



**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 au 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

**3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires
de l'aviation novateurs pour le transport aérien international**

**CONCEVOIR LE MARCHÉ DE FAÇON À CONSTRUIRE LA RÉSILIENCE
DU SECTEUR DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE : AGRÉMENTS,
APPELS D'OFFRES ET CADRES COMMERCIAUX FAVORISANT LA SÉCURITÉ,
LES COMPÉTENCES ET L'INVESTISSEMENT**

Note présentée par l'Aviation Services Association (ASA World),
la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et
la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'assistance en escale est le maillon opérationnel qui permet d'assurer la connectivité aérienne. Ce secteur a généré un chiffre d'affaires de 64 milliards d'USD en 2024, représente environ 7 % de la chaîne de valeur de l'aviation commerciale, et emploie directement 1,1 million de personnes. Sa capacité à investir dans la sécurité, les compétences et les équipements dépend en grande partie de la conception du marché, autrement dit des cadres qui régissent l'attribution du droit de fournir des services d'assistance en escale dans un aéroport, ainsi que des conditions contractuelles selon lesquelles ces services sont fournis. Selon une analyse indépendante, la chaîne de valeur de l'aviation a terminé dans le rouge en 2024, l'assistance en escale passant d'un bénéfice économique moyen de 982 millions d'USD pour la période 2012-2019 à une perte de 269 millions d'USD en 2024. La présente note propose que les États, les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes, qui disposent déjà des instruments nécessaires, appliquent des cadres en matière d'agrément, d'appels d'offres et de contrats pour garantir les conditions nécessaires à la sécurité, aux compétences et à la résilience des services d'assistance en escale, conformément aux conclusions de la sixième conférence mondiale de transport aérien (ATCONF/6) et à la Résolution A42-26 de l'Assemblée.

Suite à donner : La Conférence est invitée à prendre note des mesures énoncées à la section 5 et à les adopter.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>
-------------------------------	--

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ASA World.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 9082 de l'OACI, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> <i>Directive 96/67/CE du Conseil des Communautés européennes</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI définit l'assistance en escale comme les services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne. Le secteur a généré un chiffre d'affaires de 64 milliards d'USD en 2024, soit environ 7 % de la chaîne de valeur de l'aviation commerciale. Il emploie directement plus d'1,1 million de personnes dans le monde – en moyenne près d'un cinquième du personnel présent dans un aéroport donné – et soutient près de 3 millions d'emplois si l'on inclut les chaînes d'approvisionnement, générant ainsi 38 milliards d'USD de valeur ajoutée brute directe et environ 100 milliards d'USD au total.

1.2 Comme l'indique la note ATConf/7-WP/5, la connectivité aérienne est un résultat à l'échelle du système, qui découle de l'interaction entre les conditions de la réglementation, des opérations et du marché, plutôt que de certaines routes ou mesures réglementaires en vase clos. L'accès au marché donne le droit de desservir un marché. Grâce à l'assistance en escale, ce droit peut être exercé de manière fiable, ponctuelle et sûre. La présente note complète donc la note ATConf/7-WP/5, en traitant des conditions au sol qui permettent, au final, d'assurer la connectivité aérienne.

1.3 La présente note porte sur la *conception du marché* : les cadres qui régissent l'attribution du droit de fournir des services d'assistance en escale dans un aéroport et les conditions auxquelles ces services sont ensuite externalisés et rémunérés.

2. SITUATION ÉCONOMIQUE DU SEGMENT DE L'ASSISTANCE EN ESCALE

2.1 **Contexte de la chaîne de valeur.** Une analyse indépendante de la chaîne de valeur de l'aviation fait apparaître une perte économique d'environ 14 milliards d'USD en 2024 pour les onze sous-secteurs étudiés, contre 6 milliards d'USD en 2023 et une perte annuelle moyenne d'environ 10 milliards d'USD sur la période 2012-2019. Les pertes enregistrées par les services d'assistance en escale s'élevaient à 0,3 milliard d'USD en 2024. Les constructeurs, les aéroports et les transporteurs aériens ont tous enregistré des pertes la même année. Aucun pan du secteur n'y échappe.

2.2 **Situation du segment de l'assistance en escale.** Dans ce contexte, le segment de l'assistance en escale est passé d'un bénéfice économique moyen de 982 millions d'USD sur la période 2012-2019, soit 3,4 % des recettes du sous-secteur, à des pertes de 374 millions d'USD en 2023 et de 269 millions d'USD en 2024, soit dans les deux cas - 0,7 % des recettes. Par rapport à son niveau de référence d'avant la pandémie, le segment enregistre une dégradation d'environ 1,3 milliard d'USD. Contrairement aux autres acteurs de la chaîne de valeur, les prestataires de services d'assistance en escale disposent de peu de marge de manœuvre pour ajuster leurs prix, leurs capacités ou leur réseau, qui dépendent largement des transporteurs et du cadre dans lequel ils sont autorisés à exercer leurs activités.

2.3 **Divergence entre charge de travail et rémunération.** En 2024, le trafic aérien mondial était supérieur d'environ 5 % à son niveau de 2019 en termes de volume de passagers, mais pratiquement inchangé en nombre de vols effectués. L'assistance en escale est en grande partie rémunérée par rotation d'aéronef. Il faut donc traiter un plus grand volume de passagers, de bagages et de fret, alors que le nombre

de rotations rémunérées reste globalement stable. En 2023, l'activité liée aux rotations d'aéronefs avait retrouvé 94 % de son niveau de 2019, alors que les effectifs n'atteignaient que 88 % de leur niveau de 2014. Ces gains de productivité sont le fruit des efforts accrus fournis par des effectifs réduits, et non d'une amélioration des processus ou des équipements.

2.4 Conséquences. La main-d'œuvre constitue le principal poste de coûts des services d'assistance en escale. Lorsque les recettes par rotation diminuent tandis que le volume à traiter par rotation augmente, l'ajustement repose principalement sur les effectifs et sur le report des investissements. Les effets suivants peuvent alors être observés : forte rotation du personnel, difficultés de recrutement et de rétention, répercussions sur la santé et la sécurité, et dépenses limitées en matière de formation, de renouvellement des équipements et d'électrification des flottes. Pour les effectifs, ces impacts se cumulent. Les rotations élevées de personnel, la perte d'expérience, les charges de travail croissantes et les investissements limités se conjuguent pour éroder progressivement la résilience organisationnelle et accroître la vulnérabilité opérationnelle, même quand les exigences réglementaires sont respectées.

3. LA VARIABLE DÉTERMINANTE : LA CONCEPTION DU MARCHÉ

3.1 Dans la plupart des aéroports, ce sont les États, les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes qui décident du nombre de prestataires de services d'assistance en escale agréés, de la durée de leur agrément, des critères de sélection et des conditions contractuelles. Quatre variables de conception sont essentielles, et chacune peut être ajustée sans créer de nouvelles obligations internationales.

3.2 Critères de qualification et d'attribution. Lorsque les offres sont évaluées principalement en fonction du prix, le système favorise l'offre la moins chère plutôt que la plus durable. Les soumissionnaires sont récompensés lorsqu'ils réduisent précisément les dépenses indispensables à la sécurité des opérations : la formation, la supervision et l'entretien des équipements. La question est donc de savoir quel poids accorder, parallèlement au prix, aux compétences avérées, aux normes d'emploi, à la formation continue, à la rétention, aux résultats en matière de sécurité et à la culture de sécurité, ainsi qu'au respect du droit du travail applicable.

3.3 Nombre d'agréments. Le nombre de prestataires autorisés dans un aéroport détermine si l'un d'entre eux peut atteindre une taille viable. Des agréments accordés sans prise en compte du volume de trafic ou de la capacité de l'aire de trafic entraînent une fragmentation du marché, une concurrence débridée et une surabondance d'équipements et d'encombrements, sans pour autant qu'il y ait de retombées positives pour les utilisateurs ni pour l'environnement.

3.4 Durée des agréments. La durée de vie du matériel de servitude au sol se compte en années, et l'électrification des services nécessite à la fois des véhicules adaptés et des bornes de recharge. Lorsque la période d'amortissement des équipements dépasse la durée des agréments, l'investissement ne peut être ni financé ni récupéré. La décarbonation de l'aire de trafic s'en trouve donc reportée, aussi ambitieux les objectifs environnementaux soient-ils. Dans les pays réglementant la sélection des prestataires, les pratiques permettent de dégager une plage de durée viable. La Directive 96/67/CE du Conseil fixe à sept ans la durée maximale de sélection, et les concessions des aéroports de Bruxelles et d'Amsterdam-Schiphol sont attribuées sur cette base.

3.5 Répartition des risques et recouvrement des coûts. Le Standard Ground Handling Agreement (SGHA) de l'Association du transport aérien international (IATA) constitue la référence du secteur pour la répartition des risques entre les transporteurs et les prestataires de services d'assistance en escale. Lorsque les pratiques commerciales s'éloignent de cette référence – que ce soit pour les délais de paiement, les plafonds de responsabilité, les cas de force majeure ou l'existence de mécanismes d'ajustement des prix – le risque est transféré à la partie la moins à même de l'absorber. L'enquête de

l'Aviation Services Association (ASA World) sur les contrats montre que les mécanismes d'ajustement des tarifs ne permettent pas de recouvrer suffisamment la hausse des coûts sur la durée habituelle d'un contrat : pour la moitié des répondants, le retard est d'au moins 11 %. Les coûts de main-d'œuvre étant ceux qui augmentent le plus rapidement, l'indexation ne suffit pas à compenser la hausse.

3.6 Certains aéroports appliquent déjà des critères de conception de ce type. En décembre 2025, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol a lancé un appel d'offres visant à réduire de six à trois le nombre de prestataires de services d'assistance en escale. Les prestataires retenus exerceront leurs activités dans le cadre d'une concession de sept ans à dater de début 2027, et devront mutualiser le matériel de servitude au sol afin de désengorger l'aire de trafic et de rationaliser le nombre d'équipements. Ils ne seront pas sélectionnés que sur la base des prix, mais aussi des conditions de travail et de la qualité des services. Les prestataires d'assistance en escale, le syndicat et l'aéroport ont signé une convention garantissant le maintien de l'emploi et des conditions de travail pendant la transition, en s'appuyant sur la convention collective sectorielle de 2023. Un modèle similaire a été mis en œuvre à l'aéroport de Bruxelles. Celui-ci limite le nombre de concessions et fixe leur durée à sept ans.

4. UN CADRE EXISTE DÉJÀ AU SEIN DE L'OACI

4.1 Les principes nécessaires existent déjà. Dans sa conclusion, la sixième conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) précisait que « l'objectif de l'évolution de la réglementation est de créer un environnement propice dans lequel le transport aérien international peut se développer et s'épanouir de façon ordonnée, efficace, économique et durable, sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en respectant les normes sociales et les normes du travail [ATConf/6 – Durabilité du transport aérien : Rapport » (Doc 10009, Conclusion 2.1.3.1-b)]. La Résolution A42-26 de l'Assemblée, Appendice A, prie instamment les États membres d'élaborer des lois et politiques sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien, et à incorporer les principes fondamentaux d'équité des chances face à la concurrence, de non-discrimination, de transparence dans leur législation, leurs règles et leurs règlements nationaux.

4.2 Alors que la résolution A42-26 de l'Assemblée encourage les États à appliquer les principes de concurrence équitable, de transparence et de non-discrimination dans le cadre de la réglementation économique du transport aérien international, ces principes ne sont pas explicitement formulés pour les marchés des services d'assistance en escale. Le *Manuel sur les services d'assistance en escale* (Doc 10121) traite des aspects opérationnels et de sécurité de l'assistance en escale, mais l'OACI n'a publié aucune orientation comparable s'agissant des cadres économiques qui régissent l'attribution d'agrément dans l'assistance en escale.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 La Conférence est invitée à envisager les recommandations suivantes :

- a) l'élaboration, par l'OACI, d'orientations sur les dimensions économiques et la conception du marché de l'assistance en escale, en complément des orientations contenues dans le Doc 10121 et ses éléments indicatifs sur la réglementation économique ;
- b) la prise en compte, par les États et les exploitants d'aéroports, de critères autres que le prix lors de l'attribution des agréments et des marchés d'assistance en escale. Il s'agira notamment de résultats démontrés et constants en matière de sécurité, de formation fondée sur les compétences, de conditions d'emploi, de normes relatives

aux équipements et de respect du droit du travail applicable, ces critères d’attribution devant être explicitement mentionnés dans les accords sur les niveaux de service ;

- c) l’adaptation, par les États et les exploitants d’aéroports, du nombre et de la durée des agréments aux volumes de trafic, à la capacité de l’aire de trafic et aux cycles d’investissement du matériel de servitude au sol, afin de permettre le financement et le recouvrement des investissements indispensables à la sécurité et à la décarbonation ;
- d) la mise en œuvre, par les États, de pratiques commerciales équilibrées et conformes aux accords de référence du secteur, dont des dispositions proportionnées en matière de responsabilité, des délais de paiement raisonnables, des dispositions claires en cas de force majeure et des mécanismes d’ajustement des prix ;
- e) la garantie, par les États, de la continuité de l’emploi et du maintien des personnels qualifiés lors d’un changement de prestataire, pour prévenir les pertes évitables de compétences indispensables à la sécurité ;
- f) le maintien, par l’OACI, de son soutien à l’application progressive des conventions de l’Organisation internationale du Travail (OIT), dont les conventions fondamentales et les normes internationales du travail pertinentes, et de sa reconnaissance du fait que la stabilité des effectifs, les compétences et les conditions de travail décentes contribuent grandement à la sécurité de l’aviation, à la résilience opérationnelle et à la durabilité du transport aérien.

6. CONCLUSION

6.1 L’assistance en escale est déterminante pour assurer une connectivité aérienne fiable au point où les passagers et le fret rejoignent l’aéronef. La capacité du secteur à préserver la sécurité, les compétences et l’investissement dépend moins des pratiques des différents acteurs que de la conception des cadres régissant l’attribution des agréments et des marchés. La résilience de l’ensemble du système serait renforcée à moindre coût si les conditions nécessaires à un fonctionnement sûr et durable étaient prises en compte dans les critères d’attribution, la durée des agréments et la répartition des risques.