

Réponse à la consultation publique : Continuité de la mission de suivi économique et financier des aérodromes par l'Autorité de régulation des transports.

26/06/23

En réponse à la consultation citée en objet, Aéroport Marseille Provence SA (AMP) souhaite faire valoir les éléments suivants :

En observation liminaire, et comme souligné lors de la précédente consultation sur le sujet, la mission doit se cantonner au cadre strict d'un suivi économique et financier. Nous estimons que le reporting exigé est déjà très complet et qu'il ne devrait donc pas être élargi à des données de qualité de service ou autres indicateurs RSE.

D'une part, ces aspects ne sont pas en adéquation avec ladite mission ni avec l'expertise attendue de l'ART en matière de régulation ;

D'autre part, ces données sont déjà gérées et contrôlées par d'autres acteurs institutionnels ou administrations auxquels les exploitants d'aéroport les fournissent déjà, notamment celles qui concernent la décarbonation ;

Enfin, la qualité de service est une préoccupation largement partagée avec les usagers et doit rester dans le giron de chaque plateforme. Les politiques de qualité de service sont propres à chaque aéroport, à leurs équipements et à leurs modalités opérationnelles. De ce fait, les outils, les méthodes et la granularité de mesure sont forcément hétérogènes : comment les comparer sans introduire des biais importants ?

En outre, la qualité de service du point de vue des passagers ou la transition écologique dépendent aussi des compagnies et assistants et ne peut donc être analysée avec les seuls indicateurs produits par les exploitants d'aéroport. De nombreux indicateurs ne sont pas du ressort des exploitants (par exemple la part de SAF), seuls acteurs auxquels la transparence est demandée.

Concernant la récurrence de production, les données peuvent être fournies au mieux annuellement. Des demandes sur des périodicités plus courtes nécessiteraient des moyens inappropriés. Nous attendons également que l'Autorité soit vigilante à ce que des informations déjà fournies annuellement ne soient pas demandées à nouveau pour des analyses pluriannuelles. Ceci en raison d'une sollicitation déjà très importante des gestionnaires d'aéroport quant à la fourniture de données. A cet effet, il est demandé également que toutes données déjà produites et exploitées par une administration autre que l'Autorité ne soient pas demandées aux gestionnaires. Le cas échéant, il appartient à l'Autorité de se rapprocher des autres administrations pour récupérer des informations.

A propos du contenu, le rapport donne une vision partielle de l'écosystème aérien puisqu'il traite essentiellement les données des aéroports et se limite même aux seuls aéroports soumis à régulation de l'Autorité. Afin de fournir un panorama plus objectif du marché de l'aérien, plutôt que d'élargir le panel de données, davantage d'éclairages pourraient être apportés :

- Sur le transport aérien dans son ensemble au niveau national mais aussi européen, en incluant des aspects liés aux compagnies également (évolution du trafic, évolution du prix des billets ...)
- Sur les alternatives au transport aérien (ferroviaire en particulier) qui profitent directement de certaines restrictions imposées aux vols nationaux

Quant à la production d'un tableau de bord synthétique, il est difficile de statuer au vu des éléments très synthétiques présentés dans la consultation. Pour donner les informations efficaces, qui plus est si elles sont consultables par tous, il est important que cela soit assorti d'éléments de contexte. Sans cela, des conclusions erronées et des raccourcis pourraient être faits : l'aérien souffre déjà de dénigrement permanents et ne pourraient pâtir d'interprétations hâtives de publics plus ou moins avertis. Il conviendra impérativement que les données soient anonymisées et agrégées.

Outre ces points, AMP apporte son soutien à la réponse formulée par l'Union des Aéroports Français (UAF).

L'ART ne doit pas étendre ses analyses au-delà du suivi économique et financier qui lui a été confié par le législateur dont les thématiques de qualité de service et de transition écologique ne font pas partie.