

Note sur la situation économique et sociale des entreprises de services aéroportuaires

La Chambre Syndicale d'Assistance en Escale regroupe des entreprises dont les missions aéroportuaires sont indispensables à la chaîne du transport aérien. Les clients de ces entreprises sont essentiellement les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroport. Ces acteurs ont, de longue date, délaissé les métiers d'assistance en escale et se reposent ainsi largement sur nos entreprises, pour le traitement et les transferts de passagers, le traitement des avions au sol, le traitement des bagages, la gestion et la maintenance des matériels de services aéroportuaires, le traitement du fret, le catering aérien ou encore la maintenance de 1^{ère} ligne des avions et l'avitaillement des avions.

L'activité de ces sociétés d'assistance est directement liée au nombre de vols, au volume de fret aérien et enfin au nombre de passagers traités sur chaque aéroport tout comme les compagnies aériennes et les aéroports. Les compagnies aériennes et les aéroports ont immédiatement été considérés comme des entités essentielles au secteur aérien et ainsi classés dans le S1 mais étrangement pas les sociétés d'assistance qui ont été considérées comme accessoires puisque classées en secteur S1 bis. Or, ces sociétés sont un maillon essentiel et aussi important que les compagnies et les aéroports dans le secteur du transport aérien.

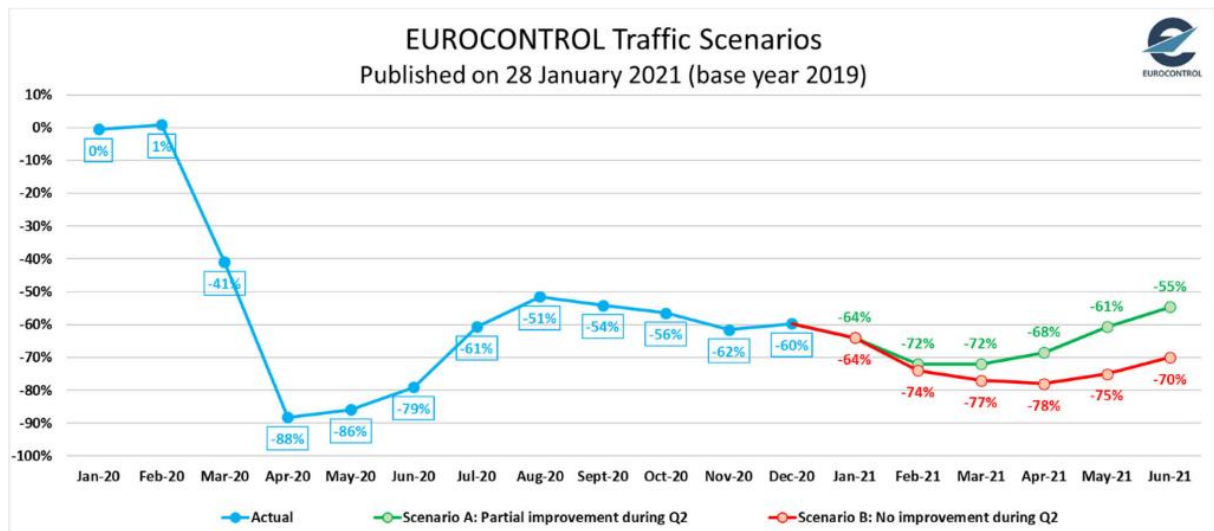
Les effectifs de ces entreprises représentaient plus de **40 000** emplois en France fin 2019, notamment dans des bassins d'emploi très sensibles de la région Île-de-France et des grandes capitales régionales. La crise sanitaire en cours a d'ores et déjà entraîné la perte de plus de **7000** emplois par la suppression quasi immédiate des emplois à durée déterminée et du travail temporaire inévitable dans nos secteurs soumis à de multiples effets de saisonnalités. La mise en œuvre des dispositifs d'activité partielle quand ils sont accessibles aux sociétés éligibles et tant qu'ils sont actifs, permet de limiter la réduction des emplois à durée indéterminée aux seuls départs naturels : départs en retraite et démissions, mais ne permet aucunement de maintenir les qualifications du fait du niveau d'activité très insuffisant, en baisse de plus de 60% sur l'année 2020 par rapport à 2019 ne permettant pas de faire travailler les salariés de ces sociétés de manière régulière. De plus, le second poste de coût après celui de la masse salariale, le poste des loyers n'a pas baissé du fait de l'intransigeance des bailleurs à part quelques acteurs très rares de taille régionale.

Ainsi ces sociétés ont subi des pertes massives sur l'année 2020 et sont en grande difficulté en ce début d'année 2021 pour plusieurs raisons :

1. Absence totale de visibilité sur leur avenir et leur niveau d'activité pour deux principales raisons :
 - a. Les compagnies aériennes modifient constamment leurs programmes de vols et suppriment des vols jusqu'à 24 heures avant le départ. De plus les compagnies peuvent maintenir leurs créneaux en n'effectuant que 25% de leurs vols par rapport à 2019 (nouvelle dérogation européenne)
 - b. Les aéroports ferment des aérogares et modifient l'organisation des vols sans tenir compte ou de manière extrêmement limitée des contraintes des compagnies aériennes et des sociétés de services aéroportuaires

2. Absence totale de visibilité sur leurs coûts et non accessibilité aux aides auxquelles elles devraient être légitimement bénéficiaires
 - a. Impossibilité pour ces sociétés rattachées au secteur S1bis de bénéficier des aides du fonds de solidarité du fait de leur niveau d'activité se situant entre 25% et 50% par rapport à 2019
 - b. Impossibilité en pratique de mettre en œuvre soit des accords d'APLD par manque d'activité rendant très difficile d'atteindre la moyenne de chiffre d'affaire sur la période de l'accord soit des plans de sauvegarde de l'emploi du fait de leur coûts
 - c. Absence de réduction de coût sur le poste des loyers immobiliers du fait de l'intransigeance des bailleurs : les locaux loués se situent pour ces sociétés principalement en dehors des aéroports mais à l'intérieur des aéroports ou sur des terrains à l'extérieur de l'aéroport mais appartenant au même gestionnaire d'aéroport
 - d. Fermeture d'aérogare pour des durées longues pouvant aller jusqu'à plusieurs années rendant impossible la survie de certaines filiales dédiées sur certains aérogares. (les premiers dépôts de bilan de filiales sont apparus en décembre 2020)

Ainsi, les sociétés d'assurances seront dans une situation particulièrement critique et dans l'incapacité d'assurer la reprise d'activité faute de visibilité en volumes et en échéances de la reprise d'activité du secteur qui ne pourra commencer au mieux avant le second semestre 2021. Les prévisions d'EUROCONTROLE même les plus optimistes en attestent.



L'absence des aides du fonds de solidarité ne leur permettront pas de maintenir non seulement un effectif minimum mais aussi l'employabilité de ces effectifs lors de la reprise à hauteur de 80% seulement, les fonds des PGE ayant été majoritairement affectés au financement des plans de sauvegarde de l'emploi et au paiement des loyers immobiliers pour sauver ces entreprises.

Le cadre réglementaire auquel sont soumises nos entreprises est équivalent à celui qui pèse sur les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports : des règles très strictes s'imposent à nous en matière de prévention des actes illicites contre les avions (« la sûreté ») et de protection contre les accidents de transport (« la sécurité »).

Ainsi la reprise d'activité va nécessiter des actions particulièrement conséquentes en termes de formation et de recyclage des salariés afin de retrouver le même niveau de conformité qu'avant la crise sanitaire.

Par ailleurs, notre secteur est soumis à des règles de mise en concurrence particulièrement drastiques, en application de la directive communautaire n°96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996. Il sera probablement soumis également, comme le souhaite le Gouvernement à l'occasion de la loi « Climat et résilience » à des restrictions de trafic inédites.

Afin de préserver le maximum d'emplois jusqu'à la reprise de l'activité et de garantir l'agilité nécessaire à cette reprise, une marge de manœuvre économique supérieure à celle dont disposent ces entreprises actuellement est indispensable d'autant que la reprise du trafic ne s'annonce que très progressive et très lointaine.

Dans ce contexte, nous demandons l'inscription de toutes les entreprises d'assistance en escale dans la liste S1 des entreprises éligibles au fonds de solidarité.

Sans une prise en compte rapide de cette demande, il ne sera non seulement pas possible de répondre aux besoins qui seront exprimés à l'heure de la reprise de l'activité mais aussi de maintenir en activité une bonne partie de ces sociétés malgré tous les efforts consentis pour les restructurer et l'impact négatif sur la compétitivité de la France dans le domaine du transport aérien sera majeur et durable dans le temps.