

Paris, le 7 septembre 2021

NOTE ECOSYSTEME AEROPORTUAIRE

Pour une adaptation des outils de traitement économique et social de la crise aux spécificités de l'écosystème aéroportuaire

Tous les signaux sont aujourd'hui au rouge. L'année 2021, en termes de trafic aérien, devrait être à l'image de l'année 2020. L'ACI EUROPE prévoit en 2021 une chute de trafic de 64% par rapport à 2019 en Europe (UE-EEE-Suisse et Royaume-Uni). Pour mémoire la chute de trafic en 2020 était d'environ 70%. Du 1er janvier au 31 juillet 2021, les chiffres sont éloquentes : -73%. L'écosystème aéroportuaire est frappé par une crise dure et durable.

Dans ce contexte difficile, les entreprises de l'écosystème aéroportuaire ont mis en œuvre les dispositifs d'aide existants (activité partielle de droit commun, APLD, FNE formation etc.) afin de maintenir, dans la mesure du possible, les emplois, formations et compétences existantes.

L'écosystème aéroportuaire fait aujourd'hui partie des secteurs de l'économie les plus touchés, au même titre que l'hôtellerie-restauration ou encore les compagnies aériennes, et a un besoin urgent de la prolongation et de l'adaptation à ses spécificités des dispositifs de traitement économique et social de la crise mis en place par les pouvoirs publics.

L'UAF, le CNPA, la CSAE, l'AFCOV et le SESA défendent donc conjointement :

➤ **Le rattachement des acteurs de l'écosystème aéroportuaire à la nouvelle liste remplaçant les listes S1 et S1 bis**

Jusqu'à présent, les exploitants aéroportuaires, les entreprises d'assistance en escale, le travel retail et les entreprises de sûreté aérienne étaient rattachés à l'annexe S1 bis du décret du 29 juin 2020 tandis que les compagnies aériennes, les restaurateurs et les loueurs de véhicules étaient rattachés à l'annexe S1 dudit décret.

Le 30 août 2021, le ministre de l'économie et des finances a annoncé la fin des annexes S1 et S1bis et a mentionné le regroupement des secteurs les plus impactés par la crise dans une seule et même liste. En pratique, cela signifierait, et c'est positif, le même traitement pour les différents acteurs de l'écosystème aéroportuaire et du transport aérien au regard de la crise frappant l'ensemble du secteur.

Les acteurs de l'écosystème aéroportuaire demandent confirmation dans les faits de cette annonce et le rattachement des acteurs aéroportuaires à la nouvelle liste. La mesure permettrait d'ouvrir à tous les acteurs de l'écosystème aéroportuaire et du transport aérien l'accès plein et entier aux dispositifs d'aide mis en place et ce de façon cohérente, uniforme pour des entreprises évoluant dans le même secteur.

➤ **L'exclusion temporaire du dispositif de bonus-malus des entreprises de l'écosystème aéroportuaire**

Un arrêté du 28 juin 2021 liste les secteurs d'activité et les employeurs entrant dans le champ d'application du bonus-malus sur les contrats courts. Pour rappel, ce système vise à faire varier les niveaux de cotisations sociales des employeurs pour décourager le recours aux emplois précaires et favoriser les emplois stables. Le seuil de sélection consistera dans un taux de séparation moyen supérieur à 150 %.

Au vu des annexes issues de l'arrêté du 28 juin 2021, de nombreuses entreprises du secteur aéroportuaire et aérien sont concernées par le dispositif du bonus-malus.

Toutefois, une exclusion temporaire du dispositif est prévue pour les entreprises les plus touchées par la crise, [comme le précise le questions-réponses du ministère du travail](#) :

2.2.5. Comment savoir si mon entreprise fait partie des entreprises les plus touchées par la crise sanitaire qui sont exclues temporairement du bonus-malus ?

Pour la première modulation à compter de septembre 2022, les entreprises les plus touchées par la crise sanitaire, c'est-à-dire les entreprises relevant du secteur S1, seront exclues de l'application du bonus-malus. Une entreprise est rattachée au secteur S1 en fonction de l'activité économique principale qu'elle exerce et de la convention collective qu'elle applique. Concrètement, votre entreprise est rattachée au secteur S1 et donc temporairement exclue du bonus-malus si une double condition cumulative est remplie. Condition 1 : le code identifiant de la convention collective (IDCC) de l'entreprise constaté sur l'année 2020 correspond à un code IDCC mentionné à l'annexe 5 de l'arrêté du 28 juin 2021 relatif aux secteurs d'activité et aux employeurs entrant dans le champ d'application du bonus-malus ;

Condition 2 : le code APE de l'entreprise constaté en 2021 correspond à un code APE mentionné à l'annexe 5 de l'arrêté du 28 juin 2021 relatif aux secteurs d'activité et aux employeurs entrant dans le champ d'application du bonus-malus ; Toutefois, si votre entreprise n'applique aucune convention collective ou si la majorité des contrats de travail dans votre entreprise n'est associée à aucune convention collective, votre entreprise est rattachée au secteur S1 en fonction du code APE de l'entreprise, constaté en 2021 »

L'écosystème aéroportuaire demande une exclusion temporaire du dispositif de bonus-malus de l'ensemble des entreprises appartenant à l'écosystème aéroportuaire particulièrement touché par la crise pendant toute la durée des accords et/ou décisions unilatérales relatifs au dispositif APLD.

➤ **La prolongation des exonérations et aides au paiement des cotisations sociales au titre de l'année 2021**

A ce jour, un décret prorogéait jusqu'au 31 juillet (période d'emploi considérée), en les adaptant, les mesures d'aide au paiement des cotisations et contributions sociales pour les employeurs des secteurs dont l'activité a été particulièrement affectée par la crise sanitaire (annexes S1 et S1bis).

Les acteurs de l'écosystème aéroportuaire demandent la prorogation des périodes d'emploi considérées jusqu'au 31 décembre ainsi que le maintien des échelonnements des dettes URSSAF.

Les mesures d'aide au paiement des cotisations et contributions sociales ne concernaient que les entreprises de moins de 250 salariés.

Il est demandé, à cet effet, que les mesures d'aides au paiement concernent également les entreprises de plus de 250 salariés.

En outre, il est demandé aux URSSAF une tolérance afin d'accepter les demandes d'éligibilité aux dispositifs effectuées par les aéroports gérés par des syndicats mixtes, ces derniers pouvant être qualifiés d'EPIC (éligibles aux dispositifs) et d'établissement public administratif (EPA – non éligibles).

➤ **La prolongation du dispositif d'activité partielle**

Compte tenu de l'intensité de la crise sur le premier semestre 2021 mais aussi sur le second semestre de cette année, il serait légitime et essentiel de prolonger le dispositif d'activité partielle (AP) tel qu'il existait jusqu'au 31 juillet 2021 pour les entreprises de l'écosystème.

➤ **L'adaptation du dispositif d'APLD aux spécificités des différents acteurs de l'écosystème aéroportuaire**

1. *Assouplissement relatif au périmètre de l'accord APLD : précision dans le Questions-réponses APLD mis à jour le 17 juin 2021*

La loi du 17 juin 2020 instaurant le dispositif spécifique de l'activité partielle longue durée, puis le décret d'application, prévoient que l'APLD est applicable soit à l'ensemble des salariés de l'entreprise soit à une partie de l'établissement comme une activité, un service ou une équipe.

Une question relative au périmètre de l'accord APLD a reçu une réponse dans le questions-réponses APLD du ministère du travail dans la question « **le recours à l'APLD peut-il être individualisé ?** ».

« Non. La loi du 17 juin 2020 exclut la possibilité de recourir de manière individualisée à l'APLD. Pour rappel, l'individualisation de l'activité partielle est la possibilité, par dérogation au caractère collectif du dispositif, et sous réserve d'un accord collectif majoritaire le prévoyant ou d'un avis conforme du CSE, de placer une partie seulement des salariés de l'entreprise, d'un établissement, d'un service ou d'un atelier, y compris ceux relevant de la même catégorie professionnelle, en position d'activité partielle, ou d'appliquer à ces salariés une répartition différente des heures travaillées et non travaillées.

En revanche, il est possible, comme pour l'activité partielle de droit commun, de prévoir que les salariés soient placés en position d'APLD individuellement et alternativement, selon un système de « roulement », au sein d'une même unité de travail (unité de production, atelier, services, etc.) La notion d'unité de travail peut être finement subdivisée, sous réserve de rester objectivement identifiable au sein de l'organisation interne.

L'absence d'individualisation en APLD s'apprécie sur la totalité de la durée du recours au dispositif ».

2. *La tolérance sur le taux d'activité*

Pour les accords APLD signés par les entreprises appartenant à l'écosystème aéroportuaire, il convient de prévoir une tolérance auprès des DRIEETS pour valider ou homologuer des demandes de réduction d'activité à 50 % et non 40 %. Le site du ministère du travail précise que : « pour apprécier l'opportunité de dépasser la limite de 40%, il pourra être tenu compte des difficultés particulières de l'entreprise, pouvant être liées notamment à l'ampleur et à la durée prévisibles de la dégradation de ses perspectives d'activité, ou à l'impact d'éléments exogènes ». Les acteurs de l'écosystème aéroportuaire se trouvent justement dans le cas de ces « difficultés particulières » mentionnées par les textes d'information du ministère.

De nombreuses entreprises n'ont à ce jour pas reçu de réponse de la part des DRIEETS sur les demandes de dérogation de réduction d'activité à 50 % malgré l'impact de la crise.

Se pose également en matière d'APLD la problématique spécifique de la fermeture de longue durée de certains terminaux aéroportuaires : la durée d'application de l'accord APLD est de 24 mois maximum sur une période de référence de 36 mois, ce qui questionne la pertinence d'un tel dispositif pour des fermetures de site de longue durée avec des dates de réouverture incertaines.

Les entreprises ne sont pas en capacité d'ouvrir des négociations d'accord APLD lorsque leur activité est implantée sur des terminaux fermés. L'activité étant nulle, il paraît trop risqué de conclure un accord APLD ou d'appliquer une décision unilatérale sur l'APLD sans visibilité sur la réouverture des terminaux.

C'est la raison pour laquelle, il est demandé davantage de souplesse concernant la durée des accords (prolongation par rapport à la durée initiale de l'accord), la possibilité de réduire la durée du temps de travail au-delà des 50% (tolérance évoquée ci-dessus) et une flexibilité relative à la réduction du temps de travail, dans le cas spécifique des fermetures prolongées de plateformes ou de terminaux aéroportuaires.

3. *Un dispositif spécifique APLD pour les entreprises n'étant rattachées à aucun champ conventionnel*

Certaines entreprises de l'écosystème aéroportuaire ne sont rattachées à aucun champ conventionnel existant. Dans le cadre de l'APLD, et dans l'hypothèse d'échec des négociations avec les organisations syndicales représentatives, ces entreprises ne peuvent s'appuyer sur un dispositif APLD de branche.

Il est donc demandé de pouvoir mettre en œuvre un dispositif unilatéral APLD dès lors que des négociations loyales ont été engagées comme le législateur l'a prévu en matière par exemple de thématique sur la pénibilité au travail. En effet, à défaut de signature d'un accord d'entreprise, un plan d'actions peut être mis en place.

4. *Une clarification afférente aux bilans à 6 mois pour les accords APLD déjà conclus*

Les entreprises de l'écosystème aéroportuaire soulèvent la nécessité d'une clarification au vu des documents à fournir pour le bilan à 6 mois dans le cadre de l'APLD.

Il est primordial qu'une analyse commune et cohérente des différentes DRIEETS puisse être communiquée, en prenant en compte le fait que notre secteur est répertorié comme secteur protégé, en définissant notamment comme point de départ l'activité de 2019 pour établir l'évolution de l'activité et ainsi valider les périodes d'observation tous les 6 mois du dispositif APLD.

➤ **Une adaptation du futur dispositif coûts fixes du 1^{er} octobre aux spécificités de l'écosystème aéroportuaire**

La problématique des plafonds a considérablement dilué l'efficacité des outils mis en place jusque-là par les pouvoirs publics pour les principaux acteurs de l'écosystème aéroportuaire au regard de la taille de leurs activités.

La suppression annoncée le 30 août par le ministre de l'économie et des finances du plancher de 1 million d'€ de CA mensuel et du plafond d'aide de 1,8 millions d'€ existant précédemment pour le dispositif coûts fixes est une bonne nouvelle. Le plafond de 1,8 millions d'€ ne devrait donc pas être reconduit dans le futur dispositif coûts fixes qui sera mis en place à partir du 1^{er} octobre prochain. Nous souhaiterions être bien certain de la rétroactivité de cette mesure à la date de mise en place du nouveau dispositif. Ce plafond, connu et compris tardivement dans ce qu'il recouvrait exactement (FDS mais aussi exonérations de charges), a en effet souvent contraint les entreprises à engager des démarches de remboursement auprès de la DGFIP et de l'URSSAF pour des montants extrêmement significatifs !

Reste le plafond de 10 millions d'€ fixé pour les groupes dans le cadre du dispositif coûts fixes. En effet, pour les principaux groupes qui opèrent des concessions, ce plafond est malheureusement très vite atteint au regard de la taille de leurs activités. Il est par conséquent demandé par les acteurs de l'écosystème aéroportuaire un relèvement ou une suppression de ce plafond avec effet rétroactif dans le cadre de la mise en place du futur dispositif coûts fixes au 1^{er} octobre. Une grande partie de l'activité de l'écosystème aéroportuaire est en effet réalisée par des groupes français ou internationaux dont les filiales en France emploient généralement plusieurs milliers de salariés.

Plus globalement il conviendra d'être vigilant sur toute disposition dans les textes réglementaires qui pourrait faire obstacle à l'utilisation pleine et entière des dispositifs d'aide économique mis en place (conditions d'éligibilité au dispositif coûts fixes relatives à la chute du CA ou à « l'EBE coûts fixes » négatif notamment) alors que les acteurs de l'écosystème aéroportuaire sont identifiés comme secteur protégé. Il est également souhaité de maintenir les comptes 651 sur le traitement des données dans le périmètre des coûts fixes.

Pour exemple à l'heure actuelle avec le plafond des aides, il n'est pas possible aux entreprises de s'emparer pleinement du dispositif FNE dans le cadre des APLD (outil primordial en cas de mutation des métiers) puisque la condition première est de ne pas dépasser le plafond de 1,8 Millions d'aide au niveau de l'entreprise.