COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.9.2023
COM(2023) 524 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relatif à l'évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et du règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

RÉSUMÉ

La Commission européenne a réalisé une évaluation de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») et du règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne[1]. L'évaluation a porté sur l'efficacité du règlement à atteindre ses objectifs, son efficience, sa pertinence pour répondre aux besoins des parties prenantes, sa cohérence avec d'autres actes législatifs et mesures de l'Union, ainsi que sur sa valeur ajoutée européenne globale. L'évaluation a également porté sur les performances de l'AESA au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches. Le présent rapport est soumis au Parlement et au Conseil sur la base de l'article 124 du règlement (UE) 2018/1139. Il présente les constatations de cette évaluation, en soulignant les réalisations tant de l'AESA que du règlement en vue d'atteindre l'objectif global d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union. Le rapport recense également les domaines dans lesquels des améliorations futures sont nécessaires, comme le financement adéquat des activités de l'AESA. Les constatations de l'évaluation exposées dans le présent rapport sont détaillées dans un document de travail des services de la Commission[2] et sont étayées par les données recueillies dans le cadre d'une étude commandée par la Commission afin d'évaluer l'AESA et le règlement[3].

1. INTRODUCTION

Le **règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne** est applicable depuis le 1er septembre 2018. La sécurité étant la condition sine qua non d'un secteur de l'aviation compétitif, l'**objectif principal du règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union**. Le règlement vise également, entre autres, à faciliter, dans les domaines qu'il couvre, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, à assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur de l'aviation, à contribuer à un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement, ainsi qu'à

(1) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

(2) SWD(2023) 298

(3) Étude étayant l'évaluation des performances de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches conformément au règlement (EU) 2018/1139 – Rapport final, 2023

promouvoir, au niveau mondial, les vues de l'Union en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales.

Les objectifs du règlement sont atteints, entre autres, par l'élaboration, l'adoption et l'application uniforme d'exigences couvrant tous les domaines majeurs de l'aviation civile, parmi lesquels la navigabilité, les opérations aériennes, le personnel navigant, les aérodromes et les services de navigation aérienne. Le règlement couvre également les nouvelles technologies, notamment les drones (systèmes d'aéronefs sans équipage à bord).

Les objectifs du règlement sont principalement atteints avec l'aide de l'AESA, qui est investie d'un large éventail de responsabilités.

En ce qui concerne sa portée géographique, le règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre de l'Union. Il est également applicable en Suisse, en Norvège, en Islande et au Liechtenstein, qui sont membres de l'AESA en vertu des accords de l'Union signés avec ces pays[4].

L'AESA a été instituée en 2002 et est devenue opérationnelle en 2003[5]. Depuis lors, le règlement (CE) nº 216/2008 et le règlement (CE) nº 1108/2009[6] ont élargi le champ des compétences de l'Union et les responsabilités de l'AESA. L'AESA a son siège à Cologne et des bureaux à Bruxelles, Washington, Pékin, Singapour et Panama City.

Le règlement remplace le règlement (CE) nº 216/2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne[7]. Dans son analyse d'impact de 2015[8] étayant la révision du règlement (CE) nº 216/2008, la Commission a cerné les **principaux problèmes suivants dans le cadre juridique applicable à l'époque**:

- le système réglementaire existant n'était probablement pas suffisant pour déceler et atténuer les risques pour la sécurité à moyen et à long terme;
- le système réglementaire existant n'était pas proportionné, car il créait des charges excessives, en particulier pour les petits exploitants;

(4) L'accord sur l'Espace économique européen (EEE) et l'accord bilatéral avec la Suisse.

(5) Règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:32002R1592).

(6) Règlement (CE) nº 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) nº 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108).

(7) Règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

(8) SWD(2015) 262 final du 7.12.2015.

- le système réglementaire existant n'était pas suffisamment réactif aux évolutions du marché; et
- les différences de ressources entre les États membres engendraient des risques potentiels pour la sécurité et contribuaient à la méfiance entre les États membres.

Par conséquent, afin de remédier à ces problèmes, l'analyse d'impact de 2015 a déterminé les **objectifs spécifiques suivants pour le règlement révisé**:

- éliminer les exigences inutiles et veiller à ce que le cadre réglementaire soit proportionné aux risques associés aux différents types d'activités aériennes;
- veiller à ce que les nouvelles technologies et les évolutions du marché soient intégrées de manière efficiente et supervisées de manière efficace;
- établir un processus coopératif de gestion de la sécurité entre l'Union et ses États membres afin de déceler et d'atténuer conjointement les risques pour l'aviation civile;
- combler les lacunes du système réglementaire et assurer sa cohérence, par exemple avec les politiques environnementales; et
- créer un système efficace de mise en commun et de partage des ressources entre les États membres et l'Agence.

Le règlement prévoit qu'au plus tard le 12 septembre 2023, la Commission réalise une évaluation du règlement ainsi que des performances de l'Agence au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches. Le règlement prévoit également que la Commission transmette au Parlement européen et au Conseil les constatations de cette évaluation. Par conséquent, le présent rapport expose successivement la méthode d'évaluation utilisée par la Commission, les principales constatations de l'évaluation et les conclusions.

2. MÉTHODE D'ÉVALUATION

La Commission a réalisé l'évaluation **conformément à ses lignes directrices pour une meilleure réglementation**. L'évaluation a porté sur l'**efficacité** du règlement à atteindre ses objectifs, son **efficience**, sa **pertinence** pour répondre aux besoins des parties prenantes, sa **cohérence** avec d'autres actes législatifs et mesures de l'Union, ainsi que sa **valeur ajoutée européenne globale**. L'évaluation a également porté sur les **performances de l'AESA au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches**. L'évaluation couvre la période allant d'août 2018 à décembre 2022. Toutefois, des données complètes n'étaient souvent disponibles que pour la période allant jusqu'à la fin de 2021. L'évaluation a été étayée par une étude d'appui externe[9].

L'évaluation **s'appuie sur des données qualitatives et quantitatives** recueillies dans le contexte d'une recherche documentaire approfondie. D'autres données ont été recueillies dans

([9]) L'étude d'appui externe, conduite par Ramboll et al. en 2022-2023, sera publiée parallèlement à la présente évaluation.

le cadre d'entretiens et au moyen de questionnaires distribués aux différents groupes de parties prenantes concernés (compagnies aériennes, aéroports, constructeurs aéronautiques, autorités aéronautiques nationales, institutions et organismes de l'Union). En outre, deux ateliers ont été organisés à cet effet avec l'industrie et les autorités aéronautiques nationales afin de recueillir les points de vue des parties prenantes.

Malgré tous les efforts consentis pour rassembler les données nécessaires à l'évaluation du règlement, tous les aspects n'ont pas pu être évalués en raison du manque de données suffisantes. Cette situation s'explique en partie par le fait que le règlement exige que la Commission adopte des règles détaillées supplémentaires dans certains nouveaux domaines qu'il couvre. Alors que, dans certains domaines (par exemple, les drones), ces travaux sont relativement avancés, dans d'autres (par exemple, la manutention au sol ou la certification des équipements GTA/SNA au sol), les travaux viennent à peine de commencer. Par conséquent, il a été impossible d'évaluer si le règlement avait atteint tous ses objectifs déclarés.

En outre, le règlement a introduit des changements plutôt limités par rapport à son prédécesseur. Les parties prenantes ont eu dès lors des difficultés à dissocier les coûts de mise en conformité liés au règlement actuel de ceux découlant des exigences préexistantes. Par conséquent, l'évaluation de l'efficience a reposé sur des estimations imparfaites de ces coûts de mise en conformité.

En outre, la période d'évaluation a été largement atypique en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'aviation, tant durant la pandémie que pendant la période de reprise qui est toujours en cours. En raison de la pandémie de COVID-19, les revenus des passagers en 2020 et 2021 ont diminué de manière significative. Les aéroports ont enregistré des pertes importantes en 2020 et leurs dettes ont augmenté. À la baisse du trafic aérien s'est ajoutée la capacité limitée des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) à réduire leurs niveaux de dépenses. Les PSNA ont dû gérer le manque de recettes en utilisant soit leurs propres ressources, soit des prêts ou des injections de capitaux par leurs propriétaires (qui sont dans une large mesure les États membres). Les taux d'emploi dans le secteur de l'aviation ont également chuté en raison de la pandémie de COVID-19.

En outre, la pandémie de COVID-19 a directement limité la capacité de l'Agence à mettre en œuvre le règlement, en particulier ses nouvelles dispositions. Par conséquent, la pandémie de COVID-19 a rendu cette évaluation particulièrement délicate, en ce qui concerne, entre autres, la disponibilité des données et les difficultés liées à leur interprétation.

Afin de garantir une meilleure disponibilité des données pour les évaluations futures, la Commission a passé en revue et proposé de réviser le système de suivi et d'évaluation figurant dans l'analyse d'impact de 2015. Le système révisé tient compte des évolutions récentes et des types de données supplémentaires qui sont devenus disponibles depuis la publication de l'analyse d'impact de 2015. Les données correspondantes seront collectées chaque année par l'AESA, ce qui devrait faciliter l'efficacité et l'efficience de la prochaine évaluation.

Compte tenu de la complexité du cadre juridique global de l'Union dans le domaine de la sécurité aérienne (essentiellement composé des nombreux actes d'exécution et actes délégués adoptés sur la base du règlement), la présente évaluation porte principalement sur le rôle et l'incidence du règlement lui-même. Par conséquent, elle n'entre pas dans une appréciation détaillée des règles dans les différents domaines techniques couverts par ces actes d'exécution et actes délégués.

3. CONSTATATIONS DE L'ÉVALUATION

En ce qui concerne les activités d'élaboration de la réglementation, l'AESA vise à garantir une approche axée sur les performances lorsqu'elle propose des exigences et des procédures. La nature «inclusive» du processus de réglementation (c'est-à-dire l'équilibre entre les besoins et les approches préférées du secteur de l'aviation et la position des autorités nationales compétentes) conduit, **dans certains cas, à l'élaboration de règles normatives**. Des efforts supplémentaires devraient être déployés pour parvenir à un équilibre entre les exigences juridiques et des mesures non contraignantes et plus souples telles que les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation.

Certaines tâches de l'AESA liées au recensement et à l'atténuation des risques pour la sécurité aérienne sont contenues dans la proposition législative de la Commission sur le ciel unique européen (SES2+)[10]. Parmi les améliorations importantes liées à la sécurité figurent l'amélioration du suivi des performances par la création d'une confiance mutuelle plus solide entre l'organe d'évaluation des performances du ciel unique européen et l'AESA, le rôle croissant du gestionnaire de réseau (qui incite à réduire les incidences sur l'environnement) et les nouvelles règles relatives à la fourniture d'un service d'information commun pour les opérations aériennes sans équipage à bord. Malheureusement, le processus législatif concernant le SES2+ est toujours en cours.

En ce qui concerne les performances de l'AESA en matière de sécurité, les résultats positifs sont principalement dus à l'efficacité de longue date des activités de l'AESA dans les domaines de la réglementation, de la certification et de la normalisation, plutôt qu'à l'incidence spécifique du règlement.

Au cours de la période considérée, le secteur de l'aviation a été confronté à trois crises majeures (la pandémie de COVID-19, le retrait du Royaume-Uni de l'Union et la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine) auxquelles l'AESA a été en mesure de répondre de manière efficace et efficiente.

Dans l'ensemble, les **performances de l'AESA en matière de réglementation, de certification et de normalisation sont largement positives**. La pandémie de COVID-19 a toutefois eu une incidence sur les activités de l'AESA, l'obligeant à se concentrer sur ces nouveaux défis et la détournant de ses tâches habituelles.

(10) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_fr

Il semble que le règlement a entraîné une augmentation des coûts pour les parties prenantes (principalement en raison des nouvelles exigences et des nouveaux règlements d'exécution et règlements délégués). Malgré cela, les parties prenantes lui attribuent des gains en termes d'amélioration de la sécurité. Leurs avis divergent sur la proportionnalité des coûts et des avantages du règlement.

Les consultations des organes consultatifs de l'AESA sont devenues plus efficaces. **Une meilleure approche coopérative a permis d'améliorer considérablement le fonctionnement de la structure consultative de l'AESA** et les relations entre l'AESA et les autorités nationales compétentes.

Le règlement a été **globalement efficace dans la réalisation de ses objectifs**. Malgré les limites des constatations de la présente évaluation, tout porte à croire que l'AESA et le règlement ont contribué à l'intégration européenne dans le domaine du transport aérien, ce qui s'est traduit par des gains considérables sur le plan de la sécurité, de l'efficience et de l'environnement, ainsi que par une plus grande égalité des conditions de concurrence pour le secteur de l'aviation.

Malgré certains points à améliorer (la nécessité d'une harmonisation cohérente des règles dans tous les domaines de la sécurité aérienne, par exemple), les parties prenantes du secteur de l'aviation de l'Union considèrent que la qualité globale de la sécurité aérienne de l'Union est très élevée. L'AESA s'est acquittée de ses tâches essentielles définies par le règlement: les activités de certification des produits, de réglementation et de normalisation sont globalement perçues comme efficaces, avec quelques réserves mineures (notamment, un processus d'élaboration de la réglementation trop long par rapport au rythme rapide de l'évolution technologique). En outre, l'AESA est restée efficace malgré des contraintes en matière de ressources qui persistent depuis 2018, en partie parce qu'elle a pu embaucher très tôt du personnel doté d'une expertise avancée à des grades élevés, ce qui lui a permis d'acquérir des connaissances et de gagner en efficience.

En outre, l'efficacité de l'AESA est démontrée par le rôle qu'elle a joué en réaction aux chocs extérieurs et aux pressions politiques: le rôle joué par l'AESA lors du retrait du Royaume-Uni de l'Union, la façon dont elle a assuré la sécurité des opérations aériennes pendant et après la pandémie de COVID-19, ou encore sa réaction face à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, ont suscité l'approbation générale.

Alors que le règlement assigne à l'AESA un rôle très large dans l'aide à la mise en œuvre, les contraintes actuelles en matière de ressources limitent sa capacité à s'acquitter entièrement de cette tâche. Par conséquent, la charge de travail future de l'AESA devrait être attentivement évaluée à la lumière de ses ressources limitées. **Le règlement ne prévoit pas de hiérarchisation des différentes activités de l'AESA et n'établit pas de lien direct avec ses ressources**. Par exemple, les tâches de l'Agence en matière d'innovation et de recherche exigent un équilibre entre la gestion de ses tâches essentielles actuelles et la nécessité de travailler sur des domaines d'avenir.

L'AESA et le règlement ont prouvé qu'ils fournissaient un cadre réglementaire harmonisé qui contribue à un niveau élevé de sécurité et garantit que tous les exploitants respectent les mêmes normes. L'AESA a également contribué à la normalisation des réglementations dans l'Union, ce qui a permis d'améliorer la coopération et la coordination entre les autorités nationales compétentes.

Néanmoins, afin de maintenir la capacité de l'AESA à réagir efficacement aux chocs extérieurs et à rester totalement engagée dans la réalisation des objectifs plus larges de l'Union (les objectifs environnementaux, par exemple), **il est essentiel que l'Agence dispose de ressources suffisantes, tant humaines que financières**, qu'elle utilise ses ressources limitées à bon escient et qu'elle adapte ses tâches en fonction des priorités.

L'approche axée sur les performances appliquée par l'AESA est essentielle pour atteindre les objectifs du règlement. La nécessité d'établir un meilleur équilibre entre la sécurité juridique et la flexibilité des exigences, déjà considérée dans l'analyse d'impact de 2015 comme l'un des problèmes du cadre préexistant, n'a toujours pas été pleinement satisfaite.

Bien qu'il existe un large consensus parmi les parties prenantes (et au sein même de l'AESA) sur la nécessité conserver une approche axée sur les performances et moins normative, cette approche suscite encore une certaine résistance. Alors que les parties prenantes du secteur de l'aviation préfèrent des règles fondées sur les performances ou non normatives, les autorités ont tendance à privilégier davantage des règles normatives, car elles offrent une plus grande sécurité juridique.

La mise en place d'un processus d'élaboration de la réglementation plus souple augmenterait l'efficacité de l'AESA en la matière. À cet égard, il convient de noter que les documents d'orientation élaborés par l'AESA contribuent à garantir une mise en œuvre harmonisée des réglementations.

L'**efficacité des consultations des parties prenantes au sein des organes consultatifs de l'AESA est largement positive** et l'AESA joue un rôle central dans le respect de la procédure régulière en consultant toutes les parties prenantes concernées sans modification ad hoc des procédures.

Les parties prenantes ont souligné que les **relations au sein des organes consultatifs de l'AESA se sont considérablement améliorées au fil des ans**, passant d'une approche concurrentielle à une approche coopérative. Afin d'améliorer encore l'efficacité des activités de consultation des parties prenantes, l'AESA a lancé un examen des activités des organes consultatifs en 2022, qui a abouti à la création de groupes supplémentaires axés sur des sujets spécifiques.

L'AESA, les autorités nationales compétentes et les intervenants du secteur de l'aviation reconnaissent généralement la valeur de la participation des parties prenantes à un stade précoce (c'est-à-dire par l'intermédiaire de groupes de réglementation et d'autres groupes spécialisés). Néanmoins, **des consultations plus ciblées des parties prenantes en dehors**

des organes consultatifs pourraient améliorer encore l'efficacité du mécanisme de consultation de l'AESA.

S'agissant de l'**efficience**, l'AESA a globalement réussi à mettre en œuvre les ressources financières mises à sa disposition. Cependant, l'éventail des tâches de l'AESA s'est élargi (et continue de s'élargir), alors que les ressources n'ont pas toujours augmenté en conséquence. Par conséquent, l'AESA anticipe des difficultés à remplir ses missions à plus long terme.

L'AESA a été en mesure de maintenir des taux élevés d'exécution du budget, en utilisant, au fil des années, les ressources financières annuelles disponibles. La pandémie de COVID-19 a eu une incidence importante sur les activités de l'AESA et sur ses recettes provenant de redevances et de droits. La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et le retrait du Royaume-Uni de l'Union ont également eu une incidence sur les ressources opérationnelles de l'AESA, qui a dû se réorganiser en fonction de ces nouvelles priorités et adapter/former son personnel aux nouveaux défis du secteur de l'aviation.

Indépendamment de la pandémie de COVID-19, **l'AESA s'est heurtée à une baisse constante de ses ressources humaines** (en équivalents temps plein - ETP), ce qui l'a mise en difficulté dans l'exécution de ses tâches. En effet, alors que, selon les conclusions de l'analyse d'impact de 2015, l'introduction du règlement nécessitait des ETP supplémentaires, **le nombre réel d'ETP au sein de l'AESA a en fait diminué au cours de la période d'évaluation**. Cette diminution est particulièrement notable si l'on considère l'élargissement des tâches de l'AESA.

Les subventions accordées par l'Union à l'AESA ne tiennent pas compte des nouveaux besoins imprévus. **Il reste à déterminer si la contribution de l'Union est toujours suffisante pour financer les tâches de l'AESA.** Cette situation oblige l'AESA à rechercher ailleurs des financements pour ces activités (dans le cadre d'autres programmes de financement de l'Union tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, par exemple). Les nouvelles tâches émergentes de l'AESA nécessiteront une analyse approfondie de sa capacité à les mener à bien de manière efficiente. Il est également **nécessaire que l'AESA se prépare à des événements inattendus susceptibles d'avoir une incidence sur ses opérations et ses flux de recettes**.

Bien que l'AESA ait démontré sa capacité à utiliser de manière efficiente son budget annuel et à générer des recettes grâce à ses activités, le nombre croissant de ses tâches nécessite une évaluation de la disponibilité des ressources nécessaires. Ainsi, la **question se pose de savoir si l'Union ne serait pas mieux servie par une Agence entièrement financée par des redevances d'utilisation**.

La discussion sur les besoins financiers à long terme de l'AESA est étroitement liée à la **discussion en cours sur le budget de l'AESA pour les années 2025-2027**, sachant que l'AESA fait face à d'importantes difficultés pour équilibrer son budget en raison, entre autres, de l'augmentation des coûts induite par l'inflation et de la nécessité de mettre à jour l'infrastructure informatique de l'Agence. Compte tenu de ces contraintes budgétaires à court

terme découlant des limitations imposées par l'actuel cadre financier pluriannuel 2021-2027, l'AESA devra envisager de réorganiser et de restructurer ses méthodes de travail actuelles.

Outre la question de la contribution de l'Union, un autre élément important dans ce contexte est le **degré de flexibilité du tableau des effectifs de l'AESA** pour les postes financés par les redevances et droits d'utilisation. Actuellement, le tableau des effectifs, qui définit le nombre de postes dans l'ensemble de l'organisation, quelle que soit la source de financement, empêche l'AESA de générer des recettes durables provenant de nouvelles candidatures, de la participation à des programmes de l'Union financés par des redevances ou d'autres services (concernant les exploitants de pays tiers ou l'organisation d'événements, par exemple), car l'AESA n'est pas autorisée à recruter davantage de personnel pour ces tâches. Un tableau des effectifs plus souple pourrait également faciliter le recrutement des spécialistes nécessaires à l'exécution de tâches telles que la certification, les projets de recherche et d'innovation ou les tâches spécifiques attribuées à l'AESA dans le cadre du futur règlement «RefuelEU Aviation» (par exemple, en ce qui concerne les normes relatives aux carburants, l'étiquetage environnemental ou l'établissement de rapports sur les carburants durables).

Par conséquent, le **tableau des effectifs de l'AESA** devrait **prévoir la flexibilité financière nécessaire**.

La majorité des parties prenantes considèrent que le règlement entraîne une augmentation des coûts, principalement en raison des nouvelles exigences ainsi que des nouveaux règlements d'exécution et règlements délégués. En revanche, **les parties prenantes ont également constaté une amélioration de la sécurité**. Si les coûts de surveillance de l'AESA ont été jugés largement justifiés, les parties prenantes se sont inquiétées de la difficulté de se conformer à certaines exigences de mise en œuvre, en particulier pour les petits pays et les petits exploitants. La simplification et la réduction de la charge prévues dans l'analyse d'impact de 2015 n'ont pas encore eu lieu, mais une meilleure utilisation des outils offerts par le règlement devrait permettre de réduire les coûts de mise en conformité et les coûts opérationnels pour les parties prenantes à moyen et à long terme.

Afin d'accroître encore l'efficience du cadre existant, **il convient de redoubler d'efforts pour élaborer un cadre réglementaire moins normatif et plus axé sur les performances**. En outre, **il convient d'accorder une plus grande attention à l'évaluation de l'incidence sur les coûts des nouvelles exigences** formulées dans le cadre du règlement vis-à-vis des parties prenantes (en particulier les petites entités).

Dans l'ensemble, le règlement est cohérent sur le plan interne et externe. Ce n'est que dans quelques domaines bien précis que le règlement ne concorde pas totalement avec le cadre réglementaire du ciel unique européen et avec certaines normes internationales, notamment les normes et les pratiques recommandées élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par conséquent, il est nécessaire de poursuivre les efforts afin d'assurer la cohérence de la législation de l'Union en matière d'aviation et un meilleur alignement sur les normes adoptées au niveau international.

Les avis des parties prenantes sur la cohérence interne du règlement ont été globalement positifs. Certaines parties prenantes ont toutefois relevé des interprétations divergentes des règles de mise en œuvre et des incohérences entre les États membres.

En ce qui concerne la **valeur ajoutée européenne**, l'AESA remplit son rôle en garantissant l'application de règles et de normes communes en matière de sécurité aérienne et de coopération dans le domaine de la protection de l'environnement, de la recherche et de l'innovation, ainsi que son rôle en matière de coopération internationale.

Le règlement a permis des gains qui n'auraient pas pu être obtenus au niveau national ou par l'intermédiaire d'autres organismes internationaux. Il est préférable d'avoir un règlement plutôt qu'un système plus fragmenté comportant différents ensembles de règles à différents niveaux. L'un des principaux avantages d'un cadre réglementaire à l'échelle de l'Union réside dans la mise en place d'exigences communes dans l'ensemble de l'Union.

Le règlement présente également une valeur ajoutée par rapport au cadre juridique préexistant, principalement en raison de son champ d'application élargi qui couvre de nouveaux domaines importants tels que les aéronefs sans équipage à bord, la certification des équipements GTA au sol et la protection de l'environnement.

Néanmoins, **les besoins et les exigences du secteur de l'aviation civile ne cessent d'évoluer et l'AESA doit continuer à s'adapter** à ces besoins. Certaines des nouvelles exigences du règlement doivent encore être mises en œuvre moyennant des règles d'exécution supplémentaires (sur l'assistance en escale, par exemple), et d'autres nouveaux domaines devront être abordés dans un avenir proche (les opérations dans l'espace aérien supérieur[11] ou les développements technologiques dans le domaine de la GTA, par exemple).

L'AESA continue à jouer un rôle important et prépondérant dans l'harmonisation des règles, la mise en place de conditions de concurrence égales dans toute l'Union, et l'appui apporté à tous les acteurs de l'aviation européenne ainsi qu'au grand public.

L'AESA a également réussi à établir des relations avec des partenaires internationaux dans le domaine de l'aviation, notamment au sein de l'OACI, ce qui a permis une reconnaissance mutuelle des activités de certification et de surveillance entre l'Union et les pays tiers. Cela a facilité l'acceptation internationale des produits et services aéronautiques de l'Union. L'AESA se situe à la pointe du développement et de la mise en œuvre de technologies innovantes, telles que les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et les aéronefs électriques, entre autres. Elle démontre également la capacité de l'Union à maintenir sa compétitivité internationale.

(11) Ces opérations sont effectuées dans l'espace aérien supérieur où le volume d'espace aérien se situe généralement au-delà des altitudes auxquelles la majorité des services aériens sont fournis aujourd'hui (généralement au niveau de vol 550). https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa.

Dans ses efforts visant à harmoniser les règles et à renforcer la coopération avec des partenaires internationaux, l'AESA doit constamment s'adapter à un environnement très complexe et en évolution rapide.

Le **règlement et l'AESA sont tous deux perçus comme pertinents** pour répondre aux besoins actuels et futurs du secteur de l'aviation. Le règlement est pertinent pour répondre aux besoins émergents majeurs qui ont une incidence sur la sécurité aérienne, tels que les nouvelles technologies, la numérisation et l'intelligence artificielle.

Toutefois, **des préoccupations subsistent quant à la capacité de l'Agence à mener à bien ces nouvelles tâches sans desservir ses tâches essentielles en matière de sécurité aérienne**. Il est important de déterminer si l'AESA dispose de ressources suffisantes pour s'acquitter de ses tâches de plus en plus nombreuses.

L'innovation et les développements technologiques ont des incidences sur l'environnement déjà complexe dans lequel l'AESA remplit ses missions. L'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle sont au cœur de nombreux nouveaux outils. Ces évolutions peuvent également avoir des conséquences sur la sécurité aérienne et doivent dès lors être examinées attentivement par l'AESA. **L'AESA devrait disposer de l'expertise technique nécessaire, former son personnel et continuer à participer aux projets de recherche et aux programmes d'innovation pertinents.**

Elle devrait poursuivre ses efforts pour se préparer à des évolutions technologiques majeures dans le domaine de l'aviation, telles que les risques ou les tendances qui émergent, les nouveaux modèles commerciaux ou les technologies de rupture, et veiller à ce que les aptitudes et compétences de son personnel ainsi que ses systèmes et processus correspondent à ces nouveaux besoins en matière de technologie et d'innovation.

L'AESA devrait continuer à explorer de nouveaux moyens de se tenir au courant des récentes innovations technologiques et d'évaluer correctement leur incidence sur l'aviation. **La coopération continue avec d'autres agences et organismes de l'Union participant à des programmes de recherche et d'innovation devrait être davantage exploitée** afin d'enrichir les connaissances et les données sur les nouveaux produits, les nouvelles technologies, les nouveaux types d'opérations et les nouveaux modèles commerciaux.

Les projets de recherche sur les technologies émergentes devraient être encouragés afin de garantir que les qualifications et les compétences au sein de l'AESA et des autorités nationales compétentes sont à jour et que l'AESA est en mesure de contribuer à l'entrée sûre et rapide de ces nouvelles technologies sur le marché. **L'expérimentation de solutions innovantes dans un environnement sûr (bacs à sable) pourrait bénéficier d'une plus grande souplesse réglementaire.**

4. CONCLUSIONS

Le règlement a été globalement une réussite et a contribué à doter le secteur aérien de l'Union de conditions de concurrence égales sûres et efficientes et à agir sur les aspects environnementaux de l'aviation. Cette réussite est due principalement aux activités d'élaboration de la réglementation et de certification de l'AESA, ainsi qu'à une réaction opportune et efficace aux chocs extérieurs. L'efficacité des consultations entre l'AESA, le secteur de l'aviation et les autorités nationales compétentes s'est accrue au fil des ans. L'AESA a également fait preuve d'une grande efficience dans l'utilisation de son budget annuel.

Dans l'ensemble, **l'AESA et le règlement ont tous deux contribué à l'intégration européenne dans le domaine du transport aérien**, par des gains globaux sur le plan de la sécurité, de la protection de l'environnement, de l'efficience et par la création de conditions de concurrence égales pour le secteur de l'aviation.