble du continent, y compris sa périphérie. Dans le cadre de la présente évaluation, le coût total d'une heure facturable est donc estimé à quelque 145 euros (déplacement compris) pour le personnel de l'Agence.

En conclusion, dans cette section et dans toute l'évaluation d'impact réglementaire, **1 ETP** de l'Agence **est supposé représenter:**

- un coût moyen de 150 000 euros par an;
- **210 jours de travail** et 1 260 heures facturables à un coût horaire de 120 euros + 25 euros de frais de déplacement.

Au point 2.6.2.4, le nombre d'autorités concernées a été estimé à 46. Dès lors, aux fins des inspections de normalisation, la charge annuelle pour l'Agence équivaudra à

- $231 \text{ heures} \times 46 \text{ autorités} = 10\ 626$  heures facturables par an;
- ce chiffre divisé par 1 260 représente **environ 9 ETP de la direction Agréments et normalisation** (situation permanente après la transition);
- ce nombre d'inspecteurs nécessitera en outre **1 responsable de section et 1 assistant; de sorte que le nombre d'ETP s'élèvera à 11** ( $\times 150\ 000$  euros), pour un coût estimé total pour l'Agence d'environ 1 650 000 euros par an.

Les inspections de normalisation demandent également des efforts aux autorités qui en font l'objet. On suppose que, en moyenne, elles emploieront 1 coordinateur pour chacun des 5 jours de la visite (37,5 heures de travail). En multipliant 37,5 par la fréquence de 0,55, on obtient

21 heures de travail par an à supporter par chaque autorité. Toutefois, les autorités devront elles aussi remplir des questionnaires et produire des informations. L'hypothèse de travail est donc que, en moyenne, les autorités dépenseront deux fois plus, soit 42 heures de travail par an, pour faire l'objet d'un audit de l'EASA dans le domaine des aéroports. Au total, pour les 46 autorités concernées, cela représente:

- 42 heures x 46 autorités = 1 932 heures de travail par an;
- c'est-à-dire environ 1,5 ETP pour l'ensemble de l'UE 27+4;
- en supposant un coût moyen de la main-d'œuvre de 110 euros (2006) par heure de travail (0 frais de déplacement, étant donné que l'inspection des autorités se déroule dans leurs locaux) pour l'ensemble de l'UE 27+4 (y compris les nouveaux États membres), le coût de 1 ETP s'élève à 138 600 euros, soit quelque 207 900 euros par an pour l'ensemble des 46 autorités concernées.

L'hypothèse susvisée d'un coût d'environ 110 euros de l'heure pour les autorités est justifiée par le fait que les données dont dispose l'Agence pour la certification font état, pour les experts de ces autorités, d'un coût moyen inférieur de près de 9 % à celui du personnel de l'Agence. De ce fait, 120 euros (le coût supposé pour l'Agence) – 9 % = environ 110 euros de l'heure.

**En conclusion, le coût de l'extension des inspections de normalisation de l'Agence** au domaine des aéroports, compte tenu du fait que les exploitants d'aéroport ne sont pas directement concernés par cette activité, si ce n'est de manière très occasionnelle, peut être estimé comme l'indique le tableau 27 ci-dessous.

Paramètre	Pour l'Agence	Total pour les 46 autorités compétentes	Pour les exploitants d'aéroport	TOTAL
ETP	11	1,5	0	<b>12,5</b>
k€	1 650	208	0	<b>1 858</b>

**Tableau 27: Coût estimé des inspections de normalisation dans le domaine des aéroports**

Étant donné que le nombre d'autorités ne variera pas en fonction de l'option retenue (3A, 3B ou 3C), ce coût est supposé invariable.

#### 2.6.4.2 Certification des aéroports

Pour évaluer l'impact économique de l'extension du règlement de base de l'EASA à la certification des aéroports, il convient tout d'abord de relever que, à l'heure actuelle, les aéroports (et leur exploitation) font déjà l'objet de règles à deux niveaux:

- les dispositions de l'OACI énoncées dans les annexes à la convention de l'OACI (essentiellement l'annexe 14) et les documents connexes ou manuels techniques;
- la législation nationale sur la sécurité des aéroports, normalement fondée sur la transposition des dispositions de l'OACI précitées.

Toutefois, la norme applicable de l'OACI (par exemple, annexe 14, volume I, point 1.4.1, en vigueur depuis le 27 novembre 2003) impose uniquement la certification des aéroports ouverts au trafic aérien international, celui-ci étant entendu comme le transport aérien

commercial par des avions lourds). En outre, l'OACI recommande (point 1.4.2) de certifier tous les aérodromes ouverts à l'usage du public. Au sein de l'Union européenne, en application du règlement (CEE) n° 2408/1992 sur l'accès au marché du transport aérien commercial, tous les aéroports ouverts au transport aérien commercial sont également ouverts au trafic international. En outre, la libre circulation des personnes à l'intérieur de l'Union européenne implique que tous les aérodromes ouverts à l'usage du public le sont également à l'aviation générale internationale. La distinction entre «international» et «ouvert à l'usage du public» établie dans les dispositions susvisées de l'OACI n'est donc pas pertinente dans l'Union européenne au vu de la législation en vigueur.

En d'autres termes, les dispositions de l'OACI (normes et pratiques recommandées) imposent déjà l'obligation de certifier des aérodromes (et les services connexes). Cependant, dans la mesure où l'expression «ouvert à l'usage du public» n'est pas définie par l'OACI et que l'application de la recommandation n'est pas obligatoire, alors qu'il n'existe pas encore de législation communautaire sur la question, il faut, pour évaluer le coût des propositions de l'Agence, estimer au préalable dans quelle mesure les normes et pratiques recommandées de l'OACI sont actuellement mises en œuvre dans les États de l'UE 27+4, c'est-à-dire évaluer combien d'aérodromes sont déjà certifiés (ou devraient l'être sous peu).

Prenant appui sur le principe de proportionnalité de l'analyse, les informations rassemblées par le GASR sont utilisées, même si elles ne sont que partielles. En particulier, le nombre d'aérodromes certifiés (ou qui devraient l'être sous peu), mentionné au point 2.3.3.3, est repris dans la colonne de droite du tableau 28 ci-dessous. Les autres colonnes contiennent certaines des données présentées dans le tableau 21 (point 2.6.2.1).

État	A É R O D R O M E S					
	Public	Privé	Mixte civil/ militaire	Aéroclubs	TOTAL	Annoncés comme étant certifiés *
Belgique	7	13	1	0	38	6
Rép. tchèque	67	13	2	5	87	9
Danemark	29	12	3	0	45	36
Estonie	9	2	0	0	11	11
Finlande	38	44	0	0	85	28
France	345	51	3	13	441	70
Irlande	18	9	0	0	27	28
Italie	49	29	9	0	99	50
Lettonie	3	1	0	0	4	8
Pays-Bas	15	0	1	0	25	14
Portugal	28	2	0	0	37	50
Roumanie	18	0	0	0	18	33
Slovaquie	8	0	0	7	16	8
Slovénie	12	1	0	0	13	67
Espagne	87	3	9	0	102	42
Suède	29	83	1	0	154	99
Royaume-Uni	72	71	0	0	148	142
<b>TOTAL</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1 350</b>	<b>701</b>

\* ou qui devraient être certifiés sous peu, par des membres du groupe de travail du GASR

**Tableau 28: Comparaison des aérodromes certifiés par rapport au nombre total d'aérodromes**

Tout d'abord, en examinant le tableau 28, on observe que 17 États ont déjà certifié (ou envisagent de le faire sous peu) 701 aérodromes. Compte tenu des autres États de l'UE 27+4 pour lesquels aucune donnée n'est disponible, puisque  $31 = 17 + 80\%$ , on estime qu'actuellement,  $701 + 80\% = 1\,260$  aérodromes sont déjà certifiés (ou devraient l'être sous peu) dans l'UE 27+4.

Ce chiffre de 1 260 aérodromes est largement supérieur aux 700 aérodromes considérés par l'option 3A. Il convient dès lors de supposer que cette option n'imposera pas de coût supplémentaire à quiconque en termes de certification des aérodromes.

Inversement, étant donné qu'au point 2.6.2.1, on a estimé à 3 000 le nombre d'aérodromes touchés par l'option 3B, environ 1 740 aérodromes supplémentaires (c'est-à-dire 3 000 – 1 260 déjà certifiés) devraient pouvoir être certifiés. Ces 1 740 aérodromes sont toutefois les entités les plus simples sur le total de 3 000 aérodromes. L'effort nécessaire à leur certification (et au contrôle annuel périodique ultérieur) peut donc être estimé à, en moyenne, deux inspecteurs de l'autorité compétente visitant le site pendant deux jours (= 4 jours de travail = 30 heures de travail). Ce chiffre pourrait être multiplié par 4 pour couvrir l'ensemble des activités de préparation et de suivi, avant et après la visite, comme le travail administratif jugé nécessaire pour préparer et assurer le suivi des visites de normalisation de l'EASA. Par conséquent, la certification d'un aérodrome coûte en moyenne  $30 \times 4 = 120$  heures de travail à une autorité compétente. Pour l'ensemble des 1 740 aérodromes, cela donne 208 800 heures de travail, soit (divisées par 1 260) environ 165 ETP. Les aspects sociaux de ce nombre sont discutés au point 2.6.7 ci-dessous. Au plan économique, il est supposé que le coût d'un ETP s'élève en moyenne pour l'ensemble de l'UE 27+4 (y compris les nouveaux États membres) à 138 600 euros. **Le coût total des nouvelles exigences de certification des aérodromes découlant de l'option 3B pour les autorités est donc estimé à  $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$  euros.**

Pour les exploitants d'aérodrome, l'effort est estimé à 1 personne x 2 jours pendant la visite d'audit (c'est-à-dire 2 jours de travail = 15 heures), plus 3 jours pour recueillir et fournir les informations à l'autorité, soit un total de 5 jours = 37,5 heures. Ce chiffre, multiplié par 1 740 aérodromes, donne un total de 65 250 heures de travail, soit environ 52 ETP. En termes monétaires, en supposant le même coût de 138 600 euros par ETP que pour les autorités, le **coût par an pour les exploitants d'aérodrome s'élève à 7 207 200 euros pour l'option 3B.**

Dans l'option 3C, la complexité des aérodromes concernés (c'est-à-dire les 1 500 aérodromes supplémentaires par rapport à l'option 3B) est encore moindre. Il est donc supposé que l'effort par aérodrome supplémentaire pourrait être de l'ordre des 3/4 de ce qui est estimé pour l'option 3B, ce qui donne:

- 90 heures de travail par aérodrome par autorité compétente;
- 28 heures de travail pour l'exploitant d'aérodrome.

Ensuite, en ce qui concerne les autorités dans le cas de l'option 3C, 135 000 heures de travail s'ajoutent aux 208 800 heures estimées pour l'option 3B, c'est-à-dire 343 800 heures, soit environ 273 ETP et un coût estimé de 37 674 000 euros par an.

Pour les exploitants d'aérodrome, l'effort supplémentaire estimé sera de 28 x 1 500 = 42 000 heures de travail, qui s'ajoutent aux 65 250 estimées pour l'option 3B, soit un total de 107 250 heures, c'est-à-dire quelque 85 ETP et 11 730 000 euros.

**En conclusion, le coût supplémentaire de la certification des aérodromes découlant de l'extension des compétences de l'Agence** au domaine des aérodromes, compte tenu du fait que l'Agence n'effectue pas elle-même cette tâche, peut être estimé comme le montre le tableau 29 ci-dessous.

Paramètre	Pour l'Agence	Total pour les 46 autorités compétentes	Pour les exploitants d'aérodrome	TOTAL
<b>Option 3A = 700 aérodromes</b>				
ETP	0	0	0	<b>0</b>
k€2006	0	0	0	<b>0</b>
<b>Option 3B = 3 000 aérodromes</b>				
ETP	0	165	52	<b>217</b>
k€2006	0	22 869	7 207	<b>30 076</b>
<b>Option 3C = 4 500 aérodromes</b>				
ETP	0	273	85	<b>358</b>
k€2006	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Tableau 29: Coût supplémentaire estimé pour la certification des aérodromes**

#### 2.6.4.3 Système de gestion de la sécurité et de la qualité

Selon la proposition législative, les exploitants de «grands» aérodromes seront non seulement soumis au processus de certification, mais ils seront également tenus de mettre en œuvre un système de gestion (de la sécurité et de la qualité – ou «S+QMS»), qui englobe toutes les procédures internes de l'exploitant d'aérodrome, telles qu'elles sont décrites dans le manuel des aérodromes, et tend à l'amélioration permanente grâce à la collecte et à l'analyse continues des données de sécurité.

Il y a lieu de relever, une fois encore, que le point 1.5.3 de l'annexe 14 de l'OACI (amendement 8, en vigueur depuis le 23 novembre 2006) impose aux exploitants d'aérodrome certifié de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SMS) qui doit, au minimum:

- a) identifier les dangers pour la sécurité;
- b) garantir que les mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable sont mises en œuvre;
- c) assurer un suivi permanent et une évaluation régulière du niveau de sécurité atteint et
- d) tendre à améliorer en permanence le niveau général de sécurité.

L'avis de l'EASA sur la question introduit non seulement les prescriptions susvisées de l'OACI dans la partie B des exigences essentielles proposées, mais il impose explicitement à l'exploitant d'aérodrome de prendre des mesures avec d'autres organisations pertinentes afin de garantir le maintien de la conformité avec les exigences essentielles applicables aux aérodromes. Ces organisations sont notamment les exploitants d'aéronef, les prestataires de

services de navigation aérienne, les prestataires de services d'assistance en escale et d'autres organisations dont les activités peuvent affecter la sécurité des aéronefs, cette liste n'étant pas exhaustive.

En d'autres termes, la législation communautaire proposée étendra légèrement les responsabilités du SMS de l'exploitant certifié d'un «grand» aéroport (c'est-à-dire les 700 aéroports considérés dans l'option 3A) pour inclure des interfaces avec d'autres entreprises dont les activités sont susceptibles d'influencer la sécurité aérienne sur ou à proximité de l'aéroport. Parmi ces autres entreprises, les exploitants aériens et les prestataires de services de navigation aérienne sont déjà tenus de disposer de ce système de gestion par d'autres dispositions législatives. Par conséquent, en ce qui les concerne, la proposition de l'Agence n'impliquera pas de charge supplémentaire. En revanche, elle affectera le millier de prestataires d'assistance en escale, dont le nombre a été estimé au point 2.6.2.3.

Or, les lignes directrices de la Commission relatives à l'évaluation ex ante des coûts disposent que, dans le cas d'une obligation déjà imposée à l'échelle internationale, seul le coût des exigences supplémentaires imposées par la législation communautaire proposée doit être pris en considération. Dans le cas d'espèce, l'«origine» de l'exigence de mettre en place un système de gestion de la sécurité peut être attribué à l'OACI pour 95 % et pour 5 % seulement (c'est-à-dire les interfaces contrôlées) à la législation communautaire proposée. Ensuite, il est supposé que, pour les 700 aéroports visés dans l'option 3A, cela représentera un coût supplémentaire d'environ 5 % par rapport au coût actuel de leur système de gestion de la qualité et de la sécurité. Si l'on suppose qu'en moyenne 3 ETP pourraient être employés au S+QMS par exploitant d'aéroport, cet effort supplémentaire représente, pour chaque aéroport, 0,15 ETF, c'est-à-dire environ 190 heures de travail et 20 790 euros par an. **Pour les 700 aéroports concernés, cela représente environ 105 ETP et 14 553 000 euros par an.**

Selon toute probabilité, un effort similaire (à savoir une centaine d'ETP) devra être consenti par les 1 000 **prestataires de services d'assistance en escale** afin de satisfaire les mêmes exigences. Pour ces derniers, on suppose un coût de la main-d'œuvre de 10 % inférieur à celui des exploitants d'aéroport (c'est-à-dire 124 740 euros par ETP), soit un coût total de **12 474 000 euros par an**. Aucun coût supplémentaire n'est prévu en la matière pour les autorités compétentes ou l'Agence.

Cependant, les exigences essentielles jointes à l'avis de l'EASA en la matière proposent également d'alléger ces exigences S+QMS pour les aéroports qui ne proposent pas de services aériens commerciaux réguliers. Ces critères de distinction ont été en grande partie soutenus par les parties prenantes, comme le résume le tableau 30 ci-dessous.

Critère de distinction	Réaction des parties prenantes	Position de l'Agence
Plus de 5 personnes nécessaires à l'exploitation d'un aérodrome	Contre	Pas proposé
Ouvert à l'IMC ou exploité de nuit	De nombreuses parties prenantes ont convenu que les opérations IFR sont plus complexes que les VFR.	Proposé comme critère de distinction dans l'avis, étant donné que les vols réguliers suivent les règles IFR.
Plus de 50 000 mouvements par an	Les parties prenantes observent que, puisque le nombre d'accidents est très bas, mais qu'un seul accident d'un avion lourd de transport de passagers peut faire une centaine de victimes, la taille de l'aéronef est plus importante que la fréquence des vols	L'Agence propose d'utiliser l'existence de services aériens commerciaux réguliers (y compris le trafic charter fréquent) comme critère de distinction. Ceci exclut les taxis aériens, qui peuvent recourir à de petits appareils.
MTOM > 10 t ou configuration certifiée des sièges pour 19 passagers ou plus		Critère encore inutile. Il pourrait être utilisé à l'avenir, peut-être par référence aux 5,7 t MTOM <sup>19</sup> .

**Tableau 30: Critères de distinction**

Cela signifie que les 2 300 aérodromes supplémentaires (à savoir 3 000 – 700 de l'option 3A) de l'option 3B éviteront, selon l'Agence, le coût d'un S+QMS formel et du manuel correspondant. Au point 2.6.4.2 ci-dessus, il a été estimé que près de 1 260 aérodromes sont déjà certifiés (ou en voie de l'être) dans l'UE 27+4, conformément aux exigences de l'OACI. Ils sont donc tenus de disposer dès maintenant d'un système de gestion de la sécurité à part entière. Étant donné que la proposition de l'Agence limite cette obligation à 700 aéroports seulement (conformément à la norme de l'OACI, mais pas à la pratique recommandée non obligatoire), on observera que la charge pour les 560 aérodromes restants (1 260 – 700) de l'option 3B sera allégée. Pour ces aérodromes de taille moyenne à petite, l'effort de S+QMS épargné n'est estimé qu'à 0,5 ETP, soit 630 heures de travail par an et 69 300 euros (2006) par an.

Par conséquent, l'option 3B, qui réduit ce coût pour 560 exploitants d'aérodrome, permettra d'économiser 280 EPT, soit 38 808 000 euros par an. Pour la même option, puisque ces aérodromes accueillent nettement moins de 1 million de mouvements de passagers par an, il est supposé qu'il n'y a pas de raison que les prestataires de services d'assistance en escale soient significativement affectés. Ce bénéfice sera toutefois atténué par les 105 ETP que les exploitants d'aérodrome devront y consacrer et les 14 553 000 euros par an déjà calculés, puisque l'option 3B inclut les 700 aéroports de l'option 3A. En conclusion, le **bénéfice net de l'option 3B pour les exploitants d'aérodrome sera le suivant:**

- **+ 105 – 280 = -175 ETP;**
- **14 553 – 38 808 = - 24 255 000 euros par an.**

<sup>19</sup> Seuil défini à l'annexe VI, chapitre 1, de l'OACI, et utilisé à l'annexe 8, partie II, chapitre 4, et dans le titre de la partie III, ainsi que dans la norme 2.6.2 de l'annexe 14. Le même seuil est publié par l'Agence dans ses «Définitions des spécifications communautaires» et est appliqué pour distinguer les petits aéronefs des avions lourds aux fins de la navigabilité.

Pour les prestataires de services d'assistance en escale, l'impact restera celui déjà estimé pour l'option 3A.

En ce qui concerne l'option 3C, l'effet est neutre pour les 1 500 aérodromes supplémentaires, étant donné que le S+QMS n'est pas encore mis en place dans ces petits terrains d'aviation et qu'il n'est pas réaliste d'envisager de le faire. Le résultat net restera donc celui déjà estimé pour l'option 3B.

**En conclusion, le coût supplémentaire (ou réduit) de la gestion formelle de la sécurité et de la qualité des aérodromes, découlant des exigences essentielles proposées par l'Agence, peut être estimé comme l'indique le tableau 31 ci-dessous.**

Paramètre	Pour l'Agence et les autorités	Pour les exploitants d'aérodrome	Pour les prestataires d'assistance en escale	TOTAL
<b>Option 3A = 700 aérodromes</b>				
ETP	0	105	100	<b>205</b>
k€2006	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Option 3B = 3 000 aérodromes</b>				
ETP	0	- 175	100	<b>- 75</b>
k€2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>
<b>Option 3C = 4 500 aérodromes</b>				
ETP	0	- 175	100	<b>- 75</b>
k€2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>

**Tableau 31: Coût supplémentaire (ou réduit) estimé pour le S+QMS**

#### 2.6.4.4 Coût des dommages durant le roulage et l'attente

À l'heure actuelle, il n'existe aucun outil fiable permettant d'évaluer précisément les effets quantitatifs sur la sécurité des nouvelles mesures législatives. Il est dès lors très difficile d'élaborer des estimations économiques précises.

Cependant, le point 2.6.3 conclut que les trois options ont toutes un impact positif sur la sécurité, l'impact de l'option 3C étant presque deux fois plus grand que celui de l'option 3A et celui de la 3B étant trois fois supérieur à celui de la 3A. En outre, au point 2.3.1.9, la conclusion était que le coût total des accidents et des incidents aériens dus à des facteurs liés aux aérodromes (infrastructures, équipements, exploitation) dans l'UE 27+4 s'élevait à 1 164 millions d'euros (2006) par an.

Il est ensuite supposé que, puisque l'option 3A produit des bénéfices pour la sécurité, son impact économique ne peut pas être considéré comme nul. Par ailleurs, une estimation très prudente d'à peine 1 % de bénéfice est faite, soit un bénéfice de 11 640 000 euros (2006) par an en termes de dommages évités.

Étant donné que l'option 3C est jugée deux fois meilleure en termes d'impact sur la sécurité, on lui attribuera un bénéfice de 2 %, ce qui représente, toujours dans le cadre d'une estimation extrêmement prudente de la situation, 23 280 000 euros (2006) par an de coûts évités.

Enfin, pour l'option 3B, qui est trois fois meilleure que la 3A, le bénéfice est estimé à  $11\,640\,000 \times 3 = 34\,920\,000$  euros par an.

#### 2.6.4.5 Règles communes

La nouvelle législation proposée peut être considérée comme la base juridique de la transposition commune des dispositions de l'OACI pour l'UE 27+4, en remplacement de la législation nationale dans ce secteur. Elle prendra essentiellement la forme de l'adoption de règles de mise en œuvre communes et de spécifications communautaires, le cas échéant.

Compte tenu du fait que le nombre d'ETP pour la normalisation a déjà été calculé au point 2.6.4.1, on peut supposer que, pour les activités d'élaboration de règles relatives aux aéroports, le nombre d'ETP dont l'EASA aura besoin est de 6 (1 responsable + 4 administrateurs + 1 assistant). Deux ETP supplémentaires sont jugés nécessaires pour étayer les règles à l'aide d'analyses suffisantes des données sur la sécurité des aéroports et de recherche en matière de sécurité.

**L'effort total supplémentaire pour l'Agence** (outre ce qui a été estimé pour la normalisation au point 2.6.4.1) **devrait donc être égal à 8 ETP, soit 1 200 000 euros par an.**

Cependant, il a été estimé au point 2.3.3.3 ci-dessus que, actuellement, 99 ETP sont employés dans l'ensemble de l'UE 27+4 à des tâches d'élaboration de règles. La centralisation de cette activité devrait libérer, selon l'Agence:

- près de 30 % de ces ressources dans le cas de l'option 3A, puisque de nombreux aéroports resteront assujettis aux règles nationales. Cette économie représente environ 30 ETP, soit 4 158 000 euros par an;
- près de 60 % des ressources dans le cas de l'option 3B, qui couvre la totalité des aéroports ouverts à l'usage du public, c'est-à-dire une économie de 60 ETP, soit 8 316 000 euros par an. Près de 40 ETP seront encore nécessaires dans les États pour élaborer les règles de sécurité des aéroports qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation communautaire ou pour développer les règles de mise en œuvre au niveau national concernant la sécurité aux abords des aéroports. Certains efforts pourraient également être consacrés à aider à l'élaboration de règles dans le système EASA dont ces États sont également membres;
- enfin, en ce qui concerne l'option 3C, 70 % de l'effort pourrait être épargné (soit 70 ETP ou 9 702 000 euros par an). En fait, même dans ce cas, environ 1 ETP par État resterait nécessaire pour soutenir l'élaboration de règles communes.

Aucun coût supplémentaire n'est prévu pour les exploitants d'aéroport, quoiqu'un léger bénéfice économique, qui n'a pas été quantifié ici, pourrait découler de la centralisation de l'élaboration des règles les concernant (c'est-à-dire la participation au processus par l'intermédiaire d'associations au niveau du continent et la prise en compte d'un seul organe réglementaire et d'un seul ensemble de règles). Les mêmes bénéfices modestes (un ensemble de règles pour tous les aéroports ouverts à l'usage du public dans l'UE 31+4) pourraient être obtenus pour les exploitants d'aéroport.

**En conclusion, la centralisation de l'élaboration des règles aboutira à une économie de 4 158 000 euros (option 3A), 8 316 000 euros (3B) ou 9 702 000 euros (3C) au niveau national contre 1 200 000 euros de coût additionnel pour l'Agence. En tout état de cause, la communauté en retirera un bénéfice.**

#### 2.6.4.6 Programme de renforcement des compétences pour le personnel d'aérodrome

Les avantages pour la sécurité estimés ci-dessus proviendront également de programmes de renforcement des compétences mieux adaptés et mieux appliqués en ce qui concerne le personnel dont les activités sont susceptibles d'affecter la sécurité aérienne dans les aérodromes ou à proximité de ceux-ci.

Dans le cas de l'**option 3A**, il est supposé que ce personnel comptera en moyenne 70 personnes pour chacun des 700 aérodromes concernés (y compris les prestataires de services d'assistance en escale). En fait, parmi ces 700 aérodromes, seuls 160 enregistrent plus d'un million de mouvements de passagers par an, comme l'indiquait le point 2.6.2.3. Dans leur cas, plusieurs centaines de personnes pourraient être concernées. À titre d'exemple, la société Aéroports de Paris gère 14 aérodromes et emploie environ 10 000 personnes (soit environ 700 personnes par aérodrome, mais en comptant le côté ville et les services qui n'affectent pas directement la sécurité aérienne). Cependant, pour les 540 aérodromes restants, il est supposé que le nombre de membres du personnel ayant un rapport avec la sécurité n'excédera pas 50 personnes. Ensuite, il est supposé que l'effort supplémentaire de formation sera, en moyenne, de l'ordre de 1 jour par an et par personne, soit  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  jours par an ou 367 500 heures de travail (290 ETP). Le coût total avoisinera  $124\,740 \text{ euros} \times 290 \text{ ETP} = \mathbf{36\,175\,000 \text{ euros (2006) par an.}}$

Dans le cas de l'**option 3B**, la taille moyenne des aérodromes supplémentaires est nettement plus réduite, de sorte qu'un nombre moyen de 10 personnes par aérodrome supplémentaire est retenu. Cela donne pour 2 300 aérodromes (c.-à-d. 3 000 – 700 déjà pris en compte dans l'option 3A), en suivant la même logique que celle énoncée ci-dessus,  $10 \text{ personnes} \times 2\,300 \text{ aérodromes} \times 1 \text{ jour} =$  un total de 23 000 jours, soit 172 500 heures par an (137 ETP) de formation reçue, ce qui représente un coût de 17 089 000 euros par an. Ce coût s'ajoute à celui estimé pour l'option 3A. Par conséquent, pour l'option 3B, le coût est estimé à  $36\,175\,000 + 17\,089\,000 = \mathbf{53\,264\,000 \text{ euros par an.}}$

Dans le même ordre d'idées, les terrains d'aviation de taille très réduite sont inclus dans l'**option 3C**, de sorte que l'on suppose seulement 3 personnes par aérodrome supplémentaire (1 500), ce qui donne 4 500 personnes ou 33 750 heures annuelles (environ 27 ETP) de formation reçue et 3 368 000 euros par an, qui s'ajoutent au coût de l'option 3B. En conclusion, le coût annuel total s'élève à  $53\,264\,000 + 3\,368\,000 = \mathbf{56\,632\,000 \text{ euros.}}$

#### 2.6.4.7 Prescriptions techniques dans les spécifications communautaires

L'introduction de la plupart des prescriptions techniques détaillées dans des spécifications communautaires (CS) produira également des bénéfices économiques, tels que:

- une procédure simplifiée (et donc moins chère) pour leur adoption et leur gestion;
- la possibilité de renvoyer aux normes volontaires de la branche, ce qui signifie un coût moindre pour le contribuable;
- une modification plus rapide pour suivre l'évolution de la technologie et, partant, moins d'obstacles à l'accès au marché de nouveaux produits;

- une flexibilité accrue durant le processus de certification et, partant, une réduction du nombre d'heures de travail consacrées aux négociations entre le pouvoir réglementaire et l'entité réglementée.

Cependant, ces bénéfices seront extrêmement difficiles à quantifier simplement. L'utilisation de modèles économétriques est, quant à elle, jugée disproportionnée. Par conséquent, ces effets économiques ne sont pas chiffrés dans la présente évaluation d'impact réglementaire.

#### 2.6.4.8 Résumé de l'impact économique

Sur la base des conclusions tirées aux points 2.6.4.1 à 2.6.4.7 ci-dessus, il est possible d'établir le tableau 32, afin de comparer l'impact économique des trois options relatives à l'extension du champ d'application de la législation communautaire.

Coût estimé de l'extension du champ d'application de la législation communautaire	k€(2006)/an		
	3A	3B	3C
<b>Nombre d'aérodromes</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Extension des inspections de normalisation	1 858	1 858	1 858
Aérodromes couverts par le règlement de base (c'est-à-dire certification)	0	30 076	49 404
Système de gestion pour les exploitants de grands aérodromes	27 027	-11 781	-11 781
Coût des dommages durant le roulage et l'attente	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Adoption de règles communes de mise en oeuvre	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Programmes de renforcement des compétences pour le personnel des aérodromes	36 175	53 264	56 632
Personnel de l'Agence chargé de l'élaboration des règles et des analyses de sécurité	Déjà comptabilisé ci-dessus		
Personnel des autorités compétentes chargé de la certification et du contrôle			
Prescriptions techniques dans les spécifications communautaires	Non quantifié		
<b>TOTAL</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Tableau 32: Résumé de l'impact économique découlant de l'extension du champ d'application de la législation communautaire**

On peut en déduire que l'option 3C sera la plus chère, et la 3B la moins chère.

Le tableau 33 ci-dessous traduit en notes les termes monétaires du tableau 32.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact économique découlant de l'extension du champ d'application de la législation communautaire	Notation des options		
	3A	3B	3C
<b>Nombre d'aérodromes</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Extension des inspections de normalisation	- 3	- 3	- 3
Aérodromes couverts par le règlement de base (c'est-à-dire certification)	0	- 2	- 3
Système de gestion pour les exploitants de grands aérodromes	- 2	2	2
Coût des dommages durant le roulage et l'attente	1	3	2
Adoption de règles communes de mise en oeuvre	1	2	3
Programmes de renforcement des compétences pour le personnel des aérodromes	- 1	- 2	- 3
Personnel de l'Agence chargé de l'élaboration des règles et des analyses de sécurité	0	0	0
Personnel des autorités compétentes chargé de la certification et du contrôle	0	0	0
Prescriptions techniques dans les spécifications communautaires	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact économique)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Tableau 33: Notation de l'impact économique découlant de l'extension du champ d'application de la législation communautaire**

#### *2.6.5 Impact environnemental*

La proposition législative considérée ne tend nullement à accroître le trafic, à construire de nouvelles infrastructures ou à assouplir les règles environnementales. L'effet des trois options envisagées, quelle que soit celle retenue, doit donc être considéré comme neutre au plan de l'environnement.

#### *2.6.6 Impact social*

Trois impacts majeurs peuvent être envisagés dès l'adoption de la proposition visant à étendre les compétences de l'EASA aux aérodromes:

- la consultation systématique des parties prenantes, qui fait partie intégrante du système EASA, sera immédiatement étendue au domaine des aérodromes, en commençant par l'inclusion des organes représentatifs dans le comité consultatif sur les normes de sécurité (SSCC) et en touchant non seulement les groupes d'experts, mais aussi les consultations publiques par l'intermédiaire des avis de proposition de modification (NPA). De manière générale, cet élément permettra d'élaborer de meilleures règles, mais également de renforcer la solidarité entre les citoyens concernés et offrira une base très solide pour défendre les positions de l'Europe au niveau mondial;
- le renforcement des compétences du personnel chargé de tâches susceptibles d'affecter la sécurité aérienne dans les aérodromes ou à proximité de ceux-ci, compte tenu du fait que la majeure partie du coût total estimé au point 2.6.4.8 pour l'une des trois options, quelle qu'elle soit, sert effectivement à renforcer les compétences professionnelles du personnel. En ce qui concerne l'option 3B, la valeur économique d'une formation et de qualifications accrues est même supérieure au coût total (en raison des économies

réalisées ailleurs); ainsi, au plan social, la proposition améliorera la qualité de l'emploi dans l'UE 27+4 ainsi que la compétitivité du système communautaire;

- enfin, la centralisation proposée de l'élaboration des règles permettra de libérer certains ETP actuellement occupés à cette tâche dans les États de l'UE 27+4; cependant, c'est le seul aspect pour lequel le personnel devra être réduit; en effet, dans les différents points qui composent l'évaluation économique ci-dessus, les estimations étaient aussi envisagées en termes d'ETP supplémentaires. Le tableau 34 ci-dessous résume ces différents éléments.

ETP	Agence	Autorités	Exploitants d'aérodrome	Prestataires d'assistance en escale	TOTAL
<b>Option 3A = 700 aérodromes</b>					
Normalisation	11	2	0	0	<b>13</b>
Certification	0	0	0	0	<b>0</b>
S+QMS	0	0	105	100	<b>205</b>
Règles communes	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Compétences du personnel	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>TOTAL</b>	19	- 28	250	245	<b>486</b>
<b>Option 3B = 3 000 aérodromes</b>					
Normalisation	11	2	0	0	<b>13</b>
Certification	0	165	52	0	<b>217</b>
S+QMS	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Règles communes	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Compétences du personnel	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>TOTAL</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Option 3C = 4 500 aérodromes</b>					
Normalisation	11	2	0	0	<b>13</b>
Certification	0	273	85	0	<b>358</b>
S+QMS	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Règles communes	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Compétences du personnel	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>TOTAL</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

**Tableau 34: Nouveaux emplois (ETP) créés**

Il ressort du tableau 34 ci-dessus que l'option 3C pourrait créer plus de 700 emplois dans le domaine extrêmement pointu de la sécurité aérienne. L'option 3A créerait quelque 480 emplois, mais près de 30 agents des autorités devraient être affectés à d'autres tâches. Enfin, l'option 3B ne créera qu'un peu plus de 500 nouveaux emplois, mais une augmentation de la demande de main-d'œuvre sera observée dans tous les segments des entités concernées, quoique 4 fois plus dans le privé que dans le secteur public. Quelle que soit l'option retenue, l'augmentation des effectifs de l'Agence sera inférieure à 20 personnes.

Le tableau 35 ci-dessous traduit les considérations qui précèdent en notes correspondant aux indicateurs de résultat applicables.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact social découlant de l'extension du champ d'application de la législation communautaire	Notation des options		
	3A	3B	3C
Extension des inspections de normalisation	1	1	1
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	2	- 1	- 1
Aérodromes couverts par le règlement de base (c'est-à-dire certification)	0	2	2
Adoption de règles de mise en oeuvre	- 1	- 2	- 2
Programmes de renforcement des compétences pour le personnel des aérodromes	1	3	2
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact social)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Tableau 35: Notation de l'impact social lié au champ d'application de la proposition**

*2.6.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA*

L'avis de l'Agence sur la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aérodromes tient pleinement compte de l'«EU-OPS», la première extension des compétences de l'EASA (à savoir les opérations aériennes, l'octroi de licences aux équipages de conduite et la sécurité des aéronefs de pays tiers) et de la législation en vigueur concernant le «ciel unique européen» (SES). Aucune exigence essentielle en contradiction avec ces dispositions n'est proposée.

Par ailleurs, l'Agence a déjà indiqué qu'il convient, en ce qui concerne les dispositions qui pourraient découler de l'initiative relative au «ciel unique européen», d'éviter la duplication des règles de mise en œuvre et/ou des processus réglementaires en matière de systèmes de communication radio, de météorologie, de navigation ou de surveillance.

Chacune des trois options possibles a un effet neutre à cet égard.

*2.6.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée*

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 et aux notes attribuées aux points 2.6.3 à 2.6.7, la matrice suivante peut être élaborée aux fins de l'analyse multicritères

Note pondérée des options d'extension du champ d'application de la législation communautaire		3A	3B	3C
Nombre d'aérodromes couverts		700	3 000	4 500
Impact	Pondération			
Sécurité	3	18	57	30
Économie	2	- 10	0	- 4
Environnement	3	0	0	0
Social	2	6	6	4
Autres dispositions réglementaires sur l'aviation	1	0	0	0
<b>TOTAL PONDÉRÉ</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Tableau 36: Analyse multicritères de l'extension du champ d'application de la proposition**

À la lecture de ce tableau, on peut observer que l'option 3B obtient une note deux fois plus élevée que l'option 3C, et même davantage si on la compare à l'option 3A. En particulier, l'option 3B:

- obtient une note près de deux fois supérieure en termes de sécurité à celle des autres options;
- est la moins chère, avec une charge annuelle totale d'environ 30 millions d'euros (2006) par an pour les parties prenantes de l'aviation dans l'UE 27+4, dont moins de 2,850 millions d'euros pour le nouveau personnel (19) de l'Agence;
- pourrait créer quelque 500 nouveaux emplois qualifiés au total, une centaine au sein des autorités compétentes et le reste chez les exploitants d'aérodrome et les prestataires de services d'assistance en escale.

C'est la raison pour laquelle l'Agence a inclus l'option 3B dans son avis, à savoir l'option couvrant tous les aérodromes ouverts à l'usage du public et régis par des règles européennes communes. Cette proposition a reçu le soutien de 90 % des 20 autorités nationales qui ont pris part à la consultation, comme l'indique le tableau 37 ci-dessous.

<b>CHAMP D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE</b>			
<b>selon les réponses des autorités de l'aviation à la question n° 3 du NPA</b>			
<b>Aérodromes OUVERTS À L'USAGE DU PUBLIC</b>			<b>Uniquement les AÉROPORTS ouverts au trafic COMMERCIAL régulier</b>
<b>+ tous les autres même s'ils ne sont pas ouverts à l'usage du public</b>	<b>+ cas spécifiques (par exemple instruction en vol)</b>	<b>Uniquement</b>	
Belgique	Pays-Bas	Autriche	Allemagne (BMVBS selon une réaction au CRD)
		Danemark	
République tchèque	Roumanie	France	
		Grèce	
Finlande	Espagne	Islande	Italie (selon une réaction au CRD)
		Irlande	
Norvège	Suède	Rép. slovaque	
		Slovénie	
	Royaume-Uni	Suisse	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Tableau 37: Soutien des autorités compétentes à l'extension du champ d'application de la législation communautaire aux aérodromes ouverts à l'usage du public**

## **2.7 Analyse de l'impact des règles et des moyens de mise en œuvre sur les équipements d'aérodrome**

### *2.7.1 Options possibles*

Le point 2.5.2 ci-dessus a identifié les options alternatives suivantes en ce qui concerne les équipements d'aérodrome:

- 4A): équipements d'aérodrome non réglementés au niveau communautaire;
- 4B): règles européennes communes (ETSO, par exemple) pour les équipements «non standard», mises en œuvre par une déclaration de conformité du fabricant et une déclaration de vérification de l'exploitant d'aérodrome (cette dernière portant sur l'intégration et l'adéquation sur le site);

- 4C): comme pour le 4B, mais pas de déclaration de vérification requise, étant donné que cela fait partie du processus de certification des aérodromes.

## 2.7.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées

### 2.7.2.1 Autorités compétentes

Les 46 autorités compétentes (telles qu'elles ont été estimées au point 2.6.2.4) et l'Agence seront toutes affectées par les options 4B et 4C susvisées. En outre, puisque la responsabilité des autorités compétentes dépasse le champ d'application de la législation communautaire, elles seront de toute façon chargées du contrôle de la sécurité des équipements d'aérodrome, même en l'absence de règles européennes communes (à savoir l'option 4A).

### 2.7.2.2 Équipements d'aérodrome

Les équipements d'aérodrome comme les aides visuelles et de radionavigation, les systèmes de détection et, de manière générale, tout autre équipement, sont mentionnés dans certaines annexes de l'OACI<sup>20</sup>, mais il pourrait être injuste d'exiger du propriétaire ou de l'exploitant d'un aérodrome qu'il assume la responsabilité de technologies pour lesquelles il ne possède pas de compétences particulières. En outre, certains de ces équipements sont peut-être déjà couverts par le «ciel unique européen»<sup>21</sup>, et en particulier par le règlement sur l'interopérabilité<sup>22</sup>. L'Agence relève également que certains équipements de servitude au sol sont déjà normalisés par les organisations européennes de normalisation (ESO)<sup>23</sup>. Dès lors, en ce qui concerne l'option 4A, il n'y aura pas de règles européennes spécifiques supplémentaires pour les équipements d'aérodrome; en revanche, il y aura des exigences essentielles, des règles de mise en œuvre et des spécifications communautaires pour les aérodromes. Ces règles communes s'inspirant dans une large mesure de l'annexe 14 de l'OACI, il est très probable, comme le demande la quasi-totalité des parties prenantes, qu'elles couvriront aussi certains aspects des équipements d'aérodrome (par exemple, la frangibilité, le type et le nombre d'aides visuelles, l'alimentation électrique des aides visuelles lumineuses, la performance des véhicules de lutte contre l'incendie, etc.). La vérification de ces équipements, une fois mise en œuvre, fera partie intégrante du processus de certification des aérodromes.

Dès lors, même dans le cas de **l'option 4A** (pas de nouvelles ETSO et pas d'autres règles pour les équipements d'aérodrome; pas d'implication des entités qui conçoivent et produisent ces équipements), **tous les aérodromes couverts par le champ d'application de la législation communautaire (soit 3 000 aérodromes pour l'option 3B recommandée au point 2.6.9)** devront se conformer aux exigences liées à divers aspects des équipements d'aérodrome installés.

Toutefois, l'Agence a indiqué que, selon elle, des exigences de performances minimales, nécessaires à la sécurité aérienne, devraient être fixées pour les équipements d'aérodrome au niveau des règles de mise en œuvre ou des spécifications communautaires, en laissant à la branche la responsabilité générale de la normalisation et de l'évaluation de la conformité des équipements d'aérodrome produits, comme c'est le cas dans le cadre de la «nouvelle

<sup>20</sup> Par exemple, l'annexe 3 sur l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, l'annexe 10 sur les télécommunications aéronautiques et l'annexe 14 sur les aérodromes.

<sup>21</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (*JO n° L 96 du 31.03.2004, p. 1*).

<sup>22</sup> Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (*JO n° L 96 du 31.03.2004, pp. 26 à 42*).

<sup>23</sup> En particulier, le Comité européen de normalisation (CEN). Cependant, le CENELEC et l'ETSI sont aussi des organisations européennes de normalisation. Pour plus d'information, consulter le site: [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_fr.html)

approche»<sup>24</sup>. Cela implique la possibilité de publier des *European Technical Standard Orders* (ETSO) servant de moyens acceptables de mise en conformité (AMC), lorsqu'on le juge nécessaire pour des raisons de sécurité, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour les pièces d'aéronefs «non standard», qui sont couvertes par le champ d'application du règlement de base.

**Dès lors, même dans le cas des options 4B ou 4C, l'ensemble des 3 000 aérodromes couverts seront potentiellement touchés.**

### 2.7.2.3 Exploitants d'aérodrome

Tous les exploitants de ces 3 000 aérodromes seront également affectés. Cependant, il existe des cas où une entreprise gère plus d'un aérodrome (par exemple, l'AENA qui gère près de 50 aérodromes). Parmi les informations disponibles sur la Toile (essentiellement les membres d'ACI Europe), le tableau 38 ci-dessous en présente quelques-unes sur les exploitants d'aérodromes multiples.

---

<sup>24</sup> Quelques 25 directives ont été adoptées depuis 1987 sur la base de la «nouvelle approche» énoncée dans la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation, de la résolution du Conseil du 21 décembre 1989 concernant une approche globale en matière de certification et de mise à l'essai, qui consacre les principes de base de l'évaluation de la conformité, et de la décision 93/465/CE du Conseil établissant des procédures détaillées d'évaluation de la conformité.

Entité	Site Internet	Lieu d'établissement principal	Nombre d'aérodromes exploités			
			Dans le pays d'origine	Dans l'UE 27+4	En dehors de l'UE 27+4	TOTAL
Aeroporti di Roma	www.adr.it	IT	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		PT	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	ES	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
British Airport Authority	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
Copenhagen Airports	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
CSL – Administration des aéroports tchèques		CZ	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	<a href="http://www.dublinairportauthority.com">www.dublinairportauthority.com</a>	IE	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
Manchester Airport Group	www.manairport.co.uk	UK	4	0	0	4
Ministère des transports		CY	2	0	0	2
Ministère des transports et des communications		GR	38	0	0	38
Ministère des transports		LT	2	0	0	2
Polish Airports (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		UK	2	0	0	2
Slovak Airports Aut.	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Soc. Eser. Aeroport.	www.sea-aeroportimilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
23	<b>TOTAL PARTIEL</b>		<b>276</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>294</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>279</b>			

**Tableau 38: Exploitants d'aérodromes multiples**

Il est possible que les données du tableau ci-dessus ne soient ni complètes ni parfaitement précises, de sorte que l'hypothèse de départ est qu'il existe, dans l'UE 27+4, **environ 25 entités exploitant plus d'un aérodrome et que le nombre total de ces aérodromes s'élève approximativement à 275.**

Par conséquent, pour tenir compte de ce fait, on estime que le **nombre d'exploitants concernés sera de l'ordre de 2 750** (3 000 – 275 + 25). Ce nombre vaut pour les trois options envisagées (4A, 4B et 4C).

#### 2.7.2.4 Prestataires de services d'assistance en escale

L'annexe de la directive du Conseil sur l'assistance en escale dresse la liste d'un certain nombre de services relevant de cette catégorie, dont certains nécessitent l'utilisation d'équipements sur l'aire de mouvement de l'aérodrome. Le tableau 39 ci-dessous présente quelques exemples de ces équipements d'aérodrome et précise si ces équipements sont également visés dans l'annexe 14 de l'OACI ou dans les exigences essentielles proposées par l'Agence.

Services d'assistance en escale <sup>25</sup> nécessitant des équipements sur l'aire de mouvement		Exemples d'équipements	Mentionnés dans	
			Annexes 14 de l'OACI	ER
Passagers		Escaliers, bus, jetées		A.1.f
Bagages		Services de chargement et de déchargement		B.1.a
Piste	Guidage vers le stationnement	Dispositifs de mise à poste	OUI	A.3.a
	Stationnement	Cales		B.1.a
	Démarrage propulseurs	Unités d'alimentation externes		B.1.a
	Remorquage	Tracteurs		B.1.a
Assistance «nettoyage et service de l'avion»	Nettoyage	Vidange des toilettes		B.1.a
	Alimentation électrique et conditionnement d'air	Unités d'alimentation externes		B.1.a
	Dégivrage et dispositifs anti-givre	Dégivrage	OUI	B.1.a
Avitaillement		Matériel d'avitaillement fixe ou mobile		B.1.h
Service commissariat (catering)		Camions		B.1.a

**Table 39: Exemples d'équipements nécessaires à l'assistance en escale**

Il ressort de l'examen du tableau ci-dessus que les exigences essentielles (ER) proposées par l'Agence couvrent, en principe, plus complètement les équipements d'aérodrome utilisés pour l'assistance en escale que l'annexe 14 de l'OACI. En effet, comme l'expliquait la note explicative qui les décrit, les exigences essentielles ont été élaborées dans le cadre d'un processus de réduction et d'évaluation des risques (approche descendante) complété par une vérification ascendante, qui a tenu compte non seulement de l'annexe 14, mais également d'autres dispositions législatives communautaires existantes. Cette approche est toutefois conforme à l'avis exprimé par de nombreuses parties prenantes et exposé dans le CRD n° 06/2006. Les parties prenantes ont effectivement mentionné comme exemples d'équipements

<sup>25</sup> Conformément à l'annexe à la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996.

à régler le matériel de dégivrage, le matériel d'avitaillement, les unités d'alimentation au sol et les démarreurs et, plus généralement, les équipements d'assistance en escale.

**Par conséquent, il est supposé que sur les 1 000 prestataires de services d'assistance en escale, 10 % seulement (soit 100) seront concernés par l'option 4A** (impact uniquement indirect sur les équipements d'aérodrome par l'intermédiaire des règles de mise en œuvre ou de spécifications communautaires fondées sur les dispositions de l'OACI relatives aux aérodromes). **En revanche, la totalité d'entre eux sera concernée, si l'option 4B ou 4C est retenue.**

#### 2.7.2.5 Sociétés de conception et de production des équipements d'aérodrome

Les systèmes de radionavigation, de surveillance (comme les radars) et de communication aéronautique, quoiqu'ils soient installés dans l'aérodrome, pourraient aussi être couverts, le cas échéant, par les règles relatives au ciel unique européen en ce qui concerne leur évaluation de performance et de conformité. La base juridique à utiliser (règlement de base de l'Agence ou ciel unique européen) afin d'éviter la duplication des procédures réglementaires et des règles qui en résultent sera décidée au cas par cas par la Commission. Il n'est dès lors pas opportun d'examiner ce type d'équipement dans la présente RIA, puisqu'il relève déjà du champ d'application de la législation européenne dans le domaine de l'aviation.

En outre, la proposition de l'Agence couvre également d'autres équipements mentionnés à l'annexe 14 de l'OACI, comme l'indique le tableau 40 ci-dessous.

Exigences applicables aux équipements d'aérodrome		Exemples d'équipements	Mentionnés dans	
			Annexe 14 de l'OACI	ER
Dispositifs de mesure du frottement		μ-mètres	2.9	A.1.a.v
Assistance aux passagers		Escaliers, bus et jetées		A.1.f
Manutention des bagages		Dispositifs de chargement et de déchargement		B.1.a
Indicateurs et dispositifs de signalisation		Indicateurs de direction du vent	5.1.1	A.3.a
Éclairage de la piste et de la voie de circulation		Feux d'axe de piste	5.3.12	A.3.a
Systèmes d'alimentation électrique		Fournitures pour les aides à la navigation	8.1	A.3.b
Matériel de secours		Ambulances; bateaux	9.1	B.1.k
Agents extincteurs et véhicules des RFFS		Débit unitaire d'évacuation	9.2	B.1.k
Enlèvement des aéronefs hors service		Grues	9.3	B.1.a
Frangibilité		des antennes CNS	9.9	A.1.c.iii
Assistance piste	Guidage vers le stationnement	Dispositifs de mise à poste	5.3.24	A.3.a
	Stationnement	Cales		B.1.a
	Démarrage propulseurs	Unités d'alimentation externes		B.1.a
	Remorquage	Tracteurs		B.1.a
Assistance «nettoyage et service de l'avion»	Nettoyage	Vidange des toilettes		B.1.a
	Conditionnement d'air et électricité	Unités d'alimentation externes		B.1.a
	Dégivrage et dispositifs anti-givre	Dégivrage	3.15	B.1.a

Avitaillement		Matériel d'avitaillement fixe ou mobile		B.1.h
Service commissariat (catering)		Camions		B.1.a

**Tableau 40: Exemples d'équipements couverts par le champ d'application du règlement de base étendu de l'EASA**

Dans le cas de l'option 4A, aucune règle communautaire spécifique (par exemple ETSO) ne sera établie pour ces équipements. Par conséquent, **aucune société de conception et de production ne sera affectée par l'option 4A.**

Pour estimer le nombre de sociétés de conception et de production potentiellement affectées par les options 4B et 4C, l'Agence remarque que, lors de l'un des grands événements organisés par ACI Europe, qui était prévu pour la fin 2007, une soixantaine d'espaces ont été proposés à des exposants<sup>26</sup>. Un nombre similaire d'exposants avait participé à «Airport Exchange» en décembre 2006. **On suppose donc qu'une centaine de sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome pourraient être affectées par les options 4B et 4C.**

#### 2.7.2.6 Sociétés de maintenance des équipements d'aérodrome

Par ailleurs, il est supposé que la maintenance des équipements d'aérodrome incombera à la société qui les utilise (par exemple, les prestataires d'assistance en escale ou les exploitants d'aérodrome). Elles devront démontrer à l'autorité compétente que la maintenance est dûment organisée et réalisée, en interne ou par un tiers. En l'absence de preuves relatives à la sécurité, qui révèlent des risques importants dus à une mauvaise maintenance des équipements d'aérodrome, il est actuellement jugé disproportionné d'imposer des exigences aux sociétés de maintenance pour ces équipements. En conséquence, la politique prévue ne les affectera pas. Si le besoin devait s'en faire sentir dans le futur, pour certains éléments particuliers des équipements d'aérodrome, une évaluation d'impact réglementaire en bonne et due forme serait réalisée à cet effet.

#### 2.7.2.7 Résumé des entités affectées

En conclusion, sur la base des informations présentées aux points 2.7.2.1 à 2.7.2.6, le nombre d'entités concernées est estimé dans le tableau 41 ci-dessous.

<sup>26</sup> <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

OPTION		Nombre estimé				
Id.	Description	Aérodromes	Exploitants d'aérodrome	Assistance en escale	Conception* * et production	Autorités
4A	Équipements d'aérodrome non réglementés au niveau de l'UE	3 000	2 750	100	0	46
4B	ETSO pour les équipements «non standard» et déclaration de vérification			1 000	100*	46 + Agence
4C	Comme 4B, mais pas de déclaration de vérification.				100*	

\* Le nombre réel sera évalué dans le cadre de l'évaluation d'impact réglementaire de chaque ETSO particulier. Dans ce cas, l'ordre de grandeur pourrait être des dizaines et pas des centaines.

\*\* Pas de réglementation actuellement prévue pour les sociétés de maintenance des équipements d'aérodrome.

**Tableau 41: Nombre de sociétés affectées par les règles relatives aux équipements d'aérodrome**

### 2.7.3 Impact sur la sécurité

Ainsi que l'expliquait l'avis, l'Agence considère que les équipements d'aérodrome devraient aussi être couverts par le champ d'application du règlement de base modifié afin de servir de base solide pour les spécifications élaborées par la branche. Une fois produits, ces équipements doivent, bien évidemment, faire l'objet d'une vérification de leur conformité avec les exigences essentielles et les règles de mise en œuvre qui leur sont applicables, ainsi qu'avec d'autres dispositions législatives (par exemple, en matière d'interférences électromagnétiques) ou des spécifications communautaires pertinentes.

Lorsque l'ETSO applicable (si elle est publiée) l'exige, la conception de l'équipement sera certifiée et les équipements produits seront accompagnés d'une déclaration de conformité signée par le fabricant, avec une référence à l'ETSO (comme pour les pièces d'aéronefs). Dans ce cas, les concepteurs et les fabricants devront être agréés.

Toutes les observations qui précèdent s'appliquent tant à l'option 4B que 4C. En revanche, elles ne concernent pas l'option 4A. L'option 4B impose à l'exploitant d'aérodrome (en plus de la certification de l'aérodrome) de signer également une déclaration de vérification de chaque pièce de l'équipement (lorsqu'il est soumis à un ETSO) utilisé ou mis en œuvre dans son aérodrome.

L'Agence est dès lors d'avis que:

- l'option 4A n'entraînera ni amélioration ni recul en termes de sécurité (en fait, statu quo);
- les options 4B et 4C contribueront dans la même mesure à la sécurité.

On estime, plus particulièrement, que l'option 4B ou 4C produira les effets significatifs suivants sur la sécurité:

- sécurité juridique accrue concernant les règles à appliquer aux équipements d'aérodrome et meilleure identification des responsabilités et des processus en matière de vérification de la conformité;

- d'où base plus solide pour les normes sectorielles;
- obligation faite aux concepteurs et aux fabricants de déclarer la conformité de leurs produits avec les règles de sécurité;
- preuves de ces déclarations rassemblées par l'exploitant d'aérodrome et utilisées durant le processus de certification.

En conclusion, conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 (avec un facteur de pondération de 3 pour l'impact sur la sécurité) et après avoir sélectionné les indicateurs de résultat applicables en rapport avec les objectifs spécifiques énoncés au point 2.4.5, des notes peuvent être attribuées à l'impact sur la sécurité des trois options relatives aux équipements d'aérodrome, comme le montre le tableau 42 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact sur la sécurité de la réglementation des équipements d'aérodrome	Notations des options		
	4A	4B	4C
<b>Équipements d'aérodrome</b>	<b>Ne rien faire</b>	<b>ETSO + déclaration de vérification</b>	<b>ETSO + certification de l'aérodrome</b>
Indicateurs de sécurité des aérodromes	0	1	1
Adoption de règles communes (c'est-à-dire ETSO)	0	1	1
Agrément des sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome	0	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 3 pour la sécurité)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Tableau 42: Notation de l'impact sur la sécurité des options relatives aux équipements d'aérodrome**

#### 2.7.4 Impact économique

**L'option 4A ne nécessite pas de règle supplémentaire ou d'ETSO pour les équipements d'aérodrome. Son impact économique peut donc être considéré comme neutre.**

En revanche, l'approche proposée par l'option 4B ou 4C est conforme, d'une part, à la «nouvelle approche» et suit de près les pratiques déjà appliquées par la branche et, d'autre part, elle est conforme aux règles déjà établies par l'Agence pour les pièces d'aéronefs. Les règles de mise en œuvre ou les ETSO correspondants préciseront les exigences de sécurité et de performance applicables aux équipements «non standard» et aux dispositions relatives aux sociétés de conception ou de production. L'agrément de la conception de ces équipements sera suivi, le cas échéant, par une déclaration de conformité signée par le fabricant.

Cependant, une évaluation d'impact précise ne pourra être réalisée que lorsque ces règles ou des ETSO seront proposés.

En d'autres termes, à l'heure actuelle, en l'absence de tout ETSO, le coût estimé est nul. Cette observation s'applique surtout à l'option 4C (c'est-à-dire uniquement aux ETSO et processus connexes de conception et de production).

Toutefois, conformément à la position défendue par les parties prenantes, l'Agence suggère en outre que l'évaluation de la mise en œuvre ou de l'utilisation correcte d'équipements d'aérodrome spécifiques sur le site soit envisagée. L'option 4C part du principe que la vérification des équipements mis en œuvre fait partie intégrante du processus de certification

des aérodromes. **Par conséquent, l'option 4C n'implique aucun coût supplémentaire par rapport au coût de certification de l'aérodrome, qui a été estimé au point 2.6.4.2.**

Au contraire, l'option 4B impose aux exploitants d'aérodrome un processus supplémentaire (similaire à celui que prévoit actuellement le «ciel unique européen»<sup>27</sup>, tel qu'il est abordé dans les ANSP) de «déclaration de vérification» des équipements d'aérodrome installés ou acquis. L'option 4B n'impliquera donc pas de coût supplémentaire pour les autorités compétentes ou les prestataires d'assistance en escale. En ce qui concerne l'Agence, les options 4B et 4C nécessiteront un effort réglementaire, qui est considéré comme déjà comptabilisé dans l'évaluation globale des coûts d'élaboration des règles (voir point 2.6.4.5).

Cependant, l'option 4B impose aux exploitants d'aérodrome un processus supplémentaire, qui consiste non seulement à vérifier les systèmes mis en œuvre (déjà en place aujourd'hui et vérifiés dans le cadre de la certification de l'aérodrome), mais aussi à gérer les procédures pour la collecte et l'archivage des déclarations de vérification. On estime que pour les grands aérodromes (dont le nombre est estimé à 700, voir point 2.6.2.1), ceci pourrait représenter environ 0,5 ETP (soit 630 heures de travail = 69 300 euros par an), pour une charge économique totale de 69 000 euros x 700 = 48 300 000 euros par an.

Pour les 2 300 aérodromes restants (3 000 couverts – 700), l'estimation de la charge est nettement inférieure, à savoir 0,2 ETP pour chaque aérodrome (= 252 heures ou 27 720 euros par an), ce qui, multiplié par 2 300, donne 63 756 000 euros (2006) par an. Au total, le coût supplémentaire de l'option 4B peut donc être estimé (pour les 3 000 aérodromes couverts par le champ d'application) à 48 300 000 + 63 756 000 = 112 056 000 euros (2006) par an. Les coûts estimés sont résumés dans le tableau 43 ci-dessous.

Coût estimé de la réglementation des équipements d'aérodrome	k€(2006)/an		
	4A	4B	4C
<b>Équipements d'aérodrome</b>	<b>Ne rien faire</b>	<b>ETSO + déclaration de vérification</b>	<b>ETSO + certification d'aérodrome</b>
Équipements couverts par le règlement de base (c.-à-d. déclaration de vérification)	0	112 056	0
Adoption de règles communes de mise en œuvre (ETSO)	0*	0*	0*
Conception et production d'équipements d'aérodrome	0*	0*	0*
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* coût = zéro en l'absence d'ETSO. Une évaluation d'impact réglementaire spécifique précisant les coûts et les bénéfices sera réalisée avant la publication de tout ETSO.

#### **Tableau 43: Résumé du coût de la réglementation des équipements d'aérodrome**

Outre les coûts estimés ci-dessus, les options 4B et 4C peuvent toutefois produire d'autres effets économiques, tels que:

- la reconnaissance mutuelle des sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome, ce qui contribuera à renforcer le marché intérieur;
- davantage de normalisation et de concurrence pour des produits offrant la qualité requise, avec des effets positifs sur les prix.

<sup>27</sup> Article 6 du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (JO n° L 96 du 31.03.2004, pp. 26 à 42).

Une note peut maintenant être attribuée à toutes les estimations quantitatives et qualitatives de l'impact économique, comme le montre le tableau 44 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact économique de la réglementation des équipements d'aérodrome	Notations des options		
	4A	4B	4C
<b>Équipements d'aérodrome</b>	<b>Ne rien faire</b>	<b>ETSO + déclaration de vérification</b>	<b>ETSO + certification de l'aérodrome</b>
Équipements couverts par le règlement de base (c'est-à-dire déclaration de vérification)	0	- 3	0
Adoption de règles communes de mise en œuvre (ETSO)	0	0	0
Conception et production d'équipements d'aérodrome	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact économique)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**Tableau 44: Notation de l'impact économique des options relatives aux équipements d'aérodrome**

### 2.7.5 Impact environnemental

L'annexe 14 de l'OACI ne contient actuellement aucune disposition sur l'impact environnemental, par exemple pour les véhicules d'aérodrome ou tout autre matériel, fluide ou agent utilisé dans l'exploitation des aérodromes. Le cadre proposé par l'option 4B ou 4C, qui jette les bases d'une possible réglementation future des équipements, aura un léger impact positif (+ 1) sur l'environnement. Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1., cet impact mineur doit être «pondéré» par un facteur 3.

### 2.7.6 Impact social

L'option 4A doit être considérée comme neutre au plan social. Au contraire, les options 4B et 4C pourraient avoir un impact social positif léger (+ 1), à savoir:

- un nombre accru d'emplois qualifiés dans les sociétés agréées de conception et de production d'équipements d'aérodrome;
- la sortie du marché des entreprises insuffisamment structurées;
- une hausse de la qualité du travail réalisé et, partant, de la compétitivité des produits européens en termes de rapport qualité/prix.

Ce léger impact positif doit être pondéré par un facteur 2, conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2.

### 2.7.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA

Pas plus un ETSO qu'une règle de mise en œuvre ne fera double emploi avec les règles existantes établies dans le cadre du ciel unique européen. Les trois options considérées sont donc neutres à cet égard.

### 2.7.8 Analyse multicritères (AMC) et option recommandée

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 et aux notes attribuées aux points 2.7.3 à 2.7.7, la matrice suivante peut être établie aux fins de l'analyse multicritères:

Note pondérée des options relatives à l'extension du champ d'application de la législation communautaire		4A	4B	4C
Équipements d'aérodrome		Ne rien faire	ETSO + déclaration de vérification	ETSO + certification d'aérodrome
Impact	Pondération			
Sécurité	3	0	12	12
Économie	2	0	- 6	0
Environnement	3	0	3	3
Social	2	0	2	2
Autres dispositions réglementaires sur l'aviation	1	0	0	0
<b>TOTAL PONDÉRÉ</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

**Tableau 46: Analyse multicritères portant sur les équipements d'aérodrome**

À la lecture du tableau ci-dessus, on peut observer que l'option 4A semble très médiocre par rapport aux deux autres options considérées. L'option 4C obtient une meilleure note que l'option 4B. En particulier, les options 4B et 4C:

- obtiennent une note nettement supérieure à l'option 4A en termes de sécurité;
- pourraient jeter les bases d'une meilleure gestion environnementale des aérodromes;
- pourraient améliorer la qualité et le nombre d'emplois dans les sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome.

Toutefois, l'option 4B coûterait environ 100 millions d'euros (2006) par an, alors que l'option 4C n'entraîne pas de coût supplémentaire. C'est la raison pour laquelle l'Agence a retenu l'option 4C dans son avis (spécifications communautaires volontairement établies par la branche et soutenues par un ETSO de l'Agence, si nécessaire, pour atteindre un niveau de sécurité adéquat; réglementation des sociétés de conception et de production et vérification des équipements mis en œuvre dans les aérodromes durant le processus de certification et de contrôle normal des aérodromes).

## **2.8 Analyse de l'impact du processus de certification**

### *2.8.1 Options possibles*

Les options suivantes ont été identifiées au point 2.5.2 en ce qui concerne le processus de certification:

- 7A): processus de certification (comprenant les infrastructures et la gestion) requis pour chaque aérodrome (ayant servi de référence au point 2.6);
- 7B): certificat individuel pour les infrastructures et les équipements de chaque aérodrome, plus certificat «unique» d'organisation au niveau de l'entreprise pour toutes les entreprises exploitant plusieurs aérodromes;
- 7C): comme pour 7B, mais uniquement lorsque l'exploitant demande un certificat «unique».

## 2.8.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées

### 2.8.2.1 Exploitants d'aérodrome

Les prestataires d'assistance en escale et les sociétés de conception et de production d'équipements d'aérodrome ne seront affectés par aucune des trois options considérées.

Pour la plupart des exploitants d'aérodrome, qui gèrent un seul aérodrome, la délivrance, à la fin du processus de certification, d'un document unique ou de deux documents distincts (c.-à-d. un pour l'infrastructure et le second pour l'exploitation et la gestion) aura un impact très négligeable à tous égards. L'impact de ce processus de certification a déjà été évalué au point 2.6, de sorte que, dans le cas de l'option 7A, ni les aérodromes ni les exploitants d'aérodrome ne subiront d'impact supplémentaire.

Inversement, les quelque **25 exploitants** d'aérodromes multiples, identifiés au point 2.7.2.3, qui gèrent un total d'environ **275 aérodromes, seront tous affectés par l'option 7B**, qui les oblige à demander un certificat «unique» d'exploitant d'aérodrome.

Dans le cas de **l'option 7C**, chaque exploitant d'aérodromes multiples décidera de demander ou non un certificat «unique» pour sa gestion (essentiellement la gestion centralisée de la sécurité et de la qualité). Étant donné qu'il ne s'agit pas encore d'une pratique universellement établie, il est estimé que cela pourrait concerner environ 40 % des demandeurs potentiels, c'est-à-dire **10 exploitants sur 25**. Compte tenu du fait qu'en moyenne, les 25 exploitants susvisés gèrent environ 11 aérodromes chacun, on peut alors supposer que **le nombre d'aérodromes susceptibles d'être concernés avoisinerait la centaine**.

### 2.8.2.2 Autorités compétentes

L'avis de l'Agence part de l'hypothèse qu'un aérodrome peut appartenir à - ou être géré par - une entreprise publique, une entreprise privée ou tout autre mécanisme (par exemple, un exploitant «transformé en société» dont les actions appartiennent, totalement ou majoritairement aux autorités publiques nationales ou locales). Cependant, en tout état de cause, l'Agence suppose que, lorsque l'exploitant est une entreprise publique, la ligne de compte rendu d'exploitation et de gestion sera indépendante de la ligne de compte rendu de la qualité et de la sécurité interne, mais aussi de la fonction publique de certification et de contrôle.

Ce principe de séparation entre les autorités de surveillance et les entités économiques est clairement établi dans la réglementation sur la navigabilité (même pour les sociétés de conception et de production appartenant à un État) et les opérations aériennes. Ce principe a également été introduit dans le ciel unique européen<sup>28</sup>.

Ainsi, il apparaît que:

- en Grèce et en Lituanie, le ministère des transports est directement responsable (au moins dans certains cas) de la gestion et de l'exploitation des aérodromes. Cependant, les deux pays sont membres du GASR et participent activement à ses travaux, de sorte que l'on suppose qu'une fonction séparée de contrôle de la sécurité a déjà été instituée;
- à Chypre également, le ministère des transports est responsable de l'exploitation et de la gestion des aérodromes, mais ce pays n'est pas membre du GASR, de sorte que la

---

<sup>28</sup> Article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du marché unique européen (JO n° L 96 du 13.03.2004, pp. 1 à 9).

création d'une nouvelle autorité chargée du contrôle de la sécurité pourrait être nécessaire;

- dans d'autres États (comme la France ou l'Italie), des fonctionnaires, parfois résidant dans l'aérodrome, sont responsables non seulement du contrôle de la sécurité, mais aussi de la gestion de certaines activités (par exemple, les RFFS ou les plans d'urgence des autorités locales).

Ce dernier point est toutefois dénué d'intérêt en termes d'impact, étant donné que les exigences essentielles proposées par l'Agence tiennent compte de ces situations. Seule l'autorité chypriote pourrait éventuellement être concernée par le principe de séparation susvisé.

L'Agence ne sera pas touchée, puisqu'à l'heure actuelle, elle ne devrait pas participer directement à la certification et au contrôle des aérodromes et des exploitants d'aérodrome.

Ainsi, de façon générale, l'option 7A ne devrait pas avoir d'impact sur les autorités, hormis ce qui est déjà pris en compte au point 2.6 (et exception faite de l'autorité chypriote).

Inversement, dans le cas de l'option 7B, les 17 autorités compétentes des pays cités au point 2.7.2.3 seront directement affectées par les processus de certification et de contrôle.

Enfin, dans le cas de l'option 7C, le nombre d'autorités directement concernées ne sera pas supérieur au nombre de demandeurs (c'est-à-dire 10).

### 2.8.2.3 Résumé des entités concernées

En conclusion, le nombre d'entités concernées est estimé dans le tableau 47 ci-dessous.

OPTION		Exploitants d'aérodrome	Aérodromes	Autorités compétentes	
Id.	Description			Nécessitant des fonctions de contrôle séparées	Exerçant le contrôle
7A	Processus de certification (infrastructures et gestion) dans chaque aérodrome	0	0	1	0
7B	Certificat obligatoire unique	25	275		17
7C	Certificat volontaire unique	10	100		10

**Tableau 47: Nombre d'entités concernées par les modifications apportées au processus de certification**

### *2.8.3 Impact sur la sécurité*

Un système de gestion (essentiellement de la qualité et de la sécurité) bien organisé, qu'il soit décentralisé ou articulé autour d'une autorité centrale, a un impact positif sur la sécurité. Cependant, l'Agence est d'avis qu'il est généralement très difficile de démontrer qu'une forme d'organisation produit un impact plus grand sur la sécurité que l'autre.

De la même façon, la délivrance d'un ou deux documents à l'issue du processus de certification n'est censé avoir aucun effet sur la sécurité.

En conclusion, les trois options considérées ont un effet neutre en termes d'impact sur la sécurité.

## 2.8.4 Impact économique

### 2.8.4.1 Exploitants d'aérodrome

Dans le cas de l'option 7A, le coût du processus de certification restera le même pour les exploitants d'aérodrome que celui estimé au point 2.6.4.2. Cette option n'entraînera ni coûts supplémentaires, ni économies. Dans ce cas, il va de soi que le système de gestion sera totalement réparti, même pour les entreprises qui gèrent plus d'un aérodrome. Les effectifs que nécessite cette option doivent toutefois être estimés, étant donné qu'ils serviront de référence pour évaluer l'impact des options 7B et 7C.

Il convient ensuite de rappeler qu'au point 2.6.4.3, 3 ETP avaient été estimés nécessaires pour la gestion de la sécurité dans chaque aérodrome ouvert au trafic commercial régulier, c'est-à-dire les aérodromes appartenant aux exploitants considérés. On suppose donc, pour un système intégré de gestion de la qualité et de la sécurité, que chaque aérodrome emploie en moyenne 5 ETP en cas d'organisation totalement décentralisée et 0 ETP au niveau central.

Afin d'évaluer l'impact économique de l'option 7B, il est supposé que 275 aérodromes doivent être pris en compte et qu'ils sont exploités par 25 entités. Dans un système d'organisation décentralisée, cela nécessitera 5 ETP x 275 aérodromes = 1 375 ETP au total.

On estime ensuite que près de 20 % des ressources décentralisées pourraient être économisées dans chaque aérodrome, si chacun des 25 exploitants concernés mettait en place une organisation centralisée, c'est-à-dire:

- 1 ETP économisé (soit 20 % de 5) x 275 aérodromes = - 275 ETP;
- - 275 ETP x 138 600 euros = une économie potentielle de - 38 115 000 euros par an.

Or, 25 exploitants devront mettre en place une organisation centrale, incluant la gestion de la sécurité, la gestion de la qualité et l'audit interne (afin d'inspecter les aérodromes locaux eux-mêmes). Cette organisation centrale pourrait nécessiter 5 ETP par entité, soit un total pour 25 entités de 125 ETP ou 17 325 000 euros par an.

**On peut dès lors estimer les économies résultant de l'option 7B pour 25 exploitants d'aérodrome comme suit:**

- - 275 + 125 = - 150 ETP;
- - 38 115 000 + 17 325 000 = - 20 790 000 euros par an.

Toutefois, le coût de la transition pour les entreprises qui doivent restructurer leur organisation pourrait contrebalancer ces économies potentielles pendant un certain nombre d'années.

Au point 2.8.2.1, il a été supposé que, dans le cas de l'**option 7C** (c'est-à-dire un certificat volontaire unique), 40 % seulement (soit 10 entités) des entités qui gèrent plusieurs aérodromes profiteront de la possibilité de demander un certificat unique. Dans ce cas, l'économie équivaudra à 40 % des quantités estimées plus haut, soit:

- - 40 % x 150 = - 60 ETP;
- - 40 % x 20 790 000 = - 8 316 000 euros (2006) par an.

#### 2.8.4.2 Autorités compétentes

En ce qui concerne les autorités compétentes, pour rappel, il a été estimé au point 2.3.3.3 que 1 ETP pourrait suffire à contrôler un peu plus de 3 aérodromes. Dès lors, **à Chypre, 1 ETP suffira pour cette fonction (= 138 600 euros par an).**

Ceci vaut pour toutes les options considérées. Dans le cas de l'option 7A, cela représente le coût supplémentaire total, puisque aucune autre autorité n'est concernée.

Ensuite, il a été estimé au point 2.6.4.2 que l'effort à consentir par une autorité pour certifier (et ensuite exercer un contrôle permanent) un aérodrome équivaut à environ 120 heures de travail, à un coût moyen de 110 euros + 10 euros pour les frais de déplacement domestique.

**Dans le cas de l'option 7B**, 275 aérodromes sont concernés, ce qui donne un total de 33 000 heures de travail = 26 ETP = 3 064 000 euros par an. En supposant que 30 % de cet effort puisse être économisé (système de gestion non contrôlé dans chaque aérodrome), cela entraînerait une économie totale pour les 17 autorités concernées de:

- - 30 % x 26 + 1 = - **7 ETP**;
- - 30 % x 3 064 000 + 138 600 = - **942 600 euros par an.**

**Dans le cas de l'option 7C**, 40 % seulement de ces économies seront réalisées, à savoir: - 3 ETP, soit - 377 000 euros par an.

#### 2.8.4.3 Résumé de l'impact économique

**En conclusion, les coûts supplémentaires ou les économies** découlant des trois options considérées peuvent être estimés comme le montre le tableau 48 ci-dessous.

Paramètre	Pour les autorités compétentes	Pour les exploitants d'aérodrome	TOTAL
<b>Option 7A = processus de certification dans chaque aérodrome</b>			
EPT	1	0	<b>1</b>
k€(2006)	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Option 7B = Certificat obligatoire unique (25 exploitants; 275 aérodromes)</b>			
EPT	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
k€(2006)	- 943	- 20 790*	<b>- 21 733</b>
<b>Option 7C = Certificat volontaire unique (10 exploitants; 100 aérodromes)</b>			
EPT	- 3	- 60	<b>- 63</b>
k€(2006)	- 377	- 8 316	<b>- 8 693</b>

\*Hors coûts de transition pour les entreprises qui ne sont pas structurées autour d'une fonction centralisée pour la sécurité et la qualité.

**Tableau 48: Économies estimées pour le processus de certification des aérodromes**

Toutes ces estimations quantitatives de l'impact économique peuvent être traduites en notes, comme l'illustre le tableau 49 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact économique du processus de certification	Notation des options		
	7A	7B	7C
<b>Certificats</b>	<b>Processus de certification dans chaque aéroport</b>	<b>Certificat obligatoire unique</b>	<b>Certificat volontaire unique</b>
Aérodromes couverts par le règlement de base (c'est-à-dire séparation du contrôle de la sécurité)	- 1	- 1	- 1
Introduction et exploitation d'un certificat unique (exploitants)	- 1	3	2
Personnel des autorités compétentes chargées de la certification et du contrôle	- 1	2	1
<b>TOTAL</b>	<b>- 3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact économique)</b>	<b>- 6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Tableau 49: Notation de l'impact économique du processus de certification des aéroports**

### 2.8.5 Impact environnemental

Les trois options produisent un effet neutre en termes d'environnement, puisqu'elles ne concernent que l'organisation de certaines procédures de gestion et de contrôle.

### 2.8.6 Impact social

L'option 7A doit être considérée comme neutre au plan de son impact social. Aucune entité ne devra être réorganisée, à l'exception de l'autorité chypriote, ce qui pourrait entraîner la création d'un emploi supplémentaire.

L'option 7B pourrait non seulement supprimer quelque 160 emplois (ce qui limite sensiblement l'impact positif sur l'emploi estimé au point 2.6.7 pour l'option 3B), mais contraindra également tous les exploitants d'aéroports multiples à s'organiser selon un modèle identique, décidé au niveau central, comme s'il s'agissait d'une «taille unique». L'impact social, auquel a été donné une pondération de 2 au point 2.1.2, est donc considéré comme négatif (soit - 2).

Enfin, l'option 7C pourrait nécessiter la suppression d'environ 63 emplois, ce qui signifie que, globalement, il restera encore un nombre significatif d'emplois supplémentaires, puisque près de 280 ETP supplémentaires ont été estimés pour l'option 3B susvisée. En outre, cette option permettra à chaque entité de choisir librement le mode d'organisation qu'elle préfère et même de décider si elle doit se réorganiser et quand. Cette option doit dès lors être considérée comme extrêmement positive au plan social (c'est-à-dire 3 x une pondération de 2 = 6).

### 2.8.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA

L'option 7A établira le principe de séparation entre l'exploitation et le contrôle, à l'instar de la réglementation sur le ciel unique européen. Elle contribuera donc à l'harmonisation de la réglementation dans différents domaines. Son impact doit donc être considéré comme légèrement positif (soit 1).

Les options 7B et 7C, qui conduiront à la possibilité de disposer d'un système de gestion centralisée (de la sécurité et de la qualité), doivent être considérées de manière encore plus positive (soit 2).

#### 2.8.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 et aux notes attribuées aux points 2.8.3 à 2.8.7, la matrice suivante peut être établie aux fins de l'analyse multicritères:

Note pondérée des options pour le processus de certification		7A	7B	7C
Impact	Pondération	Processus de certification dans chaque aéroport	Certificat obligatoire unique	Certificat volontaire unique
Sécurité	3	0	0	0
Économie	2	- 6	8	4
Environnement	3	0	0	0
Social	2	0	- 4	6
Autres dispositions sur l'aviation	1	1	2	2
<b>TOTAL PONDÉRÉ</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Tableau 50: Analyse multicritères du processus de certification des aéroports**

À la lecture de ce tableau, on peut observer que l'option 7A semble avoir un impact négatif et que, parmi les deux options restantes, la 7C obtient une note deux fois supérieure à la 7B.

En particulier, l'option 7C dépasse la 7B en termes d'impact social, puisqu'elle n'entraîne pas de réduction d'emplois (elle ne contrebalance pas sensiblement les emplois supplémentaires créés par l'option 3B) ni ne contraint une entité quelconque (hormis l'autorité chypriote) à se réorganiser. En outre, même s'il est moindre que dans l'option 7B, son impact économique sera néanmoins positif.

C'est la raison pour laquelle l'Agence a retenu cette option 7C (certificat unique d'exploitant d'aéroport demandé sur une base volontaire) dans son avis.

## **2.9 Analyse d'impact des organes d'évaluation accrédités**

### *2.9.1 Options possibles*

Le point 2.5.2 a identifié les options suivantes en ce qui concerne le rôle des organes d'évaluation:

- 8A): outre les autorités compétentes, les organes d'évaluation accrédités sont habilités à certifier et à contrôler des aéroports particuliers moins complexes. Les demandeurs décident de l'instance de certification à laquelle ils adressent leur demande;
- 8B): outre les autorités compétentes, les organes d'évaluation accrédités sont habilités à certifier et à contrôler tous les aéroports. Les demandeurs décident de l'instance de certification à laquelle ils adressent leur demande ;
- 8C): seuls les organes d'évaluation accrédités sont habilités à certifier et à contrôler des aéroports spécifiques moins complexes.

## 2.9.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées

### 2.9.2.1 Aérodomes, exploitants et prestataires d'assistance en escale

Les options 8A et 8C limiteront le rôle des organes d'évaluation à la certification des aérodomes plus simples et de leurs exploitants. Au point 2.6.2.1, il était estimé qu'il existe dans l'UE 27+4 quelque 700 aérodomes complexes ouverts au trafic aérien commercial régulier sur un total de 3 000 aérodomes couverts par le champ d'application de la législation communautaire proposée.

On estime que la différence ( $3\ 000 - 700 = 2\ 300$ ) est le nombre d'aérodomes plus simples. Dans l'**option 8C**, ces 2 300 aérodomes ouverts à l'usage du public seront **toujours certifiés par des organes d'évaluation**. Il en va de même de leurs exploitants, dont le nombre est supposé identique, pour ces aérodomes plus simples, au nombre d'aérodomes proprement dit, soit 2 300.

Dans l'**option 8A**, les demandeurs pourront choisir d'adresser leur demande de certificat à l'autorité compétente du territoire ou à un organe d'évaluation agréé dans l'UE 27+4. Il est supposé que, durant les premières années d'application de la nouvelle politique, pas plus de 30 % des aérodomes plus simples et de leurs exploitants potentiellement intéressés auront recours à cette possibilité. Dans ce cas, le nombre est estimé à  $30\% \times 2\ 300 = 690$ .

Dans l'**option 8B**, tous les aérodomes, **même les plus complexes**, pourraient être certifiés par des organes d'évaluation s'ils en font la demande (l'imposition d'une telle obligation est jugée tellement irréaliste que cette possibilité théorique n'est même pas étudiée dans la présente RIA). Une fois encore, en supposant qu'environ 30 % des 3 000 aérodomes pourraient recourir à cette possibilité au départ, le nombre d'aérodomes affectés pourrait se situer aux alentours de  $30\% \times 3\ 000 = 900$  (**690 aérodomes plus simples et 210 plus complexes**).

Le nombre total d'exploitants des 3 000 aérodomes considérés dans l'UE 27+4 a été estimé à environ 2 750 au point 2.7.2.3, mais seuls 25 d'entre eux exploitent plus d'un aérodom. Dès lors, 30 % de 2 725 exploitants d'un seul aérodom pourraient profiter de la possibilité d'introduire une demande auprès d'un organe d'évaluation, c'est-à-dire 815 exploitants. Sur les 25 exploitants d'aérodom multiples, on estime que pas plus de 20 % (soit 5) utiliseront cette possibilité, au moins durant les premières années. **Par conséquent, le nombre d'exploitants affectés par l'option 8B peut être estimé à  $815 + 5 = 820$ .**

Les prestataires d'assistance en escale ne seront pas directement touchés, étant donné qu'aucune certification supplémentaire n'est prévue en ce qui les concerne<sup>29</sup>.

### 2.9.2.2 Autorités compétentes

Dans le cas de l'option 8C, il n'y aura pas de concurrence commerciale entre les autorités compétentes territoriales et les organes d'évaluation. Ces dernières pourraient être accréditées par lesdites autorités. Cependant, dans cette hypothèse, on suppose que:

- les États ne délégueront pas le pouvoir d'accréditer des organes d'évaluation au niveau local ou régional; par conséquent, le nombre maximum d'autorités concernées par l'accréditation n'excédera pas le nombre d'États qui composent l'UE 27+4;

---

<sup>29</sup> L'article 14 de la directive (CE) n° 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (*Journal officiel* n° L 272 du 25.10.1996, pp. 36 à 45) autorise déjà les États membres à subordonner l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de cet aéroport.

- toutefois, on estime que, tout au moins au début, les organes d'évaluation candidats ne seront présents que dans seulement la moitié des États.

En conséquence, dans le cas de l'**option 8C**, **seules 15 autorités compétentes seront concernées**. Dans ce cas, leur participation sera active, puisqu'elles accréditeront les organes d'évaluation. L'Agence n'interviendra pas à ce niveau.

Inversement, pour les options 8A et 8B, les organes d'évaluation seront mis en concurrence commerciale directe avec les autorités territoriales compétentes. Afin d'éviter les conflits d'intérêts, il conviendra que l'Agence accrédite ces organes au niveau central. Cette approche n'engendrera pas de conflit d'intérêts, puisque, dans la politique proposée, l'Agence ne certifie ni les aéroports ni leurs exploitants à l'intérieur du territoire de l'UE 27+4. Mais dans ce cas, **l'Agence sera directement touchée par le processus d'accréditation, que l'option 8A ou 8B soit retenue**.

Ainsi, les organes d'évaluation accrédités par l'Agence seront de facto mis en concurrence avec l'autorité locale compétente partout en Europe. Par conséquent, dans les options 8A et 8B, les 46 autorités compétentes seront impliquées de manière passive.

### 2.9.2.3 Organes d'évaluation

Jusqu'à la mi-août 2007, trois organisations avaient été «reconnues» conformément à l'annexe 1 du règlement (CE) n° 550/2004 sur le ciel unique européen<sup>30</sup>. À la même date, il n'existait qu'un seul organe notifié, l'*Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial*, en application de la directive (CE) n° 552/2004 sur l'interopérabilité dans le ciel unique européen<sup>31</sup>.

Toutefois, la base de données «NANDO»<sup>32</sup> de la DG ENTR, consultée le 9 août 2007, dénombrait 1 945 organes notifiés, de sorte que le nombre d'organes potentiels d'évaluation des aéroports pourrait bien être supérieur à la poignée d'organes figurant aujourd'hui dans la liste du «ciel unique européen», compte tenu également du fait que le marché potentiel pourrait tourner autour d'un millier d'aéroports (c'est-à-dire bien plus que le nombre d'ANSP). Dans cette base «NANDO», le même jour, 155 organes agréés étaient notifiés pour les équipements électriques à basse tension<sup>33</sup>. Ces technologies sont très similaires à celles utilisées par un des équipements majeurs des aéroports, le balisage lumineux.

Cette liste contient cependant une douzaine d'organes notifiés dont les missions respectives avaient un caractère plus général, comme l'Asociación Española de Normalización y Certificación, le Bureau Veritas, le Det Norske Veritas, l'Istituto Italiano del Marchio di Qualità, la Société nationale de certification et d'homologation ou le TÜV. D'autres, en revanche, étaient spécialisés dans le domaine de l'électricité.

En conclusion et compte tenu des dimensions du marché potentiel, il est supposé **qu'environ 15 organes pourraient demander à être agréés pour la certification des aéroports, quelle que soit l'option considérée**.

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/nsa/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm)

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir\\_id=128961&type\\_dir=NO%20CPD&pr\\_o\\_id=99999&prc\\_id=99999&ann\\_id=99999&prc\\_anx=99999](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pr_o_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999)

<sup>32</sup> <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

<sup>33</sup> Cité dans la directive 73/23/CEE du Conseil du 19 février 1973 concernant le rapprochement des législations des États membres sur le matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension (JO n° L 77 du 26.03.1977).

### 2.9.2.4 Résumé des entités concernées

En conclusion, le nombre d'entités potentiellement affectées, quelle que soit l'option retenue, est présenté dans le tableau 51 ci-dessous.

OPTION		Nombre estimé				
Id.	Description	Aérodromes	Exploitants d'aérodrome	Prestataires d'assistance en escale	Organes d'évaluation	Autorités
8A	Aérodromes plus simples; sur demande.	690	690	0	15	46 (passivement) + Agence (activement)
8B	Tous les aérodromes; sur demande.	900 (690 + 210)	820			
8C	Aérodromes plus simples; toujours.	2 300	2 300			15 (activement)

**Tableau 51: Nombre d'entités concernées par les organes d'évaluation**

### 2.9.3 Impact sur la sécurité

Certains des organes visés au point 2.9.2.3 possèdent une réputation dans le domaine de la certification de la qualité, qu'ils ont développée au fil des décennies. Cependant, aucun d'entre eux n'a d'expérience directe dans la certification des aérodromes. En revanche, les exploitants d'aérodrome et leurs autorités respectives ont établi une confiance et un respect mutuel et ont acquis une expertise spécifique, qui se sont développés d'année en année.

Il est impossible de quantifier précisément l'impact qu'aura l'introduction du concept d'organes d'évaluation sur la sécurité. Cependant, la plupart des experts considèrent que le cadre réglementaire doit demeurer relativement stable et ne pas changer radicalement du jour au lendemain, si l'on veut conserver les niveaux élevés de sécurité déjà obtenus. De ce fait, une évaluation qualitative de l'impact de l'introduction des organes d'évaluation dans ce domaine peut au moins être tentée. Pour ce faire, on suppose que l'introduction d'organes d'évaluation pour les aérodromes plus simples, qui ne sont actuellement pas souvent soumis à une certification, ne pourrait qu'améliorer la situation grâce au contrôle par un tiers de la sécurité. En tout état de cause, le volume du trafic, la dimension des aéronefs et la gravité des accidents aéronautiques sont moindres dans ces aérodromes (comme par exemple les aéroclubs). La situation serait pire si l'on habilitait les organes d'évaluation à certifier de grands aérodromes, étant donné que ce processus est déjà bien établi par presque toutes les autorités compétentes de l'aviation, qui possèdent également l'expertise nécessaire. En outre, laisser le choix aux exploitants d'aérodromes plus simples permettra de faire évoluer le système en douceur, sans provoquer de graves turbulences.

En d'autres termes, l'option 8A (uniquement les aérodromes plus simples sur demande) pourrait présenter un léger avantage en termes de sécurité. L'imposition d'une telle approche partout (option 8C), même lorsque la situation ne s'y prête pas encore, aura, au contraire, un effet légèrement négatif. L'option 8B pourrait avoir un effet négatif plus marqué en raison de l'expérience encore insuffisante des organes notifiés. Quelle que soit l'option retenue, le système de gestion de la sécurité des exploitants d'aérodrome ne sera pas affecté.

Les considérations qui précèdent sont résumées au tableau 52 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents de l'impact des organes d'évaluation sur la sécurité	Notation des options		
	8A	8B	8C
Rôle des organes d'évaluation	Aérodromes plus simples; sur demande	Tous les aérodromes; sur demande	Aérodromes plus simples; toujours
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	0	0	0
Indicateurs de sécurité des aérodromes (stabilité du cadre réglementaire)	1	-3	-1
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 3 pour la sécurité)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**Tableau 52: Impact des organes d'évaluation sur la sécurité**

À la lecture du tableau 52, on peut estimer, même si ce n'est qu'au plan qualitatif, que l'option 8B, qui diffère fortement du paysage réglementaire actuel, pourrait poser des risques pour la sécurité en raison de l'instabilité soudaine qu'elle induirait. Même l'option 8C provoquerait une instabilité, mais son impact en termes de risque total sera nettement moindre, étant donné qu'il sera limité aux aérodromes plus simples, utilisés par de petits aéronefs et très rarement pour des opérations commerciales de taxi aérien (c'est-à-dire très peu de passagers). En revanche, l'option 8A aura un effet légèrement positif sur la sécurité.

#### 2.9.4 Impact économique

##### 2.9.4.1 Accréditation des organes d'évaluation

L'accréditation (et, par la suite, la surveillance) des organes d'évaluation est un processus similaire à celui de la normalisation des autorités de l'aviation. Pour ces dernières, l'effort à consentir a déjà été évalué au point 2.6.4.1.

Par conséquent, l'hypothèse de travail est que, même pour ce processus d'accréditation, un plan général de suivi sera établi pour les audits périodiques des organes d'évaluation, sur la base de 1 visite tous les 2 ans (fréquence =  $1 : 2 = 0,5$  visite par an). Par ailleurs, des visites ad hoc peuvent avoir lieu dans des circonstances particulières. La fréquence devrait donc être de 10 % supérieure, soit 0,55 visite par an.

Ces visites durent normalement cinq jours et sont effectuées par une équipe de trois auditeurs. L'effort moyen par visite d'inspection est alors de 5 jours x 7,5 heures x 3 personnes = 112,5 heures de travail.

Étant donné que la fréquence des visites par an est estimée à 0,55, cela signifie ( $112 \times 0,55$ ) que, en moyenne, **environ 62 heures de travail sont nécessaires chaque année pour procéder à l'accréditation (et à la surveillance ultérieure) d'un organe d'évaluation durant la période de planification de deux ans.**

Il faudra néanmoins aussi coordonner et préparer les visites, publier les résultats et assurer le suivi de tout plan relatif à d'éventuelles mesures correctives.

Le nombre d'heures de travail nécessaires chaque année à l'accréditation d'un organe d'évaluation est donc estimé, en moyenne, à au moins 3 fois plus (c'est-à-dire une semaine pour la visite plus 2 semaines de travail administratif) que les 62 heures susvisées. Par conséquent,  $62 \times 3 =$  **186 heures, soit le temps moyen nécessaire chaque année pour accréditer un**

**organe d'évaluation dans le domaine des aérodromes**, ce qui comprend la visite proprement dite et le travail administratif connexe antérieur et postérieur à la visite.

Au point 2.9.2.3, le nombre d'organes d'évaluation concernés a été estimé à 15. La charge annuelle que représente leur accréditation sera donc, au total, de:

- 186 heures x 15 organes d'évaluation = environ 2 790 heures de travail par an;
- soit **environ 2 ETP**.

Dans l'**option 8C**, ces 15 organes d'évaluation seront accrédités et ensuite surveillés par les **autorités de l'aviation**. Compte tenu du fait que le coût de la main-d'œuvre a été estimé à 138 600 euros par ETP pour ces autorités, la charge économique totale pour elles sera de l'ordre de **277 200 euros par an**.

Dans les **options 8A et 8B**, par contre, l'accréditation relèvera de la responsabilité de l'**Agence**. Le coût de la main-d'œuvre y afférente a été estimé à quelque 150 000 euros par ETP. Par conséquent, dans ce cas, la charge économique avoisinera les **300 000 euros par an**.

Les visites d'accréditation requièrent toutefois un effort de la part des organes faisant l'objet de l'audit. Il est supposé que, en moyenne, elles emploieront 1 coordinateur pour chacun des 5 jours de la visite (soit 37,5 heures de travail). En multipliant 37,5 par une fréquence de 0,55 visite, on obtient 20 heures de travail par an à supporter par chaque organe d'évaluation. Toutefois, même les organes à accréditer (ou à surveiller après leur accréditation) devront remplir des questionnaires et fournir des informations. On suppose donc que, en moyenne, ils devront consacrer deux fois plus de temps, c'est-à-dire 40 heures de travail par an, pour obtenir et conserver leur accréditation dans le domaine des aérodromes. Au total, pour les 15 organes d'évaluation visés, cela représente:

- 40 heures x 15 organes d'évaluation = environ 600 heures de travail par an;
- soit à peu près 0,5 ETP;
- ou, en supposant un coût moyen de la main-d'œuvre des organes d'évaluation égal à celui des autorités, un coût total de 69 300 euros par an pour les 15 organes concernés.

**En conclusion, le coût de l'accréditation des organes d'évaluation** dans le domaine des aérodromes peut être estimé comme indiqué dans le tableau 53 ci-dessous.

Paramètre	Pour l'Agence	Pour les 15 autorités compétentes	Pour les 15 organes d'évaluation	TOTAL
<b>Options 8A ou 8B= Accréditation par l'Agence</b>				
ETP	2	0	0,5	<b>2,5</b>
k€(2006)	300	0	69	<b>369</b>
<b>Option 8C = Accréditation par les autorités compétentes</b>				
ETP	0	2	0,5	<b>2,5</b>
k€(2006)	0	277	69	<b>346</b>

**Tableau 53: Coût estimé des organes d'évaluation**

Le coût de l'accréditation des organes d'évaluation avoisine donc les 350 000 euros par an, mais l'option 8C (accréditation par les autorités compétentes) pourrait coûter environ 6 % de moins.

#### 2.9.4.2 Certification des aérodromes

Le coût de base pour la certification des aérodromes a été estimé au point 2.6.4.2 et s'élevait, pour l'option 3B (3 000 aérodromes couverts par la législation européenne, mais 700 grands aérodromes déjà soumis à une obligation de certification) à un total de:

- 165 ETP et 22 869 000 euros (2006) par an pour les autorités;
- 52 ETP et 7 207 000 euros pour les exploitants d'aérodrome.

Les chiffres ci-dessus ont été calculés en partant de l'hypothèse que l'autorité compétente avait besoin de 120 heures de travail pour certifier un aérodrome simple, en plus des 38 heures consenties par l'exploitant de l'aérodrome. Le nombre d'heures de travail nécessaires (pour la certification ou pour le contrôle annuel) est supposé 3 fois supérieur pour les grands aérodromes, à savoir 360 heures pour l'autorité compétente et 114 pour l'exploitant. Il convient de souligner que 360 heures par aérodrome x 700 aérodromes = 252 000 heures, soit environ 200 ETP, c'est-à-dire à peu près l'estimation faite au point 2.3.3.3.

Le tableau 54 ci-dessous présente la base de référence pour le calcul de l'impact économique découlant de l'habilitation des organes d'évaluation.

Paramètre	Pour les autorités	Pour les exploitants d'aérodrome	TOTAL
<b>Option 8A = aérodromes plus simples; sur demande</b>			
Heures de travail /petit aérodrome	120	38	158
Heures de travail x 690 petits aérodromes	82 800	26 220	109 020
ETP	66	21	87
k€(2006)	<b>9 148</b>	<b>2 911</b>	<b>12 059</b>
<b>Option 8B = tous les aérodromes; sur demande</b>			
Heures de travail/grand aérodrome	360	114	474
Heures de travail x 210 grands aérodromes	75 600	23 940	99 540
ETP	60	19	79
k€(2006)	8 316	2 633	10 949
Heures de travail/petit aérodrome	120	38	158
Heures de travail x 690 petits aérodromes	82 800	26 220	109 020
ETP	66	21	87
k€(2006)	9 148	2 911	12 059
TOTAL	<b>17 464</b>	<b>5 544</b>	<b>23 008</b>
<b>Option 8C = aérodromes plus simples; toujours</b>			
Heures de travail/petit aérodrome	120	38	158
Heures de travail x 2300 petits aérodromes	276 000	87 400	363 400
ETP	219	69	288
k€(2006)	<b>30 353</b>	<b>9 563</b>	<b>39 917</b>

**Tableau 54: Coûts de base de la certification des aérodromes**

Il est dès lors supposé que l'effort que doivent consentir les exploitants d'aérodrome restera inchangé, tandis que pour «ouvrir un nouveau marché», les organes d'évaluation devront proposer des prix d'environ 10 % inférieurs aux redevances de certification appliquées par les autorités compétentes. Par conséquent, les organes d'évaluation pourraient peut-être entraîner les économies suivantes:

- environ 942 000 euros par an (c'est-à-dire 10 % de 9 148 000) dans le cas de l'option 8A;
- environ 1 750 000 euros par an (c'est-à-dire 10 % de 17 464 000) dans le cas de l'option 8B;

- environ 3 035 000 euros par an (c'est-à-dire 10 % de 30 353 000) dans le cas de l'option 8C.

#### 2.9.4.3 Résumé de l'impact économique

Sur la base des conclusions des points 2.9.4.1 et 2.9.4.2, on peut établir le tableau 55 ci-dessous afin de comparer l'impact économique des trois options sur le rôle des organes d'évaluation.

Coût estimé de la réglementation des organes d'évaluation	k€(2006)/an		
	8A	8B	8C
Rôle des organes d'évaluation	Aérodromes plus simples; sur demande	Tous les aérodromes; sur demande	Aérodromes plus simples; toujours
Accréditation des organes d'évaluation	369	369	346
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	0	0	0
Habilitation des organes d'évaluation	- 942	- 1 750	- 3 035
<b>TOTAL</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1 381</b>	<b>- 2 689</b>

**Tableau 55: Résumé de l'impact économique de l'habilitation des organes d'évaluation**

Il est ensuite estimé que, pour toutes les options, l'habilitation des organes d'évaluation entraînera des économies. Celles-ci sont modestes dans le cas de l'option 8A, alors qu'elles se situent aux alentours de 1 à 1,5 million d'euros par an pour l'option 8B et au double pour l'option 8C.

Ces estimations peuvent être traduites en notes, comme le montre le tableau 56 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact économique de l'habilitation des organes d'évaluation	Notation des options		
	8A	8B	8C
Rôle des organes d'évaluation	Aérodromes plus simples; sur demande	Tous les aérodromes; sur demande	Aérodromes plus simples; toujours
Accréditation des organes d'évaluation	- 2	- 2	- 1
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	0	0	0
Habilitation des organes d'évaluation	1	2	3
<b>TOTAL</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact économique)</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Tableau 56: Notation de l'impact économique de l'habilitation des organes d'évaluation**

#### *2.9.5 Impact environnemental*

Toutes les options considérées sont jugées neutres au plan de l'impact environnemental.

#### *2.9.6 Impact social*

En ce qui concerne l'impact social, l'habilitation des organes d'évaluation pourrait créer de nouveaux emplois dans ces organes, qui remplaceraient les emplois au sein des autorités

compétentes pour la certification des aérodromes et de leurs exploitants. Au point 2.9.4.2, il a été estimé que les autorités pourraient employer 37 ETP dans le cas de l'option 8A pour la certification des aérodromes concernés. En supposant un gain de productivité d'environ 5 % grâce aux organes d'évaluation, ces emplois pourraient être remplacés par 35 ETP (soit 95 % de 37) dans lesdits organes.

De la même façon, pour l'option 8B, 97 emplois (soit 60 + 37) supprimés au sein des autorités compétentes pourraient être remplacés par 92 emplois dans les organes d'évaluation (95 %). Pour l'option 8C, 124 ETP supprimés au sein des autorités compétentes pourraient être remplacés par 118 emplois (95 %) dans les organes d'évaluation.

En outre, il a été estimé que 2 ETP étaient nécessaires pour les auditeurs qui accréditent les organes d'évaluation. Dans les options 8A et 8B, cela créera deux nouveaux emplois au sein de l'Agence. Dans l'option 8C, cet effort sera réparti entre 15 autorités, soit  $2 : 15 = 0,13$  ETP supplémentaire pour chacune d'entre elles. Ce nombre est toutefois si minime que l'on suppose que des arrangements de l'organisation interne pourraient absorber cet effort sans création d'emploi supplémentaire.

De même, le total de 0,5 ETP divisé par 15 organes d'évaluation (soit 0,03 ETP) est tellement négligeable qu'il ne créera pas d'emploi supplémentaire.

Aucun impact sur l'emploi n'est prévu pour les exploitants d'aérodrome, quelle que soit l'option considérée.

Le tableau 57 ci-dessous résume le nombre d'emplois concernés.

Emplois	Agence	Autorités	Organes d'évaluation	TOTAL
<b>Option 8A = aérodromes plus simples; sur demande</b>				
Accréditation des organes d'évaluation	2	0	0	2
Certification des aérodromes	0	- 37	35	- 2
<b>TOTAL</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Option 8B = tous les aérodromes; sur demande</b>				
Accréditation des organes d'évaluation	2	0	0	2
Certification des aérodromes	0	- 97	92	- 5
<b>TOTAL</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Option 8C = aérodromes plus simples; toujours</b>				
Accréditation des organes d'évaluation	0	0	0	0
Certification des aérodromes	0	- 124	118	- 6
<b>TOTAL</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>

**Tableau 57: Impact des organes d'évaluation sur l'emploi**

L'option 8A pourrait transférer des emplois d'une des autorités compétentes (46 dans ce cas, jouant un rôle passif) vers l'un des organes d'évaluation, indépendamment des frontières nationales au sein de l'UE 27+4. Elle produira un impact social légèrement positif en termes de réalisation du marché intérieur, sans créer ni supprimer d'emploi en fin de compte.

L'option 8B contribuera également au marché intérieur, mais le nombre de travailleurs concernés est plus élevé que dans l'option 8A. Un nombre encore supérieur de travailleurs sera affecté par l'option 8C, mais avec une légère réduction d'emplois.

En conclusion, l'impact social des diverses options pourrait être résumé comme indiqué dans le tableau 58 ci-dessous.

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact social de l'habilitation des organes d'évaluation	Notation des options		
	8A	8B	8C
<b>Rôle des organes d'évaluation</b>	<b>Aérodromes plus simples; sur demande</b>	<b>Tous les aérodromes; sur demande</b>	<b>Aérodromes plus simples; toujours</b>
Système de gestion des exploitants de grands aérodromes	0	0	0
Réalisation du marché intérieur (défragmentation)	1	1	1
Effectifs de l'Agence pour l'élaboration des règles, la normalisation et l'analyse de sécurité	1	1	0
Effectifs des autorités compétentes chargées de la certification et du contrôle	- 1	- 2	- 3
Habilitation des organes d'évaluation	1	2	3
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 2 pour l'impact social)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Tableau 58: Notation de l'impact social de l'habilitation des organes d'évaluation**

*2.9.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA*

Chacune des options considérées aura un impact positif en termes d'harmonisation de la législation sur l'aviation par rapport à la «nouvelle approche».

*2.9.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée*

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 et aux notes attribuées aux points 2.9.3 à 2.9.7, la matrice suivante peut être élaborée aux fins de l'analyse multicritères

Note pondérée des options relatives aux organes d'évaluation		8A	8B	8C
Impact	Pondération	Uniquement les aérodromes simples sur demande	Tous les aérodromes sur demande	Uniquement les aérodromes simples, mais toujours
Sécurité	3	3	-9	-3
Économie	2	- 2	0	4
Environnement	3	0	0	0
Social	2	4	4	2
Sur d'autres dispositions réglementaires	1	1	1	1
<b>TOTAL PONDÉRÉ</b>		<b>6</b>	<b>- 4</b>	<b>4</b>

**Tableau 59: Analyse multicritères des organes d'évaluation**

**À la lecture de ce tableau, on peut observer que l'option 8B semble avoir un impact négatif et que l'option 8A obtient une meilleure note que la 8C.**

En particulier, l'option 8A obtient de meilleures notes que la 8C en ce qui concerne l'impact sur la sécurité et au plan social, alors qu'elle permet moins d'économies (négligeables pour 8A et de l'ordre de -2,5 millions d'euros par an pour l'option 8C).

C'est la raison pour laquelle l'Agence a retenu l'option 8A (organes d'évaluation habilités à certifier des aérodromes plus simples et des exploitants d'aérodromes, si ces derniers le demandent) dans son avis.

## **2.10 Analyse d'impact pour le personnel des services de secours et de lutte contre l'incendie (RFFS)**

### *2.10.1 Options possibles*

Les options suivantes ont été identifiées au point 2.5.2 pour la formation, la qualification, les compétences professionnelles et l'aptitude physique et mentale du personnel des services de secours et de lutte contre l'incendie:

- 2A): personnel des RFFS réglementé de manière générale et pas spécifiquement pour de l'aviation;
- 2B): comme 2A plus un programme de renforcement des compétences et des exigences médicales spécifiques à l'aviation;
- 2C): personnel des RFFS réglementé dans le cadre des règles communes de l'aviation administrées par les autorités compétentes, en particulier pour l'aptitude physique et mentale.

### *2.10.2 Groupe cible et nombre d'entités concernées*

Tous les exploitants (soit environ 1 750) des 3 000 aérodromes couverts par le champ d'application de la législation communautaire proposée seront affectés, ainsi que l'ensemble des autorités compétentes et des organes d'évaluation. Aucun rôle n'est prévu pour l'Agence en ce qui concerne la gestion ou le contrôle des ressources humaines.

Cependant, il n'existe actuellement aucune exigence de l'OACI ou de l'Union européenne concernant le nombre d'effectifs que doivent compter les RFFS. Par conséquent, aucune estimation fiable de leur nombre ne peut être présentée.

### *2.10.3 Impact sur la sécurité*

L'environnement aéronautique est très particulier, tant au plan de la configuration des aérodromes que des aéronefs proprement dits. En fait, dans les situations d'urgence, les véhicules des services de secours et de lutte contre l'incendie doivent se déplacer très rapidement, en toute sécurité et s'orienter immédiatement dans la bonne direction à l'intérieur de l'aérodrome. Ensuite, les RFFS doivent faire face à des incendies de matériaux propres à l'aéronautique ou ouvrir et entrer dans les fuselages. Les membres des RFFS doivent être dûment (et régulièrement) formés à ces tâches, en plus de leur formation de base en tant que membres des brigades de pompiers. L'option 2A ne satisfait pas à ces besoins, tandis que les options 2B et 2C y répondent. En outre, l'option 2A représentera un recul par rapport à la situation actuelle, où une série d'États membres ont déjà publié des exigences applicables au personnel des RFFS employé dans les aérodromes.

L'adoption de règles communes pour les RFFS au niveau de l'UE 27+4, dans le cadre des options 2B et 2C, aura également un impact positif sur la sécurité grâce à l'adoption de règles communes, lesquelles contribueront aussi à faire évoluer l'annexe 14 de l'OACI sur ce point spécifique. L'option 2A ne permettra pas d'obtenir ces bénéfices.

En résumé, l'impact des trois options considérées sur la sécurité est présenté dans le tableau 60 ci-dessous:

Indicateurs de résultat pertinents pour l'impact de la réglementation du personnel des RFFS sur la sécurité	Notation des options		
	2A	2B	2C
	Pas d'exigence liée à l'aviation	Exigences liées à l'aviation	Octroi de licences au personnel des RFFS par les autorités
Adoption de règles communes de mise en œuvre	0	1	1
Évolution de l'annexe 14 de l'OACI	0	1	1
Programmes de renforcement des compétences pour le personnel d'aérodrome	- 3	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>TOTAL PONDÉRÉ (Note x 3 pour la sécurité)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

**Tableau 60: Impact sur la sécurité des options relatives au personnel des RFFS**

À la lecture du tableau 60, on peut observer que l'option 2A ne répondra pas aux besoins de sécurité, alors que les options 2B et 2C obtiennent des résultats identiques sur ce point.

#### *2.10.4 Impact économique*

En l'absence d'estimation du nombre de membres des RFFS affectés, seule une approche qualitative peut être suivie pour évaluer l'impact économique des trois options considérées.

Il est donc supposé que l'option 2A n'entraînera pas de coût supplémentaire (note = 0, c'est-à-dire impact neutre).

En revanche, l'option 2B peut avoir un impact limité dans les quelques cas où aucune exigence spécifique à l'aviation n'est imposée aujourd'hui au personnel des RFFS (note = -1).

Enfin, l'option 2C aura l'impact économique négatif le plus significatif, dans la mesure où un travail administratif supplémentaire sera nécessaire pour sa mise en œuvre par les autorités compétentes (note = - 2).

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2, les trois notes susvisées doivent être multipliées par un facteur de pondération de 2, ce qui donne les notes pondérées suivantes:

- option 2A (pas d'exigence liée à l'aviation): note «pondérée» = 0;
- option 2B (exigences liées à l'aviation relevant de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome): note «pondérée» = - 2;
- option 2C (exigences liées à l'aviation relevant de la responsabilité de l'autorité compétente, y compris l'octroi de licences au personnel des RFFS): note «pondérée» = - 4.

#### *2.10.5 Impact environnemental*

Les trois options considérées sont jugées neutres au plan de l'impact sur l'environnement.

#### *2.10.6 Impact social*

En cas de délivrance d'une licence par l'Autorité, le risque de chômage découlant de la perte (même temporaire) de la compétence professionnelle ou de l'aptitude physique ou mentale, est fortement accru. L'option 2C produit donc un impact social extrêmement négatif (note – 3 x «pondération» 2 = - 6).

L'option 2A (pas d'exigences spécifiques à l'aviation) est considérée comme neutre au plan social (note = 0).

Enfin, l'option 2B est considérée comme ayant un impact social positif significatif, étant donné qu'elle renforce la qualité et le professionnalisme du travail, tout en créant des heures de travail pour la formation et les exercices de simulation (note 2 x «pondération» 2 = 4).

#### 2.10.7 Impact sur d'autres exigences liées à l'aviation et ne relevant pas des compétences actuelles de l'EASA

Aucune des trois options considérées n'aura d'impact sur d'autres exigences spécifiques à l'aviation qui ne relèvent pas des compétences de l'EASA.

#### 2.10.8 Analyse multicritères (MCA) et option recommandée

Conformément à la méthodologie décrite au point 2.1.2 et aux notes attribuées aux points 2.10.3 à 2.10.7 ci-dessus, la matrice suivante peut être établie aux fins de l'analyse multicritères

Note pondérée des options relatives au personnel des RFFS		2A	2B	2C
Impact	Pondération	Pas d'exigences liées à l'aviation	Exigences liées à l'aviation	Octroi de licences au personnel des RFFS par les autorités
Sécurité	3	- 9	15	15
Économie	2	0	- 2	- 4
Interopérabilité globale	1	- 3	3	1
Environnement	3	0	0	0
Social	2	0	4	- 6
Autres dispositions réglementaires sur l'aviation	1	0	0	0
<b>TOTAL PONDÉRÉ</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Tableau 61: Analyse multicritères pour le personnel des RFFS**

À la lecture de ce tableau, on peut observer que l'option 2A semble produire un impact négatif important, tandis que l'option 2B obtient une note trois fois supérieure à l'option 2C.

En particulier, l'option 2B obtient de meilleures notes que l'option 2C au plan de l'impact social et de l'impact sur l'interopérabilité globale.

C'est la raison pour laquelle l'Agence a retenu l'option 2B (exigences professionnelles et médicales spécifiques pour le personnel des RFFS, sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome) dans son avis.

### 3. Conclusions

Après avoir évalué l'impact de chacune des options considérées par rapport aux objectifs spécifiques de la politique proposée eu égard à la sécurité, aux effets économiques, à l'interopérabilité globale, aux aspects sociaux et environnementaux ainsi qu'à d'autres politiques (comme la «nouvelle approche» ou le «ciel unique européen»), l'Agence propose dans son avis de retenir les options suivantes:

- l'option 3B (voir point 2.6) relative au champ d'application de la législation communautaire sur la sécurité et l'interopérabilité des aéroports (tous les aéroports ouverts à l'usage du public seraient soumis à des règles européennes communes), parce qu'elle a obtenu des résultats deux fois supérieurs aux autres en termes de sécurité, parce qu'elle est la moins chère et qu'elle pourrait créer un nombre significatif de nouveaux emplois qualifiés dans le secteur privé, chez les exploitants d'aéroport et dans les entreprises d'assistance en escale;
- l'option 4C (voir point 2.7) relative à la réglementation des équipements d'aéroport (règles spécifiques et/ou ETSO et la certification de la conception des équipements d'aéroport, si nécessaire, pour des raisons de sécurité; dispositions applicables aux sociétés de conception et de production correspondantes; déclaration de conformité des équipements produits signée par le fabricant; mise en œuvre sur le site, exploitation ou utilisation et maintenance sous la responsabilité de l'exploitant d'aéroport, vérifiée au cours du processus de certification des aéroports, c'est-à-dire pas de déclaration séparée de vérification sur site), parce qu'elle a obtenu une meilleure note que l'option 4A en termes de sécurité, parce que l'option 4C retenue pourrait servir de base à une meilleure gestion environnementale dans les aéroports et améliorer la qualité et le nombre d'emplois dans les sociétés de conception et de production d'équipements d'aéroport, tout en étant moins chère que l'option 4B;
- l'option 7C (voir point 2.8) relative au processus de certification des exploitants d'aéroport (à savoir la possibilité pour les exploitants qui gèrent plusieurs aéroports et ont créé des fonctions centralisées pour la gestion de la sécurité, la gestion de la qualité et l'audit interne de demander, s'ils le souhaitent, un certificat «unique» d'exploitant d'aéroport pour l'entreprise), parce qu'elle a obtenu des résultats deux fois supérieurs à l'option 7B, notamment au plan social, puisqu'elle n'entraînera pas de perte d'emplois et n'obligera pas l'exploitant d'aéroport à réorganiser son entreprise. En outre, l'option 7C aura aussi un impact économique positif (générant des économies);
- l'option 8A (voir point 2.9) relative au rôle des organes d'évaluation (habilitation des organes d'évaluation accrédités par l'Agence à certifier les aéroports les moins complexes et leurs exploitants, mais laisser aux demandeurs le choix d'adresser leur demande à l'autorité de l'aviation compétente ou à un organe d'évaluation), parce qu'elle a obtenu des résultats au moins deux fois supérieurs aux autres options et parce que l'option 8A dépasse largement l'option 8C en termes de sécurité et au plan social, tout en générant des économies, même minimes;
- l'option 2B (voir point 2.10) relative au personnel des services de secours et de lutte contre l'incendie (élaboration d'exigences spécifiques à l'aviation en ce qui concerne leurs compétences professionnelles et leur aptitude physique et mentale, qui doivent être démontrées et relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport), parce qu'en plus d'être bien notée en termes de sécurité, elle obtient de manière générale des résultats trois fois supérieurs à ceux de l'option 2C. En particulier, l'option 2B se classe mieux que l'option 2C au plan social et en termes d'interopérabilité globale.

Les propositions ci-dessus sont également conformes aux points de vue exprimés par de nombreuses autorités/administrations et par la branche durant les consultations approfondies qui ont eu lieu (voir point 2.2.2) et, en particulier, au contenu des 3 010 commentaires sur le NPA n° 06/2006 et des 103 réactions au CRD correspondant.

En termes d'impact, la combinaison des cinq options retenues, qui sont reprises dans l'avis de l'Agence en la matière, pourrait se traduire comme indiqué dans le tableau 62 ci-dessous.

Impact		Options retenues					TOTAL	
		Champ d'application de la législation communautaire	Équipements d'aérodrome	Processus de certification	Organes d'évaluation	Personnel des RFFS		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Domaine	Unité	3 000 aérodromes ouverts à l'usage du public	Partie vérification de la certification	Certificat volontaire unique	Aérodromes plus simples sur demande	Exigences spécifiques à l'aviation		
Sécurité		Note pondérée	57	12	0	3	15	<b>87</b>
Économique	pour l'Agence	K€/an	2 850	0	0	300	0	<b>3 150</b>
	TOTAL	K€/an	30 181	0	- 8 693	- 573	non estimé	<b>20 915</b>
Environnement		Note pondérée	0	3	0	0	0	<b>3</b>
Social	Agence	Jobs	19	0	0	2	non estimé	<b>21</b>
	Autorités		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>Total partiel pour secteur public</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Organes d'évaluation		0	0	0	35		<b>35</b>
	Exploitants d'aérodrome		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Assistance en escale		245	0	0	0		<b>245</b>
	Conception et production d'équipements d'aérodrome		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>Total partiel pour secteur privé</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
sur d'autres exigences		Note pondérée	0	0	2	1	0	<b>3</b>

**Tableau 62: Résumé de l'impact des propositions de l'Agence**

Aucune des cinq options sélectionnées ne produit un effet négatif sur la sécurité. Au contraire, quatre d'entre elles (à savoir 3B, 4C, 8A et 2B) ont obtenu la meilleure note en termes de sécurité par rapport aux autres options proposées. La seule exception est l'option 7C (certificat unique), étant donné que toutes les options considérées avaient un effet neutre sur la sécurité.

L'évaluation d'impact préliminaire, réalisée en 2005, avait évalué les coûts associés à l'extension des compétences de l'Agence à la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aéroports entre 4,4 et 6,5 millions d'euros (2005) par an (uniquement pour les coûts de main-d'œuvre et les frais généraux au sein de l'Agence, sans tenir compte du coût pour les parties prenantes, mais en incluant les aéroports et la gestion du trafic aérien (ATM)). Dans la présente évaluation d'impact réglementaire, l'Agence a estimé un coût supplémentaire direct pour elle de 3,15 millions d'euros par an, soit environ la moitié de l'estimation préliminaire susvisée. Cela n'a rien d'étonnant, puisque cette dernière ne porte que sur les aéroports et non sur la gestion du trafic aérien (ATM) et les services de navigation aérienne (ANS). Les services de la Commission ont réévalué ces coûts à quelque 7,5 millions d'euros par an en 2006 (non seulement pour les coûts directs supportés par l'Agence, mais aussi pour toutes les parties prenantes, en partant d'un chiffre de 1 500 aéroports couverts par la législation communautaire). Dans la présente RIA, le coût total est estimé à environ 21 millions d'euros par an (soit 3 millions d'euros pour les coûts annuels supplémentaires de l'Agence et le reste pour les autres parties prenantes), ce qui ne fait que confirmer le caractère proportionné de cette analyse approfondie. Il convient néanmoins de rappeler que le coût estimé des accidents et des incidents aériens dus à des facteurs liés aux aéroports (infrastructures, équipements, exploitation) dans l'UE 27+4 s'élève à 1,164 milliard d'euros par an (2006), soit 125 fois plus. Par conséquent, si la proposition de l'Agence ne devait générer qu'un bénéfice quantitatif de 2 % en termes de sécurité (soit 23,28 millions d'euros par an), cela correspondrait à l'ordre de grandeur du coût total estimé de la politique proposée.

Par ailleurs, la politique proposée permettra également de récolter des bénéfices environnementaux dans le futur.

Au plan social, outre le fait qu'elle contribuera au développement du marché intérieur et à la mobilité de la main-d'œuvre, la politique proposée pourrait créer quelque 530 emplois supplémentaires dans l'UE 27+4, dont 21 dans l'Agence, 67 au sein des autorités compétentes et le reste dans le secteur privé.

Enfin, la politique proposée pourrait également contribuer à une plus grande harmonisation de la réglementation de la sécurité et de l'interopérabilité des aéroports, non seulement grâce au règlement de base de l'EASA n° 1592/2002, mais aussi grâce à la «nouvelle approche» et au «ciel unique européen».

Sur la base de la présente évaluation d'impact réglementaire, l'Agence est donc d'avis que l'extension de ses compétences à la sécurité et à l'interopérabilité des aéroports est justifiée, au regard notamment de ses bénéfices économiques, sociaux et de sécurité. Il est dès lors recommandé que les mesures nécessaires soient prises pour que la Commission présente une proposition législative relevant de la codécision en 2008.