

Réponse à la consultation ART sur la mission de suivi économique et financier

30/05/2022

En réponse à la consultation publique sur la détermination du contenu de la mission de suivi économique et financier de l'Autorité de régulation des transports, Aéroport Marseille Provence SA (AMP) souhaite mettre l'accent sur les éléments suivants:

- Les objectifs poursuivis par l'ART dans le cadre de cette mission ne sont pas explicités suffisamment. Afin de déterminer l'opportunité de fournir certaines informations mais aussi le rythme de production ou encore la granularité de celles-ci, il semble important de mieux comprendre la visée de l'Autorité en la matière, notamment sur l'utilisation ou non de ces données dans le cadre du processus d'homologation tarifaire.
- AMP, dans le cadre au moins annuel des Commissions Consultatives Economiques (CoCoEco) fournit de nombreuses informations aux usagers, lesquels n'ont jamais fait valoir un manque de transparence ou un déficit en la matière. Pourtant de leur côté, les usagers désignés manquent souvent à leur devoir pour transmettre à l'exploitant les informations, réglementairement dues, sur le prévisionnel de trafic. AMP s'étonne donc de voir soulignés par l'Autorité dans cette consultation à la fois le manque d'éclairage fourni aux usagers et l'asymétrie supposée dans la diffusion d'informations en ce sens que cela ne semble pas du tout justifié.
- Comme le note à juste titre l'ART dans sa consultation, les gestionnaires d'aéroport produisent de nombreux rapports à destination d'autres acteurs institutionnels et administrations sur lesquels l'Autorité pourrait s'appuyer afin de ne pas solliciter davantage lesdits gestionnaires. Il conviendrait donc que les éléments demandés soient complémentaires aux publications existantes et non redondants.
En outre, la production d'informations à de multiples reprises et sous des formats différents demandera encore un investissement supplémentaire à AMP. L'ART devrait donc limiter ses demandes aux seules données essentielles à l'Autorité pour remplir sa mission, ce qui exclut, par exemple, les données relatives au développement durable ou à la qualité de service, autres que celles déjà présentées en CoCoEco.
Ceci permettrait d'éviter une charge de travail supplémentaire ainsi que les coûts associés, d'autant que le traitement des demandes d'homologations tarifaires induit déjà la production de très nombreuses informations ce qui monopolise excessivement les équipes AMP.
- AMP se pose également la question de la pertinence des analyses et des comparaisons qui pourraient être faites, en raison notamment des différences d'outils et de méthodes de mesures mis en place par les gestionnaires mais aussi des spécificités de chaque plateforme ayant un impact sur les opérations. Remettre en cause ces outils ou ces méthodes de travail serait forcément chronophage et coûteux.

- Il est important aussi d'insister sur le fait que certaines données doivent rester confidentielles au risque de fausser la concurrence entre les plateformes, de mettre les gestionnaires en mauvaise posture lors de négociations commerciales avec des tiers...
- Enfin, l'historique pressenti par l'ART dans sa consultation (collecte des données sur les 10 années qui précèdent) est beaucoup trop large eu égard à un secteur aéronautique qui vient de connaître une rupture majeure de son modèle économique ces deux dernières années. Notons aussi, pour AMP, un changement de statut intervenu en 2014.

Les nombreuses consultations lancées ces derniers mois par l'ART et les travaux qui en découlent, notamment pour répondre aux lignes directrices sur les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, mobilisent déjà trop les équipes dans une période post-crise où AMP a pour objectif de construire un nouveau départ sans alourdir ses frais généraux en cette période de concurrence plus aigüe que jamais entre aéroports européens régionaux.