

*Rapport final*

---

## **Etude sur les métiers de l'assistance en escale / exploitation aéroportuaire et certifications professionnelles**



# SOMMAIRE

- 1** Objectifs & périmètre de l'étude
- 2** Identification des impacts et évolutions du secteur, les dynamiques RH & besoins des entreprises
- 3** Référentiels de compétences & fiches emplois
- 4** Aires de mobilités professionnelles au sein des métiers de la piste et dans d'autres secteurs
- 5** Analyse de l'offre de formation
- 6** Recommandations
- 7** Annexes



1.

Objectifs & périmètre de l'étude

# Objectifs & périmètre de l'étude

## Rappel des objectifs de la mission

### ENJEUX

- **Identifier** les mutations en cours et à venir et leurs impacts sur les métiers et les compétences
- **Analyser la pertinence de l'offre de formation** au regard des évolutions et mutations identifiées
- **Identifier et analyser les besoins des entreprises** en matière de compétences et de formation (contenu, modalités pédagogiques...)
- **Sécuriser** les parcours professionnels des salariés, en garantissant l'acquisition des compétences, notamment à travers des dispositifs de formation et de certification
- **Faire de ces travaux un outil opérationnel** au service de la politique emploi-formation de la branche en y intégrant l'approche par les compétences

### OBJECTIFS

- **Elaborer la cartographie des emplois de la filière**
  - En détaillant l'exhaustivité des activités
- **Réaliser une analyse comparative** des pratiques de gestion des emplois et des compétences à l'international
- **Identifier des blocs de compétences pour chaque métier & emploi** afin de formaliser les aires et passerelles de mobilité au sein de la filière et hors de la filière
- **Réaliser le diagnostic de l'offre actuelle de formations et de certifications** et formuler des préconisations d'évolution au regard des attentes des entreprises et des mutations en cours et à venir
  - Ces préconisations porteront à la fois sur le contenu de l'offre, l'appareil de formation, les modalités pédagogiques.

# Objectifs & périmètre de l'étude

## Rappel de la démarche globale

### OBJECTIFS

### MODALITES

### LIVRABLES

#### Phase de cadrage

- Cadrer le projet et valider la démarche globale
- Assurer le suivi du projet

- Instances de pilotage

- Note de cadrage

#### Phase 1 – Identification des impacts et évolutions du secteur, les dynamiques RH & besoins des entreprises

- Identifier les impacts et évolutions sur les métiers et les compétences
- Formaliser la cartographie dynamique des emplois et décliner les activités
- Analyser les pratiques de gestion des emplois et des compétences à l'international

- Analyse documentaire
- Analyse comparative internationale
- 12 entretiens qualitatifs (entreprises et acteurs ressources)

- Synthèse de l'analyse des enjeux du secteur et analyse comparative
- Guide d'entretien
- Cartographie dynamique des métiers
- Fiches de description des emplois

#### Phase 2 – Elaboration du référentiel de compétences

- Décliner les activités en compétences pour chaque emploi
- Formaliser le référentiel de compétences des métiers de la filière
- Identifier les blocs de compétences communs/spécifiques entre les métiers au sein de la filière « exploitation »

- 10 entretiens qualitatifs avec des salariés/managers de la filière
- Atelier de travail / co-construction

- Guide d'entretien
- Référentiel de compétences

#### Phase 3 – Identification des aires de mobilités possibles

- Identifier les aires de mobilités possibles, au sein de la filière et avec des métiers des autres filières
- Elaborer la cartographie des aires de mobilités

- Atelier de travail / co-construction

- Cartographie des aires de mobilité

#### Phase 4 – Analyse de l'offre de formation et certification & formalisation des recommandations

- Réaliser un état des lieux de l'offre de formation disponible et de sa mobilisation par les entreprises
- Identifier les blocs de compétences non couverts par les certifications existantes

- Analyse documentaire
- 5 entretiens
- Atelier de restitution et validation

- Analyse critique de l'offre de formation
- Recommandations

# Objectifs & périmètre de l'étude

## Périmètre sectoriel et domaine métier

L'étude actuelle porte sur le secteur aérien, et plus particulièrement sur les métiers de la piste

Le secteur de l'aérien englobe de nombreuses activités :

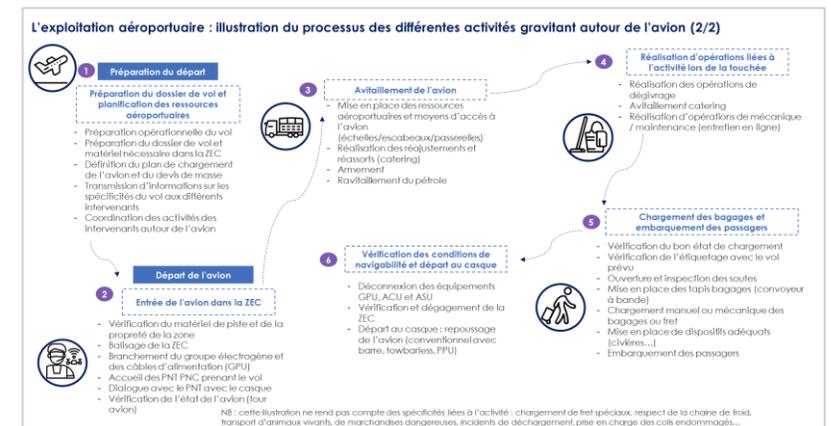
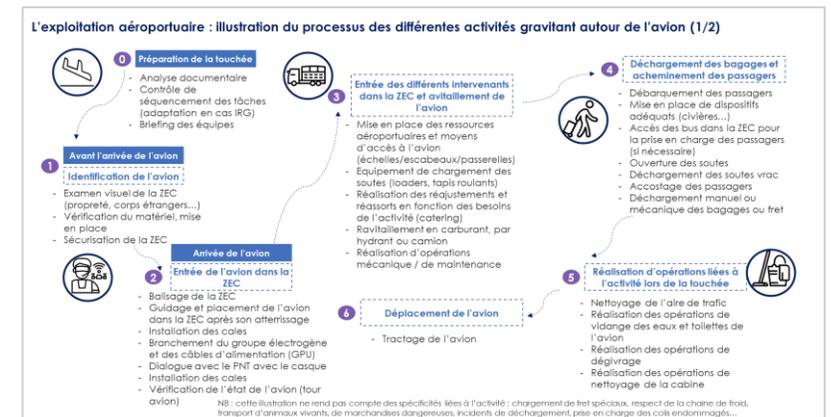
- Le **transport de passagers** régulier et/ou à la demande par avion, hélicoptères,...
- Le **transport de fret** et de **poste** (marchandises)
- La **maintenance aéronautique** (entretien des avions) et **aéroportuaire**
- L'**assistance en escale** (accueil des passagers, acheminement des bagages, assistance aux avions de l'atterrissage au décollage,...)
- L'exploitation des **infrastructures aéroportuaires** (aérogare, piste et aires de manœuvre, parcs de stationnement, zones commerciales,...)
- Le **travail aérien** (lutte contre les incendies, surveillance aérienne, prise de photos, écoles de pilotage,...)
- Les exploitants de **drones civils**
- Les écoles de **formation** des professionnels du secteur

Le périmètre d'emplois à analyser est identifié à partir des tâches inhérentes à l'arrivée/départ d'un avion. Il s'agit donc principalement des métiers de la piste au sein de la filière exploitation aéroportuaire. Ces métiers et activités se trouvent dans les **entreprises d'assistance en escale** et les **aéroports**, et dans les **compagnies aériennes** (en direct ou dans la coordination de l'activité des prestataires).

Le métier emblématique est l'**agent d'opérations sur piste** dans toutes ses composantes (bagagiste, assistant piste, assistant avion, agent d'exploitation, etc.).

### Tâches inhérentes à l'arrivée/départ d'un avion.

NB : illustrations détaillées en annexe



# Objectifs & périmètre de l'étude

## Les activités de la piste incluses dans notre étude

Au regard des activités inhérentes à l'arrivée/départ d'un avion et des enjeux métiers, mobilités et formations, le périmètre d'activités à analyser comprend a minima les activités / emplois suivants :

MACRO - ACTIVITES DE LA PISTE A INCLURE DANS NOTRE ETUDE	EMPLOIS CORRESPONDANTS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Animation de l'équipe et organisation du déroulement de l'activité (planning, intégration, mobilisation &amp; transmission des consignes, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superviseur d'exploitation</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Planification / affectation des ressources aéroportuaires à moyen terme et régulation / optimisation selon les aléas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préparation opérationnelle des vols, établissement et communication avec le personnel navigant du dossier de vol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordonnateur zone avion</li> <li>Agent de Trafic (spécifique chargement / déchargement)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préparation technique et clôture des interventions (préparation, contrôle et rangement du matériel nécessaire au sein de la ZEC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordonnateur zone avion</li> <li>Agent d'opération sur piste</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordination des opérations sur piste (activités et intervenants dans les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coordonnateur zone avion</li> <li>Agent de Trafic</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Assistance à l'avion (guidage, repoussage, refoulement, GPU, départ au casque, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agent d'opération sur piste</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place des matériels à l'arrivée et au départ de l'avion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agent d'opération sur piste</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Formalisation des instructions &amp; documents de déchargement et de chargement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agent de Trafic</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tri, chargement et déchargement des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute (manuel ou avec engins)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agent d'opération sur piste</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dégivrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agent d'opération sur piste</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrôle / conformité / qualité / sécurité des opérations de service à l'avion ou aux avions (armement, avitaillement, eau, etc.) et du chargement / déchargement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superviseur d'exploitation</li> <li>Coordonnateur zone avion</li> <li>Agent de Trafic</li> </ul>

**NB : les autres activités / emplois proches du cœur d'activité ou spécifiques des métiers de la piste non présentés dans cette liste seront cependant prises en considération dans l'analyse des aires de mobilités internes et externes (si cela est pertinent).**

Source pour l'identification des métiers : Observatoire Prospectif des Métiers & des Qualifications de l'Aérien

Identification des  
impacts et évolutions  
du secteur, les  
dynamiques RH &  
besoins des  
entreprises

2

# 2.1

## Panorama du secteur et des métiers

# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

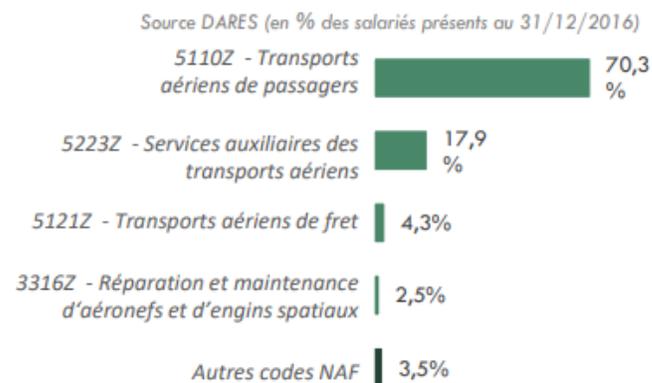
## Panorama du secteur aérien

La France est le 2ème pays aéronautique au monde. Ce secteur stratégique contribue fortement à son attractivité économique et touristique ainsi qu'au dynamisme de son économie. Le transport aérien est aussi un outil essentiel de mobilité pour l'ensemble des concitoyens, notamment en Outre-mer, et au service du désenclavement des territoires.

### Chiffres clés (2018) du transport aérien :

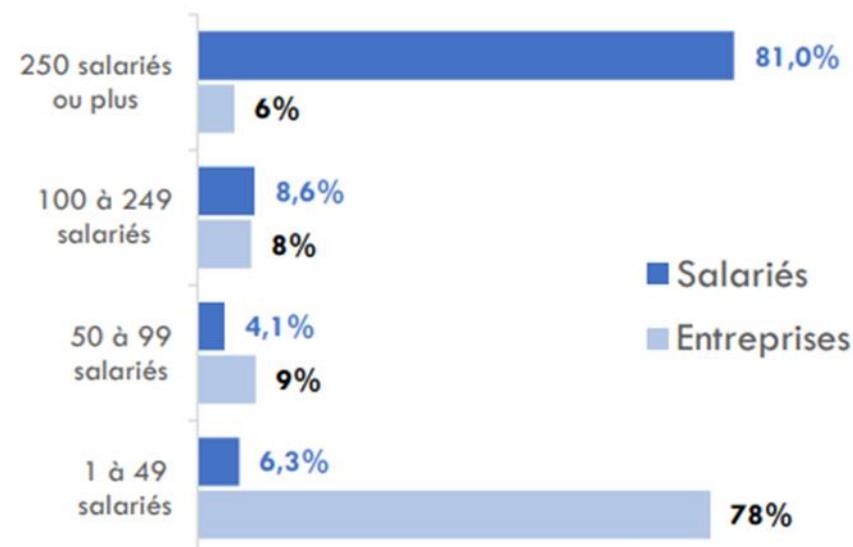
- **4,3%** du PIB, **90Md€** de chiffre d'affaires
- **172 millions** de passagers aériens en 2018 (x2 en 20 ans)
- **610** entreprises et **990** établissements
- **84 000** salariés et **81 000** ETP

### Les salariés se répartissent sur 3 principaux codes Naf :



### Répartition des entreprises et des effectifs (2018) :

Source Dares 2016



Les **6%** d'entreprises de **250 salariés** ou plus concentrent plus de **80% des effectifs**. À l'inverse près de **78% des entreprises** comptent moins de 50 salariés, mais elles ne regroupent que **6,3% des effectifs** de la Branche.

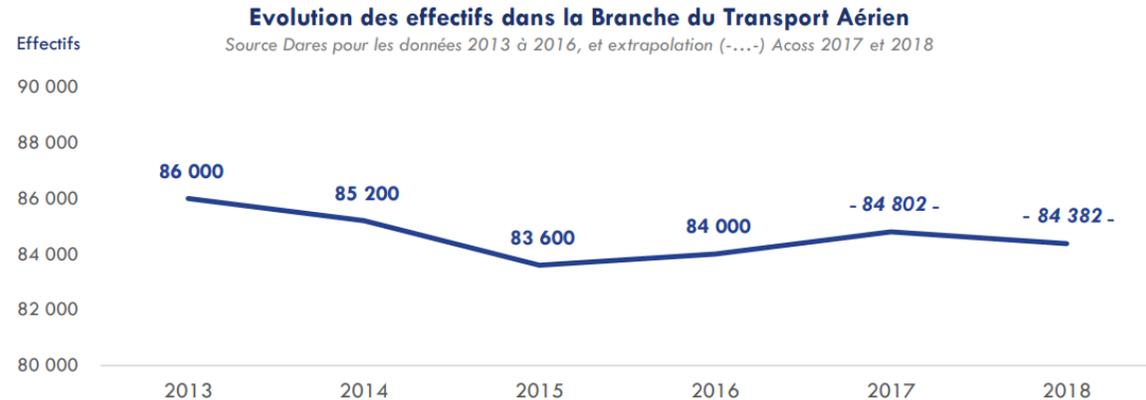
# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

## Panorama du secteur aérien – évolution des effectifs avant la crise sanitaire

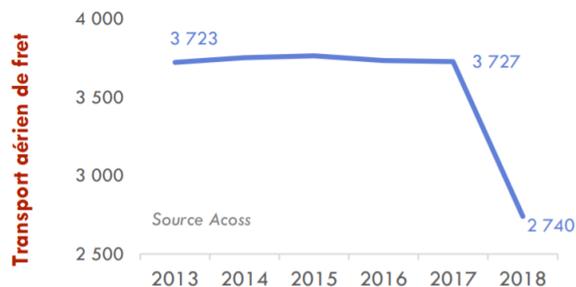
Les effectifs de la branche ont diminué de 1,8% sur la période 2013 – 2018, mais s'étaient stabilisés depuis 2015 :

En termes d'emplois, la croissance observée **avant la crise sanitaire**, combinée aux évolutions technologiques, aux nouveaux avions, aux modifications des organisations et aux effets d'amélioration de la productivité et de l'optimisation des réseaux font constater **une baisse limitée des effectifs de la branche de l'aérien en France**.

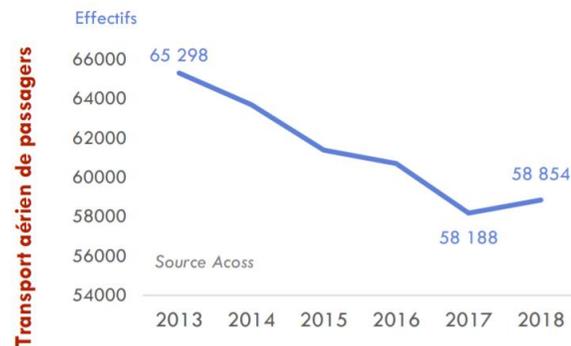
**A noter que ces évolutions seront fortement impactées par la crise sanitaire** (données non disponibles à ce jour).



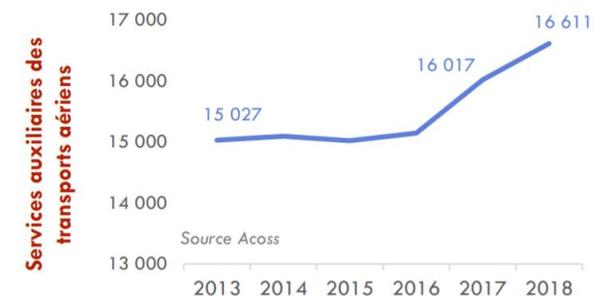
Entre 2013 et 2018, les emplois dans le code NAF du transport aérien de fret ont subi une forte chute (-26% en un an). Cette baisse est due au changement de Convention Collective Nationale de Fedex notamment :



À l'inverse, le code NAF du transport aérien de passagers, après une diminution de -14% entre 2012 et 2017, a augmenté de 1,2% entre 2017 et 2018 :



Ceux des services auxiliaires de transport aérien ont continué d'augmenter entre 2013 et 2018 avec une croissance de 4% entre 2017 et 2018 :



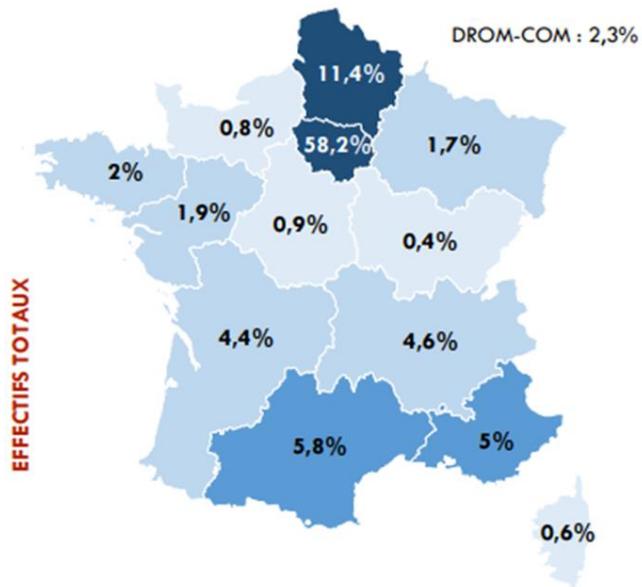
# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

## Panorama du secteur aérien – données sociales (1/2)

### Répartition géographique des salariés

Les effectifs de la branche sont très concentrés en Île-de-France, où l'on retrouve plus d'un salarié sur deux.

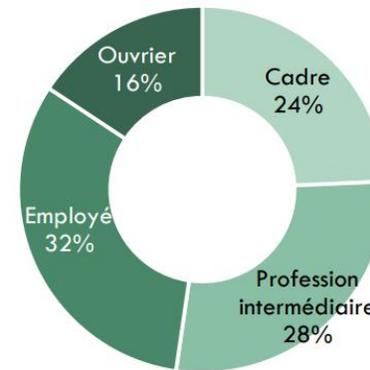
- Les aéroports Charles de Gaulle et Orly sont particulièrement générateur d'emplois (respectivement 2<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> aéroports européens en terme de passagers)
- A noter que le nombre de salariés présents en hauts de France s'explique également par la proximité avec l'aéroport de Roissy.



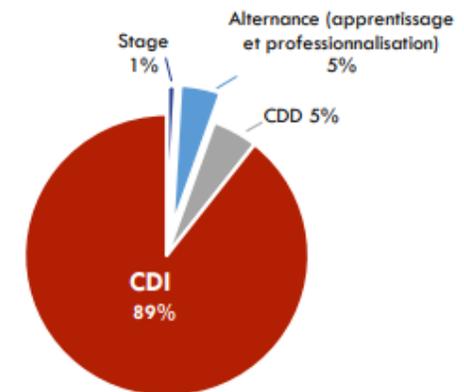
Par ailleurs, non représentés sur la carte de France métropolitaine, 2% des effectifs sont situés dans les DROM-COM (stable depuis 2015).

### Répartition des salariés par CSP (catégorie socio-professionnelle) et par type de contrat

Source DARES – données au 31/12/2016



Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



**82%**  
des salariés à  
temps  
complet,  
**18%**  
à temps  
partiel (en  
2016)

- La part de CDD est plus importante chez les moins de 31 ans
- La part de temps partiel est plus importante chez les moins de 29 ans.
- Au global, les parts de CDD et de temps partiels décroissent avec l'âge.
- Les femmes sont presque 2 fois plus en CDD que les hommes et 3 fois plus en temps partiel que les hommes.
- Le taux de CDD est plus important chez les salariés avec un plus faible niveau de qualification.
- De même, le temps partiel est important chez les salariés au statut « employé ».

# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

## Panorama du secteur aérien – données sociales (2/2)

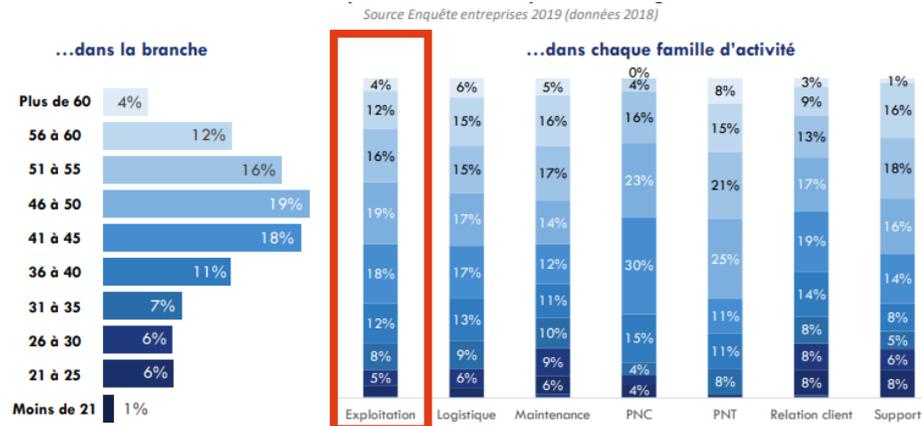
### Répartition des effectifs par tranche d'âge

La répartition des effectifs par tranche d'âge reflète plusieurs réalités :

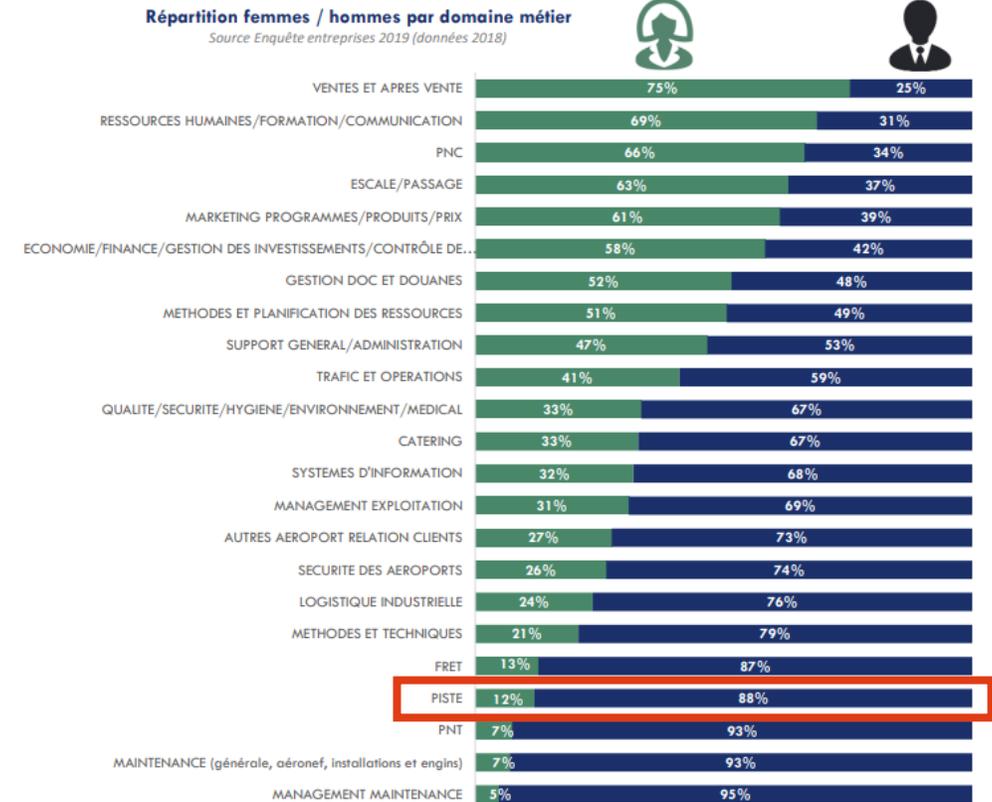
- **Les moins de 30 ans sont minoritaires dans la branche.** Ils sont les plus nombreux en Maintenance (15%) et en Relation Clients (16%). Cela est notamment dû au fait que ce sont les deux filières qui ont le **plus recours à l'apprentissage**.
- **Une majorité des effectifs entre 41 et 50 ans** qui correspond à des salariés ayant une ancienneté forte, généralement embauchés suite à la forte progression du secteur dans les années 70 caractérisée par l'arrivée du Boeing 747 et l'ouverture de nombreux aéroports.
- **En 2018, seulement 4% des effectifs ont plus de 60 ans.** On estime à **7 500** le nombre de **départ à la retraite d'ici 2023**.

En moyenne, les salariés de la branche ont **17 ans** d'ancienneté

**44,3 ans** d'âge moyen pour les salariés de la branche



Si la branche est relativement féminisée (41%), elle l'est très peu sur la piste (12%)



- Les femmes sont surreprésentées dans le personnel navigant commercial (hôtesses de l'air, par exemple) où deux employés sur trois sont des femmes.
- À l'inverse, chez le personnel navigant technique, les femmes sont largement sous-représentées (7% depuis 2013).

# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

## Panorama du secteur aérien – accidents de travail et maladies professionnelles

	nombre	évolution 2018/2017	
Accidents de travail	2 897	1,2%	↗
Indice de fréquence	48,2	1,9%	↗
Accidents de trajet	423	13,4%	↗
Maladies professionnelles	47	-4,1%	↘
Nombre de salariés	60 086	-0,7%	→

Code NAF niveau 5 : 5110Z  
Transports aérien de passagers

	nombre	évolution 2018/2017	
Accidents de travail	1 976	1,1%	↗
Indice de fréquence	67,6	4,3%	↗
Accidents de trajet	290	16,9%	↗
Maladies professionnelles	43	-14,0%	↘
Nombre de salariés	29 251	-3,1%	↘

Code NAF niveau 5 : 5223Z  
Services auxiliaires des transports aériens

	nombre	évolution 2018/2017	
Accidents de travail	458	-22,1%	↘
Indice de fréquence	163,9	-1,9%	↘
Accidents de trajet	26	-21,2%	↘
Maladies professionnelles	5	-68,8%	↘
Nombre de salariés	2 795	-20,6%	↘

Code NAF niveau 5 : 5121Z  
Transports aériens du fret

	nombre	évolution 2018/2017	
Accidents de travail	243	9,5%	↗
Indice de fréquence	27,5	8,3%	↗
Accidents de trajet	41	-18,0%	↘
Maladies professionnelles	14	7,7%	→
Nombre de salariés	8 848	1,1%	↗

Code NAF niveau 5 : 3316Z  
Réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux

# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

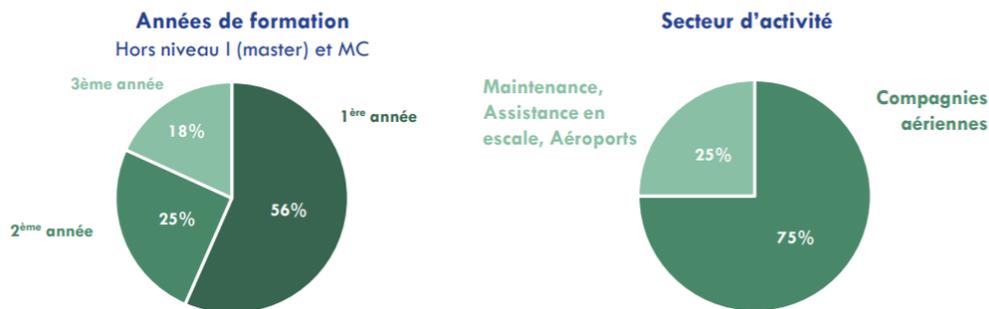
## Panorama du secteur aérien – données formations

### Apprentissage

- 1 691 apprentis en 2018 (+4% par rapport à 2017)
- Moyenne d'âge : 22 ans

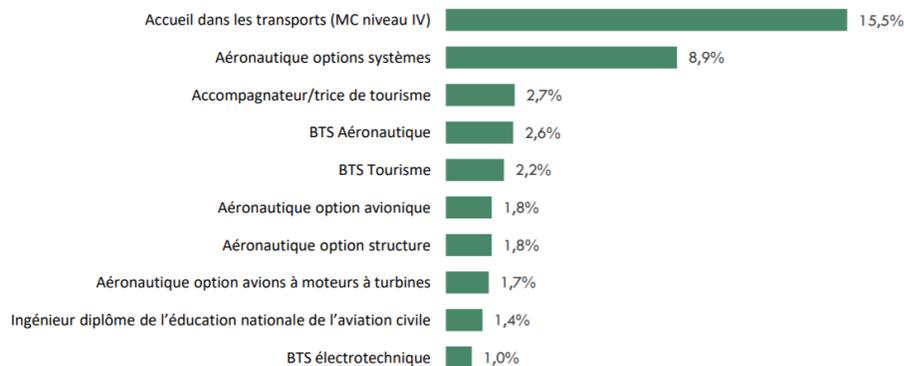
#### Répartition des contrats d'apprentissage

Source Éducation nationale au 31/12/2018



#### Principaux diplômes préparés en apprentissage

Source Éducation nationale, au 31/12/2018 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



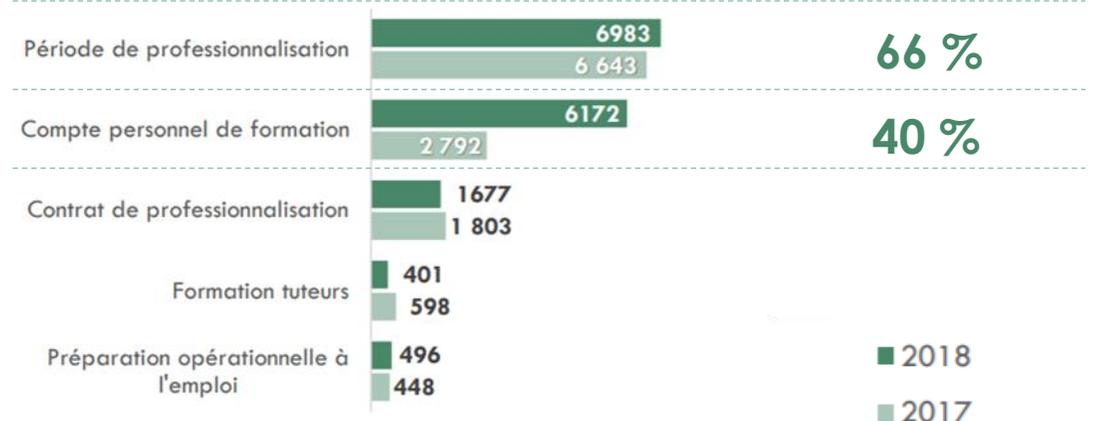
### Formation continue

- En 2017, Opcalia a financé 12 300 formations.
- En 2018, ce chiffre augmente de 28% pour atteindre 15 700 stagiaires, avec une durée moyenne du CPF en chute.
- Le nombre de CPF a plus que doublé, mais sa durée moyenne est passée de plus de 300h à 49h.

#### Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018

#### % de formations techniques exploitation (piste – passage)



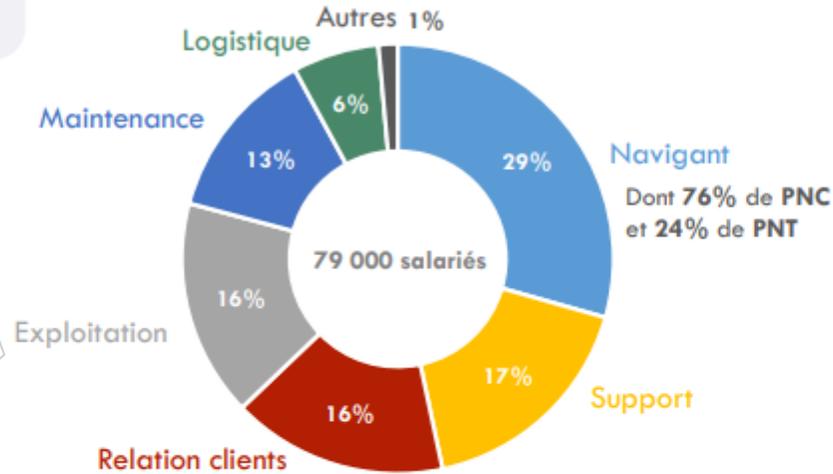
# Analyse des évolutions du secteur et des métiers

## Répartition des effectifs par famille

\* La répartition des effectifs est faite en fonction des nouvelles familles professionnelles de l'accord sur les classifications signées en 2017.

### Répartition des effectifs par famille d'activité\*

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



### FOCUS SUR LE DOMAINE METIER « PISTE » :

Au sein de la filière exploitation, le domaine métier « piste » regroupe 3 grandes catégories d'activités :

- L'**assistance passagers** : accueil et enregistrement, sécurisation, collecte des bagages
- L'**assistance à l'avion** (piste ou ramp) : tractage, placement au parking, calage, branchement des servitudes électriques, placement des passerelles et escaliers passagers, ouverture des soutes, chargement/déchargement des bagages ou du fret, contrôles des pleins, push, back...
- Le **trafic** : établissements des plans de vol, réalisation des devis de masse et contrôle du centrage des charges, informations météo, informations conditions du terrain...

- La filière exploitation couvre **16% des effectifs** du secteur
- A noter que la part des effectifs présente dans les compagnies aériennes et en baisse (tendance d'augmentation de la sous-traitance)

■ NAVIGANT ■ SUPPORT ■ RELATION CLIENTS ■ EXPLOITATION ■ MAINTENANCE ■ LOGISTIQUE ■ AUTRES

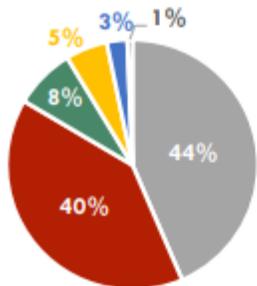
Le **domaine métier piste** représente **9% des effectifs** (contre 11,6% en 2015). Il est le quatrième domaine métier après le personnel navigant commercial (PNC - 22,3%), la maintenance (11%) et les ventes et après-vente (10%).

On y retrouve trois types de contrats (données chiffrées sur base des entreprises interrogées) :

- Une majorité (environ de 80% des effectifs) en **CDI** sur les métiers de la piste pour les entreprises d'assistance en escale, employeur majoritaire.
- Une minorité (environ de 20% des effectifs) en **CDD** ou en **intérim** permettant au secteur de faire face aux pics d'activités liés à la saisonnalité de secteur aérien

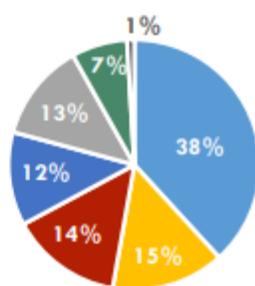
#### Assistance en escale

8%



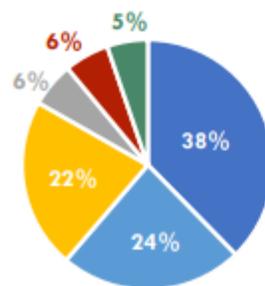
#### Compagnies aériennes

77%



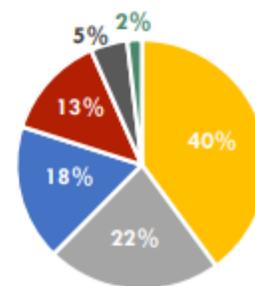
#### Hélicoptères

0,2%



#### Aéroports

14%





# 2.2

**Analyse des évolutions  
du secteur et des  
activités de la piste**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Vision synthétique

**La crise sanitaire frappe en plein cœur le secteur aérien** (France et international) : jusqu'alors en croissance, le secteur aérien a connu un recul drastique suite à la crise sanitaire. De plus, le manque de visibilité actuel rend difficile les projections sur le court, moyen et long termes.

**Au-delà de la crise sanitaire, les enjeux majeurs du secteur aérien et plus particulièrement des activités de la piste sont les suivants :**

- **Des enjeux écologiques** : le secteur, conscient de son impact écologique et soumis à des réglementations contraignantes de la part de l'Etat français, s'est engagé sur la voie de l'efficacité énergétique avec des objectifs ambitieux.
- **Des mutations économiques & sociétales** : des enjeux de compétitivité et de réponses aux attentes et comportements évolutifs des clients, qui nécessite de revoir le business model des compagnies dans une logique d'optimisation des coûts
- **Des transformations technologiques et numériques** : l'impact des évolutions technologiques/numériques est partiellement limité pour les métiers de la piste mais nécessite une adaptation des compétences, auprès d'une population qui n'est pas toujours formée.
- **Des mutations réglementaires** : un cadre réglementaire fort dans le secteur aérien au global mais qui semble insuffisant pour les activités de la piste, pourtant à forte responsabilité. Cela a contraint les compagnies aériennes à formuler leurs propres réglementations auprès des entreprises d'assistance en escale, en s'appuyant sur les standards réglementaires IATA.

**Des évolutions propres à la piste :**

- **Une convergence européenne des pratiques et approches RH**
- La **gestion de la sous-traitance** en termes de coordination des activités et de sécurité et sûreté
- La **coactivité** sur la piste entre les différentes activités et prestataires de service

**La crise sanitaire frappe en plein cœur  
le secteur aérien  
(France et international)**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Les impacts de la crise sanitaire de la Covid-19

### Avant la crise sanitaire, le secteur était déjà fragilisé :

- « De nombreuses compagnies aériennes sont tout juste au seuil de rentabilité ou subissent des pertes, ce qui explique la série de faillites de compagnies aériennes européennes observée en 2019 » (bilan financier annuel IATA).
  - Cela s'explique par plusieurs facteurs dont les principaux sont : prix élevé du carburant, contexte économique incertain (Brexit, guerre commerciale Chine-USA) et pour les transporteurs français, des taxes et des charges sociales lourdes.
  - A titre d'exemple, 23 compagnies aériennes, dont 9 européennes ont arrêté leurs activités en 2019 (soit 5 de plus qu'en 2018). En France notamment, les faillites des transporteurs Aigle Azur (2ème plus ancienne compagnie française) et XL Airways ont secoué l'opinion publique et ont relancé l'urgence de la mise en place d'un fonds de garantie pour rembourser les clients lésés.

### L'impact de la crise sanitaire Covid-19 apparaît comme un tsunami au sein du secteur aérien

- **Un recul drastique de l'activité mondiale :**
  - Selon les estimations de l'IATA, à fin 2020, le trafic mondial devrait atteindre **33% de son niveau de 2019**
  - Une réduction de 50% de l'activité transport des passagers pour l'année 2020 (80% pour les mois de confinement)
  - Pour les 500 aéroports de l'ACI, une perte de plus de 1,5 milliards de passagers en 2020 vs. année 2019
  - Les aéroports et entreprises de sous-traitance font également face à un défi de taille pour survivre jusqu'à ce que le trafic revienne au niveau minimum de 80% de 2019 (niveau estimé minimal pour avoir une activité rentable)
  - L'activité de fret est beaucoup moins impactée (une **baisse du trafic de l'ordre de 10% à 15%**), du fait qu'une grande partie des marchandises transitant par les airs sont embarquées dans des avions commerciaux traditionnels et non dans des avions-cargos. Entre septembre 2019 et septembre 2020, on mesure une **chute de 25%** de la capacité mondiale de fret (source IATA).
  - Tous les pays Européens sont touchés de la même manière, et même davantage pour l'Angleterre.
- **Qui se traduit par des impacts économiques majeurs :**
  - Une perte nette de chiffre d'affaires global d'environ 100 milliards de dollars en 2020 (source IATA)
  - Aujourd'hui près de 200 aéroports européens au bord de la faillite, nourrissant des réflexions sur la refonte de leur modèle économique (comprenant 80% de coûts fixes) avec un risque majeur répercuté sur les sous-traitants - *Au moins une entreprise européenne de handling (Swissport Bruxelles) a dû cesser son activité en juillet 2020.*
- **Et qui menace aujourd'hui tous les métiers de l'aérien**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Evolution du trafic aérien de passagers avant et pendant la crise sanitaire

La crise sanitaire a brutalement stoppée la croissance du trafic aérien observée depuis les années 1980 :

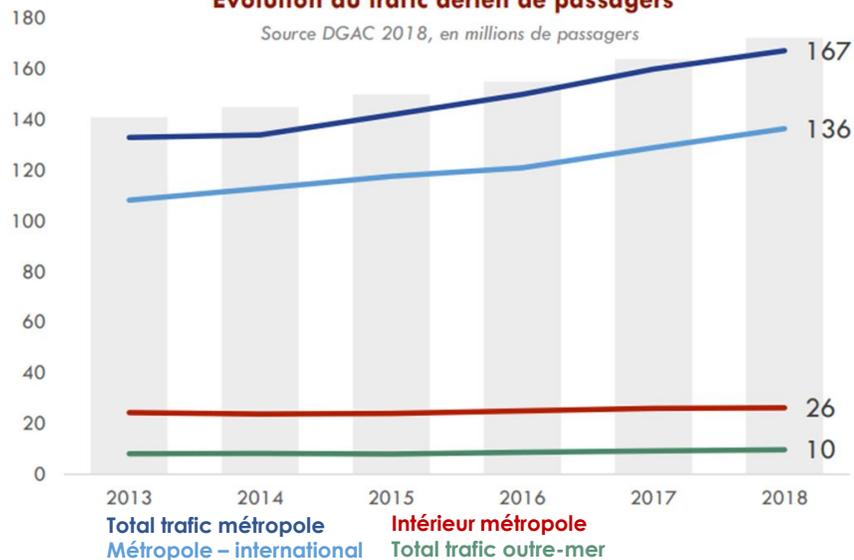
- De 1980 à 2018, le trafic de passagers Métropole-Europe a augmenté de 5% par an en moyenne. De 2013 à 2018, le trafic de passagers a augmenté de et vers la France (+22%). Cette évolution est portée par la croissance du trafic en métropole (+26%) et en particulier des vols « métropole – international » (+26%). Ces derniers ont un poids prépondérant en termes de voyageurs et la croissance du trafic passagers associé est 2,5 fois supérieure à celle des vols intérieurs de métropole.

- En 2020, suite à la crise sanitaire, le trafic de passagers a connu un recul drastique, et ce, à l'échelle internationale : -75.1% en juillet et -69.4% en août (comparativement au volume de l'année précédente sur ces mêmes mois), et -67,2% en Europe sur ces deux mois.

### Evolution 2013 – 2018 (France)

#### Évolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2018, en millions de passagers



**+23%**

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2013

**167**

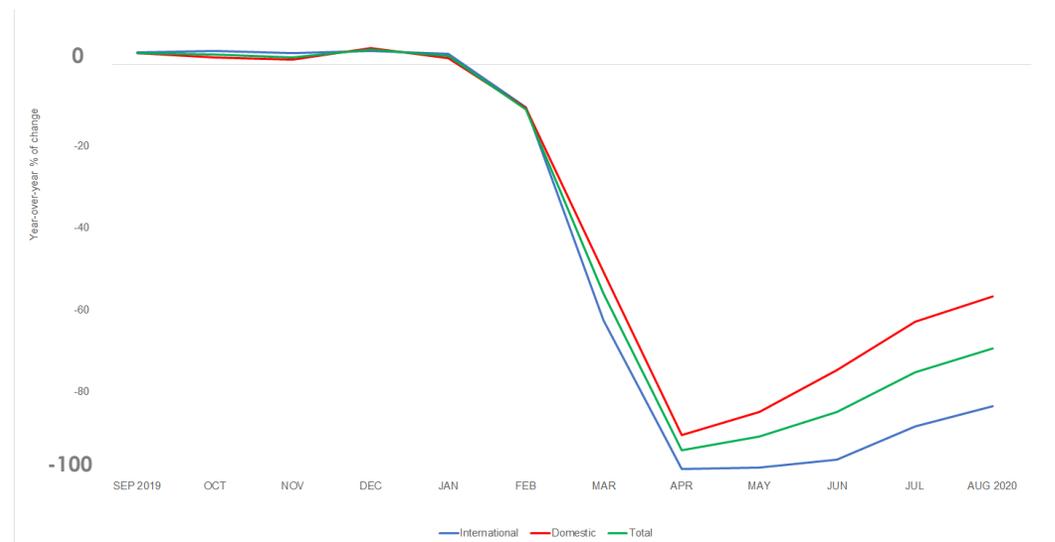
millions de passagers en métropole (+5% depuis 2017)

**52%**

du trafic de passagers en France est réalisé entre la métropole et l'Europe (UE 28 + Russie + Suisse...)

### Evolution Sept 2019 – Août 2020 (International)

Croissance du trafic aérien de passagers 2020 par rapport à la croissance 2019 (%)



# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Les dispositions mises en œuvre et les perspectives

Face à la crise sanitaire, les entreprises ont arrêté le recours aux CDD et au travail temporaire et des interventions des différents Etats ont été réalisées pour soutenir l'activité du transport aérien :

- **Soutien financier** de nombreuses compagnies fragilisées par cette crise et **mise sous tutelle pour certaines compagnies** (exemple Alitalia en Italie).
- En France, les principales actions réalisées sont les suivantes (*non exhaustives*) :
  - ✓ Recours massif au **chômage partiel**
  - ✓ Report des prélèvements de certaines taxes et redevances spécifiques aux compagnies aériennes à la fin de l'année 2020, avec possibilité d'**étaler le remboursement** en 2021 et 2022
- **Une incertitude économique pour l'ensemble des entreprises du secteur : un besoin de maintien des dispositifs de chômage partiel a minima jusqu'aux programmes d'étés (1er avril)**

Peu de visibilité sur les perspectives de sortie de crise, liées à la disponibilité de vaccins :

- A ce jour, l'espoir est grand d'un vaccin disponible début 2021 et de campagnes de vaccination entre 2021 et 2022. Parallèlement les compagnies espèrent une **levée progressive des mesures de restriction (quarantaines) vers mi 2021**. (*sources : Paris Air Forum 20 novembre 2020*)
- En pratique, les compagnies espèrent **une reprise progressive du trafic en 2021**, avec des scénarios pour l'été aux environs de 80% du programme de 2019. La reprise du trafic aérien à son niveau de 2019 ne devrait pas survenir avant 2024 (scénario le plus optimiste)
- **Cependant, la reprise est accompagnée des enjeux suivants :**
  - Conserver les compétences, licences, accréditations, etc.
  - Les compagnies aériennes plus que jamais vont avoir des objectifs de réduction des coûts qui vont notamment peser sur les activités de piste
  - Se préparer à une reprise avec peu de visibilité (enjeux liés au recrutement selon la nature de la reprise : brutale vs progressive avec des risques d'à-coups). Il ne devrait pas y avoir d'enjeu de disponibilité de main d'œuvre dans les entreprises de sous-traitance.

Au cœur de la crise, certaines compagnies aériennes tentent de diversifier leurs services :

- **Remplacer en cabines les passagers** par des **marchandises**
- **Proposer une nouvelle expérience de vol** avec des « **vols pour nulle part** ». A titre d'exemples :
  - « **Vols touristiques** », survolant des lieux emblématiques nationaux (Aisiana Airlines en Corée du sud, Fiji Airways aux îles Fidji, Quantas en Australie) et revenant à leur point de départ
  - « **Vols de pèlerinage** », comme Thai Airways qui permet de survoler 99 sites bouddhistes dans 31 provinces du pays et la capitale Bangkok
  - « **Vols à thématique** », par exemple autour du personnage Hello Kitty (Eva Air) ou du thème d'Hawaï (All Nippon Airways) avec la participation de chefs cuisiniers et de célébrités « mystères »
- Organiser des **ventes aux enchères** de stocks de produits avec des dates d'expiration approchant rapidement (alcool, boissons et autres produits) comme la compagnie « South African »

NB : ces initiatives ont été plus ou moins bien accueillies par la critique, notamment au regard des enjeux d'émission de CO2.

**Au-delà de la crise sanitaire, les enjeux majeurs du secteur aérien et plus particulièrement des activités de la piste**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

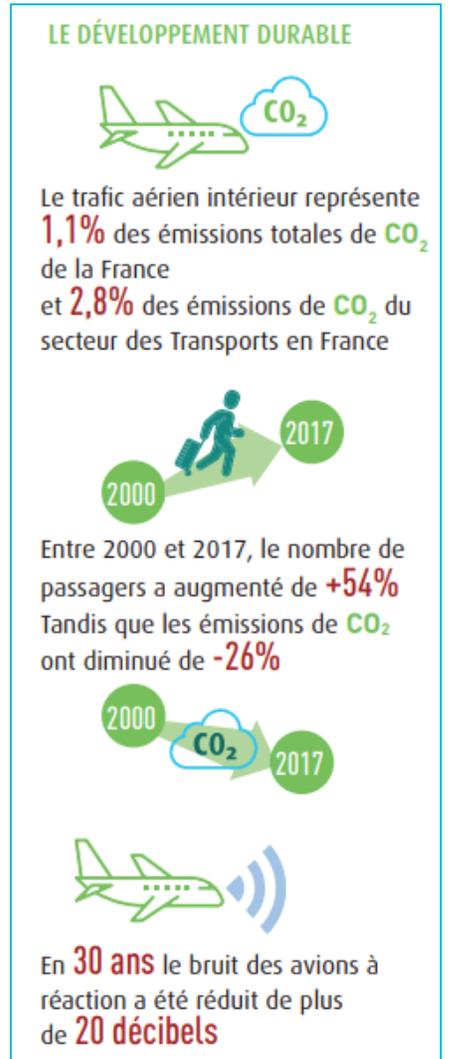
## L'aviation « non polluante » : le principal défi de l'aérien (après la crise sanitaire)

### Un secteur particulièrement générateur d'émissions de gaz à effet de serre :

- L'aérien représente 4,4% du total des émissions de gaz à effet de serre du pays (selon le rapport gouvernemental sur l'état de l'environnement en France, 2019) et – avant la crise sanitaire – **la croissance du secteur faisait craindre qu'il consomme jusqu'à ¼ du budget carbone en 2050.**
- Aujourd'hui, les réflexions autour des projets de l'avion électrique ou à l'hydrogène et l'utilisation d'agrocarburants ne sont qu'au stade de projet et n'offrent pas la perspective d'une révolution technologique pour le secteur à court terme.

### Il y a peu, le transport aérien devait s'inscrire dans une amélioration continue de ses émissions de gaz à effet de serre, avec des projections qui semblent réalistes. Désormais, les choses s'accélèrent et l'objectif devient la neutralité carbone :

- La décision annoncée en mars 2020 de **supprimer des vols courts courriers dont le trajet peut se faire en moins de 2h30 en France** va entraîner la question de la **survie de certains aéroports de petite taille, et les suppressions d'emplois** qui vont avec.
- La **signature d'accords qui engagent toute la filière** :
  - ✓ Au niveau mondial, le secteur s'est fixé pour objectif d'améliorer l'efficacité énergétique des avions de 1,5% par an entre 2009 et 2020. En 2019, il était convenu qu'à partir de 2020, les émissions de CO<sub>2</sub> ne s'accroissent plus malgré la hausse du trafic. A horizon 2050, les émissions de CO<sub>2</sub> doivent avoir été divisées par deux par rapport à leur niveau de 2005
  - ✓ Au niveau national, Le Syndicat National du Transport Aérien (SNTA) s'inscrit dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie nationale bas-carbone (SNCB).
- Le **recours à des réglementations de la part de l'Etat** :
  - ✓ La **taxe carbone**
  - ✓ Le projet de l'**écotaxe**
  - ✓ La feuille de route française pour le **déploiement des biocarburants aéronautiques durables**
- **Le soutien de l'Etat dans le cadre du plan de relance de la filière : soutien de 1,5 milliards d'euros** (300 millions d'euros en 2020, puis 600 millions d'euros en 2021 et en 2022) destiné au CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) pour concevoir les appareils de demain (notamment dédiés à la réduction de la consommation de carburant).
- Dans les faits, en piste, les salariés voient apparaître de plus en plus d'engins électriques, mais cela ne modifie pas (ou très peu) leur processus de travail.



Source : PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN 2025 – Assises nationales du transport aérien

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Des mutations économiques & sociétales

### Une modification du paysage économique au bénéfice des entreprises étrangères :

**On constate le recul global en parts de marché du pavillon français.** Le recul le plus net est observé sur les vols domestiques (-7pts en 5 ans), où la part des passagers transportés par le pavillon français est en 2018 de 79%. Ainsi, entre 2013 et 2018, les 31 millions de passagers supplémentaires se répartissent à 86% sur les compagnies non basées en France et seulement 14% sur le pavillon français. Cela s'explique notamment par :

- **Une réglementation française peu avantageuse** avec l'existence de **taxes et de redevances aériennes** : Taxe de l'Aviation Civile (TAC), Taxe d'aéroport (TA), Taxe sur les nuisances sonores aérienne (TNSA) ... et la menace d'une nouvelle taxe, l'écotaxe, qui serait imputée sur le prix des billets au départ de la France et devrait coûter 180 millions d'euros par an aux compagnies aériennes.
- **La croissance des compagnies à bas coûts étrangères** qui prennent des parts de marchés au pavillon français sur les lignes de province : alors que le marché connaît une hausse généralisée de 9% sur le trafic de passagers sur les vols intérieurs, la part de passager voyageant avec les compagnies aériennes française n'a augmenté que de 2%.

### Des passagers de plus en plus exigeants et connectés :

- La volonté de **voyager à moindre coût**, le plus **rapidement** possible et avec la meilleure **qualité de service** possible
- L'essor de nombreux sites internet permettant de **comparer rapidement les offres des compagnies** et de trouver les meilleurs rapport qualité / prix
- Une **autonomie** et un accès en temps réel aux informations de vol via la **digitalisation du parcours passager**

### Des stratégies de réduction de coûts et optimisation de la performance :

- **Baisse du prix des billets, combinés à des services de qualité « just in time » :**
  - Ajustement du business model des compagnies aériennes avec :
    - Des positionnements marché plus différenciés et l'essor de compagnies low-cost (Vueling, Transavia, Hop!, etc.) caractérisées par une flotte limitée et interchangeable / réduction du nombre d'escale, réduction du confort et optimisation de l'espace, des effectifs limités et polyvalents et des services quasi-systématiquement payants
  - Optimisation des coûts et des processus à tous les niveaux (par exemple via la digitalisation, via des taux de remplissage, etc.)
- **Qui impactent directement les métiers de la piste, notamment avec des exigences de performance intensifiées :**
  - Recours croissant à la sous-traitance des opérations en piste et au passage
  - Objectifs de réduction des coûts et temps de touchée
  - Réduction du temps de traitement d'un avion sur la piste (entre 30 et 35 minutes pour certaines compagnies low cost aujourd'hui).

### Des actions gouvernementales mises en place en 2019 :

- **Déploiement d'un observatoire des coûts de touchée** pour mesurer la compétitivité des aéroports nationaux
- **Aménagement de la taxe d'aéroport (TAP)** pour une baisse de charge de 118M€ au profit des compagnies opérant en France
- **Mise en place d'une réforme de l'autorité de supervision indépendante (ASI)** chargée d'homologuer les tarifs des redevances des aéroports
- **Allègement des contraintes administratives et opérationnelles** pour les entreprises du transport aérien
- **Création d'un cadre social dynamique** pour les entreprises du transport aérien avec la mise en place d'un EDEC et la proposition de négociation d'une convention collective du secteur aérien
- **Renforcement des actions de contrôle et de lutte contre la fraude par la DGAC**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Les transformations technologiques et numériques

**La digitalisation des opérations dans le secteur aérien est en cours depuis 2005, notamment sur les activités de passage :** apparition des premières bornes libre service, des bornes d'embarquement automatiques, de l'utilisation de la biométrie pour les passeports, et plus récemment des comptoirs de dépôt bagage automatiques, etc.

Ainsi, le secteur de l'aérien est empreint à une digitalisation massive **des outils et processus au niveau passager :** réservation, enregistrement bagage, accessibilité des informations relatives aux vols, digitalisation de la documentation, etc.

**Cependant, à ce jour, la digitalisation n'a que (très) peu d'influence sur les opérations en piste :**

- De manière générale, **automatiser l'ensemble de la chaîne reviendrait à normaliser les processus et outils de toutes les organisations** intervenant de manière coordonnée sur les activités de piste. Cela paraît aujourd'hui très complexe au regard du nombre d'acteurs.
- **De plus, certaines activités ne peuvent pas ou très partiellement être digitalisées :**
  - Les **activités physiques ou spécifiques** : catering, nettoyage, avitaillement, dégivrage, etc.
  - Pour le **chargement / déchargement** (passagers, bagages ou fret), si des initiatives sont en cours et permettent d'automatiser une partie des activités (à l'exemple de passerelles automatiques de chargement / déchargement des passagers en Espagne), **la plupart de l'activité reste manuelle** du fait des enjeux suivants :
    - Enjeu de faisabilité et de sécurisation de la chaîne au regard de la diversité de la nature (passagers / bagages / fret) et de la spécificité des objets (taille, poids, natures spécifiques, etc.), ainsi que de la pluralité des circuits de chargement.
    - Enjeux économiques (coût des infrastructures et de maintenance, réduction limitée de besoin en main d'œuvre pour vérifier la chaîne automatisée)
- On note cependant une **utilisation croissante d'outils pour les activités de coordination, sûreté et supervision**. En effet, de plus en plus d'outils digitaux (tablettes pour saisie et transmission des informations) sont utilisés à des fins de coordination et de sûreté : saisie de données (retard...), traitement de la documentation, etc. A titre d'exemple, le développement d'un APOC (centre de supervision et de décision) à l'aéroport Paris-Orly permet de piloter en temps réel la performance de l'aéroport grâce à un traitement des données en temps réel de l'ensemble des centres de supervision et de décision et ainsi faciliter le travail des opérationnels et la transmissions intra-centres.

**Enjeux compétences liés à la digitalisation des activités de la piste :**

- **La montée en compétence des utilisateurs sur les outils digitaux :** utilisation de tablettes, scan, logiciels d'affectation des ressources aéroportuaires... dans un domaine métier où la proportion de collaborateurs de moins de 40 ans n'est que de 31%.
- **L'apprentissage de nouveaux processus métiers :** suite à la digitalisation dans l'utilisation d'engins/d'automates en appui aux activités. De plus, le recours à des outils digitaux contraint à changer certains réflexes : pluralité des sources d'informations (de nouveaux outils qui viennent s'ajouter à l'équipement existant) et fréquence de transmissions des informations différentes
- **Des compétences en anglais :** pour pouvoir comprendre et renseigner des informations parfois rédigées en anglais au regard du contexte international de ces activités

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Les mutations du contexte réglementaire (1/2)

### Un contexte réglementaire des activités d'assistance en escale qui n'a pas évolué depuis 1995 :

- Face à une réglementation européenne peu exigeante, **l'exercice des activités d'assistance en escale est conditionnée par la réglementation française qui attribue des agréments aux aéroports délivrés par une autorité publique indépendante**. Les réglementations suivantes régissent l'activité :
  - **La liberté d'auto-assistance** : les compagnies aériennes peuvent s'auto-fournir les services d'assistance en escale dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 1 million de passagers ou 25 000 tonnes de fret
  - **Le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale** : les prestataires de services d'assistance en escale peuvent fournir des services aux tiers dans les aéroports relevant de la directive
  - **La possibilité de limiter, sur un aéroport, le nombre de prestataires pour un ou plusieurs services d'assistance**
  - **Les comités des usagers** : composé des représentants des usagers, le comité est consulté lors de la sélection des prestataires sur un aéroport lorsque leur nombre est limité.
  - **Les agréments** : les États membres peuvent subordonner l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de cet aéroport.
- **En 2011, la Commission européenne a engagé des travaux pour trouver un accord entre les États membres au Conseil concernant les activités en escale. Ces travaux n'ont pas abouti mais offrent un cadre juridique pour l'avenir :**
  - ✓ Ouverture complète du marché de l'auto-assistance et passage du nombre minimal de prestataires de services à trois dans les grands aéroports
  - ✓ Harmonisation des agréments
  - ✓ Meilleure gestion des infrastructures centralisées
  - ✓ Séparation juridique des aéroports et de leurs activités d'assistance en escale
  - ✓ Amélioration de la procédure d'appel à la concurrence
  - ✓ Clarification des règles de sous-traitance
  - ✓ Rôle de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans la coordination des services au sol
  - ✓ Responsabilité des gestionnaires d'aéroport en ce qui concerne les exigences de qualité minimale pour les opérations d'assistance en escale
  - ✓ Obligations d'établissement de rapports sur les performances des services d'assistance en escale, à définir dans un acte délégué
  - ✓ Formation minimale obligatoire pour le Possibilité pour les États membres d'imposer une exigence de reprise du personnel aux mêmes conditions lorsqu'une procédure d'appel à la concurrence est organisée
- **Retardée en 2022 à la suite de la crise sanitaire, la réglementation européenne EU ToR RMT.0728 est en passe de devenir le cadre réglementaire européen applicable par tous les pays membres. Seules les activités de surveillance, d'audit et de sanctions seront à la charge des pays. La DGAC, en France, va opérer ces tâches sur un pan d'activités qu'elle ne traite pas aujourd'hui.**

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Les mutations du contexte réglementaire (2/2)

Ce manque de réglementation concernant les métiers de la piste entraîne la nécessité pour les compagnies aériennes de :

### S'assurer du respect des standards réglementaires internationaux (IATA) de la part de leurs sous-traitants via :

- La mention dans les contrats de contraintes/leviers financiers en cas de non respects des consignes réglementaires
- L'audit des sous-traitants en fonction du référentiel ISAGO.
  - Cela comprend notamment les enjeux formations. Pour les métiers de la piste, les formations **récurrentes obligatoires qui ne systématiquement régies par un cadre règlementaire**, alors même que la responsabilité de l'agent est importante (manipulation d'engin prêt de l'avion...). En l'absence de consignes réglementaires de la part des Etats ou de l'Union Européenne, les standards réglementaires IATA se sont imposés comme la référence unique dans les métiers et formations de la piste).

Formations régies par des références réglementaires	Formations qui ne sont pas régies par des références réglementaires
AESA, Sûreté, Sécurité, Marchandises dangereuses, PETROLIER	Chargements, déchargements des avions, assistance à l'avion, Conduite et utilisation des engins et matériels aéroportuaires, FRET

Les formations réglementaires, puis parfois complémentaires sont réalisées au sein des campus de formations propres aux entreprises ou via des prestataires externes : Campus Air France, IFMA par exemple.

### Diffuser la culture juste :

- La « culture juste » a été définie comme « **une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ne sont pas punis pour des actions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les négligences caractérisées, les violations et les dégradations délibérées ne sont pas tolérées** » (James Reason).
- A des fins de sécurité / prévention, les compagnies aériennes s'appuient fortement sur les principes de culture juste. Elles l'appliquent tant pour leurs salariés et que pour leurs sous-traitants (compagnies d'assistance en escale) – ou une sensibilisation forte doit être menée.
- Pour garantir cette culture juste chez les entreprises d'assistance en escale, les compagnies aériennes traduisent leurs propres systèmes de gestion de la sécurité en obligations contractuelles à destination de leurs sous-traitants.

NB : des réflexions sont en cours à l'échelle européenne sur l'enjeu d'inscrire ces principes dans un socle réglementaire

**Des évolutions propres à la piste**

**Le benchmark des métiers de pistes effectué dans les pays proches Européen met en avant des pratiques et des approches RH qui convergent au niveau européen.**

### Les origines de cette convergence :

- Le premier phénomène, qui débute autour de l'année 2000 et presque achevé en 2020, est du **à l'arrivée des low cost en court et moyen courrier, et des compagnies du globe en long courrier**. Face à ces nouveaux entrants, les compagnies aériennes historiques se sont engagées dans des programmes de réduction de coûts, qui passent notamment par **la sous-traitance des opérations en piste et au passage**.
- Le deuxième phénomène, qui se déroule en parallèle, est la **dérégulation des services aéroportuaires**. Cette dérégulation conduit à transférer les services de piste des compagnies aériennes vers les aéroports, puis vers les sociétés de sous-traitance spécialisées. Ainsi, le marché des grands aéroports est actuellement entre les mains de grands groupes internationaux (Swissport, DNATA, Menzies, WFS, Alysia, Samsic).
- En faisant appel à ces groupes de sous-traitants, dans plusieurs pays et avec le même niveau de prestation, **les équipes sont progressivement passées d'un prestataires à un autre** (à l'exemple récent de Swissport vers Alysia à Bruxelles), **conduisant inévitablement à l'homogénéisation des pratiques**.

### Un phénomène normatif depuis 2003 :

- **Une norme de formation** : IOSA (IATA Operational Safety Audit) devient en 2003 la norme universelle pour la gestion de la sécurité des transports aériens, elle remplit un grand vide réglementaire. Cette norme comme son nom l'indique est complétée par un système d'audit et de labélisation sous l'égide de IATA. En 2008 le programme IOSA, qui s'applique aux seules compagnies aériennes, est complété par le programme ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations) qui va devenir la référence obligée pour les sociétés de handling. Naturellement, les modules de formation définis par IATA deviennent également la référence unique pour les formations du personnel de piste. La formation IATA est basée sur des modules de quelques jours par « compétence ». Pratiquement toutes les sociétés de handling se sont dotées de structures de formation interne labellisées IATA, et y enseignent strictement le même contenu.
- **Une norme de traitement** : la pression des compagnies aériennes et en particulier les pratiques du low-cost, avec des demi-tours en 35 minutes, a également imposé une norme de traitement qu'il est difficile de ne pas suivre...
- **Une norme organisationnelle** : sous la poussée des économies de coût, la taille des équipes s'est réduite, la norme étant autour de 3 agents de piste pour un vol court courrier, et 6 pour un vol long courrier. Il n'y a que dans certains pays à bas coûts de main d'oeuvre (Europe de l'est, Afrique du nord) que l'on voit encore jusqu'à 5 personnes sous un vol court moyen courrier et 8/9 personnes sous un long courrier.

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Focus sur la sous-traitance

**Le secteur de l'assistance en escale, historiquement géré au sein des compagnies aériennes, a été progressivement sous-traité** (de manières diverses selon les compagnies). Ce nouveau modèle d'organisation du travail et de gouvernance est désormais fondé sur la relation asymétrique entre :

- **Des compagnies aériennes « donneuses d'ordres »** qui peuvent également intervenir sur les activités de piste lorsqu'elles s'auto-assistent



- Les **sociétés aéroportuaires** gestionnaires des infrastructures

- **Des sociétés « prestataires de services d'assistance »**, liées aux compagnies aériennes par un contrat délimité par une liste d'activité, un coût de touché et un temps d'escale maximum, interviennent simultanément et sans relation hiérarchique entres-elles. A noter qu'au sein de cette typologie d'entreprise, on observe 4 segmentations :
  - les sociétés d'assistance en escale (prenant en charge les activités de guidage, canal, balisage, chargement / déchargement, repoussage, etc.)
  - les sociétés de nettoyage,
  - les sociétés de catering,
  - les sociétés pétrolières prenant en charge l'activité d'avitaillement

**NB : la répartition des activités et le nombre de prestataires de services d'assistance est variable selon les compagnies aériennes et aéroports. En effet, les périmètres d'activités et les enjeux diffèrent en fonction :**

- **De la réglementation** : les activités d'assistance en escale sont réalisées par les aéroports quand le trafic est inférieur à 1 million de passagers annuel, au-delà de ce chiffre, c'est aux compagnies de s'organiser (via des assistances d'entreprises en escale dans la majorité des cas)
- **Des contrats signés entre les compagnies aériennes et les entreprises d'assistance en escale ou les sociétés aéroportuaires** :
  - ✓ Les compagnies aériennes peuvent faire appel à un ou plusieurs sous-traitants sur la piste en divisant les tâches d'assistance en escale.
  - ✓ En fonction de leur positionnement, les compagnies aériennes peuvent proposer des services simplifiés (pas de restauration à bord, embarquement à pied...) impliquant des équipes d'assistance en escale limitées

**De plus, des agréments et licences réglementaires sont obligatoires pour l'exercice de certains métiers :**

Certaines activités réalisées sur piste sont conditionnées :

- Par l'obtention de la part des sociétés d'assistance en escale et des compagnies aériennes **d'agréments délivrés par l'autorité publique** et de **licences obligatoires délivrées par les aéroports** pour l'exercice de certaines activités
- **Par la participation** de la part des salariés **à des formations réglementaires conditionnant l'accès aux activités** de manipulation de marchandises dangereuses, d'antivivrage et de dégivrage ou encore d'avitaillement.

# Analyse des évolutions du secteur et des activités de la piste

## Focus sur les enjeux liés à la sous-traitance et la coactivité

La pluralité des acteurs intervenant sur la piste engendre :

Des enjeux de maîtrise des risques lié à la coactivité :

- **Des enjeux forts de de coordination et de prévention des risques** (collisions, encombrement des pistes, etc.) dans un environnement à risque (*produits chimiques, électricité, bruit, hélice en rotation, réacteur, chaleur/froid, gaz d'échappement...*).
- **Cette maîtrise des risques passe notamment par :**
  - Des éléments contractuels :
    - la rédaction d'un document unique retranscrivant l'évaluation des risques professionnels
    - la rédaction, par les entreprises en escale, d'un document reprenant les risques qu'elles génèrent aux autres entreprises d'assistance et la proposition de mesures de préventions
    - la mise en place de plans de préventions dans chaque entreprise
  - Des métiers spécialisés sur la coordination (sans relation hiérarchique, il s'agit de coordination et non pas de coopération entre les entreprises)
  - La sensibilisation et le respect de la culture juste (*cf pages précédentes*).

Des enjeux de gestion des ressources humaines :

- La nécessité pour les collaborateurs de sociétés prestataires de services d'assistance de **maîtriser les process et procédures propres à chaque compagnie aérienne** en complément du socle de base réglementaire
- Le modèle de sous-traitance, prégnant aujourd'hui dans le secteur, a nécessité le **repositionnement des salariés des activités de la piste des compagnies aériennes** qui ont délégué ces activités à des sociétés de sous-traitance.

**Focus sur les modalités de transfert des salariés :**

- **Code du travail - Article L1224-1** : lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise.
- **En cas d'opération de outsourcing** (à l'exemple de Corsair en ce moment même), on ne rentre pas dans le cadre du code du travail L 1224.1 : **il y a un PSE de coté de l'entreprise cédante, et un accord contractuel avec l'entreprise prenante.**

# 2.3

## Enjeux métiers

**Avant d'étudier les enjeux métier, il est important de rappeler que ces enjeux diffèrent largement selon plusieurs critères** dont les principaux sont les suivants : localisation, taille et volumétrie d'activités de l'aéroport, organisation / répartition des activités au sein même de l'aéroport, typologies d'appareils et typologie d'employeur.

### **Des conditions de travail difficiles avec des opportunités d'évolution de carrière partiellement limitées :**

- Les **conditions de travail** difficiles (rythme, environnement, exposition aux risques) avec des enjeux de sécurité
- Des **évolutions partiellement limitées des métiers de la piste** : digitalisation partielle des outils et des processus, cadre réglementaire évolutif, développement de la sous-traitance de certaines activités
- Des opportunités de **mobilités inter et intra filières très limitées** soulevant notamment un enjeu fort de valorisation des compétences

### **Des enjeux de recrutement / fidélisation et de compétences :**

- Des **besoins de recrutement** des métiers de la piste soumis à plusieurs enjeux (pénurie de profils aptes aux métiers, recherche de certaines compétences rares, hétérogénéité des bassins d'emplois, saisonnalité des embauches) ... et surtout chamboulés par la crise sanitaire
- La **recherche de profils polyvalents** et un enjeu autour des **agrémentes et licences réglementaires**
- Des **besoins en compétences** pour une population généralement peu qualifiée qui met soulève un enjeu de formations : anglais, phraséologie aéronautique, sécurité et sûreté...
- Un **turnover** globalement faible pour les agents en CDI, avec un fort recrutement de CDD ou d'intérimaire lors des périodes de pics d'activité mettant en avant plusieurs enjeux de fidélisation et de formation

## Facteurs de variation des enjeux métiers

## Enjeux métiers

Les activités et compétences nécessaires peuvent différer selon les critères suivants :

**Localisation, taille et volumétrie d'activités de l'aéroport**

- Des activités aux volumétries et diversités différentes selon la taille, la localisation et la volumétrie des activités de l'aéroport, et donc des différences notables dans la nature des tâches à réaliser, le rythme de travail, le niveau de standardisation des activités, etc.
- Un impact également sur les enjeux RH : compétences requises (par exemple l'anglais pour les environnements internationaux) et sur les opportunités de mobilités internes.

**Répartition des activités**

- Absence d'un modèle organisationnel standard à tous les aéroports : variation du nombre de sous-traitants, activités prises en charges ou non par les compagnies, etc.
- Des répartitions non systématiquement homogènes des tâches entre les différents emplois et des profils plus ou moins polyvalents

**Typologie d'appareil et digitalisation de la chaîne**

- Des infrastructures plus ou moins digitalisées selon les aéroports
- Des variations de traitement selon la typologie appareil (avions passagers / cargo, moyens/long courrier, de chargement en vrac / chargement conteneurisé, etc.)

**Typologie d'employeur**

- Les enjeux métiers diffèrent également selon la typologie d'employeur : voir pages précédentes

**Des conditions de travail difficiles avec  
des opportunités d'évolution  
partiellement limitées**

# Enjeux métiers

## Des conditions de travail difficiles (1/2) :

### Un rythme de travail exigeant :

- Des horaires décalés : des horaires de travaux adaptés aux horaires d'ouverture des aéroports, avec des pics d'activité le matin et en fin d'après-midi
- Des besoins toute l'année, le dimanche et jours fériés
- Des pics d'activités pendant les vacances scolaires, été

### Un environnement de travail éprouvant :

- Un travail en extérieur soumis aux variations de températures et intempéries
- Un environnement de travail bruyant et nécessitant le port d'équipements adaptés



### Une exposition forte aux TMS et accident de travail :

- Un environnement propice aux accidents : chutes de hauteur, collisions (chariots-piétons, engins-engins, engins-avion), chutes de plain-pied, incendie/explosion, exposition au bruit, intempéries)
- Pour certaines activités, le port de charges lourdes
- L'utilisation de produits chimiques pour quelques activités : dégivrages, vidange des toilettes
- L'utilisation d'engin sans suspension, soumettant les agents à de fortes vibrations dans leurs déplacements
- Un environnement de travail partagé avec d'autres entreprises nécessitant une bonne coordination et une vigilance complémentaires (collisions)

### Des enjeux de compétitivité qui se répercutent sur les métiers :

- Une activité qui cherche à baisser ses coûts
- Un rythme de plus en plus soutenu avec la diminution (contractualisée) du temps de touchée des avions

# Enjeux métiers

## Des conditions de travail difficiles (2/2) :

Les conditions de travail difficiles sur la piste s'illustrent par un indice de fréquence des accidents du travail supérieur à la moyenne nationale

La fréquence des accidents de travail s'établit à 34,5 accidents pour 1000 salariés en moyenne en France. La fréquence d'accidents de travail pour le code NAF 5223Z – Services auxiliaires des transports aériens est de **67,6 pour 1000 salariés, soit près de 2 fois supérieur.**

### Synthèse 2018 et évolutions depuis 2014

	nombre	évolution 2018/2017	
Accidents de travail	1 976	1,1%	↗
Indice de fréquence	67,6	4,3%	↗
Accidents de trajet	290	16,9%	↗
Maladies professionnelles	43	-14,0%	↘
Nombre de salariés	29 251	-3,1%	↘

### Détail par risque

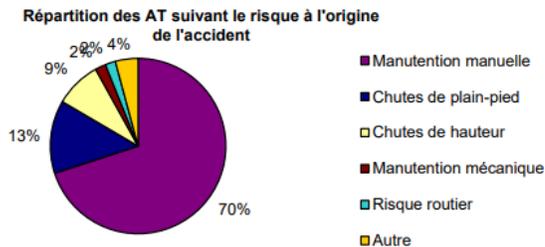
Accidents de travail	2017	2018
Nombre d'Acc. de travail en 1er règl. :	1 955	1 976
Nombre de salariés	30 185	29 251
Nombre de nouvelles IP :	95	90
Nombre de décès :	0	1
Nombre de journées perdues :	156 989	162 120
Indice de fréquence :	64,8	67,6

Maladies professionnelles	2017	2018
Nombre de MP en 1er règl. :	50	43
Nombre de nouvelles IP :	28	25
Nombre de décès :	0	0
Nombre de journées perdues :	10 268	10 619

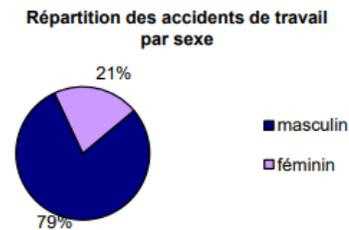
N.B. : Périmètre actuel des CTN.

Le nombre de nouvelles incapacités permanentes au travail en 2018 est 2 supérieur à la moyenne nationale avec un taux de 0,30% de nouveaux salariés en incapacité permanente pour le code NAF 5223Z en 2018 (contre 0,17% en moyenne).

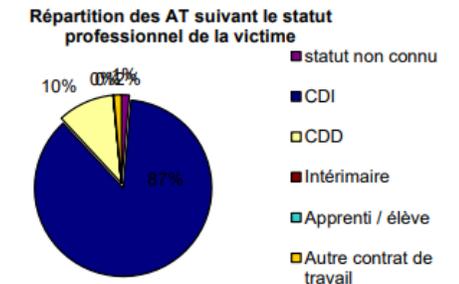
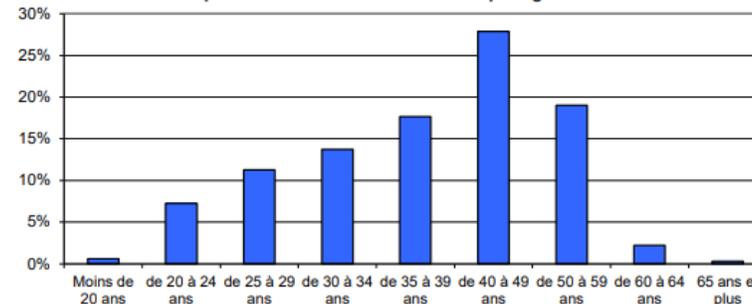
### Circonstances des accidents du travail



### Salariés concernés par les accidents du travail



### Répartition des accidents de travail par âge



### Répartition suivant le risque à l'origine de l'accident (ordre décroissant)

Risque	%
Manutention manuelle	70%
Chutes de plain-pied	13%
Chutes de hauteur	9%
Manutention mécanique	2%
Risque routier	2%
Autre	4%

On peut noter que **27% de accidents du travail sont subis par les salariés entre 40 et 49 ans et 19% pour les salariés entre 50 et 59 ans.** Le profil d'une population en piste réalisant des carrières longues met en avant, au travers de ces chiffres, un enjeu fort de sécurité.

Statistiques sur les accidents du travail, les accidents de trajet et les maladies professionnelles pour le code NAF 5223Z – Services auxiliaires des transports aériens – CNAM – DRP – Mstat  
Tableau de synthèse des statistiques nationales de la sinistralité 2018 de la branche AT-MP du régime général, octobre 2019

# Enjeux métiers

## Evolution des métiers

### Les métiers de la piste ont connu une évolution limitée

Depuis les années 2000, les évolutions majeures relatives aux métiers de la piste concernent :

- **Les opérations de préparation des vols** (calcul de masse et centrage et plan de chargement) : autrefois tâches nobles des coordinateurs, ces tâches ont été centralisées par les grandes compagnies aériennes, ou automatisées grâce aux outils numériques à disposition des équipages (tablettes). Le coordinateur, qui était présent physiquement auprès des équipes de chargement, a cédé sa place à des chefs d'équipes.

NB : cet emploi est d'ailleurs le seul de la piste sélectionné par l'UAF parmi les 5 métiers de l'aéroportuaire vus comme prioritaires au regard des évolutions numériques, digitales et technologiques, des besoins en nouvelles compétences et nouveaux métiers et de nouvelles réglementations (*guide emploi formation 2019*)

**De manière générale, les opérations en piste n'ont pratiquement pas évolué ces 20 dernières années :**

- Si les équipements (loader, push etc) se sont modernisés, en pratique, le chargement d'un conteneur, l'accostage d'un équipement, l'ouverture d'une porte d'avion et a fortiori le dépose d'une valise sur un tapis bagage, n'ont pas changé.
- Tout au plus, les agents de pistes doivent saisir dans des outils numériques des jalons de traitement qui alimentent les outils de suivi et de contrôle des d'opérations déportés ou travailler avec des outils digitalisés (à l'exemple des mires pour le guidage avion).

La tâche la plus pénible a toujours été **le chargement des bagages dans des soutes vrac** des avions moyens courriers. Si beaucoup d'équipements ont été testés sans donner satisfaction (la plupart du temps parce qu'ils font perdre du temps), cette tâche reste très manuelle.

On observe cependant de plus en plus d'équipements visant à atténuer la pénibilité des opérations, et c'est notamment en Allemagne, et dans les pays nordiques que leur utilisation s'est répandue le plus rapidement. (Ci illustration - Francfort).

**De plus, on ne relève pas de création de nouveaux métiers sur la piste.**



# Enjeux métiers

## Enjeu de mobilités

### Une nécessité de développer des mobilités intra et inter-filières :

D'après les entreprises interrogées, **les parcours de mobilités / carrières sont très peu développés**, que ce soit **au sein de l'organisation, de la filière ou encore vers d'autres filières**. De plus, si les quelques métiers moins qualifiés considérés comme des « portes d'entrées » aux métiers de la piste (principalement l'agent d'opération sur piste et en moindre mesure l'agent de galerie bagage, l'agent de catering, ou l'agent de sûreté) font l'objet de recrutements externes, tous les autres emplois sont quasiment exclusivement pourvus via des mobilités internes. *NB : plus de détails présentés sur la cartographie « Chemins de carrière pré-identifiés internes au secteur » pages suivantes.*

**De même, à l'échelle européenne**, aucune évolutions de carrière vers des métiers aériens connexes (passage - un peu-, catering sûreté, fret, pratiquement pas) n'est observée, ni d'idées originales sur des évolutions de carrière autres que des choix personnels. Il semble également que l'évolution au delà de chef d'équipe, ou de formateur soit extrêmement rare. Les régulateurs, coordonnateurs, planificateurs de vol sont directement recrutés avec des niveaux scolaires équivalents à BAC+2 / 3.

### Des opportunités d'évolution très limitées :

- Des tailles d'aéroport ne permettant pas systématiquement d'identifier des parcours de carrière ou des possibilités d'évolutions internes
- Des métiers techniques aux compétences spécifiques
- Des compétences peu valorisables jusqu'alors pour développer l'employabilité au-delà du secteur aérien

### Des souhaits de mobilités souvent restreint à la piste / au secteur aérien :

- Des collaborateurs du terrain qui ne se projettent pas naturellement sur des postes en back office
- Un attachement au secteur aéroportuaire

### Un enjeu fort de valorisation des compétences :

- Les quelques diplômes / certifications propres aux métiers de la piste **sont difficilement valorisables hors du secteur aérien** (compétences très spécifiques liés aux procédures complexes du transport aérien au du jargon associé) :
  - ✓ Formations réglementaires et certifiantes (IATA)
  - ✓ Formation « exploitation / logistique » certifiante
  - ✓ CQP piste et CQP avion mis en place en 2002 mais peu utilisés
- Les formations réglementaires opérées dans le secteur n'ont pas de valeur hors secteur (spécifiques aérien).
- Certaines qualifications comme le permis d'engins PL ou VL sont quant à elles reconnues hors secteur.

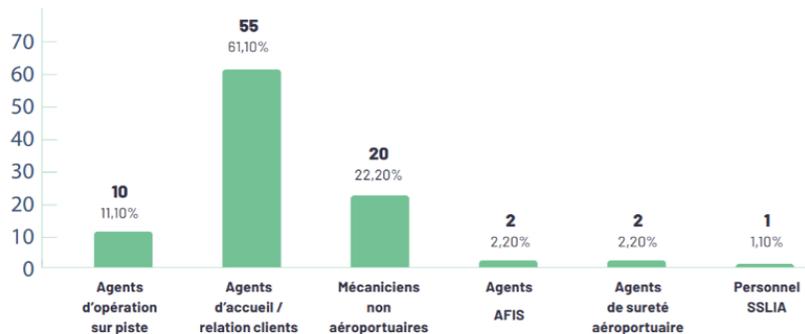
**Des enjeux de recrutement / fidélisation  
et de compétences**

# Enjeux métiers

## Enjeux de recrutement

### BESOINS EN EMPLOI DANS LES AÉROPORTS (2018-2020)

(enquête UAF 2018)



**11,10% des entreprises interrogées ont déclaré rechercher des agents d'opération sur piste entre 2018 et 2020** (guide UAF 2019). Il s'agit du métier le plus recherché sur la piste, vu comme une porte d'entrée dans le sous-domaine piste avant de faire évoluer une partie des populations vers des activités de polyvalence puis de coordination. Cela s'explique par la nécessité de connaître les activités, processus et procédures de la piste.

**Cependant, nous avons actuellement peu de visibilité sur les impacts de la crise sanitaire sur ces enjeux :**

Les équipes de piste sont majoritairement en chômage partiel depuis mars 2020 avec peu de visibilité sur la reprise de l'activité et donc des embauches mises en suspend dans un contexte d'incertitude. De plus, l'impact sur l'image employeur du secteur reste à identifier.

**De manière générale, les principaux enjeux de recrutement portent sur :**

- Des **profils spécifiques rares sur le marché** :
  - Pour les métiers les moins qualifiés : peu de diplômes / qualifications requis mais une forte capacité à s'adapter, apprendre et évoluer et la capacité à comprendre / parler l'anglais
  - Pour les métiers plus qualifiés : peu de diplômes / qualifications requis mais une forte connaissance des métiers de la piste acquise par l'expérience.
- Une **hétérogénéité des bassins d'emplois** :
  - ✓ un bassin d'emploi dynamique en Île-de-France qui concentre la majorité de l'activité
  - ✓ Dans les DOM TOM, des partenariats forts avec les agences d'interim qui anticipent, recrutent et forment les intérimaires selon les besoins des entreprises d'assistance en escale (métiers spécifiques et volumétries variables selon le rythme de l'activité)
  - ✓ Un bassin d'emploi insuffisant sur quelques régions de province (Lyon, Grenoble) dû à la concurrence de secteurs plus compétitifs
- Une **saisonnalité des activités** :
  - ✓ la « course aux candidats » entre février et mars en vue du pics d'activité lié à la saison estivale
  - ✓ Le coût de formation du personnel intérimaire

### Les entreprises du secteur de l'exploitation aéroportuaire recherchent de plus en plus des profils polyvalents :

Il existe une multitude de tâches à réaliser sur la piste : **guidage, calage, balisage, chargement, déchargement, repoussage**... Les acteurs du secteur qui recrutent des agents sans qualification pour les activités de chargement et déchargement mettent en avant aujourd'hui un **enjeu de montée en compétences et de polyvalence** des ces profils au service :

- **Des entreprises** : pour créer des synergies, optimiser les équipes de piste et faciliter l'organisation du travail
- **Des agents** :
  - ✓ pour permettre une plus grande diversité des tâches dans un contexte où les agents restent parfois longtemps sur ces postes physiques avec des problématiques de TMS notamment
  - ✓ Pour éviter la spécialisation aux antipodes de l'évolution du métier

La dimension de la polyvalence est un phénomène relativement récent, qui va de pair avec les évolutions de productivité faisant suite à la déréglementation.

A noter que la montée en compétence des profils via la polyvalence est associée à une hausse des coefficients des agents liés aux habilitations, et donc à une rémunération plus importante.

### Analyse comparative européenne sur les enjeux de polyvalence :

Sous réserve d'éléments statiques qui n'ont pas pu être recueillis dans le cadre de l'étude, il semble que la Hollande et l'Allemagne privilégient des agents très polyvalents (70% de polyvalence), alors que l'Angleterre et la Belgique seraient à moins de 50%. Cependant, **partout, une véritable tendance tend une polyvalence élevée (plus de 75% des personnels CDI).**

**La polyvalence doit cependant être considérée à deux niveaux :**

- Le premier niveau, étant la compétence de base (manutention bagage / fret) et accostage d'engins simples (passerelles, escaliers, chargeurs de bagage, manipulation des convoyeur de contenues de l'avion et verrouillage) accessibles à presque tout le monde
- Le deuxième niveau englobe une polyvalence plus complète, comprenant le repoussage des avions, le casque (liaison avec équipage), accessible à une partie assez faible de la population (moins de 10% en France l'Anglais étant une des barrières les plus évidentes).

En Hollande et en Allemagne des salariés polyvalents et autonomes sont généralement privilégiés. A l'inverse, en Grande Bretagne, l'accent est mis sur des chefs d'équipe. Il s'agit d'un héritage culturel qui ne sont pas spécifiques au transport aérien et encore moins à la piste.

# Enjeux métiers

## Besoins en métiers & compétences

Les métiers de la piste ne requièrent au préalable peu ou pas de diplôme / qualification. Il n'y a d'ailleurs aucune formation initiale spécifique aux métiers de la piste en France (en Angleterre, un équivalent de CAP répond à ce besoin).

### Les principaux besoins en compétences exprimés par les entreprises interrogées sont les suivants :

- **Formations réglementaires & recyclages**
- **Gestion des marchandises dangereuses**
- **Attitude en cas de conditions météo extrêmes**
- **Connaissance du secteur de l'aéroportuaire en général** : interlocuteurs côté piste, écosystème...
- **Phraséologie aéronautique** : l'apprentissage de termes technique (souvent en anglais) est indispensable dans la réalisation des activités ainsi que la sécurité et la sûreté sur la piste
- **Langue anglaise** : en relation avec les normes européennes, l'apprentissage de la phraséologie aéronautique ne semble pas suffisante pour certaines activités (casque anglais notamment où les échanges avec l'équipe de vol s'intensifient). Il s'agit du principal frein de monter en compétences des équipes en interne.
- **Compréhension et suivi des consignes de sécurité et de sûreté**
- **Outils informatiques** : le développement des compétences sur les tablettes, scan, logiciel, automates qui viennent en appui à l'activité
- **Compétences de communication et coopération** : les activités de coordination nécessitent de plus en plus des compétences relationnelles afin de gérer la coactivité sur la piste avec d'autres entreprises
- **Compétences de leadership** : les postes de coordination / management étant majoritairement issus de mobilités internes, on observe un réel enjeu de montée en compétences sur le management
- **Gestion de crise** : préparer les agents à réagir en cas de potentielles crises (collision, crash d'avion, attentat, etc.)
- **Gestion des temps contraints**

NB : pendant la crise sanitaire actuelle, les entreprises ont recours au dispositif FNE. L'objectif est d'encourager les agents à se former et à suivre les formations obligatoires (enjeu de renouvellement des accréditations). Aujourd'hui il est plus complexe d'établir des plans de développement des compétences prévisionnels au regard des difficultés à se projeter suite à la crise sanitaire.

#### D'après les entreprises interrogées, on observe une double lecture du taux de turnover :

- Un **faible taux de turnover du côté des populations en CDI avec une population importante aux carrières longues en piste**
- Un **fort taux de turnover lié aux populations en CDD ou intérim** dû :
  - ✓ A la saisonnalité générale de l'activité qui ne permet l'embauche de ces populations que durant les pics d'activités (avril – octobre)
  - ✓ A des activités spécifiques saisonnières (dégivrage par exemple)
- De plus, **dans les pays européens** (notamment Allemagne, Hollande, Belgique, Grand Bretagne, Italie), on observe (comme en France) **un turn-over fort dans les population entrantes jeunes.**

#### Facteurs de départs (France & international) :

- Les horaires décalés
- Les temps de transport entre les aéroports et lieux de résidence (pourtant moins importants que pour Charles de Gaulle à Paris),
- La rémunération
- Spécifiques populations jeunes : l'instabilité naturelle des moins de 25 ans,
- Spécifiques sur certains bassins géographiques : la concurrence locale de certains secteurs d'activité plus compétitifs comme celui de la métallurgie dans la région de Lyon par exemple
- Si la pénibilité liée à l'environnement de travail (bruit, intempéries) n'est pas citée, la pénibilité liée à la manutention (bagage) l'est.

#### Facteurs de fidélisation (France & international) :

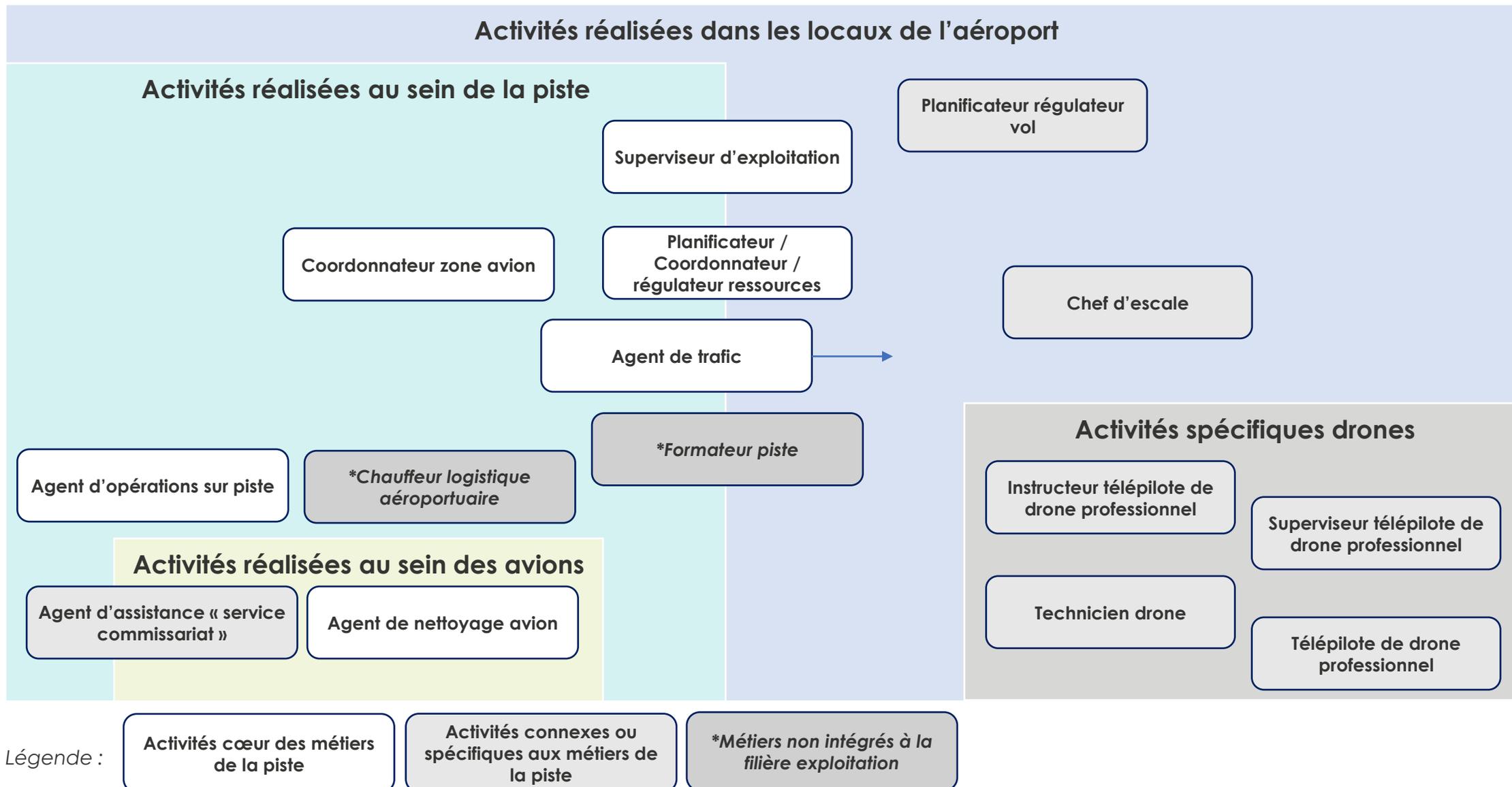
- Une fierté d'appartenance relative au secteur de l'aérien
- Un métier exigeant qui génère des relations de travail fortes, et une satisfaction immédiate (le départ de l'avion),
- Des relations de travail fortes et un « *métier d'homme* » : nous n'avons pas eu de statistiques mais le taux de féminisation est très faible aux premiers niveaux de compétence (auprès des entreprises interrogées : zéro en Italie, faible en Angleterre, etc.)
- Les horaires décalés génèrent un salaire majoré.
- En Angleterre, beaucoup de salariés ont un autre travail en parallèle (ce qui peut expliquer le turnover). Cela ne semble pas être le cas en Allemagne ou Hollande.
- De plus, les collaborateurs restent longtemps aux mêmes postes en raison des opportunités de mobilités internes et externes réduites

# 2.4

## Cartographies des emplois

# Cartographie des emplois

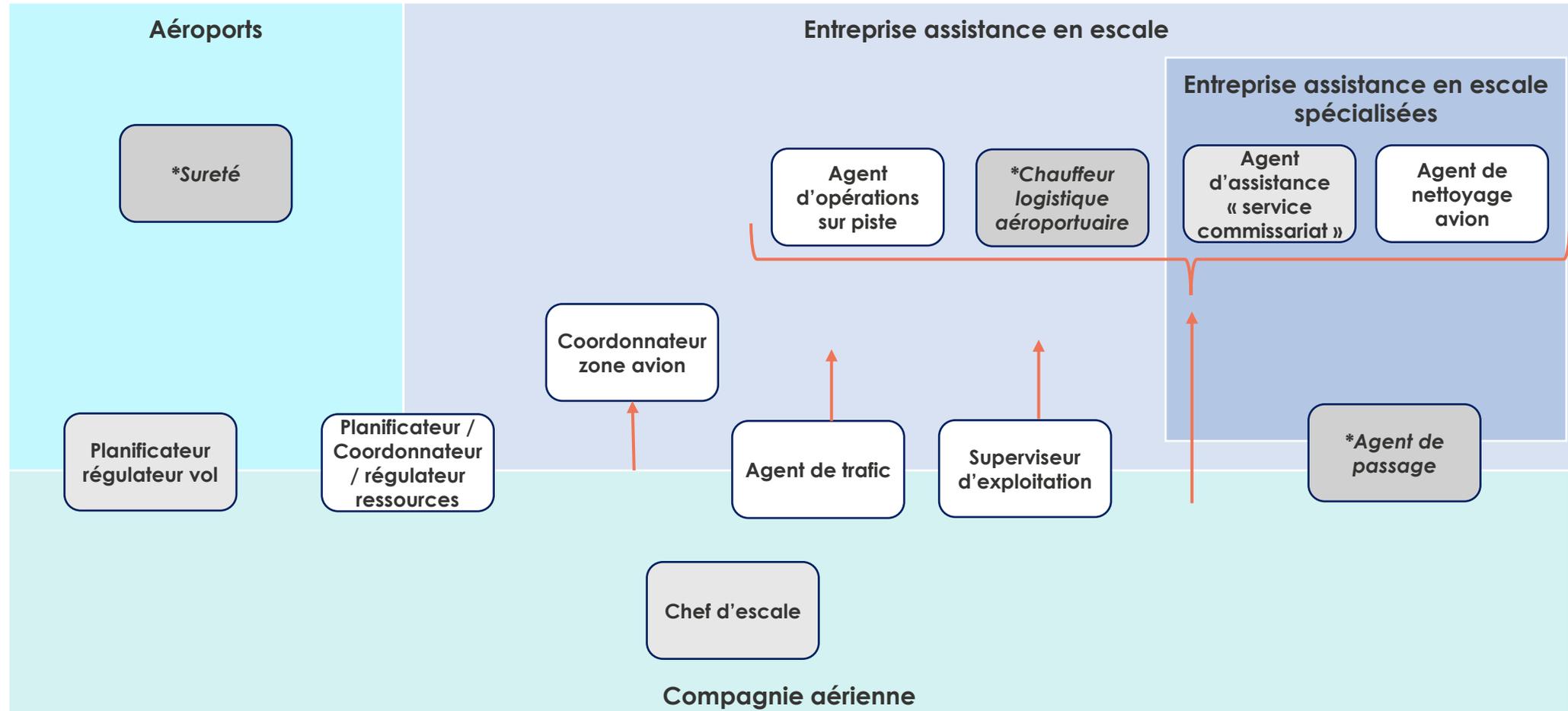
## Filière exploitation – répartition par lieu d'activité



# Cartographie des emplois

## Filière exploitation – répartition par typologie d'employeur

Schéma majoritairement observé (représentant une tendance et non une réalité exacte) :



Légende :

Activités cœur des métiers de la piste

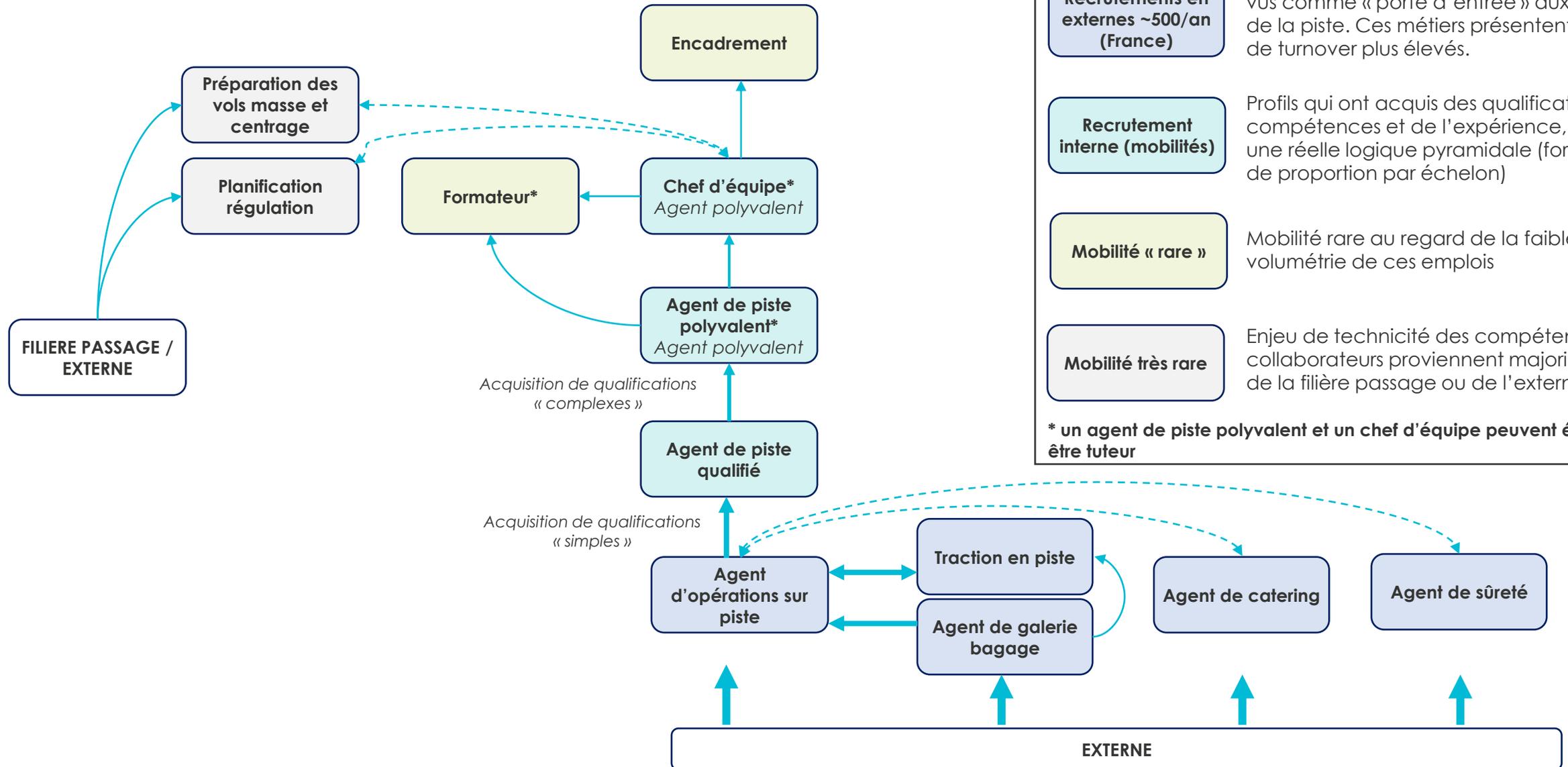
Activités connexes ou spécifiques aux métiers de la piste

\*Métiers non intégrés à la filière exploitation

→ Dynamique d'évolution des métiers

# Cartographie des emplois

## Chemins de carrière pré-identifiés internes au secteur

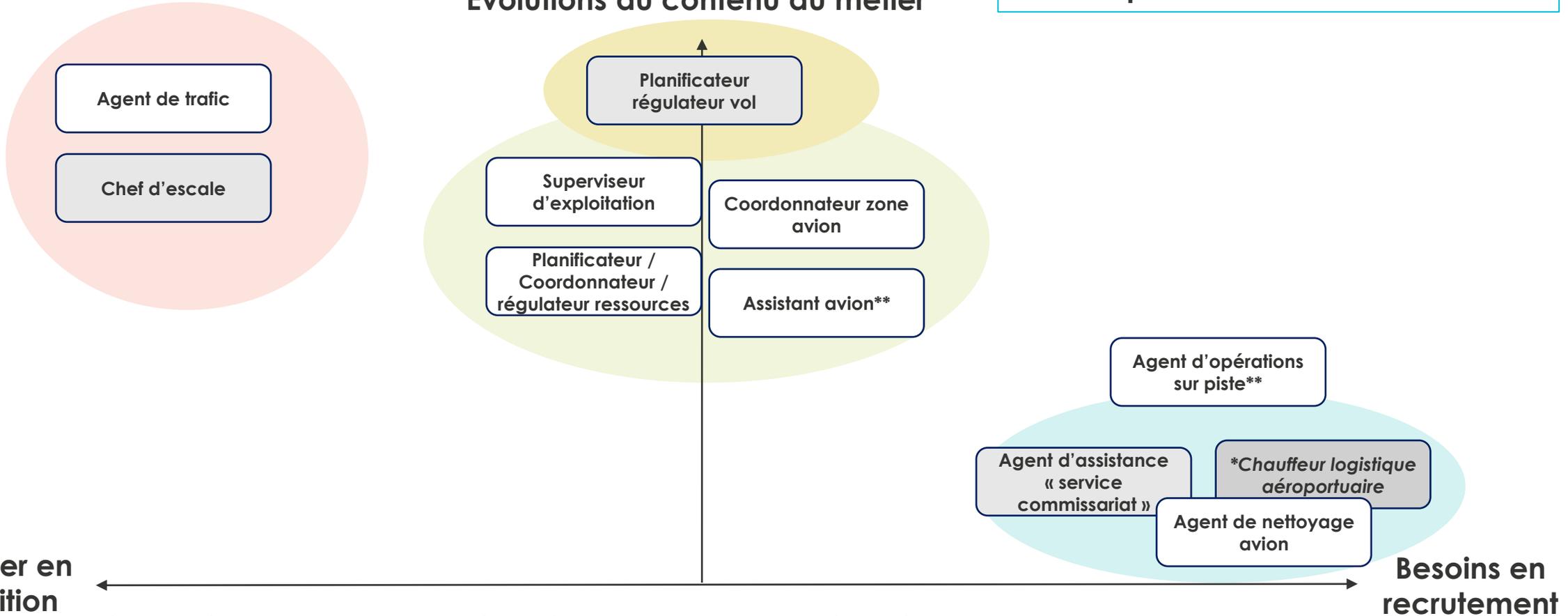


# Cartographie des emplois

## Domaine métier piste – vision enjeux métiers

**NB : besoins en recrutement ne prenant pas en considération l'impact de la crise sanitaire**

### Evolutions du contenu du métier



**Légende :**

- Métiers ne présentant que très peu d'évolution des activités, avec des besoins de recrutement en continu
- Métiers présentant des évolutions relatives des activités, sans enjeu de recrutement ou d'attrition
- Métiers présentant des évolutions des activités, sans enjeux de recrutement ou d'attrition
- Métiers présentant des évolutions des activités, avec des enjeux d'attrition

- Activités cœur des métiers de la piste
- Activités connexes ou spécifiques aux métiers de la piste
- \*Métiers non intégrés à la filière exploitation

\*\* Dans cette cartographie, nous avons différencié les 2 niveaux d'agents d'opérations sur piste : « l'agent d'opérations sur piste » non polyvalent et l'« assistant avion » polyvalent

# Cartographie des emplois

## Cœur de métier piste : Vision - activités / emplois

ACTIVITES	EMPLOIS	Superviseur d'exploitation	Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources	Coordonnateur zone avion	Agent de Trafic	Agent d'opérations sur piste
Animation de l'équipe et organisation du déroulement de l'activité (planning, intégration, mobilisation & transmission des consignes, etc.)	X					
Planification / affectation des ressources aéroportuaires à moyen terme et régulation / optimisation selon les aléas			X			
Préparation opérationnelle des vols, établissement et communication avec le personnel navigant du dossier de vol				X	X chargement / déchargement	
Préparation technique et clôture des interventions (préparation, contrôle et rangement du matériel nécessaire au sein de la ZEC)				X		X
Coordination des opérations sur piste (activités et intervenants dans les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée)				X	X	
Assistance à l'avion (guidage, repoussage, refoulement, GPU, départ au casque, etc.)						X
Mise en place des matériels à l'arrivée et au départ de l'avion						X
Formalisation des instructions & documents de déchargement et de chargement					X	
Tri, chargement et déchargement des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute (manuel ou avec engins)						X
Dégivrage						X
Contrôle / conformité / qualité / sécurité des opérations de service à l'avion ou aux avions (armement, avitaillement, eau, etc.) et du chargement / déchargement	X			X	X	



# Référentiel de compétences & fiches emplois

# 3

# 3.1

## Référentiel emploi- compétences



# Référentiel emplois compétences

## Présentation détaillée (1/3)

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES	Superviseur d'exploitation	PCR ressources	Coordonnateur zone avion	Agent de Trafic	Agent opérations sur piste	Assistant opérations piste
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Management d'équipe	Accueillir et intégrer les nouveaux membres de l'équipe	X					
		Réaliser et ajuster les plannings en tenant compte de multiples paramètres	X					
		Détecter les besoins de formations et accompagner les membres de l'équipe dans l'acquisition de nouveaux savoir-faire	X					
		Mettre en œuvre des procédures d'évaluation des membres de l'équipe	X					
	Pilotage, coordination et supervision de l'activité	Superviser l'ensemble des activités techniques, commerciales, financières et managériales	X					
		Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres	X	X	X	X		
		Superviser les opérations, animer les équipes en cours d'intervention	X		X			
		Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes	X		X	X		
	Coopération et communication	Travailler en co-activité et en équipe	X	X	X	X	X	X
		Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement	X	X	X	X	X	X
		Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser	X	X	X	X		
		Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante	X	X	X	X		
		Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles	X	X	X			
	Règles et procédures	Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis	X	X	X	X	X	X
		Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance	X	X	X	X	X	X
		Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sureté / sécurité	X		X	X		
		Rédiger les comptes-rendus d'activité et renseigner l'ensemble des documents et formulaires en vigueur (traçabilité / contrôle des opérations)	X		X	X	X	X
	Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue	Collecter et consigner les difficultés rencontrées					X	X
		Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin	X	X	X	X	X	X
		Formuler des propositions d'évolution des procédures, des process et de l'organisation de l'activité de l'équipe	X					
	Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités	X	X	X	X	X	
		Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités	X	X	X	X	X	
		Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)	X	X	X	X		

# Référentiel emplois compétences

## Présentation détaillée (2/3)

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES	Superviseur d'exploitation	PCR ressources	Coordonnateur zone avion	Agent de Trafic	Agent opérations sur piste	Assistant opérations piste
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Manutention & conduite d'engins	Maîtriser les techniques de manutention (gestes et postures) et réaliser des opérations de manutention en veillant à conserver l'intégrité des marchandises transportées					X	X
		Maîtriser les techniques de conduites d'engins			X		X	X
	Compétences digitales	Maîtriser les systèmes d'information dédiés à la communication au sein de l'aéroport	X	X	X	X	X	X
		Renseigner selon l'activité et les aléas les systèmes d'information dédiés à la coordination et au contrôle des opérations (traçabilité des activités / affectation des ressources / traitement technique des vols / réconciliation des bagages, etc.)	X	X	X	X	X	X
	Compétences linguistiques (anglais)	Mener une conversation en anglais professionnel	X	X	X	X		
		Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien	X	X	X	X	X	X
TRANSVERSAL PISTE	Ecosystème de l'aérien et de la piste	Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions	X	X	X	X	X	X
		Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoins des activités	X	X	X	X	X	X
		Connaître l'ensemble des activités de la piste	X	X	X		X	
	Réglementation, sécurité et sûreté - piste	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire	X	X	X	X		
		Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste	X	X	X	X	X	X
		Réaliser des opérations dans le strict respect des consignes en vigueur en matière de sécurité et de sûreté liées aux activités de piste			X	X	X	X
	Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée	Transmettre des consignes liées au traitement des vols / à la réalisation des activités	X			X		
		Coordonner les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée			X	X		
		Préparer le traitement du vol et du matériel nécessaire, et contrôler en fin d'intervention le rangement du matériel et l'évacuation au sein de la Zone d'Evolution Contrôlée			X			
		Superviser, coordonner et suivre les délais d'intervention d'embarquement / débarquement et de chargement / déchargement, d'avitaillement en carburant			X	X		
	Contrôler la conformité, qualité et sécurité des opérations de chargement / déchargement et de service à l'avion ou aux avions (armement hôtelier, avitaillement en carburant, eaux et vidanges, etc.)			X	X			

# Référentiel emplois compétences

## Présentation détaillée (3/3)

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES	Superviseur d'exploitation	PCR ressources	Coordonnateur zone avion	Agent de Trafic	Agent opérations sur piste	Assistant opérations piste	
SPECIFIQUE METIER	Planification, affectation régulation des ressources aéroportuaires	Planifier et affecter à moyen terme des ressources aéroportuaires, des équipes, personnels navigants et des ressources liées à la piste ou nécessaires à l'activité, en combinant de multiples paramètres : réglementations et procédures, informations liées à l'exploitation (contraintes techniques, commerciales, conditions météorologiques), ect.		X					
		Réguler, mettre à jour et optimiser des ressources aéroportuaires, liées à la piste et / ou des équipes et personnels navigants en combinant de multiples paramètres (conditions météorologiques, aléas, etc.)		X					
		Etablir les pièces nécessaires à la facturation		X					
	Calcul chargement, devis de masse et centrage	Analyser les informations utiles au calcul du chargement et au centrage d'un avion dans le respect des réglementations et procédures liées au traitement technique des vols					X		
		Préparer les instructions de déchargement / chargement et établir l'état de charge prévisionnel (devis prévisionnel de masse et de centrage)					X		
		Constituer le dossier de vol (ajuster le chargement et le centrage des vols en temps réel, établir le devis de masse et de centrage définitif en fonction des éléments de clôture du vol), le communiquer au personnel navigant et échanger sur les particularité et tout aléa avec le Commandant de Bord						X	
		Classer et archiver le dossier de vol					X		
	Opérations sur piste	Réaliser et contrôler les opérations de <b>tri, chargement et déchargement</b> des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute, dans le strict respect des procédures, techniques, délais, documentations (notamment plan de chargement) et spécifications relatives aux chargements des différents types d'avions et de changements					X	X	X
		Vérifier le bon <b>fonctionnement des organes de sécurité</b> d'un équipement de piste						X	X
		Respecter les consignes spécifiques à la <b>circulation</b> sur la piste et/ ou en zone d'évolution contrôlée ainsi que les règles liées à chaque engin						X	X
		Vérifier la conformité des <b>marchandises dangereuses</b> avec la réglementation et le cahier des charges de la compagnie aérienne					X	X	X
		<b>Préparer, nettoyer et ranger les matériels de piste &amp; les matériels à l'arrivée et au départ</b> de l'avion (câbles d'alimentation, cales et balisages, moyens d'accès à l'avion, tapis bagage)						X	
		Réaliser les opérations de <b>vidange des eaux et toilettes</b> avions						X	
		Réaliser les procédures et techniques spécifiques à l' <b>assistance avion</b> : placement de l'avion, acheminement et branchement du GPU, de l'accroche barre repoussage et de l'ASU, repoussage avion, refoulement, tractage et convoyage, départs au casque français / anglais, suivi et contrôle d'éventuelles anomalies et incidents pendant la touchée)						X	
Exécuter des opérations de <b>dégivrage</b> et antigivrage en fonction des consignes données						X			

# 3.2

## Fiches de description des emplois

# ASSISTANT & AGENT D'OPERATIONS SUR PISTE

# Fiches emplois – Assistant & Agent d'opération sur piste (1/2)

## Présentation synthétique

L'agent d'opérations sur piste assure l'ensemble des opérations de piste. Il s'occupe des opérations de chargement, déchargement de la soute et/ ou d'assistance à l'avion (guidage, repoussage...). Il exerce une grande partie de ses activités sur la piste et en soute, en coordination avec d'autres équipes de travail présentes simultanément autour de l'avion

<b>Typologie d'employeur</b>	Entreprises d'assistance en escale
<b>Intitulés des postes correspondants</b>	Agent de piste, agent de service avion, agent d'exploitation, assistant piste, assistant avion, agent escale avion, agent de fret, bagagiste...
<b>Facteurs de variation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ses tâches sont variées (déchargement-chargeement, transfert de bagages, tractages...) mais il peut être plus spécialisé dans l'accomplissement de l'une d'elles (selon sa formation / habilitations et également selon les caractéristiques de l'aéroport)</li><li>• <b>Cet emploi regroupe dans les fait trois grands métiers :</b><ul style="list-style-type: none"><li>• <b>L'assistant d'opérations sur piste :</b> en charge du tri, chargement et déchargement des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute (manuel ou avec engins). A titre d'exemple, on retrouve de nombreux agents spécialisés « galerie / bagages » dans les grands aéroports (CDG / Orly)</li><li>• <b>L'agent de piste qualifié :</b> en charge du tri, Chargement et déchargement des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute (manuel ou avec engins) et de quelques activités suite à l'acquisition de qualification « simples »</li><li>• <b>L'agent de piste polyvalent :</b> en charge de toutes les activités intégrées dans son périmètre suite à l'acquisition de qualifications « simples » et « complexes »</li></ul></li><li>• <b>A noter qu'on retrouve deux niveaux conventionnels pour ce métier</b> (dont la différence s'explique notamment par la notion de polyvalence)</li><li>• Les activités de conduite et de vérification du chargement sont parfois attribuées aux salariés des compagnies aériennes</li></ul>
<b>Evolutions du métier</b>	<p>Ce métier a connu une évolution ces dernières années :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Exigence de la part des compagnies aériennes dans la réalisation des tâches dans un temps imparti de plus en plus court</li><li>- Nécessaire polyvalence des activités – ex : chauffeur car de piste en réduction</li><li>- Digitalisation des activités de chargements (plan de chargement, chargement, signature)</li></ul>
<b>Profils recherchés</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucun diplôme spécifique exigé à l'embauche. Il est préférable cependant d'avoir un CAP, BEP ou un bac pro dans le domaine des transports</li><li>• Aucune expérience spécifique nécessaire</li></ul>
<b>Enjeux de recrutement</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Clé d'entrée pour les métiers de la piste, le recrutement d'agents d'opération sur piste est important dans les entreprises d'assistance en escale alors que les compagnies aériennes ne recrutent plus sur ce métier</li></ul>

# Fiches emplois – Assistant & Agent d'opération sur piste (2/2)

## Compétences (en gris les compétences non requises pour l'assistant d'opérations sur piste)

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Coopération et communication	Travailler en co-activité et en équipe
		Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement
	Règles et procédures	Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis
		Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance
		Rédiger les comptes-rendus d'activité et renseigner l'ensemble des documents et formulaires en vigueur (traçabilité / contrôle des opérations)
	Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue	Collecter et consigner les difficultés rencontrées
		Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin
	Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités
		Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités
	Manutention & conduite d'engins	Maîtriser les techniques de manutention (gestes et postures) et réaliser des opérations de manutention en veillant à conserver l'intégrité des marchandises transportées
Maîtriser les techniques de conduites d'engins		
COMPETENCES TRANSVERSALES	Compétences digitales	Maîtriser les systèmes d'information dédiés à la communication au sein de l'aéroport
		Renseigner selon l'activité et les aléas les systèmes d'information dédiés à la coordination et au contrôle des opérations (traçabilité des activités / affectation des ressources / traitement technique des vols / réconciliation des bagages, etc.)
	Compétences linguistiques	Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien
TRANSVERSAL PISTE	Ecosystème de l'aérien et de la piste	Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions
		Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoin des activités
		Connaître l'ensemble des activités de la piste
	Réglementation, sécurité et sureté - piste	Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste
		Réaliser des opérations dans le strict respect des consignes en vigueur en matière de sécurité et de sûreté liées aux activités de piste
SPECIFIQUE METIER	Opérations sur piste	Réaliser et contrôler les opérations de <b>tri, chargement et déchargement</b> des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute, dans le strict respect des procédures, techniques, délais, documentations (notamment plan de chargement) et spécifications relatives aux chargements des différents types d'avions et de changements
		Vérifier le bon <b>fonctionnement des organes de sécurité</b> d'un équipement de piste
		Respecter les consignes spécifiques à la <b>circulation</b> sur la piste et/ ou en zone d'évolution contrôlée ainsi que les règles liées à chaque engin
		Vérifier la conformité des <b>marchandises dangereuses</b> avec la réglementation et le cahier des charges de la compagnie aérienne
		<b>Préparer, nettoyer et ranger les matériels de piste &amp; les matériels à l'arrivée et au départ</b> de l'avion (câbles d'alimentation, cales et balisages, moyens d'accès à l'avion, tapis bagage)
		Réaliser les opérations de <b>vidange des eaux et toilettes</b> avions
		Réaliser les procédures et techniques spécifiques à l' <b>assistance avion</b> : placement de l'avion, acheminement et branchement du GPU, de l'accroche barre repoussage et de l'ASU, repoussage avion, refoulement, tractage et convoyage, départs au casque français / anglais, suivi et contrôle d'éventuelles anomalies et incidents pendant la touchée)
Exécuter des opérations de <b>dégivrage</b> et antigivrage en fonction des consignes données		

# AGENT DE TRAFIC

# Fiches emplois - Agent de trafic (1/2)

## Présentation synthétique

L'agent de trafic planifie le chargement et le déchargement en fonction des spécificités masses et centrages du vol. Il met à disposition le dossier de vol et définit les instructions de déchargement et de chargement de l'avion. Il établit le devis de masse et de centrage et coordonne l'activité des intervenants au sol en lien avec les équipages pour le départ et l'arrivée de l'avion. Il peut exercer une grande partie de ses activités sur la piste.

### Typologie d'employeur

Entreprises d'assistance en escale, compagnies aériennes et plus rarement pour des plateformes aéroportuaires

### Intitulés des postes correspondants

*Chef avion, agent d'opérations, techniciens masse centrage, responsables zone avion, techniciens de coordination centralisée*

### Facteurs de variation

**Plusieurs profils d'emploi coexistent, avec des impacts sur le périmètre des activités mises en œuvre par les professionnels :**

- Les « chefs avion » ou « agents de trafic » exercent toutes les activités du métier. Ils traitent un seul avion à la fois.
- Sur les plateformes aéroportuaires de grande taille, les choix organisationnels effectués conduisent à distinguer :
  - Les « techniciens masse centrage », chargés de la préparation et de la finalisation des documents de chargement et de centrage. Ils assurent le traitement de plusieurs avions de manière simultanée
  - Les « responsables zone avion », chargés sur la piste de la coordination des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée, du suivi et de la vérification du traitement technique du vol et de la communication avec le personnel navigant. Ils traitent un seul avion à la fois.
  - Les « techniciens de coordination centralisée », chargés en back-office de la coordination des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée et de la gestion des aléas et qui assurent le traitement de plusieurs avions de manière simultanée.

### Evolutions du métier

Digitalisation des activités

### Profils recherchés

- Niveau Bac ou équivalent
- Etudes appréciées mais non requises : ESMA, ENAC, Horizons Academy (Technicien de Préparation des Vols, Technicien Spécialisé dans les Métiers de l'Aéroport, Agent Technique d'Exploitation) - L'accès à ce poste peut également se faire par une formation en interne.
- Expérience professionnelle de l'exploitation aéroportuaire appréciée mais non requise

### Enjeux de recrutement / d'intégration

- Le métier connaît une attrition dû à une baisse de l'activité de masse et centrage notamment.
- Le métier est soumis à des pics et des creux dans son activité ce qui implique des enjeux à certaines périodes durant lesquelles les entreprises connaissent des difficultés de recrutement.

# Fiches emplois - Agent de trafic (2/2)

## Compétences

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes
	<b>Coopération et communication</b>	Travailler en co-activité et en équipe
		Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement
		Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser
	<b>Règles et procédures</b>	Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante
		Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis
		Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance
		Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sureté / sécurité
	<b>Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue</b>	Rédiger les comptes-rendus d'activité et renseigner l'ensemble des documents et formulaires en vigueur (traçabilité / contrôle des opérations)
		Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin
Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités		
<b>Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus</b>	Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités	
	Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)	
	Maîtriser les systèmes d'information dédiés à la communication au sein de l'aéroport	
<b>Compétences digitales</b>	Renseigner selon l'activité et les aléas les systèmes d'information dédiés à la coordination et au contrôle des opérations (traçabilité des activités / affectation des ressources / traitement technique des vols / réconciliation des bagages, etc.)	
	Mener une conversation en anglais professionnel	
<b>Compétences linguistiques (anglais)</b>	Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien	
	<b>Ecosystème de l'aérien et de la piste</b>	Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoins des activités
TRANSVERSAL PISTE	<b>Réglementation, sécurité et sureté - piste</b>	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire
		Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste
	<b>Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée</b>	Réaliser des opérations dans le strict respect des consignes en vigueur en matière de sécurité et de sûreté liées aux activités de piste
		Transmettre des consignes liées au traitement des vols / à la réalisation des activités
SPECIFIQUE METIER	<b>Calcul chargement, devis de masse et centrage</b>	Coordonner les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée
		Superviser, coordonner et suivre les délais d'intervention d'embarquement / débarquement et de chargement / déchargement, d'avitaillement en carburant
		Contrôler la conformité, qualité et sécurité des opérations de chargement / déchargement et de service à l'avion ou aux avions (armement hôtelier, avitaillement en carburant, eaux et vidanges, etc.)
		Analyser les informations utiles au calcul du chargement et au centrage d'un avion dans le respect des réglementations et procédures liées au traitement technique des vols
	<b>Opérations sur piste</b>	Préparer les instructions de déchargement / chargement et établir l'état de charge prévisionnel (devis prévisionnel de masse et de centrage)
Constituer le dossier de vol (ajuster le chargement et le centrage des vols en temps réel, établir le devis de masse et de centrage définitif en fonction des éléments de clôture du vol), le communiquer au personnel navigant et échanger sur les particularités et tout aléa avec le Commandant de Bord		
		Classer et archiver le dossier de vol
		Réaliser et contrôler les opérations de tri, chargement et déchargement des bagages et/ou du fret en galerie bagages, sur piste et en soute, dans le strict respect des procédures, techniques, délais, documentations (notamment plan de chargement) et spécifications relatives aux chargements des différents types d'avions et de changements
		Vérifier la conformité des marchandises dangereuses avec la réglementation et le cahier des charges de la compagnie aérienne

# COORDONNATEUR ZONE AVION

# Fiches emplois - Coordonnateur zone avion (1/2)

## Présentation synthétique

Le coordonnateur zone avion coordonne les opérations techniques réalisées par les professionnels intervenant sur la piste autour de l'avion. Ses attributions sont multiples : il supervise toutes les opérations liées à la préparation du vol, le chargement des bagages et des conteneurs en soute suivant le plan élaboré par l'agent de trafic qui a établi le plan de chargement de l'avion.

### Typologie d'employeur

Entreprises d'assistance en escale (une sous-traitance généralisée aujourd'hui)

### Intitulés des postes correspondants

Responsable Zone Avion, Chef de piste, Chef d'Equipe

### Facteurs de variation

Ce métier regroupe plusieurs emplois correspondant à différents niveaux de qualification définis dans les conventions collectives. Ses activités et responsabilités varient selon la taille et l'organisation des aéroports

### Evolutions du métier

- Un passage de salariés des compagnies aériennes vers les sociétés d'assistance en escale qui a mis en avant des enjeux d'intégration et d'apprentissage de nouvelles procédures
- Evolutions métiers relatives

### Profils recherchés

- Expérience professionnelle (métiers de la piste) vivement appréciée.
- Etudes appréciées mais non requises : Baccalauréat à BTS, Formation Technicien Aéronautique d'Exploitation (ENAC), Formations ESMA / aviation academy / Horizons academy (technicien de Préparation des Vols, Technicien Spécialisé dans les Métiers de l'Aéroport, Agent Technique d'Exploitation)
- L'accès à ce poste peut également se faire (quasi-exclusivement) par une formation en interne

### Enjeux de recrutement / d'intégration

Pas d'enjeu d'attrition ou de recrutement  
Le métier d'agent de trafic étant en attrition, les populations sont parfois redirigé vers le métier de coordonnateur zone avion

# Fiches emplois - Coordonnateur zone avion (2/2)

## Compétences

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres Superviser les opérations, animer les équipes en cours d'intervention Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes
	<b>Coopération et communication</b>	Travailler en co-activité et en équipe Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles
	<b>Règles et procédures</b>	Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sureté / sécurité Rédiger les comptes-rendus d'activité et renseigner l'ensemble des documents et formulaires en vigueur (traçabilité / contrôle des opérations)
	<b>Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue</b>	Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin
	<b>Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus</b>	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)
	<b>Manutention &amp; conduite d'engins</b>	Maîtriser les techniques de conduites d'engins
	TRANSVERSAL AERIEN	<b>Compétences digitales</b>
<b>Compétences linguistiques (anglais)</b>		Mener une conversation en anglais professionnel Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien
TRANSVERSAL PISTE	<b>Ecosystème de l'aérien et de la piste</b>	Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoins des activités Connaître l'ensemble des activités de la piste
	<b>Réglementation, sécurité et sureté - piste</b>	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste Réaliser des opérations dans le strict respect des consignes en vigueur en matière de sécurité et de sûreté liées aux activités de piste
	<b>Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée</b>	Coordonner les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée Préparer le traitement du vol et du matériel nécessaire, et contrôler en fin d'intervention le rangement du matériel et l'évacuation au sein de la Zone d'Evolution Contrôlée Superviser, coordonner et suivre les délais d'intervention d'embarquement / débarquement et de chargement / déchargement, d'avitaillement en carburant Contrôler la conformité, qualité et sécurité des opérations de chargement / déchargement et de service à l'avion ou aux avions (armement hôtelier, avitaillement en carburant, eaux et vidanges, etc.)

**Planificateur / Coordonnateur /  
régulateur ressources**

# Fiches emplois - Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources (1/2)

## Présentation synthétique

Le planificateur / coordonnateur / régulateur ressources met à disposition les équipes, installations et équipements nécessaires à la réalisation des activités

### Typologie d'employeur

Aéroports, entreprises d'assistance en escale ou compagnies aériennes

### Intitulés des postes correspondants

Agent de planning, Gestionnaire / coordonnateur ressources, coordonnateur d'exploitation, Coordonnateur piste, régulateur programme Agent / Contrôleur PCE (Poste Contrôle Exploitation), agent PCA, , agent PCR, régulateur parking avion, régulateur, coordonnateur programme, Agent de coordination régulation, Coordinateur d'assistance et d'escale, Technicien supérieur d'exploitation, Responsable parc et accès ...

### Facteurs de variation

- Plusieurs profils d'emploi coexistent, avec des impacts sur le périmètre des activités mises en œuvre par les professionnels :
  - des emplois tournés vers la coordination des ressources aéroportuaires,
  - des emplois tournés vers la planification et la régulation des activités des personnels navigants,
  - des emplois tournés vers l'affectation et la régulation des équipes au sol
  - des emplois tournés vers l'affectation et la régulation de la flotte d'avions
- Volumétrie : de 4 à 21 selon la taille de l'aéroport. Moyenne : 12

### Evolutions du métier

- Evolutions métiers relatives

### Profils recherchés

- Niveau licence souhaitée (aéronautique, aéroportuaire, logistique, transport). Autres exemples de diplômes (appréciés mais non requis) : Baccalauréat à BTS, Formation Technicien Aéronautique d'Exploitation (ENAC), Formations ESMA (Technicien de Préparation des Vols, Technicien Spécialisé dans les Métiers de l'Aéroport, Agent Technique d'Exploitation)
- L'accès à ce poste peut également se faire par une formation en interne
- Nécessite une formation complémentaire d'agent d'exploitation
- Expérience professionnelle dans le domaine du transport aérien / de la piste vivement appréciée.

### Enjeux de recrutement / d'intégration

La majorité recrute 1 à 2 agents par an, le plus souvent pour remplacement. Les besoins peuvent aller jusqu'à 5 recrutements par an. Il peut arriver que certains aéroports aient recours à de l'intérim

Tous les aéroports pratiquent le Tutorat. La durée du parcours de formation varie cependant. Certains optent pour un parcours de 2 à 6 mois, alors que d'autres optent pour des parcours de 6 à 12 mois voire 18 mois. Certains aéroports en plus d'un tutorat interne font appel à un tutorat externe par le biais de formations telles que «Métiers Aviation d'affaires» ou «Métiers centre de coordinations des opérations».

# Fiches emplois - Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources (2/2)

## Compétences

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres
	<b>Coopération et communication</b>	Travailler en co-activité et en équipe
		Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement
		Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser
		Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante
	<b>Règles et procédures</b>	Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles
Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis		
<b>Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue</b>	Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance	
	Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin	
	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités	
<b>Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus</b>	Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités	
	Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)	
COMPÉTENCES DIGITALES	<b>Compétences digitales</b>	Maîtriser les systèmes d'information dédiés à la communication au sein de l'aéroport Renseigner selon l'activité et les aléas les systèmes d'information dédiés à la coordination et au contrôle des opérations (traçabilité des activités / affectation des ressources / traitement technique des vols / réconciliation des bagages, etc.)
	<b>Compétences linguistiques (anglais)</b>	Mener une conversation en anglais professionnel Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien
TRANSVERSAL PISTE	<b>Ecosystème de l'aérien et de la piste</b>	Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions
		Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoins des activités
		Connaître l'ensemble des activités de la piste
<b>Réglementation, sécurité et sureté - piste</b>	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire	
	Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste	
SPECIFIQUE METIER	<b>Planification, affectation régulation des ressources aéroportuaires</b>	Planifier et affecter à moyen terme des ressources aéroportuaires, des équipes, personnels navigants et des ressources liées à la piste ou nécessaires à l'activité, en combinant de multiples paramètres : réglementations et procédures, informations liées à l'exploitation (contraintes techniques, commerciales, conditions météorologiques), etc.
		Réguler, mettre à jour et optimiser des ressources aéroportuaires, liées à la piste et / ou des équipes et personnels navigants en combinant de multiples paramètres (conditions météorologiques, aléas, etc.)
		Etablir les pièces nécessaires à la facturation

# Superviseur d'exploitation

# Fiches emplois - Superviseur d'exploitation (1/2)

## Présentation synthétique

Le superviseur exploitation encadre l'activité et manage une équipe de professionnels : professionnels de la piste, professionnels du passage... Il peut exercer ses activités sur la piste ou dans les locaux de l'aéroport.

**Typologie d'employeur** Compagnies aériennes ou compagnie d'assistance en escale (avec une tendance croissante allant vers les compagnies d'assistances en escale)

**Intitulés des postes correspondants** Responsable d'équipe, Manager, Responsable piste, Chef de piste, Responsable coordination opérationnelle, Superviseur Piste, ...

**Evolution du métier** • Evolutions métiers relatives

**Facteurs de variation** • En fonction des entreprises et de la nature des emplois occupés, différents niveaux de maîtrise de l'anglais peuvent être requis

**Profils recherchés** • Etudes appréciées mais non requises : Baccalauréat à BTS, Formation Technicien Aéronautique d'Exploitation (ENAC), Formations ESMA / aviation academy / Horizons academy (technicien de Préparation des Vols, Technicien Spécialisé dans les Métiers de l'Aéroport, Agent Technique d'Exploitation)  
• L'accès à ce poste peut également (quasi-systématiquement) se faire par une formation en interne  
• Expérience professionnelle dans les métiers de la piste vivement appréciée

**Enjeux de recrutement / d'intégration** Pas d'enjeu de recrutement ou d'attrition  
Des recrutements surtout et quasi-exclusivement réalisés en interne ou au sein de la filière

# Fiches emplois - Superviseur d'exploitation (2/2)

## Compétences

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Management d'équipe</b>	Accueillir et intégrer les nouveaux membres de l'équipe
		Réaliser et ajuster les plannings en tenant compte de multiples paramètres
		Détecter les besoins de formations et accompagner les membres de l'équipe dans l'acquisition de nouveaux savoir-faire
		Mettre en œuvre des procédures d'évaluation des membres de l'équipe
	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Superviser l'ensemble des activités techniques, commerciales, financières et managériales
		Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres
		Superviser les opérations, animer les équipes en cours d'intervention
		Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes
	<b>Coopération et communication</b>	Travailler en co-activité et en équipe
		Communiquer efficacement en français avec différentes catégories d'interlocuteurs en adaptant son registre et son comportement
		Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser
		Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante
	<b>Règles et procédures</b>	Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles
Appliquer et mettre en œuvre avec ponctualité, rigueur et discipline les règles, méthodes et procédures liées à l'activités, en tenant compte du cadre réglementaire, des consignes de sécurité / sureté et des délais impartis		
Travailler en zone contrôlée avec attention et vigilance		
Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sureté / sécurité		
<b>Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue</b>	Rédiger les comptes-rendus d'activité et renseigner l'ensemble des documents et formulaires en vigueur (traçabilité / contrôle des opérations)	
	Identifier les risques, dysfonctionnements et anomalies et remonter les alertes si besoin	
<b>Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus</b>	Formuler des propositions d'évolution des procédures, des process et de l'organisation de l'activité de l'équipe	
	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités	
	Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités	
COMPÉTENCES DIGITALES	Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)	
	Maîtriser les systèmes d'information dédiés à la communication au sein de l'aéroport	
COMPÉTENCES LINGUISTIQUES (anglais)	Renseigner selon l'activité et les aléas les systèmes d'information dédiés à la coordination et au contrôle des opérations (traçabilité des activités / affectation des ressources / traitement technique des vols / réconciliation des bagages, etc.)	
	Mener une conversation en anglais professionnel	
TRANSVERSAL PISTE	<b>Ecosystème de l'aérien et de la piste</b>	Comprendre et savoir appliquer le vocabulaire anglais lié à l'activité / spécifique à l'aérien
		Connaître l'environnement aéroportuaire et chaîne de services dans le transport aérien et les caractéristiques des différents types d'avions
		Connaître le rôle des différents intervenants sur la piste et en cabine et coopérer selon les besoins des activités
	<b>Réglementation, sécurité et sureté - piste</b>	Connaître l'ensemble des activités de la piste
Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire		
<b>Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée</b>	Maîtriser et respecter les réglementations applicables aux opérations de piste	
	Transmettre des consignes liées au traitement des vols / à la réalisation des activités	

## Pré-requis des métiers de la piste

# Fiches emplois - Pré-requis pour les métiers de la piste

## Non exhaustif

<b>Pré-requis des profils</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avoir minimum 18 ans</li><li>• Avoir un casier judiciaire vierge (obligatoire pour obtenir le titre de circulation aéroportuaire)</li><li>• Bonne condition physique pour les activités de manutention et pour résister aux conditions climatiques compte tenu de l'exposition constante aux éléments extérieurs pour les activités exercées sur piste</li><li>• Anglais technique / professionnel / courant selon les emplois et les activités exercées</li></ul>
<b>Formations (pour certaines réglementaires) :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Variable selon les métiers / activités exercées</li><li>• Non exhaustif</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formation « Sécurité / sûreté en piste et prévention des risques (DGR) » :<ul style="list-style-type: none"><li>• AESA : Formation SGS, Facteurs humains, Conduite en aire de trafic, Circulation piétons ZCP (zone côté piste)</li><li>• Sûreté : Titres de Circulation Aéroportuaire pour accès à la ZSAR, Fouilles de sûreté d'aéronefs, Protection des aéronefs, Vérification de concordance entre passagers et bagages, Fret / courrier, Approvisionnements de bord et les fournitures + Formation complémentaire pour obtenir partie TCA</li><li>• Sécurité : Sécurité incendie : manipulation des extincteurs disponibles en aire de trafic et évacuation aérogare, Hygiène et sécurité, Geste et posture PRAPS</li><li>• Marchandises dangereuses : Catégorie 6 + Catégorie 7 &amp; 8 (exploitant autorisé au transport des marchandises dangereuses) ou Catégorie 13 &amp; 14 (exploitant non autorisé au transport des marchandises dangereuses)</li><li>• Autres : Dispositif ORSEC - Plan local d'urgence</li></ul></li><li>• Assistance à l'avion : Guidage des avions aux gestes conventionnels</li><li>• Formation « Chargement et déchargement des avions » : Unité galerie bagage, Vrac, Mécanisé, Supervision du chargement - fonction C2</li><li>• Assistance à l'avion : arrivée / départ, départ au casque anglais, manipulation des portes cabine avion, refoulement avion, tractage avion, convoyeur au poste avion, antigivrage / dégivrage</li><li>• Formation au métier de l'avitaillement (FMA)</li><li>• Conduite et utilisation des engins et matériels aéroportuares</li></ul>
<b>Habilitations / permis / licences :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Variable selon les métiers / activités exercées</li><li>• Non exhaustif</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Permis spécifique pour circuler : Permis piste (T), Permis aires de trafic (TZ), Permis aires de manœuvre (M / MAN)</li><li>• Certificat de formation conducteur de véhicule transportant des marchandises dangereuses, conduite et mise en œuvre en sécurité : CACES® r372 engins de chantier, CACES® R486 PEMP A et B, CACES® R489 CATÉGORIES 1a, 2b, 3, 4 et 5, Cnamts r318 / r423 ponts roulants, Cnamts r408 montage démontage, utilisation échafaudage</li><li>• Habilitation électrique</li></ul>



# Aires de mobilités professionnelles

# 4

# 4.1

Aires de mobilités -  
vision globale



# Aires de mobilités - vision globale

## Principaux constats

### Mobilités au sein de la piste et de l'aérien

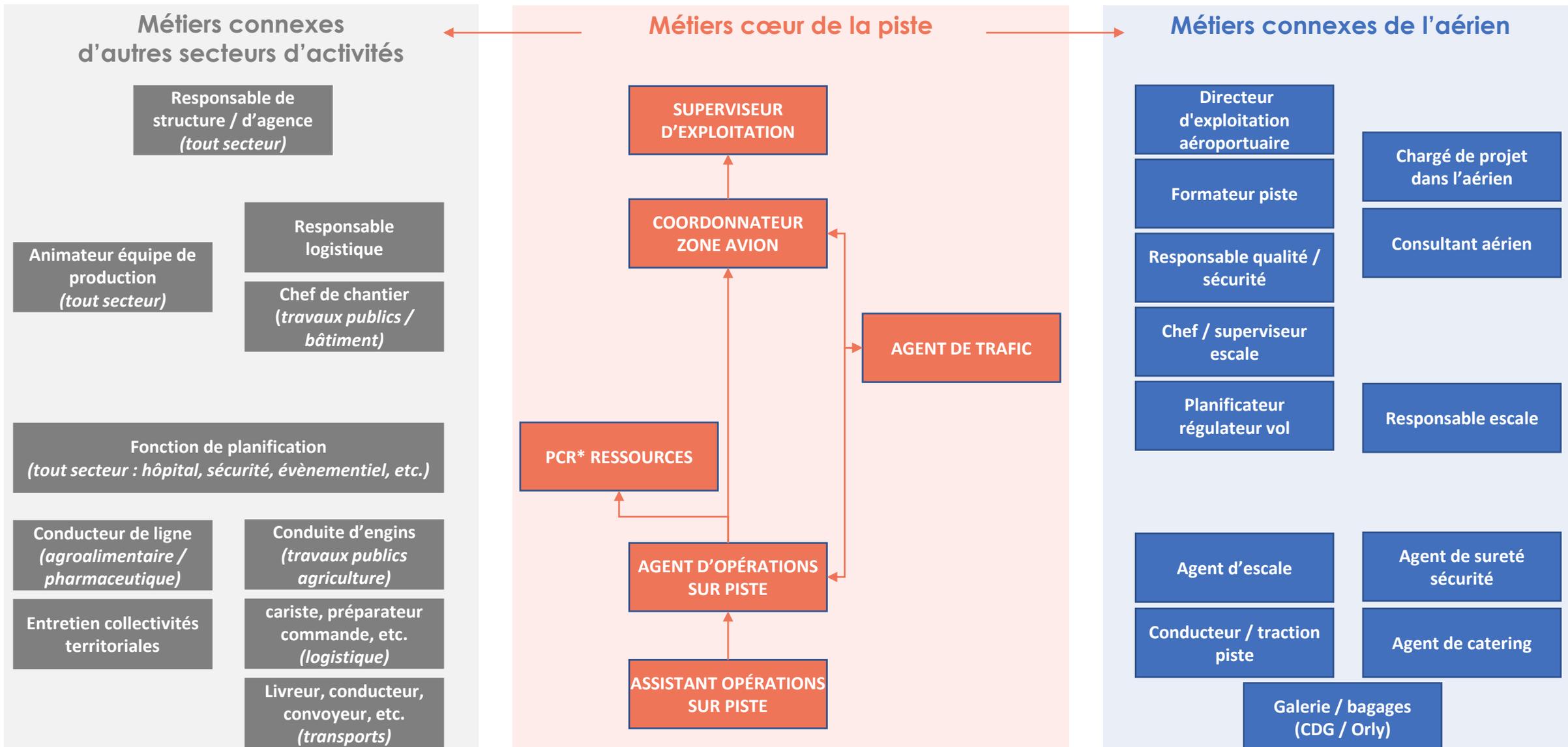
- Si **il existe un chemin de carrière piste « classique »** (assistant vers agent d'opérations de piste vers coordinateur zone avion puis superviseur d'exploitation), il est nécessaire de **développer d'autres chemins de carrière « horizontaux »** :
  - La très forte **logique pyramidale** implique peu de postes ouverts permettant d'évoluer relativement à la volumétrie de collaborateurs pouvant y prétendre
  - Des **compétences spécifiques et complexes à acquérir** pré-requis pour évoluer (anglais par exemple)
- Nous observons un grand turnover sur les postes d'entrée de la piste (d'autant plus marqué sur les grands aéroports CDG et Orly). Cependant, plus les métiers sont qualifiés, plus le turnover se raréfie. **Il est donc nécessaire de développer en priorité les passerelles métiers pour les emplois les moins qualifiés** (assistant / agent d'opération sur piste).
- Les mobilités de la piste vers les métiers de l'aérien hors piste s'expliquent principalement par les conditions difficiles des emplois de piste (travail bruyant d'extérieur – activités de manutention – horaires décalés – etc.). En ce sens, **après avoir quitté la piste, il est très rare d'y revenir.**
- On observe également de **grandes disparités entre les grands aéroports** (CDG / Orly) avec d'avantage d'emplois aux activités spécialisées et donc plus de mobilités possibles **contrairement aux aéroports** de province présentant des collaborateurs plus polyvalents

### Mobilités vers d'autres secteurs d'activité

- Sur base de **l'approche compétences / technicité, plusieurs secteurs d'activités peuvent être envisagés** pour une reconversion professionnelle. Cependant, au-delà des compétences, **les « freins » suivants doivent être pris en considération** :
  - Le domaine de la piste se caractérise par des relations de travail fortes, des responsabilités importantes (tracter seul un avion par exemple), une satisfaction immédiate suite au travail réalisé (départ de l'avion) et une réelle fierté d'appartenance (qui était encore plus marquée quand les collaborateurs étaient directement employés par les compagnies aériennes avant que la sous-traitance ne se généralise). Ainsi, **les collaborateurs recherchent cette culture de « métier d'homme », cette fierté d'appartenance et cette valorisation dans leurs métiers** qu'il est complexe de retrouver dans d'autres secteurs d'activité.
  - En terme de **package salarial**, les horaires décalés et travail le week-end génèrent des revenus complémentaires non négligeables pour les collaborateurs de la piste
  - Intégrer un nouveau secteur d'activité nécessite souvent de **recommencer au bas de l'échelle**. En effet, des enjeux de savoir-faire, de compréhension de l'écosystème et de légitimité **freinent les mobilités vers d'autres secteurs de collaborateurs occupants les emplois les plus qualifiés.**
- Dans la pratique, **on observe également une proportion de reconversion davantage liée à des projets personnels** que vers des secteurs présentant des similitudes culturelles et / ou de compétences

# Aires de mobilités - vision globale

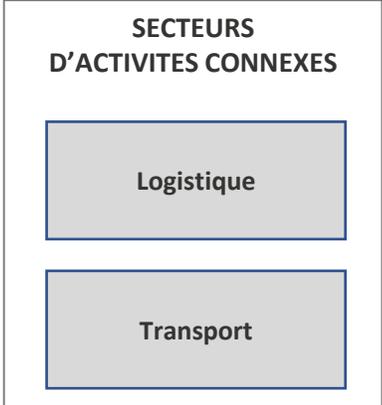
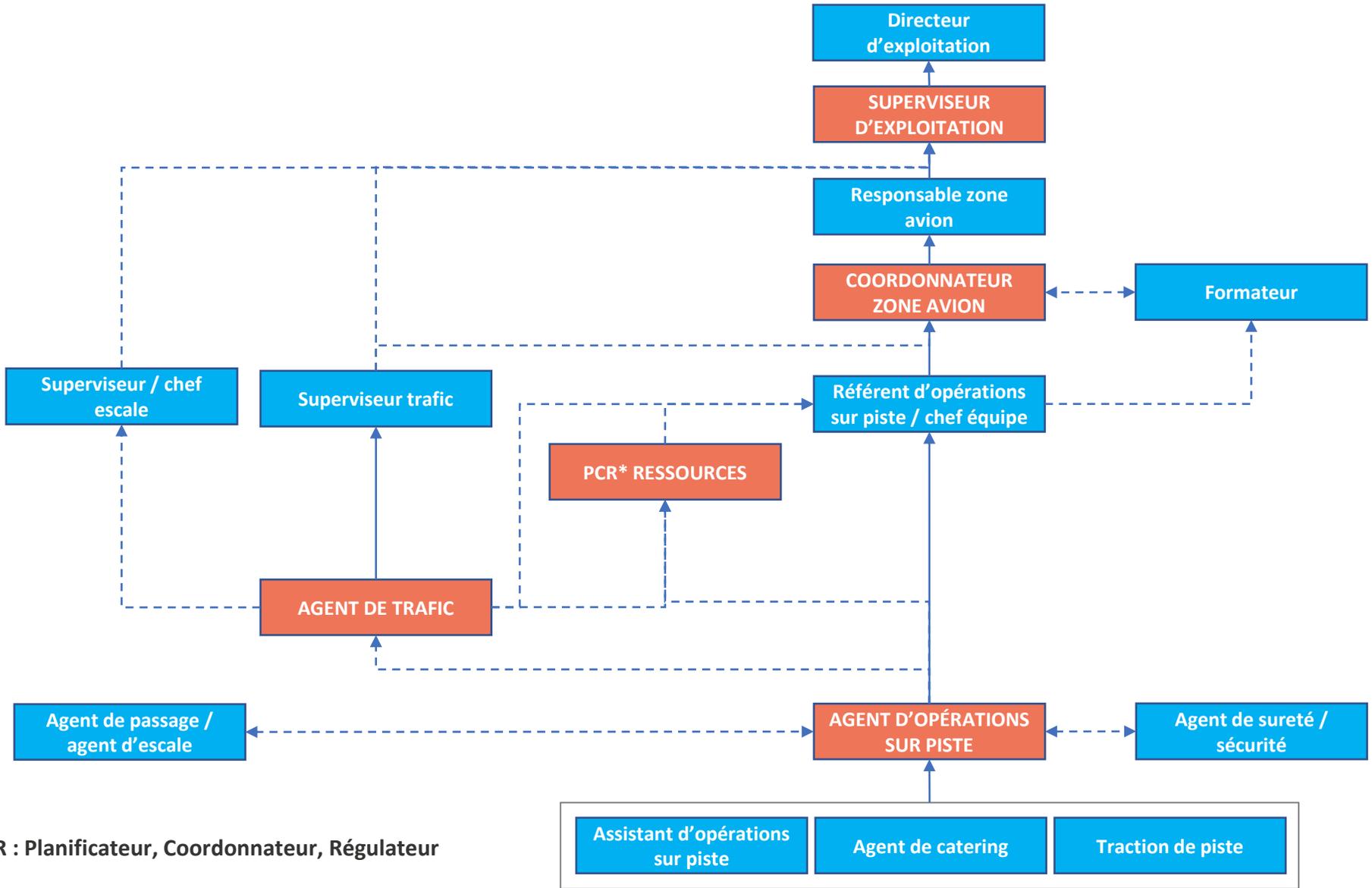
## Vision synthétique



# Aires de mobilités - vision globale

## Vision théorique (analyse de fiches emplois)

XXX	Métiers étudiés
XXXX	Métiers de la piste
XXXX	Secteurs hors aérien

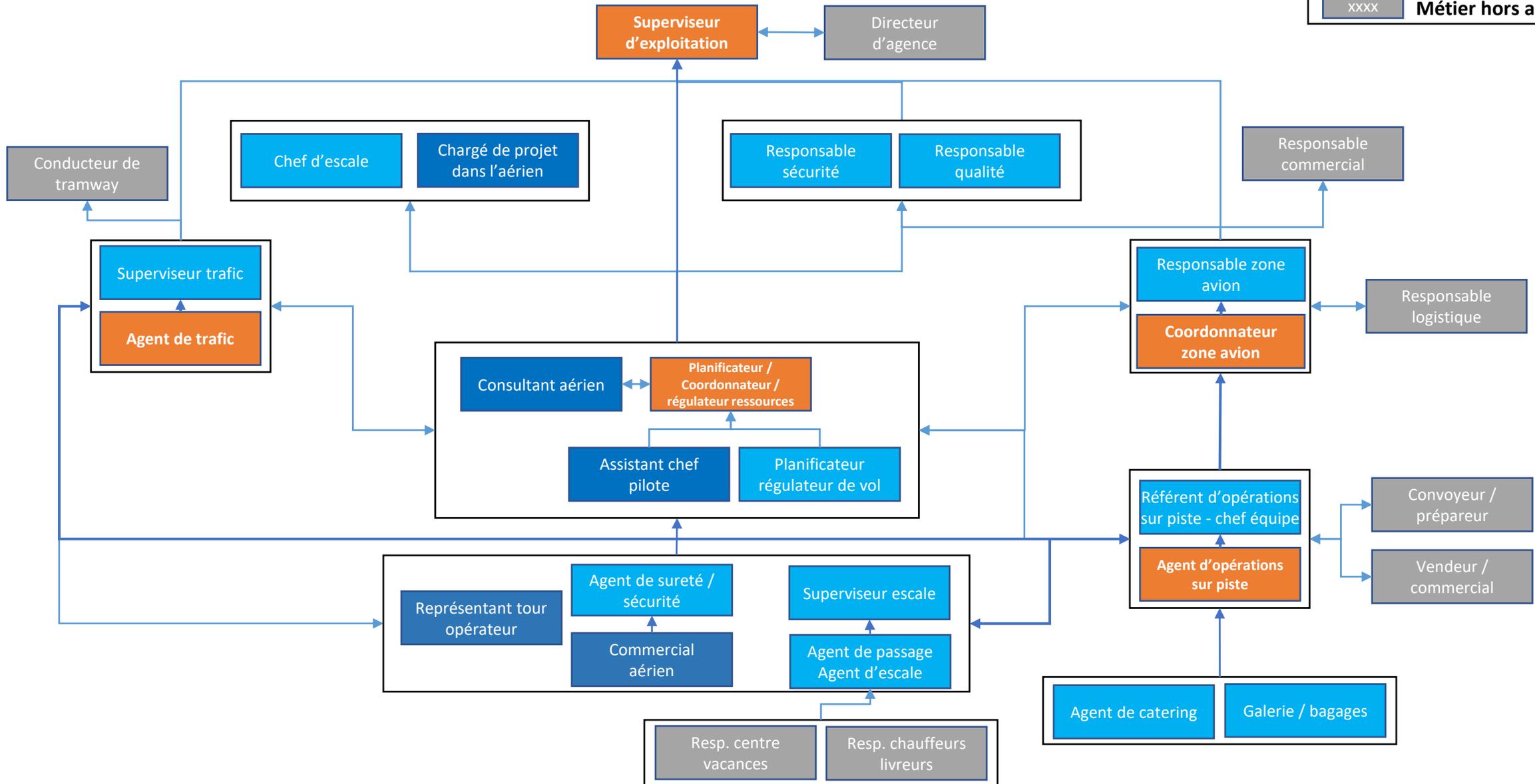


\* PCR : Planificateur, Coordonnateur, Régulateur

# Aires de mobilités - vision globale

## Vision terrain (analyse de profils LinkedIn)

XXX	Métiers étudiés
XXXX	Métiers de la piste
XXXX	Métiers de l'aérien
XXXX	Métier hors aérien

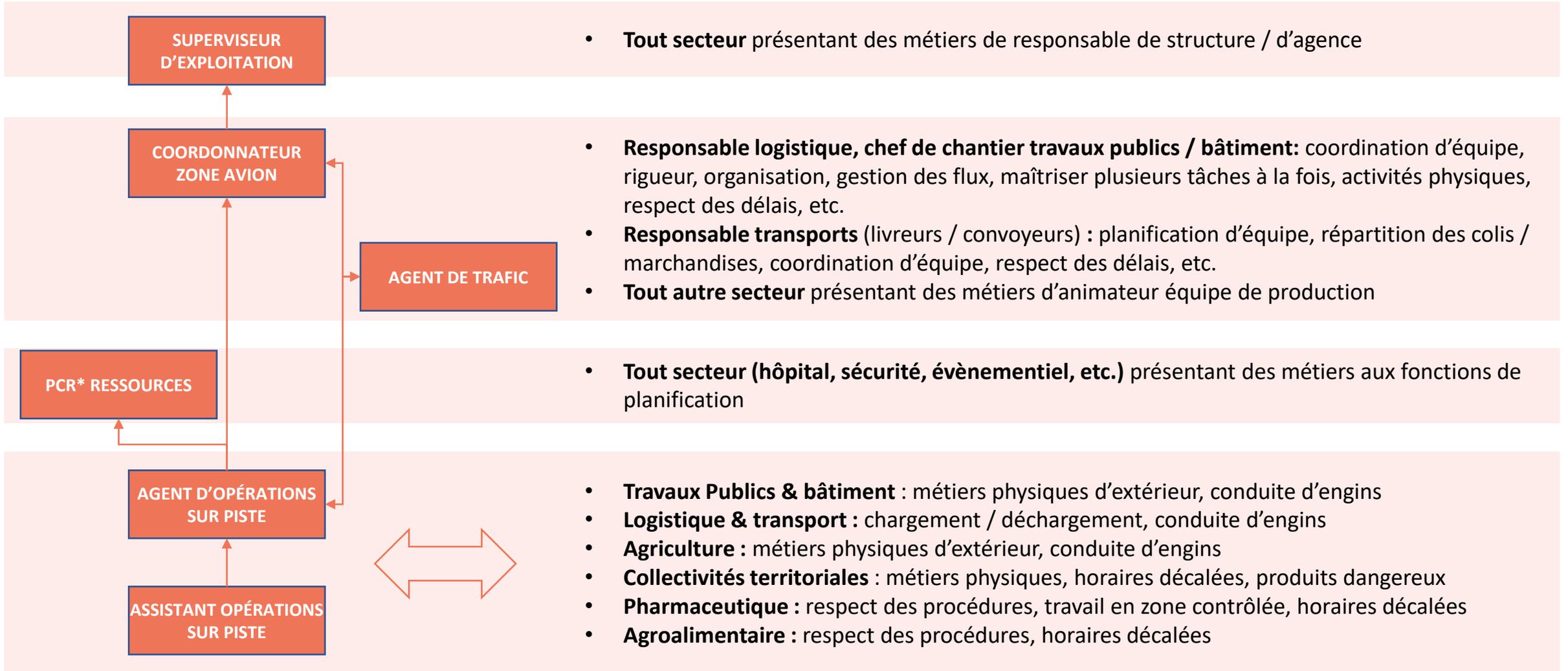


# Aires de mobilités - vision globale

## Hors secteur de l'aérien – vision compétences & activités

### Métiers cœur de la piste

### Secteurs d'activités proches :



# Aires de mobilités - vision globale

## Focus sur les mobilités hors secteur de l'aérien (1/2)

### Focus sur les métiers des secteurs les plus proches :

#### BTP (Travaux publics / bâtiment)

Corps de métiers intervenant dans le cadre de la construction d'édifices et d'infrastructures publics et privés, à destination industrielle ou non

**Un secteur proche de la piste, tant dans la culture, les conditions de travail que dans les compétences requises.**

**Nécessite cependant de commencer « au bas de l'échelle » pour acquérir les compétences techniques et comprendre l'environnement.**

**Conditions de travail & culture :** travail en extérieur et parfois bruyant, activités de manutentions, conduite d'engins, culture de « métier d'homme ». Satisfaction à la fin d'un chantier de voir le résultat de ses actions.

#### Compétences recherchées :

- Compétences métiers : techniques construction / fabrication / installation / conduite d'engins, gestes et posture, respecter les consignes de sécurité, etc. (varient selon les spécificités métiers)
- Compétences comportementales : rigueur, méthode, bon relationnel, ponctualité, esprit d'analyse
- Autres : utilisation d'outils digitaux : logiciels de CAO-DAO-FAO, AutoCad, SolidWorks, Catia et SEE electrical

#### Exemples de métiers cibles :

- divers production, techniciens
- conducteur d'engins, grutier, conducteur de poids lourd,
- chef de chantier, conducteur de travaux
- etc.

#### Logistique & transports

La logistique concerne toutes les activités qui concourent à la circulation des marchandises : l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention, le transport proprement dit et la distribution.

**Un secteur qui se rapproche de la piste dans les compétences (manutention, conduite d'engin, etc.) et aux activités souvent physiques ou de conduite d'engins.**

**Conditions de travail & culture :** travail souvent en intérieur (entrepôt), activités parfois physique. Horaires décalées / travail le week-end et absence prolongée (pour les chauffeurs) possibles.

#### Compétences recherchées :

- Compétences métiers : techniques logistiques, chargement / déchargement (geste et posture), organiser et optimiser des stocks et des flux, conduite d'engins (chariots élévateurs par exemple), respecter les consignes de sécurité, etc. (varient selon les spécificités métiers)
- Compétences comportementales : rigueur, précision, ponctualité, autonomie
- Certifications et examens spécifiques au secteur (Permis C1 et C, CACES 1 et 3)
- Autre : anglais et utilisation d'outils digitaux : ERP PGI

#### Exemples de métiers cibles :

- Opérateur logistique, agent de manutention, cariste, préparateur de commandes, magasinier, expéditionnaire, approvisionneur logistique
- Chef d'entrepôt, chef d'équipe, chef magasinier
- Livreur, routier, convoyeur, chauffeur SPL (super poids lourd), chauffeur de taxi, conducteur de bus ou autocar, conducteur de métro ou de tramway, ambulancier,

# Aires de mobilités - vision globale

## Focus sur les mobilités hors secteur de l'aérien (2/2)

### Focus sur les métiers ciblés de secteurs plus éloignés :

#### Production pharmaceutique

Gestion de la production pharmaceutique : gestion des matières premières, contrôle qualité, la logistique, optimisation de la fabrication, etc.

**Conditions de travail : selon les activités :** horaires décalées, travail en zone contrôlée, équipement obligatoire, matières dangereuses, port de charge possible

**Compétences :** connaître et respecter les règles, procédures et normes de sécurité et d'hygiène en vigueur, réactivité, esprit d'équipe, rigueur, organisation et communication, CACES (selon les activités)

**Exemples de métiers ciblés :** conducteur de ligne, opérateur de production, conducteur d'appareils de fabrication en industrie pharmaceutique

#### Production agroalimentaire

Transformation des matières premières en produits agroalimentaires, approvisionnement, maintenance, entretien.

**Conditions de travail :** horaires décalées, gestes manuels ou automatisés, équipement obligatoire

**Compétences :** respect des règles, procédures et normes d'hygiène et de sécurité, connaissance des produits alimentaires, utilisation d'appareils techniques et de manutention, travail en équipe, réactivité, rigueur, CACES (selon les activités)

**Exemples de métiers ciblés :** agent / opérateur de fabrication agroalimentaire, Conducteur d'appareils en industrie alimentaire, opérateur de production

#### Conduite d'engins dans l'agriculture

Piloter et gérer l'entretien courant de tracteur, ensileuse, moissonneuse-batteuse, etc. pour le compte d'un exploitant ou d'une entreprise de travaux agricoles.

**Conditions de travail :** travail en extérieur, activités variables selon les saisons

**Compétences :** polyvalence, connaissance du cycle des cultures, mécanique et électronique embarquée, autonomie, esprit d'équipe, réactivité

**Exemples de métiers ciblés :** conducteurs mécaniciens, conducteur de machines/ d'engins agricoles

#### Entretiens collectivités territoriales

Assurer la propreté d'espaces fréquentés par le public, tels les hôpitaux, les salles de classe des établissements scolaires, les bibliothèques, les administrations...

**Conditions de travail :** horaires décalés, contacts avec des produits agressifs

**Compétences :** rigueur, autonomie, travail en équipe, bonne condition physique, polyvalence, maîtrise des normes d'hygiène et produits dangereux / toxiques

**Exemples de métiers ciblés :** agent d'entretien, agent de rénovation, agent machiniste, agent de petite maintenance, conducteur de matériel d'entretien

# 4.2

**Aires de mobilités –  
vision par emploi**

## ASSISTANT D'OPERATIONS SUR PISTE

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Assistant d'opérations sur piste

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »

EVOLUTION DE CARRIERE

Agent d'opérations sur piste

ASSISTANT D'OPÉRATIONS SUR PISTE

Agent de passage  
Agent d'escale

Agent de sûreté /  
sécurité

Agent de catering

Traction de piste

Galerie / bagages  
(CDG / Orly)

### SECTEURS D'ACTIVITES CONNEXES

Travaux publics :  
ouvrier & conduite  
d'engins

Logistique : cariste,  
préparateur  
commande, etc.

Transport : livreur,  
convoyeur

Agriculture :  
conduite d'engins

Entretien  
collectivités  
territoriales

Agroalimentaire :  
conducteur de  
ligne

Pharmaceutique :  
conducteur de  
ligne

METIERS  
CONNEXES  
PISTE / AERIEN

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Assistant d'opérations sur piste

Compétences d'un assistant d'opérations sur piste à développer pour devenir agent d'opérations sur piste :

TYPES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus	Recueillir, analyser, traiter les informations nécessaires à la réalisation des activités
		Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités
TRANSVERSAL PISTE	Ecosystème de l'aérien et de la piste	Connaître l'ensemble des activités de la piste
SPECIFIQUE METIER	Opérations sur piste	Préparer, nettoyer et ranger les matériels de piste & les matériels à l'arrivée et au départ de l'avion (câbles d'alimentation, cales et balisages, moyens d'accès à l'avion, tapis bagage)
		Réaliser les opérations de vidange des eaux et toilettes avions
		Réaliser les procédures et techniques spécifiques à l'assistance avion : placement de l'avion, acheminement et branchement du GPU, de l'accroche barre repoussage et de l'ASU, repoussage avion, refoulement, tractage et convoyage, départs au casque français / anglais, suivi et contrôle d'éventuelles anomalies et incidents pendant la touchée)
		Exécuter des opérations de dégivrage et antigivrage en fonction des consignes données

NB : d'autres compétences peuvent être à acquérir si l'assistant d'opération sur piste est très spécialisé, à l'exemple des agents « galerie / bagages » (particulièrement présents sur les grosses plateformes - CDG / Orly). A titre d'exemple, il faudra s'assurer qu'ils maîtrisent déjà les compétences telles que « Vérifier le bon fonctionnement des organes de sécurité d'un équipement de piste », « Respecter les consignes spécifiques à la circulation sur la piste et/ ou en zone d'évolution contrôlée ainsi que les règles liées à chaque engin », « Vérifier la conformité des marchandises dangereuses avec la réglementation et le cahier des charges de la compagnie aérienne », etc.

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Assistant d'opérations sur piste

### Compétences d'un assistant d'opérations sur piste à développer pour aller vers :

#### Travaux publics : ouvrier & conduite d'engins

##### Pré-requis :

- CAP /BEP, certificat de formation professionnelle ou BAC pro recommandé
- Bonne condition physique (activités de manutention et aléas climatiques)

##### Compétences principales requises :

- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Respecter et appliquer strictement les règles, normes et consignes (notamment de sécurité)
  - ✓ Travailler en équipe,
  - ✓ Être rigoureux et avoir le sens des responsabilités
- Compétences à développer :
  - Connaissance de l'environnement métier et compréhension de l'écosystème
  - Maîtriser l'utilisation d'engins de manutention non motorisés (transpalettes, diables, marteau-piqueurs et outils manuels de terrassement)
  - Compétences polyvalentes dans le BTP (activités variées), maîtriser les différents outils de chantier et outils digitaux spécifiques au métier

#### Logistique : cariste, préparateur commande, etc.

##### Pré-requis :

- BEP / CAP, certificat de formation professionnelle ou BAC pro recommandé
- CACES exigé
- Bonne condition physique (activités de manutention)

##### Compétences principales requises :

- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Respecter et appliquer strictement les procédures, normes et consignes (notamment de sécurité et de propreté)
  - ✓ Être rigoureux, réactif, avoir le sens de l'organisation, et respecter les délais
  - ✓ Travailler en équipe
- Compétences à développer :
  - Connaissances des techniques de logistique (entreposage, magasinage, étiquetage, chargement ou le déchargement des marchandises à l'aide de chariot élévateur, etc.)
  - Savoir utiliser les outils informatiques spécifiques (SAP, tableurs)
  - Connaître les appareils de manutention

#### Transport : livreur, convoyeur

##### Pré-requis :

- CAP/BEP en conduite routière recommandé
- Permis B exigé. Selon les métiers, les permis poids lourds C, C1, CE, C1E complétés par la Formation Initiale Minimale Obligatoire -FIMO- peuvent être exigés. Un renouvellement périodique de la FIMO par la Formation Continue Obligatoire -FCO- est exigé.

##### Compétences principales requises :

- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Conduite d'engins
  - ✓ Contrôler l'état de fonctionnement du véhicule
  - ✓ Organiser ou contrôler le chargement des marchandises dans le véhicule
  - ✓ Vérifier la présence et la conformité des documents (de bord et de transport), de la livraison, du transport de marchandises dangereuses
- Compétences à développer :
  - Lecture de carte routière
  - Connaître les caractéristiques et savoir manier les véhicules de transport de marchandises

# AGENT D'OPERATIONS SUR PISTE

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Agent d'opérations sur piste

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »

### EVOLUTION DE CARRIERE

Coordonnateur zone avion

Référent d'opérations sur piste / chef équipe

**AGENT D'OPÉRATIONS SUR PISTE**

Assistant d'opérations sur piste

Superviseur / chef escale    Superviseur trafic

Agent de trafic

Agent de passage / Agent d'escale    Agent de sûreté / sécurité

Agent de catering    Traction de piste

Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources

### METIERS CONNEXES PISTE / AERIEN

### SECTEURS D'ACTIVITES CONNEXES

Travaux publics : ouvrier & conduite d'engins

Logistique : cariste, préparateur commande, etc.

Transport : livreur, convoyeur

Agriculture : conduite d'engins

Entretien collectivités territoriales

Agroalimentaire : conducteur de ligne

Pharmaceutique : conducteur de ligne

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Agent d'opérations sur piste

Compétences d'un agent d'opérations sur piste à développer pour devenir Coordonnateur zone avion :

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Pilotage, coordination et supervision de l'activité	Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres
		Superviser les opérations, animer les équipes en cours d'intervention
		Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes
	Coopération et communication	Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser
		Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante
		Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles
Règles et procédures	Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sûreté / sécurité	
Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus	Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)	
TRANSVERSAL PISTE	Compétences linguistiques (anglais)	Mener une conversation en anglais professionnel
	Réglementation, sécurité et sûreté - piste	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire
	Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée	Coordonner les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée
		Préparer le traitement du vol et du matériel nécessaire, et contrôler en fin d'intervention le rangement du matériel et l'évacuation au sein de la Zone d'Evolution Contrôlée
Superviser, coordonner et suivre les délais d'intervention d'embarquement / débarquement et de chargement / déchargement, d'avitaillement en carburant		
	Contrôler la conformité, qualité et sécurité des opérations de chargement / déchargement et de service à l'avion ou aux avions (armement hôtelier, avitaillement en carburant, eaux et vidanges, etc.)	

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Agent d'opérations sur piste

Compétences d'un agent d'opérations sur piste à développer pour devenir Agent de trafic :

TYPOLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Organiser, répartir et coordonner les activités entre les membres de l'équipe en tenant compte de multiples paramètres Transmettre les consignes liées à l'activité, réaliser les briefing / débriefing auprès des parties prenantes
	<b>Coopération et communication</b>	Recueillir, analyser et sélectionner les informations essentielles à diffuser Identifier les différents intervenants et assurer un rôle de relais d'information ascendante et descendante
	<b>Règles et procédures</b>	Faire respecter et contrôler la bonne application des consignes liées à la réglementation et à la sûreté / sécurité
	<b>Recueil, analyse d'informations et prise d'initiative dans des contextes tendus</b>	Prendre des décisions avec réactivité dans des contextes tendus (aléas, urgence)
	<b>Compétences linguistiques (anglais)</b>	Mener une conversation en anglais professionnel
TRANSVERSAL PISTE	<b>Réglementation, sécurité et sûreté - piste</b>	Connaître les réglementations applicables au transport aérien et à l'aéroportuaire
	<b>Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée</b>	Transmettre des consignes liées au traitement des vols / à la réalisation des activités
		Coordonner les différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée
		Superviser, coordonner et suivre les délais d'intervention d'embarquement / débarquement et de chargement / déchargement, d'avitaillement en carburant
		Contrôler la conformité, qualité et sécurité des opérations de chargement / déchargement et de service à l'avion ou aux avions (armement hôtelier, avitaillement en carburant, eaux et vidanges, etc.)
SPECIFIQUE METIER	<b>Calcul chargement, devis de masse et centrage</b>	Analyser les informations utiles au calcul du chargement et au centrage d'un avion dans le respect des réglementations et procédures liées au traitement technique des vols
		Préparer les instructions de déchargement / chargement et établir l'état de charge prévisionnel (devis prévisionnel de masse et de centrage)
		Constituer le dossier de vol (ajuster le chargement et le centrage des vols en temps réel, établir le devis de masse et de centrage définitif en fonction des éléments de clôture du vol), le communiquer au personnel navigant et échanger sur les particularité et tout aléa avec le Commandant de Bord
		Classer et archiver le dossier de vol

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Agent d'opérations sur piste

### Compétences d'un agent d'opérations sur piste à développer pour aller vers :

#### Travaux publics : ouvrier & conduite d'engins

##### Pré-requis :

- CAP /BEP, certificat de formation professionnelle ou BAC pro recommandé
- Bonne condition physique (activités de manutention et aléas climatiques)

##### Compétences principales requises :

- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Respecter et appliquer strictement les règles, normes et consignes (notamment de sécurité)
  - ✓ Travailler en équipe,
  - ✓ Être rigoureux et avoir le sens des responsabilités
- Compétences à développer :
  - Connaissance de l'environnement métier et compréhension de l'écosystème
  - Maîtriser l'utilisation d'engins de manutention non motorisés (transpalettes, diables, marteau-piqueurs et outils manuels de terrassement)
  - Compétences polyvalentes dans le BTP (activités variées), maîtriser les différents outils de chantier et outils digitaux spécifiques au métier

#### Logistique : cariste, préparateur commande, etc.

##### Pré-requis :

- BEP / CAP, certificat de formation professionnelle ou BAC pro recommandé
- CACES exigé
- Bonne condition physique (activités de manutention)

##### Compétences principales requises :

- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Respecter et appliquer strictement les procédures, normes et consignes (notamment de sécurité et de propreté)
  - ✓ Être rigoureux, réactif, avoir le sens de l'organisation, et respecter les délais
  - ✓ Travailler en équipe
- Compétences à développer :
  - Connaissances des techniques de logistique (entreposage, magasinage, étiquetage, chargement ou le déchargement des marchandises à l'aide de chariot élévateur, etc.)
  - Savoir utiliser les outils informatiques spécifiques (SAP, tableurs)
  - Connaître les appareils de manutention

#### Transport : livreur, convoyeur

##### Pré-requis :

- CAP/BEP en conduite routière recommandé
- Permis B exigé. Selon les métiers, les permis poids lourds C, C1, CE, C1E complétés par la Formation Initiale Minimale Obligatoire -FIMO- peuvent être exigés. Un renouvellement périodique de la FIMO par la Formation Continue Obligatoire -FCO- est exigé.

##### Compétences principales requises :

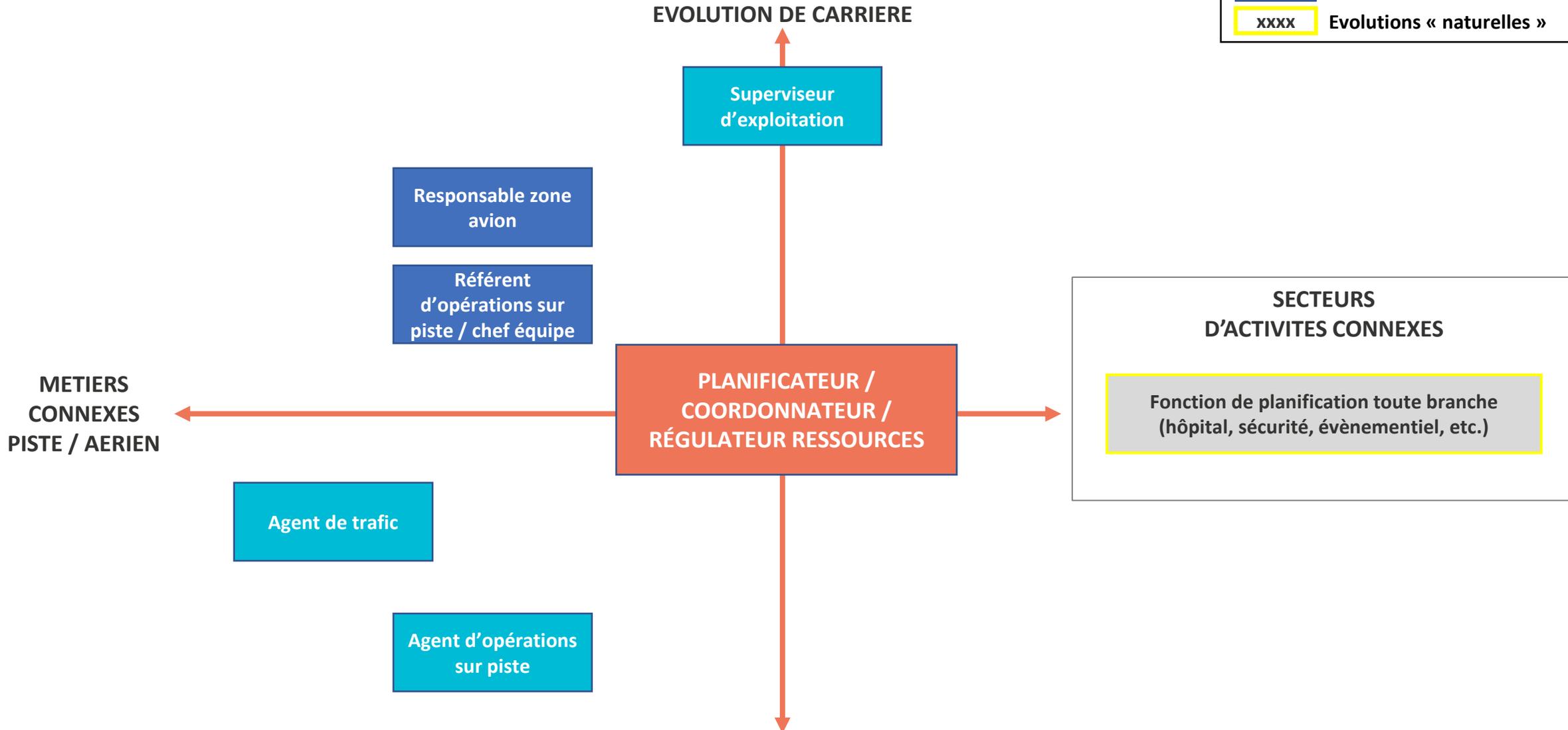
- ✓ Compétences déjà acquises :
  - ✓ Conduite d'engins
  - ✓ Contrôler l'état de fonctionnement du véhicule
  - ✓ Organiser ou contrôler le chargement des marchandises dans le véhicule
  - ✓ Vérifier la présence et la conformité des documents (de bord et de transport), de la livraison, du transport de marchandises dangereuses
- Compétences à développer :
  - Lecture de carte routière
  - Connaître les caractéristiques et savoir manier les véhicules de transport de marchandises

**PLANIFICATEUR / COORDONNATEUR /  
RÉGULATEUR RESSOURCES**

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »



# Aires de mobilités – vision par emploi

## Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources

Aller vers une fonction de planification toute branche :

- **Compétences acquise dans sa fonction de planificateur, coordonnateur, régulateur ressources à mettre à disposition :**
  - Planifier et affecter à moyen terme des ressources
  - Réguler, mettre à jour et optimiser des ressources
  - Réaliser et transmettre des plannings
  - Etablir les pièces nécessaires à la facturation
  - Animer des équipes
  - Argumenter pour faire valoir ses demandes
  - Avoir un esprit de synthèse et d'analyse
  - Être organisé, minutieux et réactif
  - Anticiper et identifier en cas d'aléa les actions à conduire et proposer de manière proactive des actions correctives pour réduire les risques et optimiser les activités
- **Compétences à développer selon le secteur d'activité :**
  - Connaître et comprendre son écosystème
  - Planifier et hiérarchiser les opérations / activités métier pour assurer des performances maximales et des délais minimaux
  - Utiliser les outils de planification informatique spécifiques à l'organisation
  - Renseigner des tableaux de bords
  - Réaliser des reportings financiers
  - S'adapter et s'adresser à tout type d'interlocuteurs (tout niveau hiérarchique / tout secteur d'activité)

### Compléments d'informations :

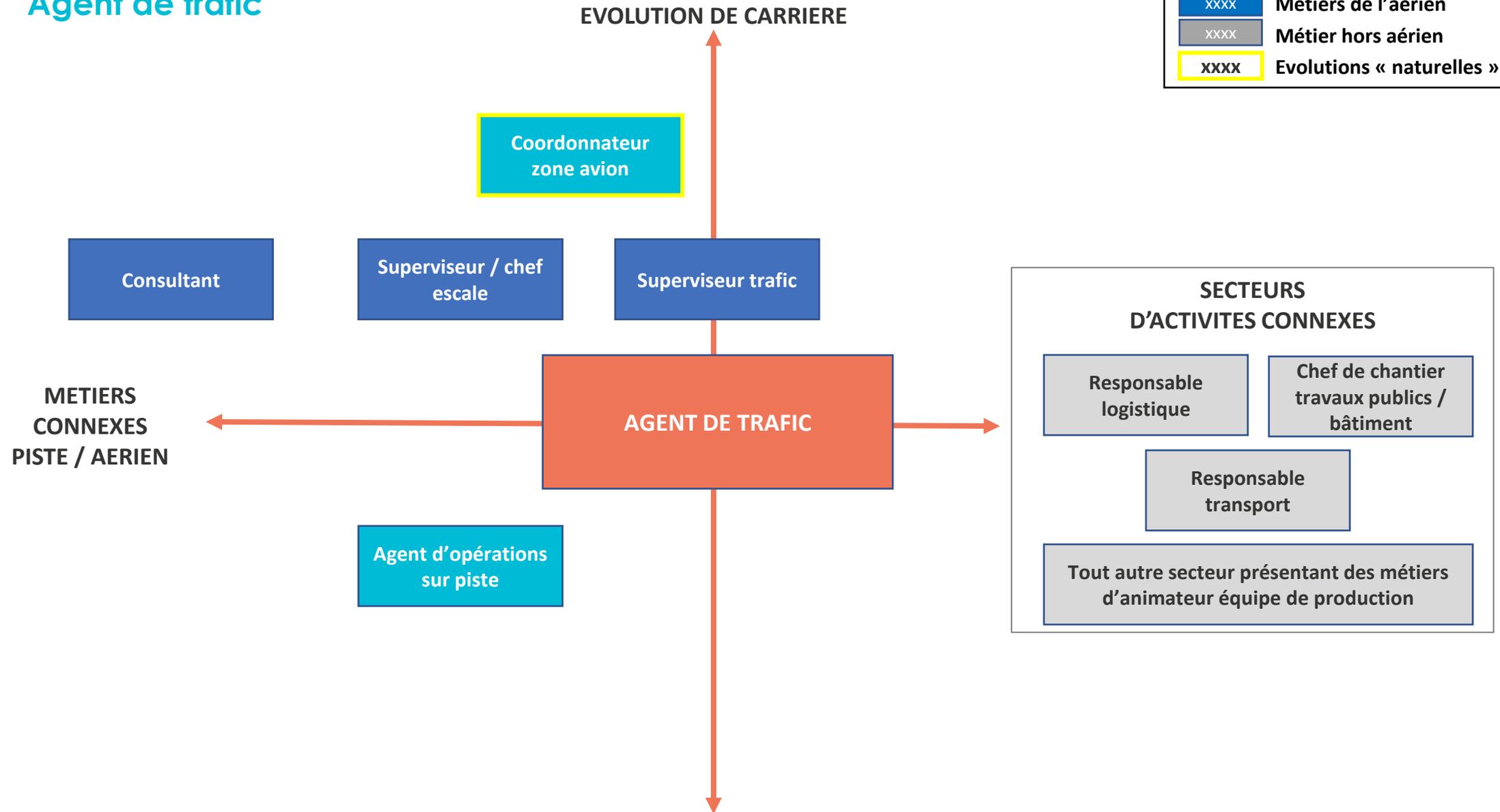
- **Exemples de secteurs où l'on retrouve ce type de fonctions :** hôpital, sécurité, événementiel, production, logistique, etc.
- **Plusieurs formations** peuvent également être suivies pour faciliter la reconversion vers un autre secteur (formation de planification ou formation aux métiers du secteur d'activité ciblé)

**AGENT DE TRAFIC**

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Agent de trafic

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »



## Aires de mobilités – vision par emploi

### Agent de trafic

Compétences d'un agent de trafic à développer pour devenir Coordonnateur zone avion :

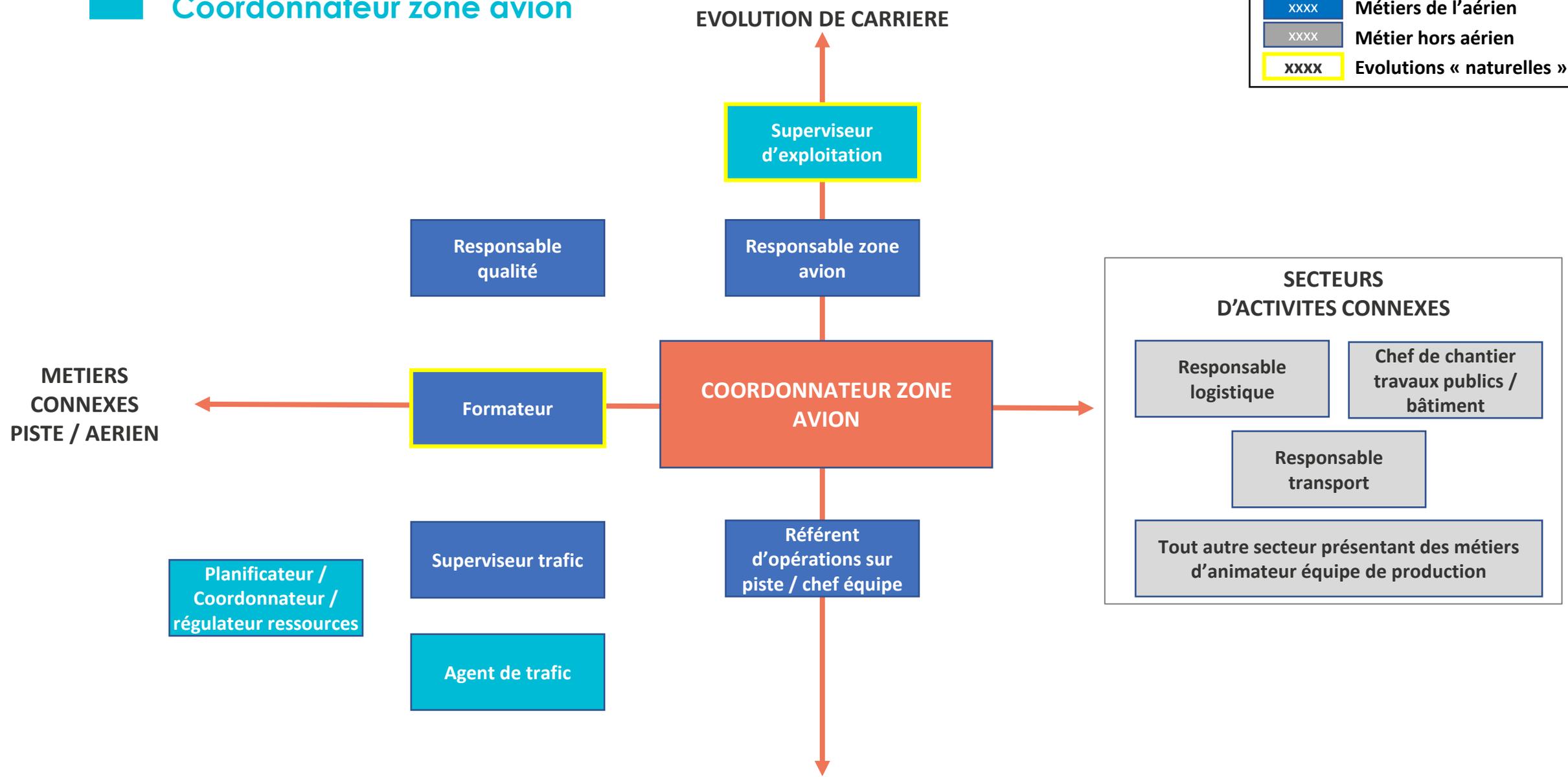
TYPLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	<b>Pilotage, coordination et supervision de l'activité</b>	Superviser les opérations, animer les équipes en cours d'intervention
	<b>Coopération et communication</b>	Veiller à la qualité des relations professionnelles au sein des équipes y compris en situation dégradée, et traiter les situations conflictuelles
	<b>Manutention &amp; conduite d'engins</b>	Maîtriser les techniques de conduites d'engins
TRANSVERSAL PISTE	<b>Ecosystème de l'aérien et de la piste</b>	Connaître l'ensemble des activités de la piste
	<b>Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée</b>	Préparer le traitement du vol et du matériel nécessaire, et contrôler en fin d'intervention le rangement du matériel et l'évacuation au sein de la Zone d'Evolution Contrôlée

**COORDONNATEUR ZONE AVION**

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Coordonnateur zone avion

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »



## Aires de mobilités – vision par emploi

### Coordonnateur zone avion

Compétences d'un Coordonnateur zone avion à développer pour devenir Superviseur d'exploitation :

TYPLOGIES DE COMPETENCES	BLOCS DE COMPETENCES	COMPETENCES
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Management d'équipe	Accueillir et intégrer les nouveaux membres de l'équipe
		Réaliser et ajuster les plannings en tenant compte de multiples paramètres
		Détecter les besoins de formations et accompagner les membres de l'équipe dans l'acquisition de nouveaux savoir-faire
		Mettre en œuvre des procédures d'évaluation des membres de l'équipe
TRANSFERABLE HORS AERIEN	Pilotage, coordination et supervision de l'activité	Superviser l'ensemble des activités techniques, commerciales, financières et managériales
	Dysfonctionnements et alertes et amélioration continue	Formuler des propositions d'évolution des procédures, des process et de l'organisation de l'activité de l'équipe
TRANSVERSAL PISTE	Coordination et supervision des différentes phases de traitement de l'avion au départ et à l'arrivée	Transmettre des consignes liées au traitement des vols / à la réalisation des activités

### Compétences d'un Coordonnateur zone avion à développer pour devenir formateur :

- **Pédagogie :**
  - Préparer et animer des actions de formation collectives (formations théoriques et travaux pratiques)
  - Construire des parcours pédagogiques
  - Connaître et savoir appliquer les méthodes d'enseignements et modalités pédagogiques
  - Réaliser des feedback constructifs
- **Communication et animation à l'oral :**
  - S'exprimer clairement à l'oral
  - Encadrer un groupe d'apprenant adultes et captiver son auditoire
- **Rédaction et de présentation écrite :**
  - Savoir lire et écrire en français et connaître le vocabulaire technique anglais
  - Savoir réaliser des présentations en intégrant des environnements numériques
- **Compétences techniques :**
  - Connaître les spécificités relatives à chaque typologie d'environnement
  - Mettre à jour de manière continue ses compétences techniques

#### Compléments d'informations :

- Dans certaines structures, pendant une expérience sur piste (agent de piste / coordonnateur zone avion), il est possible d'être « accompagnateur pédagogique » ou « tuteur » (par exemple de collaborateurs en apprentissage). Cela permet de développer les compétences pédagogiques avant d'acquérir le statut de formateur.
- Il est également possible d'être formateur et d'exercer une activité de piste en parallèle. Cela permet d'actualiser en continu les savoir-faire techniques.
- A noter que le métier de formateur est attractif car il permet de réduire les activités physiques
- Au sein du métier de formateur, on observe 2 niveaux :
  - L'animateur de formation (chargé de dispenser les formations)
  - Le concepteur pédagogique (chargé de la formalisation des supports et de définir la structure / le déroulé des formations)

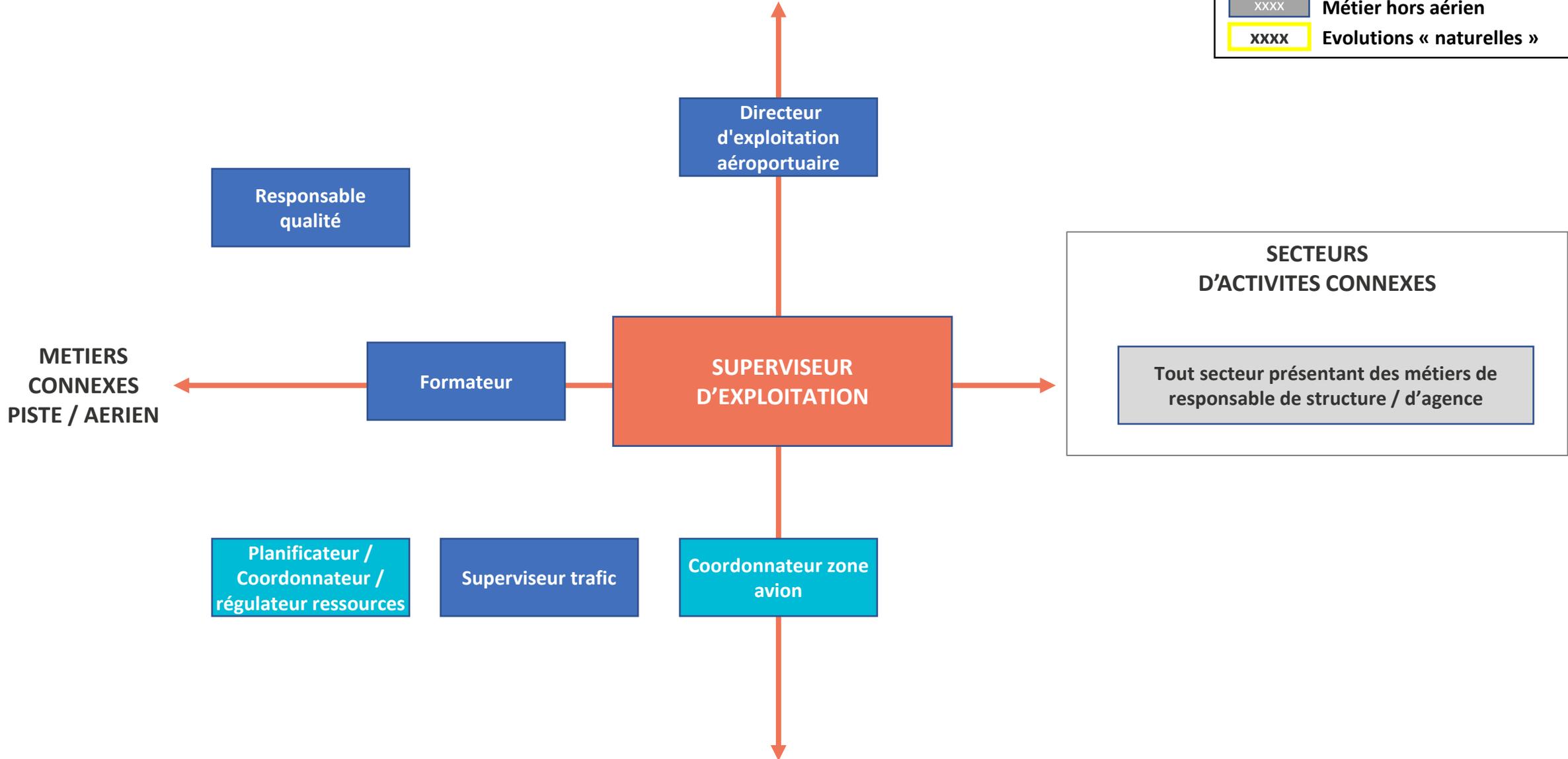
**SUPERVISEUR D'EXPLOITATION**

# Aires de mobilités – vision par emploi

## Superviseur d'exploitation

xxx	Métier étudié
xxxx	Autres métiers de l'étude
xxxx	Métiers de l'aérien
xxxx	Métier hors aérien
xxxx	Evolutions « naturelles »

EVOLUTION DE CARRIERE





# Analyse de l'offre de formation

5

# Analyse de l'offre de formation

## Typologie des primo entrants

Le profil des primo-entrants est partagé par les différents organismes de formation interrogés. Les attentes pour suivre les formations à l'entrée dans le métier d'assistant d'opération sur piste & d'agent d'opération sur piste :

**Etienne – 25 ans**

Extrait de casier judiciaire (bulletin n°3)

**FORMATION**

- Pas de diplôme requis ou niveau 3

**EXIGÉ**

- Permis de conduire

**COMPETENCES**

- Compétences de base : numératie et littératie en français
- Niveau de base en anglais (pour l'agent de piste)

→ Spécificités recherchées pour le départ au casque : Organisation de test de niveau de langue anglais en entrée de formation pour identifier les profils pouvant intégrer les formations de « casque anglais ».

# Analyse de l'offre de formation

## Référentiels de formations

### Une offre de formation relativement homogène pour les deux raisons suivantes :

#### Des programmes de formation, basés et mis à jour sur les modules IATA (unique référentiel international)...

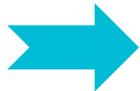
- Une normalisation s'observe, qui s'opère de fait à l'international en lien avec les principes ISAGO.
- Néanmoins, cela ne se traduit pas par une reconnaissance, y compris à l'international.

#### ... Et, adapté aux besoins des entreprises d'assistance en escale selon les besoins

- Des organismes de formation BtoB, qui permettent la prise en compte des besoins des entreprises (ajustements des programmes de formation et applications terrain adaptées : exploitations franciliennes et exploitations de province, taille de l'exploitation, avions et engins distincts, ...)
- De nombreuses entreprises d'assistance en escale disposent de leur propre appareil de formation, permettant un ajustement des formations au plus près des besoins et un accès au terrain pour la pratique facilitée.

#### Focus CACES : de fortes disparités en termes d'attentes et de pratiques et un éventail important de certificat (du caces R489 de catégorie 1 à 5)

- Un potentiel « CACES 9 - engins de piste » fait l'objet de discussion depuis un moment mais n'a jamais été appliqué. « Le CACES est un confort dans la reconnaissance nationale mais pas une obligation légale ». Le CACES 3 peut être un critère de sélection pour embauche mais dans tous les cas le collaborateur en question devra refaire une formation pour s'adapter au terrain local. A noter un éventail d'engins énorme (du caces 5 au caces 1).



#### En synthèse, un constat partagé par les organismes de formation sur la nécessité de valoriser les métiers de la piste par la certification :

- Les formations ne sont pas reconnues car la formation est « sur étagère » avec un apprentissage de compétences visées et prescrites.
- Une tendance à aller vers une philosophie d'acquisition des compétences par blocs de compétences mais non formalisé à ce jour

# Analyse de l'offre de formation

## Des types et des pratiques de formations variables (1/2)

### Des organismes de formation proposant une offre sur les différents métiers de la piste, tant sur les compétences techniques que comportementales :

- Exemples : Techniques métiers Agent de piste : chargement vrac, positionnement calage balisage, matériels connectés à l'avion hors contact (GPU, ASU, ...), techniques d'accès aux soutes vrac (ramp-snake et autres tapis bagages conventionnels), GSE, loader, ...
- Anglais : apprentissage des phraséologies types et du vocabulaire avec des modules autour de 14h avec phrases types.
  - Mais, nécessité de prolonger avec la mise à disposition de plateforme e-learning. Certains OF font passer le TOEIC via le CPF (à noter, un faible usage du CPF malgré cette modalité proposée)

### Exemple de durée de formation d'un OF :

- Agent de chargement : 15 jours de formation + pratique, soit environ 150/160h de formation en alternance
- Agent sur piste : 250 / 260h de formation minimum nécessaire pour transmettre toutes les compétences. Selon la durée de formation, des choix sont opérés en fonction des aéroports avec des spécialisations (ex : anglais sur départ au casque)

### Une logique de parcours de formation qui s'installe :

- De plus en plus, les OF inscrivent les formations dans une approche de « parcours complet » : « on forme tout depuis le début. On ajoute des briques supplémentaires, en construisant des parcours avec le client ».
- A titre d'exemple, de l'agent de chargement / assistant piste vers agent de piste, acquisition de panel de compétence sur différents matériels (loader, eaux vidanges, tapis, escalier auto tracté, etc.).

### Des formations aux contenus similaires sur l'assistant d'opération sur piste, puis une adaptation des contenus en fonction des exploitations aéroportuaires pour l'agent d'opération sur piste:

- Un point de départ est l'agent de chargement (spécifique à Roissy / CDG et aux grands aéroports) ou l'assistant de piste, puis une proposition d'un parcours de formation variables pour l'agent de piste en fonction de l'exploitation aéroportuaire
- A titre d'exemple : du fret dans les avions plutôt à CDG et peu en province, passerelles télescopiques vs escalier autotracté selon les aéroports, casque anglais, ...



#### En synthèse :

- **Une offre de formation qui couvre les différentes compétences à développer**
- **Un taux de réussite élevé quelque soit les formations visées**

✓ A noter : quelques difficultés sont soulevées concernant la maîtrise de l'écrit et la capacité communiquer

#### Des modalités pédagogiques, basées sur l'application terrain mais variables selon les organismes de formation

##### Les tuteurs et les formateurs, au cœur de la montée en compétences

- Globalement, tous leurs formateurs qui forment sur les compétences en lien avec le contact avec l'avion exercent également en piste (et/ou des retraités pour les modules théoriques)

##### Néanmoins, des disparités existent concernant l'accès à la piste et la mise en pratique :

- Si certains OF peuvent proposer une répartition salle / terrain : 10-20% salle / 80% -90% sous avion, ceci est lié à la capacité de l'OF à avoir un accès direct aux avions. Ceci permet évidemment une répétition des gestes conséquente.
- Ainsi, pour les autres OF, l'importance d'un tutorat est clé dans l'apprentissage des gestes car le tuteur aura un rôle d'accompagnateur pédagogique.

#### Les différents organismes de formation interrogés proposent et dispensent des contenus relatifs aux compétences comportementales.

- Une qualité professionnelle centrale pour les métiers de la piste est le savoir-être (« *Les compétences techniques se donnent.*»). A titre d'exemple, certaines compagnies exigent ce type de formation de « travail en entreprise » tel que le respect de la hiérarchie.
- Dans un contexte aéroportuaire réglementé et particulier, les organismes de formation interrogés soulèvent l'importance en amont de la formation métier de dispenser des actions préparatoires autour des compétences comportementales.
  - Si des dispositifs existent tels que les Préparation Opérationnel à l'Emploi, il est noté que la longueur de ce type de parcours (POE + formation métier) n'incite pas ou peu les entreprises à s'engager des temps longs. En outre, les POE sous-entendent un projet d'embauche de l'employeur à l'issue de l'action de formation.
- En réponse, certains organismes de formation proposent des actions dédiées :
  - Exemple de formation de nouveaux arrivants : 8-10 jours sur formation du monde de l'entreprise, relation interpersonnelle, communication. En complément, ils mobilisent des dispositifs Conseil régional/Pôle emploi avec 3 jours de renforcement de savoir de base. (environ 3 / 4 personnes par promotion par an de parcours co-financés)
  - Autres exemples d'actions :
    - Module réglementaire « facteurs humains » / SGS / coactivité (diluée dans les différents modules de la norme IATA)

# Analyse de l'offre de formation

## De nombreuses initiatives lancées par les différents OF

Le constat est qu'aujourd'hui les organismes de formation sont conscients de la nécessité de reconnaître les compétences développées par les salariés en poste, qu'elles soient spécifiques aux métiers de la piste et ou transversales et transférables dans d'autres secteurs. Dans cette perspective, différentes initiatives sont engagées :

1

ASA <sup>(1)</sup> a engagé une réflexion sur la reconnaissance la qualification inter-aéroports et inter-entreprises, partant du constat qu'il était nécessaire d'identifier des équivalences (pour éviter de refaire les formations en double quand reprise de contrat / mobilité d'un salarié d'un groupe à l'autre).

✓ A noter : un des OF interrogé est partie-prenante de ce groupe de travail.

2

3 organismes de formation ont mis en place un groupe de travail pour identifier les compétences transversales et transférables au métier de la piste pour favoriser les évolutions verticales au sein de la filière et les blocs de compétences à acquérir pour activer ces évolutions. Par manque de temps, ce travail est toujours en cours.

3

Un OF a également initié une réflexion concernant mobilités entre secteurs. Partant du constat que concernant les matières dangereuses, la réglementation IATA est proche de celle pratiquée dans les transports maritimes et terrestres (60 à 80% de contenu similaire). Dans cette perspective, cet OF souhaite se rapprocher des centres de formations dans le domaine du transport terrestre et maritime pour identifier les connaissances communes et favoriser les passerelles en reconnaissant les actions de formation entre secteurs.

<sup>(1)</sup> ASA (Airport Services Association) : association qui représente les intérêt des entreprises de handling



# Recommandations

6

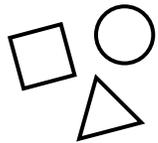
## Recommandations

### Trois niveaux d'intervention

#### Deux principaux enjeux ressortent de cette étude :

1. Faire reconnaître les compétences acquises pour faciliter l'évolution « verticale » au sein de la filière des métiers de la piste
2. Faire reconnaître les compétences développées pour accompagner l'évolution « horizontale » vers d'autres secteurs d'activité (hors aérien)

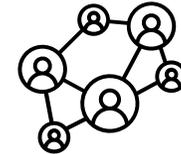
#### 3 niveaux de recommandations proposées pour répondre à ces enjeux :



CREATION D'UNE  
CERTIFICATION & INSCRIPTION  
AU RNCP



DISPOSITIFS FINANCIERS ET  
PARTENARIAUX



DEMARCHES INTERBRANCHES



#### Facteurs clés de réussite :

- Favoriser le mode projet pour activer les recommandations (cf. [Annexes](#))
- Communiquer sur les actions et dispositifs auprès des entreprises et des salariés

# Recommandations

## En réponse à l'enjeu 1

### CRÉATION D'UNE CERTIFICATION INSCRIPTION AU RNCP

<b>CONSTATS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de référentiel de formation commun et partagé, alors qu'une base commune utilisée (réglementation IATA)</li> <li>• Une nomenclature des emplois entre les entreprises hétérogène</li> <li>• Une faible équivalence entre aéroports, voire entre entreprises concernant les emplois et compétences détenues</li> <li>• Une offre de formation qui répond aux besoins des entreprises mais qui n'est pas structurée par blocs de compétences, ne favorisant pas la reconnaissance des compétences et la mobilité professionnelle</li> </ul>
<b>PILOTES ET ACTEURS IMPLIQUES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entreprises</li> <li>• Partenaires sociaux de la branche du Transport aérien</li> <li>• Organismes de formation</li> <li>• Acteurs à impliquer : Akto, DGAC, ...</li> </ul>
<b>CIBLES FINALES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salariés en poste et nouveaux entrants</li> </ul>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disposer d'un référentiel d'activité et de compétences partagé par les entreprises et les organismes de formation du secteur</li> <li>✓ Créer une certification reconnue par tous les acteurs du secteur</li> <li>✓ Favoriser l'employabilité des salariés</li> </ul>
<b>MODALITES DE MISE EN ŒUVRE</b>	<p>Préalable : Mettre en place un groupe projet dédié et piloté par les partenaires sociaux de la branche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir le niveau d'entrée d'un assistant d'opération sur piste et d'un agent d'opération sur piste (cf. référentiel de compétences réalisé en phase 2, la réglementation IATA, CQP Assistant Avion et pistes, ...), c'est-à-dire les activités à réaliser et les compétences nécessaires</li> <li>• Partager et valider ces deux niveaux d'entrée avec les différentes parties-prenantes (aéroports, compagnies aériennes, entreprises d'assistance en escale et organismes de formation)</li> <li>• Structurer l'ingénierie de formation et pédagogique correspondant à ces niveaux d'entrée dans l'emploi sous forme de blocs de compétences :             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formaliser un référentiel d'activités qui décrit les situations de travail et les activités exercées, les emplois visés</li> <li>✓ Formaliser un référentiel de compétences qui identifie les compétences et les connaissances, y compris transversales, qui en découlent</li> <li>✓ Formaliser un référentiel d'évaluation qui définit les critères et les modalités d'évaluation des acquis</li> </ul> </li> <li>• Etude l'opportunité de déposer deux formations distinctes au RNCP (Assistant d'opération sur piste &amp; agent d'opération sur piste)</li> <li>• Déterminer l'organisme certificateur : co-certificateurs (par exemple, différents organismes de formation) ou un certificateur + un réseau de partenaires habilités à préparer à la certification et/ou organiser l'évaluation pour le compte du certificateur</li> <li>• Mettre en œuvre la certification auprès de deux promotions de titulaire</li> <li>• Faire une demande d'enregistrement au RNCP (cf. slide suivante pour le détail)</li> </ul>
<b>PERSPECTIVES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre opérationnelle à moyen terme</li> </ul>

# Recommandations

## Zoom sur la demande d'enregistrement au RNCP



CREATION D'UNE  
CERTIFICATION INSCRITE AU  
RNCP

### Une certification professionnelle, ce que dit la loi ?



L'article L. 6113-1 du Code du Travail, créé par la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel précise que « les certifications professionnelles enregistrées au RNCP permettent une validation des compétences et des connaissances acquises nécessaires à l'exercice d'activités professionnelles. [...]. Les certifications professionnelles sont classées par niveau de qualification et domaine d'activité [...] et sont constituées de blocs de compétences, ensemble homogènes et cohérents de compétences contribuant à l'exercice autonome d'une activité professionnelle et pouvant être évaluées et validées ».

9 critères sont prévus dans la loi pour l'examen par France compétences d'une demande d'enregistrement au RNCP (cf. [Annexes](#)).

### Une certification professionnelle, comment faire une demande d'enregistrement au RNCP ?



La demande d'enregistrement s'effectue par téléprocédure, à partir du site Internet de France compétences. Un dossier doit être complété et adressé et doit comprendre :

- ✓ Le niveau de qualification
- ✓ Le domaine d'activité
- ✓ Une certification structurée en blocs de compétences
- ✓ Les correspondances éventuelles des blocs de compétences avec d'autres certifications professionnelles (→ à noter : ce travail pourra s'effectuer dans un second temps, lien avec la recommandation n°3)
- ✓ Les référentiels du projet de certification professionnelle (référentiels d'activité, de compétences et d'évaluation)
- ✓ Le bulletin n°3 du casier judiciaire des personnes exerçant la fonction de direction de(s) organisme(s) certificateur(s).

## Recommandations

# Recommandation complémentaire sur la mission de tractage & convoyage avion – Reconnaissance des compétences développées par les assistants/agents d'opération sur piste via une certification au RS



CREATION D'UNE  
CERTIFICATION INSCRITE AU  
RNCP

**L'assistant/agent d'opération sur piste : des compétences spécifiques et techniques développées qui peuvent être reconnues via l'inscription au Répertoire Spécifique (RS)**

Les agents d'opération sur piste expérimentés et qualifiés développent, en fonction des exploitations aéroportuaires et des organisations du travail, des compétences spécifiques et particulièrement techniques. **La mission de tractage nécessite justement des compétences particulières pour lesquelles il pourrait être envisagé de formaliser et d'inscrire une certification au Répertoire Spécifique.**

### Une certification ou une habilitation, ce que dit la loi ?

L'article L. 6113-6 du Code du Travail, créé par la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel précise que « sont enregistrées pour une durée maximale de cinq ans, dans un répertoire spécifique établi par France compétences, sur demande [...] des organismes certificateurs les ayant créées et après avis conforme de la commission de France compétences en charge de la certification professionnelle, les certifications et habilitations correspondant à des compétences professionnelles complémentaires aux certifications professionnelles. Ces certifications et habilitations peuvent, le cas échéant, faire l'objet de correspondances avec des blocs de compétences de certifications professionnelles ».

### Le périmètre du Répertoire spécifique concerne :

[...]

- Les certifications de compétences complémentaires à un métier, relatives à des techniques ou des méthodes appliquées à un métier (selon l'article L. 6113-4 du code du travail, les CQP peuvent maintenant faire l'objet d'une demande d'enregistrement au répertoire spécifique comme au RNCP). Cela concerne également les diplômes universitaires qui ne correspondent pas à un métier mais à des compétences complémentaires dans un secteur d'activité.

6 critères sont prévus dans la loi pour l'examen par France compétences d'une demande d'enregistrement au RS (cf. **Annexes**).

# Recommandations

## En réponse aux enjeux 1 & 2

### DISPOSITIFS FINANCIERS ET PARTENARIAUX

<b>CONSTATS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des primo-entrants aux expériences et profils variés</li> <li>• Des compétences comportementales (sécurité, rigueur, communication, coordination &amp; coopération) centrales pour l'exercice des métiers au sein du secteur aérien et fortement recherchées dans d'autres secteurs</li> </ul>
<b>PILOTES ET ACTEURS IMPLIQUES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entreprises</li> <li>• Partenaires sociaux de la branche du Transport aérien</li> <li>• Akto</li> <li>• Acteurs à impliquer : Conseils régionaux, Pôle emploi, organismes de formation, Ministère du travail ...</li> </ul>
<b>CIBLES FINALES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salariés en poste et nouveaux entrants : assistants d'opération sur piste et agents d'opération sur piste</li> </ul>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Valoriser et reconnaître les compétences comportementales développées par les salariés de la piste et les actions de formation déployées pour les nouveaux entrants</li> <li>✓ Construire/poursuivre, déployer et piloter les partenariats entre acteurs du secteur et acteurs de l'orientation, de l'emploi et de la formation</li> </ul>
<b>MODALITES DE MISE EN ŒUVRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier et cartographier l'ensemble des partenariats et conventions possibles entre entreprises ou organismes de formation et acteurs de l'orientation et de l'insertion (Pôle emploi, Régions, missions locales, associations, ....)</li> <li>• Identifier les opportunités financières offertes par le PIC et les PRIC pour créer de nouvelles modalités de conventionnement avec les acteurs de l'orientation, de l'emploi et de la formation</li> <li>• Poursuivre et accroître les partenariats financiers avec ces acteurs pour favoriser la mise en place de dispositifs de préparation à l'emploi, en particulier autour des compétences comportementales (compréhension du secteur, monde de l'entreprise, relation interpersonnelle, communication &amp; coopération)</li> <li>• Organiser 2 fois par an des réunions d'avancement entre les partenaires pour évaluer l'avancée des partenariats, identifier les points bloquants et définir les mesures de soutien ou d'évolution des partenariats</li> </ul>
<b>PERSPECTIVES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre opérationnelle à court terme</li> </ul>

# Recommandations

## En réponse à l'enjeu 2

### DEMARCHES INTERBRANCHES

<b>CONSTATS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des compétences transversales développées dans l'aérien et fortement recherchées dans d'autres secteurs (tels que les BTP, la logistique, l'agriculture mécanisée, ...)</li> <li>• La nécessité de proposer aux salariés des parcours de mobilité intra et en dehors du secteur</li> <li>• Des initiatives d'identification des compétences transversales et transférables engagées mais qui ne semblent pas coordonnées</li> </ul>
<b>PILOTES ET ACTEURS IMPLIQUES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partenaires sociaux de la branche du Transport aérien</li> <li>• Akto</li> <li>• Autres représentants des branches professionnelles visées</li> <li>• Acteurs à impliquer : organismes de formation, ...</li> </ul>
<b>CIBLES FINALES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salariés en poste</li> </ul>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Structurer les mobilités dans d'autres branches professionnelles</li> <li>✓ Accompagner les parcours de mobilité des salariés vers d'autres secteurs</li> </ul>
<b>MODALITES DE MISE EN ŒUVRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier quelques branches professionnelles (cf. rapport phase 3) telles que la logistique et le BTP pour créer des parcours inter-branches</li> <li>• Se rapprocher de ces branches professionnelles en organisant des réunions avec les organisations professionnelles concernées afin de créer un dispositif de mobilité de la branche du Transport aérien vers d'autres branches (objectifs, actions réalisables, moyens mutualisables, ...)</li> <li>• Décliner de manière opérationnelle le dispositif avec un pilotage assuré par les partenaires sociaux des 2 branches :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Partager et enrichir les compétences transversales développées dans l'aérien et transférable dans d'autres secteurs (cf. rapport phase 3)</li> <li>• Identifier avec les organismes de formation du secteur aérien et hors aérien les modules transverses à renforcer/développer et les structurer sous forme de blocs de compétences pour favoriser la reconnaissance et la mobilité</li> <li>• Modéliser un dispositif d'expérimentation de mobilité professionnelle (ingénierie de formation et pédagogique, durée du parcours, entreprises volontaires, autres acteurs à impliquer, indicateurs de suivi et de réussite) ...</li> <li>• Ajuster le dispositif au regard de l'expérimentation et inviter les entreprises impliquer à présenter leur retour d'expérience lors d'une présentation dédiée (webinaire/colloque, ...)</li> </ul> </li> <li>• Réaliser une campagne de communication auprès des entreprises sur le dispositif (objectifs, modalités de financement, ressources proposées, offre de formation, ...)</li> <li>• Créer et diffuser des ressources pour déployer à grande échelle l'expérimentation (kit de communication, référentiels de formation et de compétences, guide méthodologique d'un parcours de mobilité, ...) à destination des prescripteurs de l'orientation, des organismes de formation et des salariés en poste (susceptible d'intégrer le dispositif)</li> </ul>
<b>PERSPECTIVES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre opérationnelle à moyen terme</li> </ul>



# Annexes

7

# 7.1

**Phase 1 – Identification  
des impacts et  
évolutions du secteur**

# Méthodologie – Phase 1

Réalisation de 12 entretiens via Teams auprès de DRH, RRH, responsables formation, directeurs opérationnels (opérations en sol, qualité, sécurité, logistique) et experts de l'écosystème :

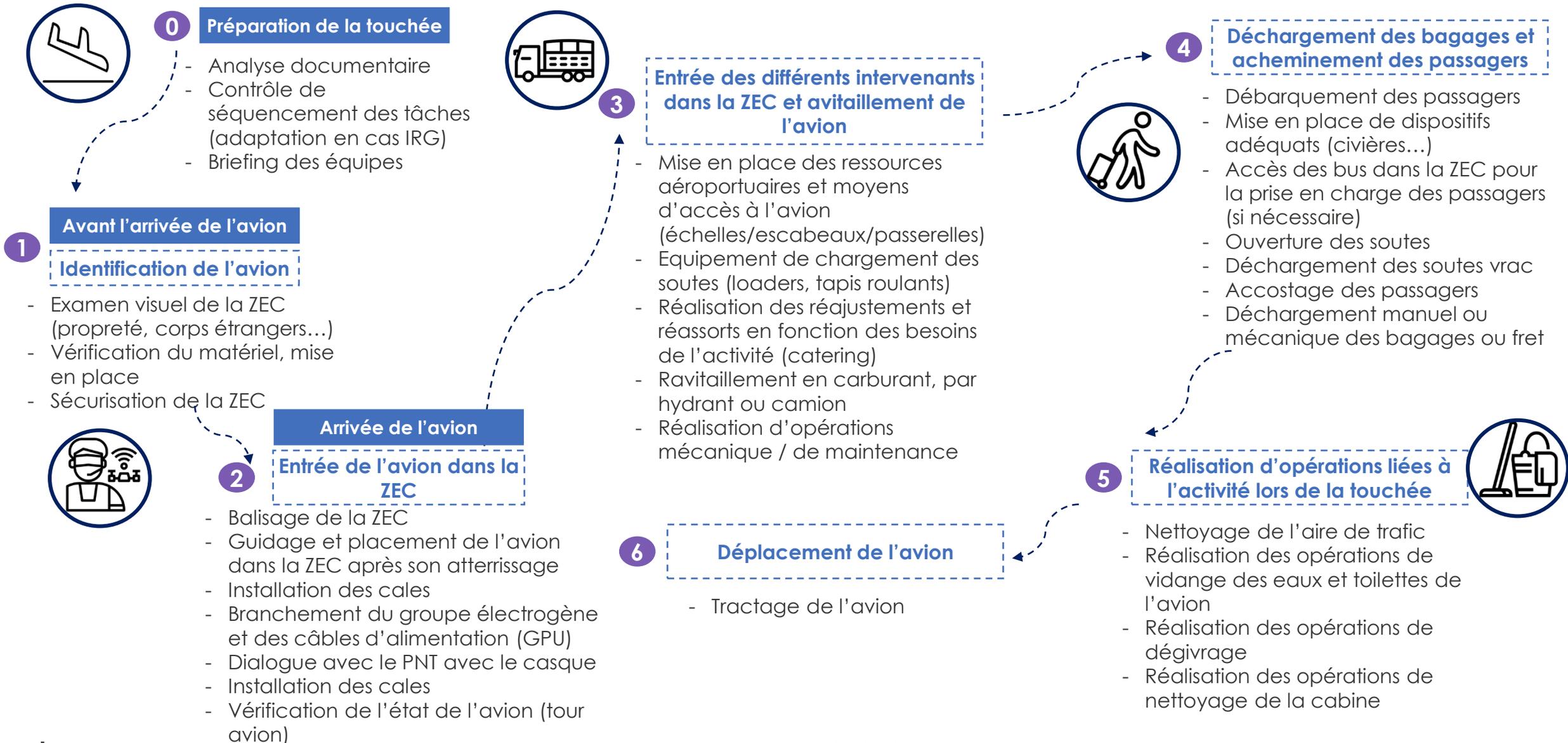
Type d'entreprise	Entreprise
Entreprise d'assistance en escale	Réunion Air Assistance
	3S - Alyzia
	GEH
	SAMSIC
Compagnie aérienne	Air France
	Corsair
	Transavia
	Emirates
Compagnie aéroportuaire	Commission formation des aéroports
	Aéroport de Toulouse
	Aéroport de Strasbourg
Autres ressources	DGAC

Analyse documentaire :

Typologie de documents
<b>Panorama du secteur, données sur le contexte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rapports de branche</li><li>• Etude de marché</li><li>• Articles</li></ul>
<b>Les facteurs de transformation &amp; les évolutions du secteur</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etudes prospectives</li><li>• Rapports stratégiques</li></ul>
<b>Données sociales</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Données de répartition de la filière exploitation : genre, CSP, âge</li><li>• Données concernant les accidents du travail et l'absentéisme au sein des compagnies aériennes</li></ul>
<b>Métiers</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rapports métiers de l'aérien</li></ul>
<b>Fiches métiers</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fiches métiers Observatoire prospectif des métiers et des qualifications &amp; aéroports</li></ul>
<b>Champ emploi - formation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Travaux des CQP et des référentiels de formations (études d'opportunités, synthèses...)</li><li>• Rapports d'évolutions des métiers et des formations</li></ul>

**NB : bibliographie présentée en annexes**

# Illustration du processus des différentes activités gravitant autour de l'avion (1/2)



# Illustration du processus des différentes activités gravitant autour de l'avion (2/2)



## 1 Préparation du départ

### Préparation du dossier de vol et planification des ressources aéroportuaires

- Préparation opérationnelle du vol
- Préparation du dossier de vol et matériel nécessaire dans la ZEC
- Définition du plan de chargement de l'avion et du devis de masse
- Transmission d'informations sur les spécificités du vol aux différents intervenants
- Coordination des activités des intervenants autour de l'avion

## Départ de l'avion

### 2 Entrée de l'avion dans la ZEC

- Vérification du matériel de piste et de la propreté de la zone
- Balisage de la ZEC
- Branchement du groupe électrogène et des câbles d'alimentation (GPU)
- Accueil des PNT PNC prenant le vol
- Dialogue avec le PNT avec le casque
- Vérification de l'état de l'avion (tour avion)



### 3 Avitaillement de l'avion

- Mise en place des ressources aéroportuaires et moyens d'accès à l'avion (échelles/escabeaux/passereaux)
- Réalisation des réajustements et réassorts (catering)
- Armement
- Ravitaillement du pétrole

### 6 Vérification des conditions de navigabilité et départ au casque

- Déconnexion des équipements GPU, ACU et ASU
- Vérification et dégagement de la ZEC
- Départ au casque : repoussage de l'avion (conventionnel avec barre, towbarless, PPU)



### 4

### Réalisation d'opérations liées à l'activité lors de la touchée

- Réalisation des opérations de dégivrage
- Avitaillement catering
- Réalisation d'opérations de mécanique / maintenance (entretien en ligne)

### 5

### Chargement des bagages et embarquement des passagers

- Vérification du bon état de chargement
- Vérification de l'étiquetage avec le vol prévu
- Ouverture et inspection des soutes
- Mise en place des tapis bagages (convoyeur à bande)
- Chargement manuel ou mécanique des bagages ou fret
- Mise en place de dispositifs adéquats (civières...)
- Embarquement des passagers



# Bibliographie

Panorama du secteur, données sur le contexte	<b>Rapport de branche années 2015, 2017 2018</b>	FNAM	2016, 2018, 2019
	<b>Article : la régulation du travail d'escale insérée dans la sous-traitance</b>	Cairn	2017
	<b>Assistance en escale et sécurité des vols</b>	DGAC & STAC	2015
	<b>Etude sur le marché de l'assistance en escale dans les aéroports</b>	Réalisé par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour le compte du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie	2015
	<b>La co-activité autour des avions en escale</b>	Cramif - Assurance maladie	2005
	<b>Les activités aéroportuaires</b>	Publié dans la revue Travail & Sécurité	2014
	<b>Pour une stratégie nationale de reconquête pour l'emploi et la compétitivité</b>	FNAM	2016
Les facteurs de transformation & les évolutions du secteur	<b>Activités liées aux aéroports à l'horizon 2025</b>	DGAC	2017
	<b>Impact du numérique sur les métiers de l'aérien</b>	CG Conseil en collaboration avec Roland Berger	2018
	<b>Impact du numérique sur les métiers de l'aérien - Comité de pilotage du 9 avril 2019</b>	CG Conseil en collaboration avec Roland Berger	2019
	<b>L'évolution des métiers et des formations de l'exploitation aéroportuaire</b>	Ithaque consultants	2008
	<b>Etude prospective sur les métiers du transport aérien</b>	Observatoire Prospectif des Métiers & des Qualifications de l'Aérien & OCTOPULSE	2019
	<b>Edec numérique interbranche OPCALIA</b>	OPCALIA	2017
	<b>Stratégie nationale du transport aérien 2025</b>	Ministère de la transition écologique et solidaire Ministère chargé des transports	2019
	<b>Présentation de la stratégie nationale du transport aérien 2025</b>	Ministère de la transition écologique et solidaire Ministère chargé des transports	2019
	<b>Les drones civils, enjeux et perspectives</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie	Octobre 2015

# Bibliographie

<b>Données sociales</b>	<b>Données Air France accidents du travail</b>	Air France	2014
	<b>Données Air France absentéisme</b>	Air France	2014
	<b>Données répartition par genre et CSP Filière exploitation</b>	Enquête entreprise	2015
	<b>Données Filiales KLM accidents du travail</b>	KLM	2014
	<b>Données KLM absentéisme</b>	KLM	2014
	<b>Pyramide âge exploitation</b>	Enquête entreprise	2015
	<b>Pyramide âge transport aérien</b>	Enquête entreprise	2015
	<b>Répartition effectif exploitation</b>	Enquête entreprise	2015
<b>Métiers</b>	<b>Les métiers des aéroports</b>	CRIJ Toulouse Occitanie	2017
	<b>Les métiers des exploitants aéroport</b>	ALFA ACI & UAF	2007
	<b>Les métiers de l'aérien</b>	FNAM - ONISEP	2009
<b>Fiches métiers</b>	<b>Fiches métiers</b>	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications	
	<b>Fiches métiers</b>	Aéroports de la Côte d'Azur - Edition Direction des Ressources Humaines	2016
	<b>Fiches métiers</b>	Aéroport de Toulouse	2017

# Bibliographie

Champ emploi - formation	CQP métiers de la piste	CG Conseil	Juin 2010
	CQP Assistant Avion	CPNE	2002
	CQP Assistant Piste	CPNE	2002
	Bilans des jurys CQP « Assistant Piste » et « Assistant Avion »	CPNE PS	2010
	Proposition CQP métier de la piste et du fret	CG Conseil pour le Compte de l'Observatoire	2010
	Synthèse réunion paritaire CQP piste	Observatoire	Juin 2010
	Etude de cadrage démarche gestion prévisionnelle emploi et compétences	Observatoire + OPCALIA	Janvier 2013
	Etude d'opportunité de la création d'un CQP Aéroport "coordinateur d'exploitation"	UAF - Union des aéroports français	Juillet 2005
	Etude d'opportunité de la création d'un CQP aéroport « coordinateur d'exploitation » (Certificat de qualification professionnelle	UAF – Affaires sociales	février 2017
	VF proposition CQP	CG Conseil pour l'Observatoire des Métiers de l'Aérien,	Mai 2010
	Etude de cadrage démarche GPEC	Ambroise bouteille et associés pour le compte d'OPCALIA et de l'Observatoire prospectif des Métiers & des Qualifications de l'Aérien	2014
	Bilan d'activité Transport Aérien 2017	OPCALIA	2017
	Rapport Emploi année 2015 - Les rapports de l'aérien	Observatoire Prospectif des Métiers & des Qualifications de l'Aérien	2015
	Etude sur les métiers à forts enjeux du transport aérien : l'agent d'escale commercial et relation client (AEC)	CG Conseil	2015
	Rapport final ITHAQUE : L'évolution des métiers et des formations de l'exploitation aéroportuaire	FNAM	Mai 2008
	Analyse des métiers de la piste et des besoins en compétences*	CG Conseil pour le Compte de l'Observatoire	2010
	Référentiel de formation : parcours certifiants "exploitation / logistique" et "service client"*	CG Conseil pour le Compte de l'Observatoire	
	Etude bilan des pratiques de formation dans l'assistance en escale*	Média T pour le compte de l'Observatoire	2006
	Rapport des travaux : performance sociale	Ministère de la transition écologique et solidaire Ministère chargé des transports	
	Guide emploi formation des exploitants d'aéroport	UAF - Union des aéroports français	2019
Le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP)	Institut aéro formations – CAMAS formation Directrice	2016	

## Guide d'entretien détaillé à destination des entreprises d'assistance en escale, des compagnies aériennes, des aéroports et autres acteurs de l'écosystème :



### PHASE 1 QUALITATIVE : TRAME D'ENTRETIEN – FNAM

**Cible :** représentants de la fonction RH et représentants des fonctions métiers

**Objectifs :**

- Recueillir leurs visions du secteur, les enjeux, leurs expériences, les mutations à 3 ans, l'organisation de la filière
- Recueillir les besoins et attentes des entreprises vis-à-vis de la formation, les éventuels freins ou difficultés d'accès à l'offre
- Identifier les pratiques RH du secteur, y compris les pratiques en matière de mobilité intra filière et leurs besoins en matière de développement des compétences

#### Introduction

- Rappel des enjeux de la mission et des objectifs de l'entretien
- Pouvez-vous nous présenter votre fonction actuelle, vos responsabilités et votre périmètre d'intervention ?
- Pouvez-vous me préciser le périmètre des activités sur lesquelles votre entreprise est positionnée ?
  - En termes d'activité d'assistance en escale (assistants complets – assistants partiels)

#### Visions et enjeux de la filière

- La pression économique croissante sur les activités d'assistance en escale a-t-elle un impact sur les activités et compétences de la filière ?
  - Développement de la polyvalence, accroissement de la productivité par agent tout en garantissant un niveau de qualité élevé...
- Quels sont pour vous les principaux enjeux de la filière exploitation / des métiers de la piste ?
  - Dans quelle mesure les contraintes de temps et d'espaces (réduction de la durée de la touchée) influent-elles sur les activités et compétences des salariés ? Si des impacts sont identifiés, quels sont les actions mises en place pour faire évoluer l'activité et les compétences ?
  - Dans quelle mesure les passations de marché peuvent impacter les compétences des salariés ? Comment y répondez-vous ?
  - De quelle manière la co-activité redéfinit-elle le périmètre de certains métiers/emploi ? Comment l'appréhendez-vous ?
- Quelles sont pour vous les mutations à venir qui peuvent avoir un impact sur les métiers et les compétences ?
  - Quelles sont les opportunités que peut présenter l'intelligence artificielle pour les acteurs de la filière ? (prédiction de ressources humaines ou matérielles nécessaires par vols, optimisation des étapes grâce à la vidéo intelligente, prédiction des retards, amélioration de la gestion de la co-activité entre plusieurs sous-traitants...)

- L'évolution constante des normes réglementaires visant à renforcer la qualité de service, la sûreté et la sécurité des vols : quels impacts sur les activités et les compétences ?
- Dans quelle mesure les changements organisationnels (d'un modèle « d'assistance intégré » à une « assistance externalisée ») viennent-ils impacter les métiers et les activités ?

#### Métiers – Compétences

- Quelles sont les principales missions / activités des métiers de votre entreprise ?
  - Assistance administrative au sol et supervision ; l'assistance « passager » ; l'assistance « bagage » ; l'assistance « fret et poste » ; l'assistance « opérations en piste » ; l'assistance « nettoyage et service de l'avion » ; l'assistance « carburant et huile » ; l'assistance « d'entretien en ligne » ; l'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » ; l'assistance « transport au sol » ...
  - La répartition des activités reposent-elles sur une logique de polyvalence ou d'hyperspécialisation des agents ?
- Quels sont les métiers clés de votre entreprise (pour la filière exploitation) ?
- Identifiez-vous des métiers en croissance / décroissance / à forte évolution / émergent ?
- Comment accompagnez-vous les évolutions / impacts sur les métiers de la filière ?
  - Dans quelle mesure la formation professionnelle et le développement des compétences peuvent-ils être des leviers efficaces pour répondre à ces évolutions ?
- Comment positionnez-vous le développement des compétences au sein de votre organisation ?
  - Une obligation réglementaire
  - Un investissement pour l'avenir
  - Un facteur clé dans la stratégie de développement de la structure
  - Une charge financière
  - Un outil de gestion des ressources humaines
  - Un sujet difficile à aborder sur le plan technique
  - Une contrainte organisationnelle

#### Mobilité – Formation

- Identifiez-vous des passerelles et aires de mobilités évidentes ?
  - Quelles passerelles et aires de mobilités proposez-vous à vos salariés ?
  - Comment sont-elles communiquées aux salariés ?
  - Quels sont les efforts à mettre en œuvre pour concrétiser une mobilité ?
  - Quel succès ? Quel frein ?
- Par ailleurs, identifiez-vous des passerelles et aires de mobilité à bâtir en priorité ? Si oui, quelles sont-elles ? Pourquoi ?
- Quels sont vos besoins en matière de développement des compétences ?
  - Pour répondre à ce besoin, quels sont les leviers que vous êtes en mesure d'activer ?
  - Si vous recourez à la formation, quels sont les sujets / thématiques privilégiés ?
  - Au travers de quel dispositif ? Alternance, AFEST, CQP, PRO-A...
- L'offre de formation existante permet-elle de couvrir vos besoins ? Si non, pour quelles raisons ?

- Quels sont les axes d'amélioration que vous pourriez proposer en matière d'offre de formation ?
- Avez-vous travaillé dans le cadre de la formation (OF, en interne...) ?
- Quelles sont vos attentes majeures par rapport à la formation ?
  - Une offre davantage étayée
  - Des dispositifs de formation qui s'adaptent davantage aux contraintes des salariés
  - Des financements plus importants
  - ...

#### Recrutement

- Quels sont vos enjeux en matière de recrutement ?
  - Recruter pour pallier des départs à la retraite
  - Recruter sur des métiers confrontés à un taux de turnover important
  - Rareté des compétences
  - ...
- Quels sont vos besoins en matière de recrutement ?
  - Quels sont les métiers dont le besoin en effectif est important ?
- Comment y répondez-vous ?
  - Vivier de candidats
  - Bassin d'emploi
  - ...
- Rencontrez-vous des difficultés de recrutement ?
  - Si oui, pour quels métiers ?
  - Pourquoi ?

## Guide d'entretien synthétique à destination des entreprises interrogées :

### Des objectifs communs... :

Afin de réaliser notre étude sur les métiers de l'exploitation aéroportuaire, nous sollicitons votre participation à un entretien dont les objectifs et les modalités sont les suivantes :

OBJECTIFS	MODALITÉS
<p>Recueillir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ votre <b>vision du secteur</b>, ses <b>enjeux</b>, les <b>mutations</b> en cours et à venir,</li> <li>▪ vos <b>besoins</b> et <b>attentes</b> vis-à-vis de la formation,</li> <li>▪ vos <b>pratiques RH</b> (notamment en matière de mobilité professionnelle).</li> </ul>	<p>Cet entretien se tiendra en <b>visio</b> ou par <b>téléphone</b>, pour une durée d'<b>1 heure</b>. Il sera <b>à réaliser d'ici début novembre</b>.</p>



### ...mais des sujets différenciés selon les typologies :

#### Pour les entreprises d'assistance en escale :

Guide d'entretien

### Principaux sujets abordés

**Introduction**

**Visions et enjeux de la filière**

- Situation économique du secteur
- Enjeux de la filière assistance en escale/exploitation
- Mutations à venir
- Impact sur les métiers et les compétences

**Métiers – Compétences**

- Identification des métiers clés dans votre entreprise (pour la filière assistance en escale/exploitation)
- Caractérisation en termes d'évolution (croissance / décroissance / à forte évolution / émergent)
- Impacts des évolutions sur les métiers de la filière et modalités d'accompagnement
- Focus sur les pratiques et modalités en termes de développement des compétences

**Enjeux et pratiques RH : Mobilité, Formation, Recrutement**

- Identification des passerelles et aires de mobilités
- Mise en avant de vos besoins en matière de développement des compétences
- Etat des lieux, axes d'amélioration et attentes en matière d'offre de formation
- Besoins et enjeux en matière de recrutement
- Modalités et difficultés de recrutement

3

#### Pour les compagnies aériennes et les aéroports:

Guide d'entretien

### Principaux sujets abordés

**Introduction**

**Visions et enjeux de la filière**

- Situation économique du secteur
- Enjeux de la filière assistance en escale/exploitation
- Mutations à venir
- Impact sur les métiers et les compétences

**Métiers – Compétences**

- Identification des métiers clés dans la filière exploitation
- Caractérisation en termes d'évolution (croissance / décroissance / à forte évolution / émergent)
- Impacts des évolutions sur les métiers de la filière et modalités d'accompagnement
- Besoins et attentes vis-à-vis des sous-traitants ou acteurs de la filière avec lesquels vous êtes en lien

**Modes de coopérations avec vos sous-traitants sur ces enjeux**

3



# 7.2

**Phases 2 & 3 –  
Elaboration du référentiel  
de compétences et  
identification des aires  
de mobilités possibles**

## Fiches emplois :

### Général :

- *Fiche métier de l'Observatoire & Référentiel métier*
- <https://www.nimes.aeroport.fr/Fichiers/actus/102129092455fichesmetiers2018.pdf>
- [https://www.aeroport.fr/uploads/documents/repertoire\\_291107.pdf?v12](https://www.aeroport.fr/uploads/documents/repertoire_291107.pdf?v12)

### Agent d'opérations sur piste :

- <http://etudiant.aujourd'hui.fr/etudiant/metiers/fiche-metier/agent-de-piste.html>
- <https://www.cidj.com/metiers/agent-agente-de-piste-d-aeroport>
- [https://www.aerocontact.com/formations\\_metiers\\_aeronautique/metier-agent-de-piste-d-aeroport-manutentionnaire~7.html](https://www.aerocontact.com/formations_metiers_aeronautique/metier-agent-de-piste-d-aeroport-manutentionnaire~7.html)

### Agent de Trafic :

- *Fiche métier - N2204 - Préparation des vols - Pôle emploi*
- <https://www.jobijoba.com/fr/fiches-metiers/Agent+de+trafic+aerien>
- [https://www.aerocontact.com/formations\\_metiers\\_aeronautique/metier-agent-de-traffic-chef-avion~1.html](https://www.aerocontact.com/formations_metiers_aeronautique/metier-agent-de-traffic-chef-avion~1.html)
- <https://www.esma.fr/formations/metier-de-l-aeroport/agent-de-traffic/fiche-metier-agent-de-traffic/>
- <https://www.testunmetier.com/jobs/agent-de-traffic-aerien/>
- <http://etudiant.aujourd'hui.fr/etudiant/metiers/fiche-metier/agent-operation-aerienne-preparateur-de-vol.html>

## Autres :

- GUIDE EMPLOI FORMATION DES EXPLOITANTS D'AÉROPORT – UAF & FA - <https://www.aeroport.fr/uploads/documents/telecharger-l'annexe-du-guide.pdf?v12>
- Catalogue de formations CAMAS - <https://camasformation.fr/>
- *LinkedIn*
- Fiches secteurs proches (*recherches google*)

### Coordonnateur zone avion :

- *Fiche métier de l'Observatoire & Référentiel métier*
- <https://www.cidj.com/metiers/responsable-de-zone-avion>
- [https://www.aerocontact.com/formations\\_metiers\\_aeronautique/metier-responsable-zone-avion-rza~214.html](https://www.aerocontact.com/formations_metiers_aeronautique/metier-responsable-zone-avion-rza~214.html)
- <https://www.leguidedesmetiers.fr/fr/metier/responsable-zone-avion>
- <https://www.pht-formation.fr/rza>
- <https://www.nae.fr/wp-content/uploads/2014/05/Responsable-Zone-avion.pdf>
- <http://www.aftal.fr/fiche-metier-responsable-zone-avion/>

### Planificateur / Coordonnateur / régulateur ressources :

- <https://www.aerojobs.fr/metiers/controleur-d-exploitation-aeronautique/>
- <https://www.airemploi.org/metiers/agente-poste-central-d-exploitation>
- <https://www.edeis.com/media/Agent-PCE-Mayotte.pdf>
- [https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE\\_AEROPORT/AEROPORT\\_MONTPELLIER\\_ME\\_DITERRANEE/EMPLOI/Offre\\_d\\_emploi\\_Coordonnateur-atrice\\_PCE\\_Janvier\\_2018.pdf](https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/AEROPORT_MONTPELLIER_ME_DITERRANEE/EMPLOI/Offre_d_emploi_Coordonnateur-atrice_PCE_Janvier_2018.pdf)
- <https://www.handicap-job.com/recherche/detail/oid/2691990/coordonateur-pce-aeroport-fh.html>

### Superviseur d'exploitation :

- [https://www.aerocontact.com/formations\\_metiers\\_aeronautique/metier-responsable-d-exploitation-aeroportuaire~183.html](https://www.aerocontact.com/formations_metiers_aeronautique/metier-responsable-d-exploitation-aeroportuaire~183.html)
- <https://www.wizbii.com/company/air-france/job/superviseur-orly-h-f-1>
- <https://fr.indeed.com/viewjob?jk=16357c0b360644c3&tk=1eo4dobq4stm8800&from=serp&vjs=3>
- [https://www.recrut.com/metier/Superviseur-des-op%C3%A9rations-a%C3%A9riennes\\_9824](https://www.recrut.com/metier/Superviseur-des-op%C3%A9rations-a%C3%A9riennes_9824)



# 7.3

**Phase 4 – Analyse de  
l'offre de formation et  
formalisation des  
recommandations**

ORGANISATIONS	INTERLOCUTEURS	DATE
Excellence Academy (Alyzia)	Gérald BENARD – Directeur général	05/03/2021
IFMA (GEH)	Christophe BELLOIR - Directeur	03/03/2021
WFS Academy	Yves LE TONQUEZE – Directeur général	02/03/2021
CAMAS	Christel BARREL - Directrice	23/02/2021
AKTO	Thierry L'AOT – Responsable développement territorial	22/02/2021

- **WFS Academy - Yann le Tonquez :**
  - OF de WFS
  - Galerie bagage = l'essentiel de leur activité
  - WFS Roissy : galerie bagage uniquement
  - Faible présence à Orly
- **CAMAS Formations – Christel Barel :**
  - *Camas Formations : créé en 2001*
  - Expérience complète sur l'ensemble des aéroports de France, 18 centres en France et une dizaine à l'étranger (Malte, Cote d'Ivoire, Chine, Maroc, Guadeloupe, Guyane, Réunion, etc.).
  - Clients : Aéroports qui gèrent eux-mêmes leur exploitation & Entreprises d'assistance en escale
  - Cibles : salariés d'entreprise (recyclage de compétences & amélioration) & nouveaux entrants (alternance ou financement via Pôle emploi).
  - Également CFA pour les métiers de l'escale
- **Excellence Academy – Gérald Benard :**
  - 3 grandes familles de prestations de formations :
    - Accueil relation clients gare / aéroport et autres activités
    - Sûreté aéroportuaires & marchandises dangereuses
    - Billetterie, passage, agent welcome, traffic, coordinateur traffic & métier piste (de agent de chargement à chef d'équipe piste)
- **IFMA - Christophe Belloir :**
  - Groupe GEH / CRIT
  - Groupe de formation de Europe Handling, société d'assistance aéroportuaire basée à Roissy, Orly, Nice.
  - Offre : Assistance piste / passager / fret / trafic / & se lance sur le cargo.
  - Forment d'autres personnes sur aéroports, intérim, étranger, etc.
  - CFA
  - 35 000 stagiaires en 2019
  - Cibles : salariés d'entreprise (recyclage de compétences & nouveaux entrants)



### 1 projet = 1 pilote

- › Identifier pour chaque projet le pilote du projet avec si besoin un groupe projet



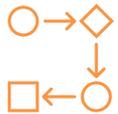
### Structurer le projet

- › Définir les objectifs cibles
- › Définir les actions à conduire et la méthode envisagée
- › Identifier et impliquer les parties-prenantes pour favoriser l'engagement et la réussite des actions



### Définir un calendrier

- › Définir un calendrier précis pour chaque action à conduire à l'intérieur du projet
- › Créer des instances par projet régulières (toutes les semaines, tous les mois...)



### Favoriser les expérimentations

- › Expérimenter le projet sur un territoire donné pour tester et améliorer
- › Préférer des petits pas simples afin de s'assurer de faire avancer le projet



### Communiquer régulièrement sur le projet

- › Diffuser régulièrement de l'information sur les actions conduites

## Les critères d'évaluation des demandes d'enregistrement au RNCP

France compétences examine les demandes d'enregistrement au RNCP selon **9 critères** prévus dans le décret n° 2018-1172 du 18 décembre 2018 :

- 1) L'adéquation des emplois occupés par rapport au métier visé par le projet de certification professionnelle s'appuyant sur **l'analyse d'au moins deux promotions de titulaires du projet de certification professionnelle**.
- 2) L'**impact du projet de certification professionnelle en matière d'accès ou de retour à l'emploi**, apprécié pour au moins deux promotions de titulaires et comparé à l'impact de certifications visant des métiers similaires ou proches.
- 3) La **qualité du référentiel d'activités, du référentiel de compétences et du référentiel d'évaluation**.
- 4) La mise en place de procédures de **contrôle** de l'ensemble des modalités **d'organisation des épreuves d'évaluation**.
- 5) La **prise en compte des contraintes légales et réglementaires** liées à l'exercice du métier visé par le projet de certification professionnelle.
- 6) La possibilité d'accéder au projet de certification professionnelle par la **validation des acquis de l'expérience**.
- 7) La **cohérence des blocs de compétences** constitutifs du projet de certification professionnelle et de leurs modalités spécifiques d'évaluation.
- 8) Le cas échéant, la cohérence des correspondances totales ou partielles mises en place avec des certifications professionnelles équivalentes et de même niveau de qualification et leurs blocs de compétences.
- 9) Le cas échéant, les modalités d'association des commissions paritaires nationales de l'emploi de branches professionnelles dans l'élaboration ou la validation des référentiels.



## Annexes

# Les critères d'évaluation des demandes d'enregistrement au Répertoire Spécifique (RS)

France compétences examine les demandes d'enregistrement des projets d'enregistrement au RS selon **6 critères** prévus dans le décret n° 2018-1172 du 18 décembre 2018 :



1) L'**adéquation des connaissances et compétences** visées par rapport aux besoins du marché du travail.



2) La **qualité du référentiel de compétences** et du **référentiel d'évaluation**.



3) La mise en place de procédures de **contrôle** de l'ensemble des **modalités d'organisation des épreuves d'évaluation**.



4) La **prise en compte des contraintes légales et réglementaires** liées à l'exercice des compétences professionnelles visées par le projet de certification ou d'habilitation.



5) Le cas échéant, la **cohérence des correspondances mises en place avec des blocs de compétences de certifications** professionnelles enregistrées dans le répertoire national des certifications professionnelles.



6) Le cas échéant, les modalités **d'association des commissions paritaires nationales de l'emploi de branches professionnelles dans l'élaboration ou la validation des référentiels**.

*Rapport final*

---

## **Etude sur les métiers de l'assistance en escale / exploitation aéroportuaire et certifications professionnelles**

