

NOTE

Réponse à la consultation publique relative aux critères à retenir concernant les décisions de l’Autorité de Régulation des Transports à prendre en application de l’article 5 de l’arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d’informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l’article R224-1 du code de l’aviation civile.

Dans le texte de sa consultation, l’ART affirme devoir disposer de données de trafic fiables, homogènes et complètes en ce qui concerne les aérodromes entrant dans son champ de compétence pour lui permettre de fixer la liste des usagers visée à l’article 5 de l’arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d’informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l’article R224-1 du code de l’aviation civile.

L’Autorité estime pour ce faire, devoir faire peser une nouvelle charge administrative sur les gestionnaires d’aéroport en vue de collecter des données de trafic. Force est de constater que la précédente consultation de l’Autorité portait par ailleurs déjà sur la collecte de données nécessaires à la mise en œuvre de ses nouvelles missions de suivi économique et financier du secteur aéroportuaire.

En ce qui concerne la collecte de données de trafic prévisionnel auprès des compagnies désignées, le constat à Marseille est sans appel : le taux de réponse dans les délais ne dépasse jamais 50 %. Il est illusoire d’espérer une évolution positive de ce taux pour les raisons suivantes :

- Certaines compagnies n’ont pas bouclé leur programme des 16 mois suivants, tendance qui se renforce malgré la sortie de la crise Covid. Elles sont donc tout simplement incapables de se prononcer de façon fiable.
- Certaines compagnies refusent de se dévoiler commercialement auprès de ce qu’elles considèrent comme un fournisseur (l’exploitant aéroportuaire).
- Enfin certaines compagnies envisagent des réductions de programmes avec des conséquences sociales qu’elles ne peuvent dévoiler à l’extérieur.

En fait, les seules compagnies en mesure de répondre de façon crédible (hors rupture de crise) sont celles dont le trafic varie très peu, car essentiellement VFR.

Notons que le législateur devait déjà avoir conscience de ces limites puisqu’il n’a prévu, dans son arrêté du 16 janvier 2012, aucune sanction envers les compagnies choisies qui ne respecteraient pas leur devoir de transmission de prévisions.

Nous conseillons donc, plutôt que d'alourdir une collecte d'informations prévisionnelles individualisées largement inutile, de la supprimer purement et simplement.

Par ailleurs, AMP relève que, d'ores et déjà, la Direction Générale de l'Aviation Civile collecte, fiabilise, homogénéise et veille à l'exhaustivité des données de trafic des aéroports.

Aussi, en réponse à la présente consultation, AMP demande-t-elle à l'ART de :

- renoncer à faire peser une nouvelle collecte de données sur les gestionnaires d'aéroport ;
- se rapprocher de la Direction Générale de l'Aviation Civile afin d'accéder aux données de trafic existantes ;
- d'adapter, le cas échéant, dans un souci de ne pas alourdir la charge administrative pesant sur les aéroports, son projet de méthode afin d'exploiter les données disponibles auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile.