

Paris, 16 mars 2021

La CSAE est présente sur 13 aéroports parmi lesquels Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, etc.*

Situation économique et sociale des entreprises de services aéroportuaires*, représentant + de 40 000 emplois en France

La crise sanitaire a déjà entraîné la perte de + de 7000 emplois

La Chambre Syndicale d'Assistance en Escale, membre de la FNAM, 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.

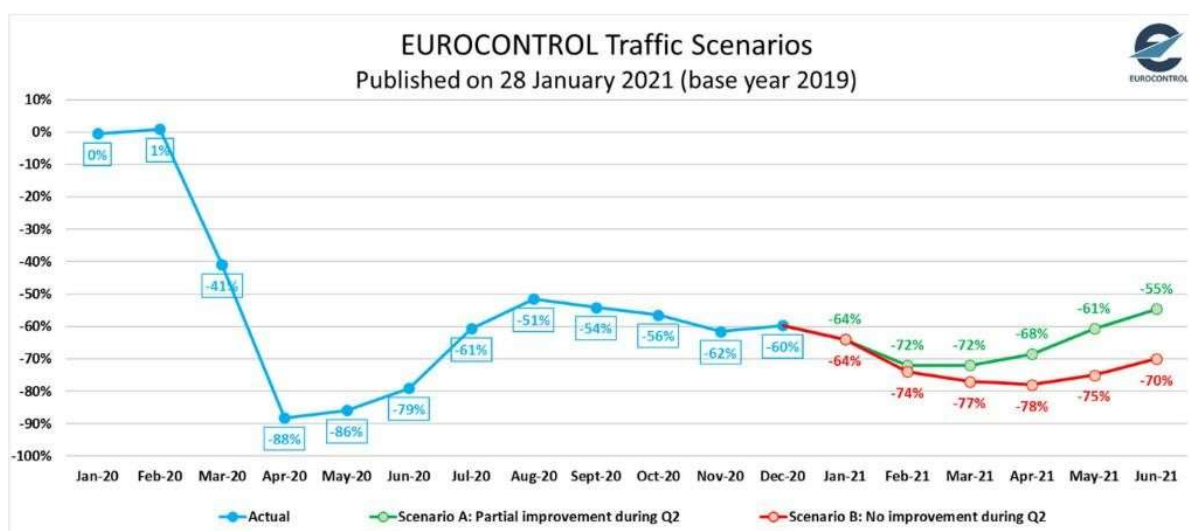
Les effectifs de ces entreprises représentaient **plus de 40 000 emplois en France fin 2019**, notamment dans des bassins d'emploi très sensibles de la région Île-de-France et des grandes capitales régionales. La crise sanitaire en cours a d'ores et déjà entraîné **la perte de plus de 7000 emplois** 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 aérogares 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 certaines 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.

** Liste des 13 aéroports français où sont présents la CSAE : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Toulouse-Blagnac, Lyon St-Exupéry, Nice Côte d'Azur, Marseille-Provence, Bâle-Mulhouse-Fribourg, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Lille Lesquin, Montpellier-Méditerranée, Strasbourg.*

*** Dans les grands aéroports européens (selon les seuils de la Directive 96/67/CE), ce sont les assistants en escale qui réalisent les services au sol pour les compagnies aériennes (traitement des avions, des passagers, de leurs bagages et du fret). Les assistants en escale sont donc des entreprises indépendantes des aéroports, qui utilisent les infrastructures que ces derniers mettent à leur disposition.*

A propos de la CSAE - Chambre Syndicale des Assistants en Escale

Avec ses 22 entreprises ou groupes adhérents, la Chambre Syndicale des Assistants en Escale est l'organisation patronale regroupant les sociétés rendant des services d'assistance en escale aux compagnies aériennes sur les aéroports français. Elle regroupe aussi des sociétés dont les activités sont proches : formation, location et maintenance matériels de piste, avitaillement, transport de passagers et conseil).

La CSAE est membre de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM).

A propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 8 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), elle fédère 10 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 emplois dans les compagnies aériennes et 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports. Par ailleurs les autres secteurs comptent pour près de 20 000 emplois.)

Contacts :

*FNAM – Brigitte Barrand, Directrice de la communication et des Affaires Publiques –
Tél : 06 08 71 82 59 – brbarrand@fnam.fr*

Agence GroupExpression (Bureau de presse FNAM) – Perrine Hauet
Tél : 06 86 72 94 35 – perrine@groupexpression.fr

- Plus d'informations sur www.csae-aero.fr et www.fnam.fr –