

LES RAPPORTS DE L'AÉRIEN



Rapport de BRANCHE données 2018



Édition 2019

SOMMAIRE

Préambule

p.4



Synthèse et chiffres clés

p.5



Données Économiques

p.7



Données Sociales & Emploi

p.25



Données Formation

p.46



Méthodologie et Glossaire

p.53





Rapport de Branche 2018 - Édition 2019

Le rapport de branche portant sur les **données 2018** fournit des informations économiques, sociales, emploi et formation sur le secteur de l'aérien. Il rassemble des informations émanant de diverses sources, et notamment des travaux des partenaires sociaux de l'aérien dans le cadre du **Rapport sur l'emploi de l'Observatoire des métiers de l'aérien**.

Ce rapport donne une meilleure compréhension du champ de l'aérien et améliore sa visibilité. Il couvre ainsi les compagnies aériennes (transport de passagers et de fret) et le travail aérien, les entreprises d'assistance en escale, de maintenance aéronautique, les aéroports, les exploitants d'hélicoptères et de drones à usage professionnel.

L'année 2018 se caractérise par la poursuite de la croissance du trafic de passagers en France qui augmente de 23% sur la période 2013 / 2018. Cependant cette croissance est essentiellement réalisée par des compagnies non basées au détriment du pavillon français. Ainsi, entre 2013 et 2018, les 31 millions de passagers supplémentaires se répartissent à 86% sur les compagnies non basées et seulement 14% sur le pavillon français qui souffre toujours de décalage de compétitivité par rapport à la concurrence étrangère.

De plus, la croissance observée depuis plus de 5 ans combinée aux évolutions technologiques, aux nouveaux avions, aux modifications des organisations et des effets d'amélioration de la productivité, de l'optimisation des réseaux font constater une baisse limitée des effectifs de la branche de l'aérien de 1,4% entre 2013 et 2018. A noter que cette baisse était de 7% sur la période précédente 2012 / 2017.

En 2018 se sont tenues les Assises du Transport Aérien en France. Après une année de débat, de colloques et d'échanges, ces assises n'ont pas eu les résultats escomptés par le secteur de l'aérien malgré la participation de nombreux représentants du secteur.

De plus, l'année 2018 a été à nouveau riche en travaux paritaires sur le champ des relations sociales, de l'emploi et de la formation. Concernant ce dernier thème, 2018 a vu le début des négociations sur la transformation du cadre législatif de la formation professionnelle, notamment concernant la création des futurs « OPCO » (OPérateur de COmpétences) appelés à remplacer les OPCA.

Enfin, les négociations de branches ont notamment porté sur :

Un accord sur la négociation salariale de branche,

Un avenant relatif au régime de prévoyance du personnel non cadre au sein de la branche du transport aérien,

La restructuration des branches professionnelles et les travaux menés afin de rapprocher les différentes conventions existantes dans le champ de l'aérien.

Premiers éclairages et tendance 2019 :

Poursuite de la croissance du transport aérien dans un contexte concurrentiel toujours effréné, tant au niveau national qu'international,

La mise en œuvre des nouvelles dispositions légales concernant la formation professionnelle qui met à plat l'ensemble des outils de financement des actions de formation,

Concertations et négociation – Réforme des retraites.

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Rapport de Branche 2018 Édition 2019

Données économiques

+23%

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

167 millions

de passagers en métropole (+5% depuis 2017)

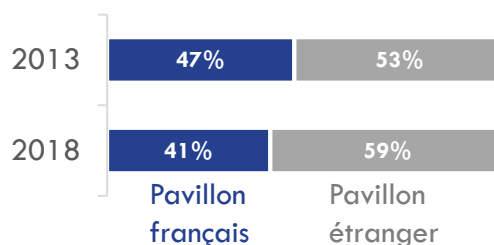
52%

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

Depuis 1980, le trafic de passagers Métropole-Europe a augmenté de 5% par an en moyenne.

On constate le recul global du pavillon français (en parts de marché passagers). 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 aujourd'hui de 79%.

Répartition des vols touchant la France (au départ ou à destination de la France)



Les 6% d'entreprises de 250 salariés ou plus concentrent 81% des effectifs. À l'inverse, 78% des entreprises de moins de 50 salariés regroupent 6% des effectifs de la branche. Les effectifs de la branche ont diminué de 5% sur la période 2013 – 2018, soit -1%/an environ, malgré une croissance de 2% entre l'année 2016 et 2017. Cette baisse générale se confirme par contre entre l'année 2017 et l'année 2018 (-1%).

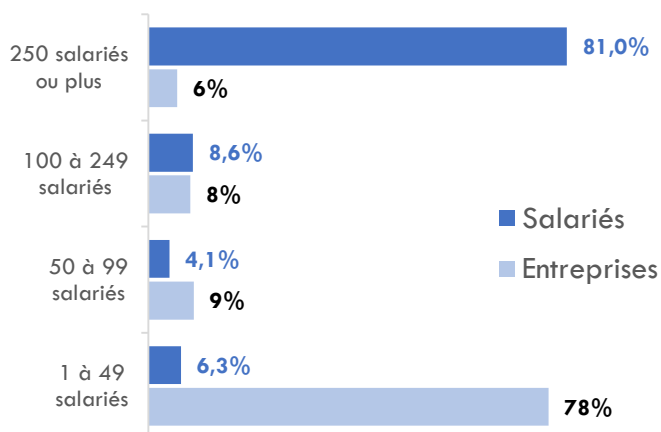
610 entreprises
990 établissements

40,6%
59,4%
84 000 salariés
81 000 ETP
(équivalent temps plein)

Données sociales

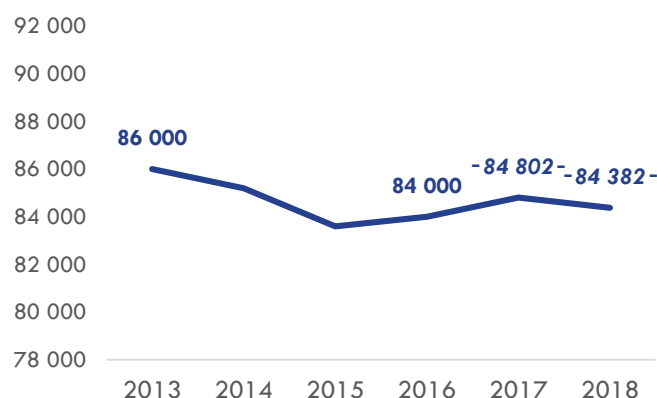
Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2016



Évolution des effectifs du Transport Aérien

Source DARES 2013 - 2016, extrapolation Accos 2017 - 2018



SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

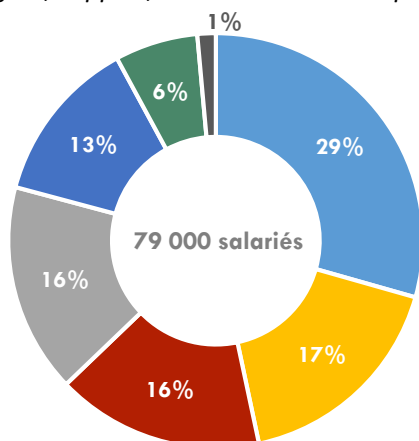
Rapport de Branche 2018 Édition 2019

Répartition des effectifs par famille d'activité selon l'activité des entreprises

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)

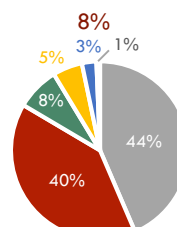
Près de 80% des effectifs se concentrent sur 4 familles métiers

Navigant, Support, Relation clients et Exploitation

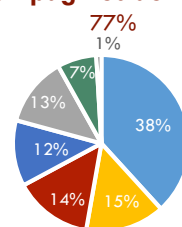


Légende :
Navigant
 (dont 76% de PNC et 24% de PNT)
Support
Relation clients
Exploitation
Maintenance
Logistique
Autres

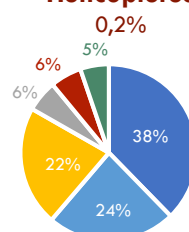
Assistance en escale



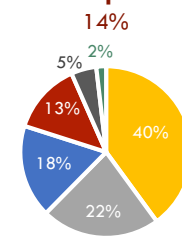
Compagnies aériennes



Hélicoptères



Aéroports



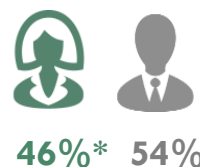
- La relation clients sol-vol (relations clients + PNC) représente la plus grande patrie des effectifs du secteur (38%). 17% des effectifs totaux du secteur sont dans la famille support, 16% exploitation puis 13% en maintenance.
- 95% des effectifs sont couverts par des entreprises enregistrées dans 3 codes NAF : 58 850 salariés sont dans les Transports aériens de passagers (51.10Z), 16 610 dans les Services auxiliaires des transports aériens (52.23Z) et 3 740 dans les Transports aériens de fret (51.21Z).

Les formations en période de professionnalisation se concentrent sur les compagnies aériennes (60%). Les contrats de professionnalisation se concentrent à 54% sur l'assistance en escale et les compagnies aériennes (38%).

Enfin, le nombre de formations en CPF a doublé en 2018 et les stagiaires se sont formés à 69% sur l'anglais technique et commercial.

Plus de 3 864 salariés formés en alternance

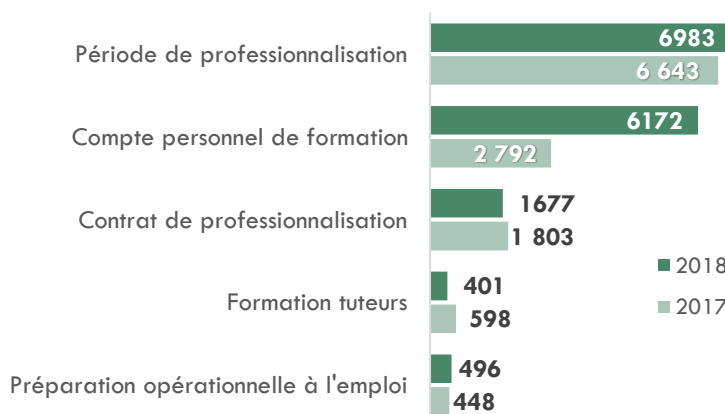
- 1 691 apprentis
- 1 677 contrats de professionnalisation
- 496 préparations opérationnelles à l'emploi



*Hors POEC

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018



Focus OPCALIA

Plus de 15 200 formations financées dans le cadre de la professionnalisation et du CPF (vs 11 800 en 2017). Ce qui représente une augmentation de 28% en 1 an.



DONNÉES ÉCONOMIQUES





DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

167 millions

de passagers en métropole
en 2018*

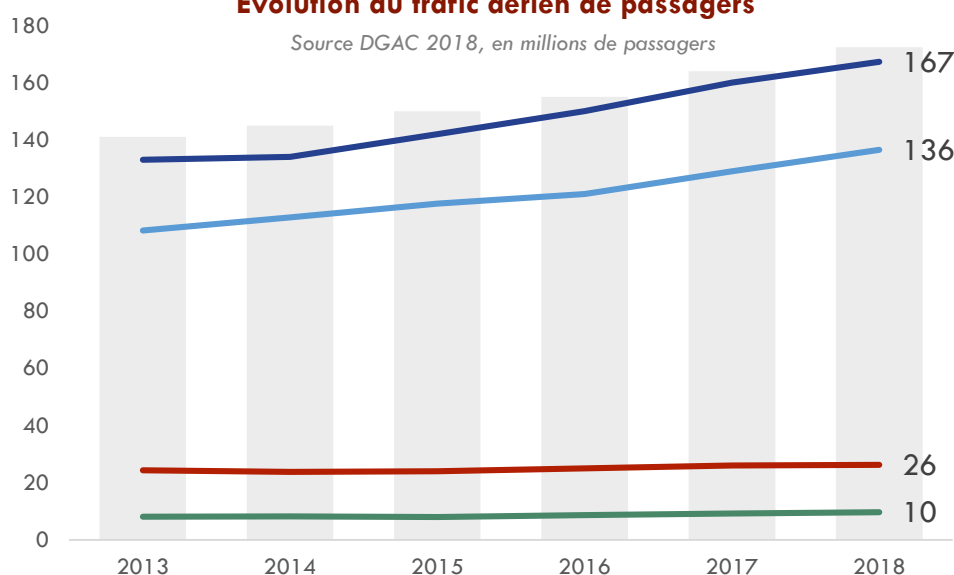
+23%

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

**Données pavillons français et étrangers confondus,
avec chaque passager comptabilisé une seule fois*

Évolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2018, en millions de passagers



Total général

+ 22% 2013-2018 (soit +4% par an)

Total trafic métropole

+ 26% 2013-2018 (soit +5% par an)

Métropole - international

+ 26% 2013-2018 (soit +5% par an)

Intérieur métropole

+ 8% 2013-2018 (soit +1% par an)

Total trafic outre-mer

+ 20% 2013-2018 (soit +4% par an)

Depuis 2013, le trafic de passagers augmente de et vers la France (+22% entre 2013 et 2018). Cette évolution est portée par la **croissance du trafic en métropole** (+26% sur la même période, soit une hausse de 5% par an) et en particulier des vols « métropole – international » (+26% entre 2013 et 2018). 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.

Chiffres clés

46%

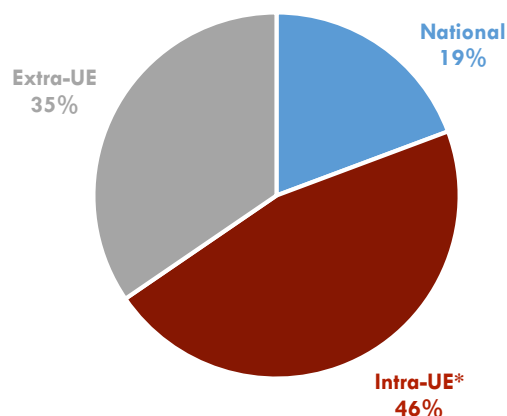
du trafic de passagers
se concentre sur le
transport aérien intra-
Union européenne*

18%

sur l'interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source Comptes transport 2018, en %



*Pays de l'UE (28)



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

52%

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

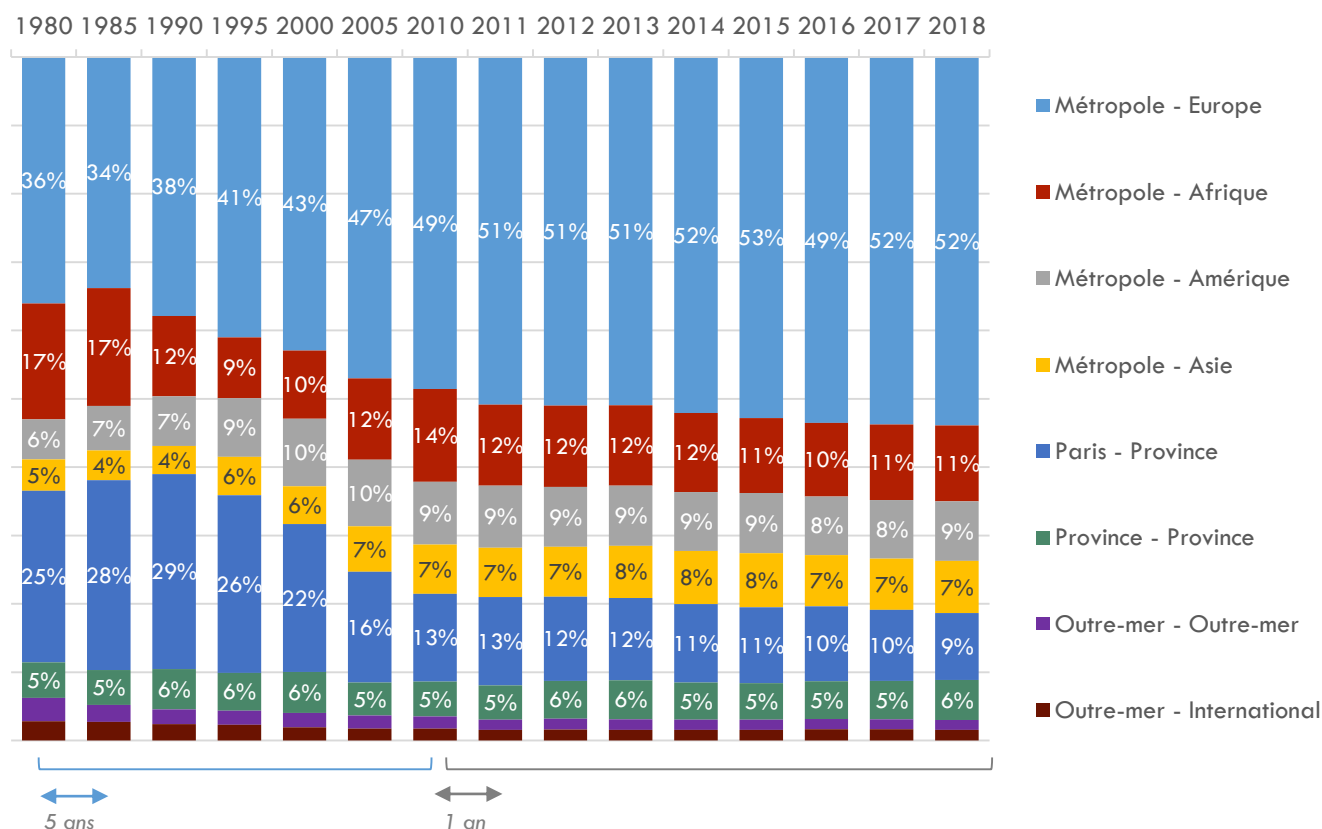
9%

du trafic de passagers se fait entre Paris et la province contre 25% en 1980*

*Pavillons français et étrangers confondus
Un passager est comptabilisé une seule fois

Évolution de la répartition du trafic de passagers France, outre-mer et international, depuis 1980

Source Comptes Transport 2018, en %



La part du trafic de passagers entre la Métropole et l'Europe ne cesse d'augmenter depuis 1980, en passant de 36% en 1980 à 52% en 2018. Il se stabilise néanmoins depuis 2010 (il oscille entre 49% et 53%).

La part du trafic entre les aéroports parisiens et les aéroports en région hors IDF, à l'inverse, a progressivement décroché (29% du total en 1990, 9% en 2018)... à un rythme toutefois moins important ces dernières années.

La part du trafic des autres destinations reste relativement stable depuis les années 1990, à l'exception du trafic « Métropole – Asie », qui est passé de 4% du trafic global France en 1990 à 8% en 2015 et 7% en 2018. On note également une tendance de décroissance pour les vols « Métropole – Afrique ».



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Lignes intérieures métropole

17 millions

de passagers fréquentaient
les **principales lignes**
intérieures en 2018

3,2 millions

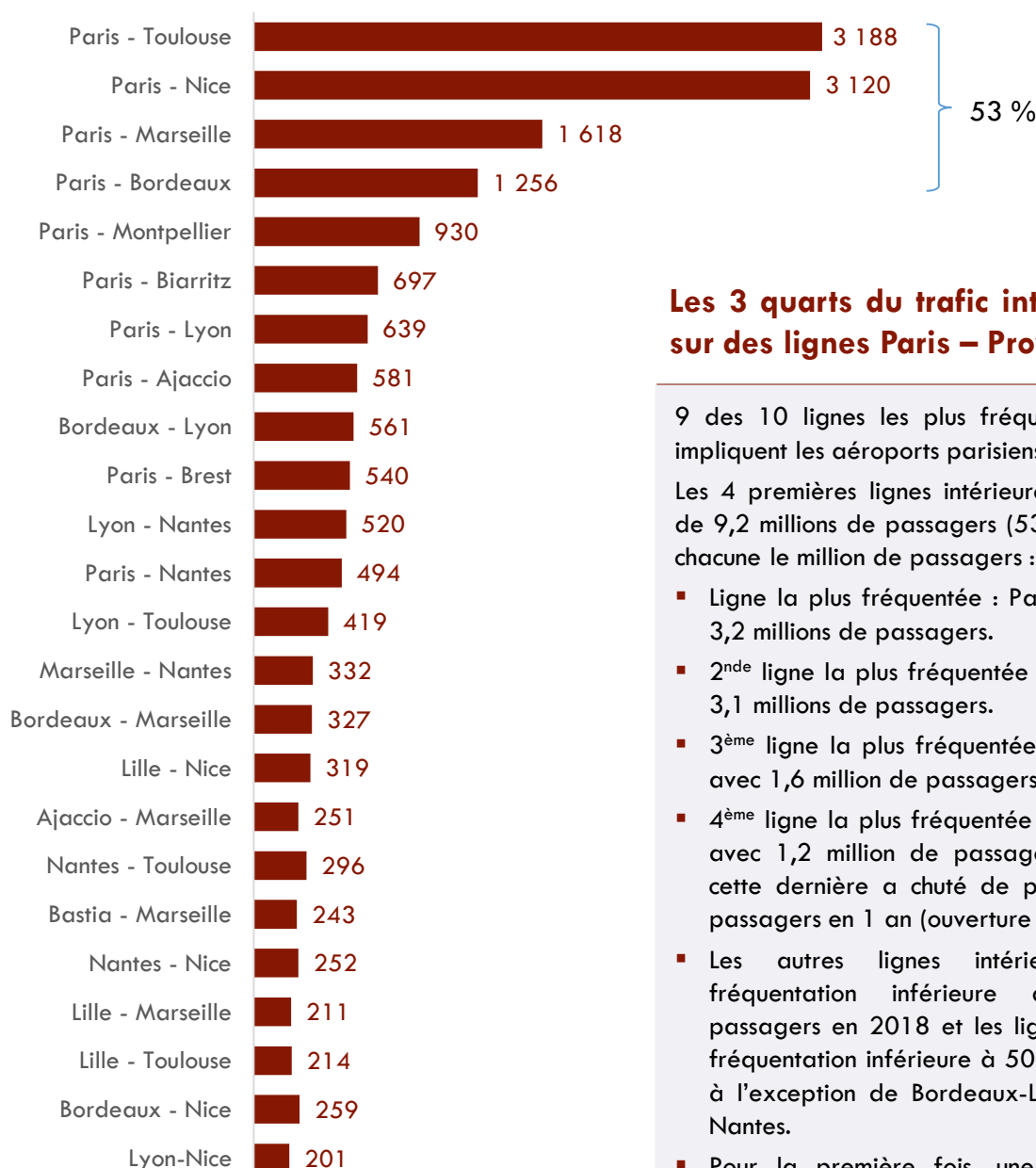
de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Toulouse en
2018, **1^{ère} ligne intérieure**
en matière de fréquentation

3,1 millions

de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Nice en 2018,
2^{ème} ligne intérieure en
matière de fréquentation

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2017

Source Comptes Transport 2018, en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



Les 3 quarts du trafic intérieur se font sur des lignes Paris – Province

9 des 10 lignes les plus fréquentées en 2018 impliquent les aéroports parisiens.

Les 4 premières lignes intérieures totalisent près de 9,2 millions de passagers (53%) et dépassent chacune le million de passagers :

- Ligne la plus fréquentée : Paris-Toulouse avec 3,2 millions de passagers.
- 2nde ligne la plus fréquentée : Paris-Nice avec 3,1 millions de passagers.
- 3^{ème} ligne la plus fréquentée : Paris-Marseille avec 1,6 million de passagers.
- 4^{ème} ligne la plus fréquentée : Paris-Bordeaux avec 1,2 million de passagers. Le trafic de cette dernière a chuté de plus de 250 000 passagers en 1 an (ouverture de la LGV).
- Les autres lignes intérieures ont une fréquentation inférieure au million de passagers en 2018 et les lignes hors IDF une fréquentation inférieure à 500 000 passagers à l'exception de Bordeaux-Lyon et de Lyon-Nantes.
- Pour la première fois, une ligne province-province entre dans le top 10 avec la ligne Bordeaux-Lyon à la 9^{ème} place.



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Pavillon français

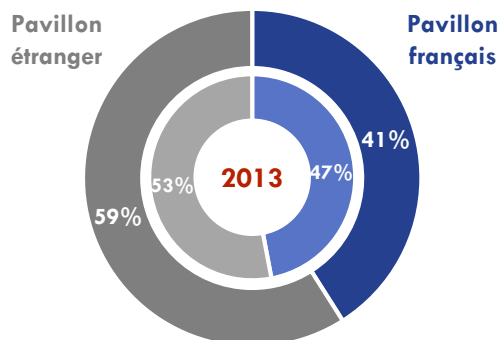
PART DU PAVILLON FRANÇAIS EN 2018

Source DGAC 2018, en %

Total des vols touchant la France

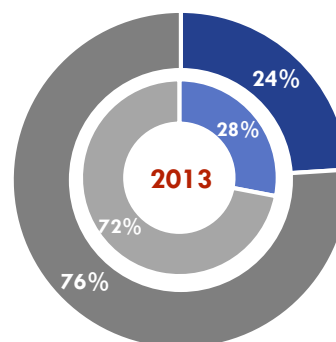
(au départ ou à destination de la France)

2018



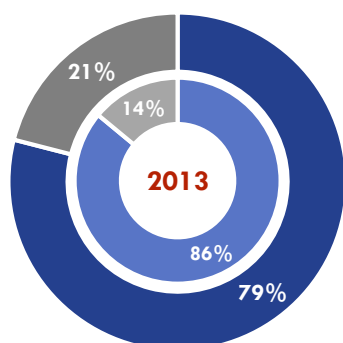
Vols France / Europe

2018



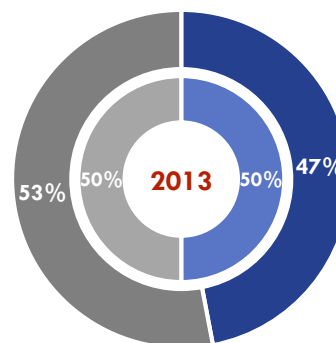
Vols domestiques

2018



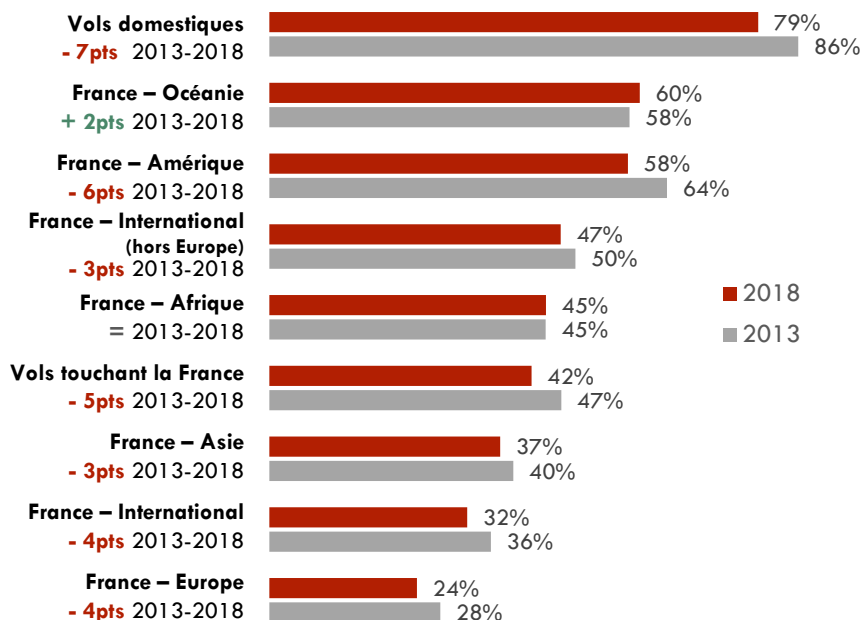
Vols France / international (hors Europe)

2018



Évolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2018



Sur les 5 dernières années, le pavillon français perd des parts de marché sur pratiquement tous les segments de marché en termes de trafic de passagers

Sur l'ensemble des vols réalisés au départ ou à destination de la France, les compagnies aériennes françaises perdent entre 7 (vols domestiques / France-Amérique) et 3 points (France – Asie, France - International) de parts de marché passagers.

Elles gagnent cependant des parts de marché passagers sur les vols France – Océanie et reste stable pour les vols France – Afrique.

Sur les vols vers ou en provenance de la métropole (79%), de l'Amérique et de l'Océanie, le pavillon français reste néanmoins majoritaire.

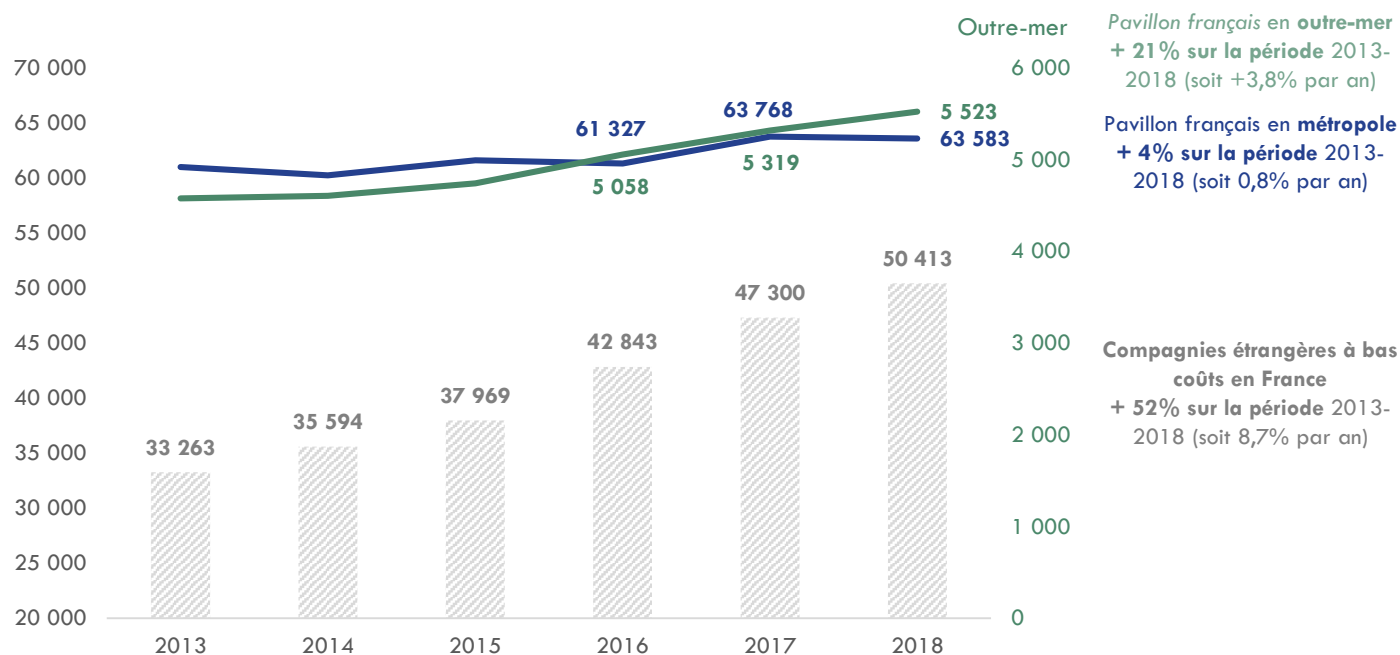


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers vers et en France — Pavillon français et Low cost

Évolution du trafic de passagers des compagnies aériennes françaises en métropole et en outre-mer

Source DGAC 2018, en milliers



Une légère baisse en 2018 du pavillon français en métropole après une légère reprise en 2017 particulièrement bonne, toujours face à une forte croissance des compagnies étrangères à bas coûts en France

Le trafic total des compagnies aériennes françaises reste en augmentation (+6%) sur la période 2013 – 2018, mais sa croissance ralentit.

Ce trafic a été globalement stable entre 2017 et 2018 avec une baisse en métropole compensée par une hausse du trafic de l'outre-mer (+4% entre 2017 et 2018).

En parallèle, le trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts explose en France avec une hausse de 52% sur la période.

Le trafic des compagnies étrangères low cost en France a augmenté de **7%** en 1 an

Le trafic du pavillon français en métropole baisse de près de **0,3%** entre 2017 et 2018...

... et il augmente de **4%** en outre-mer

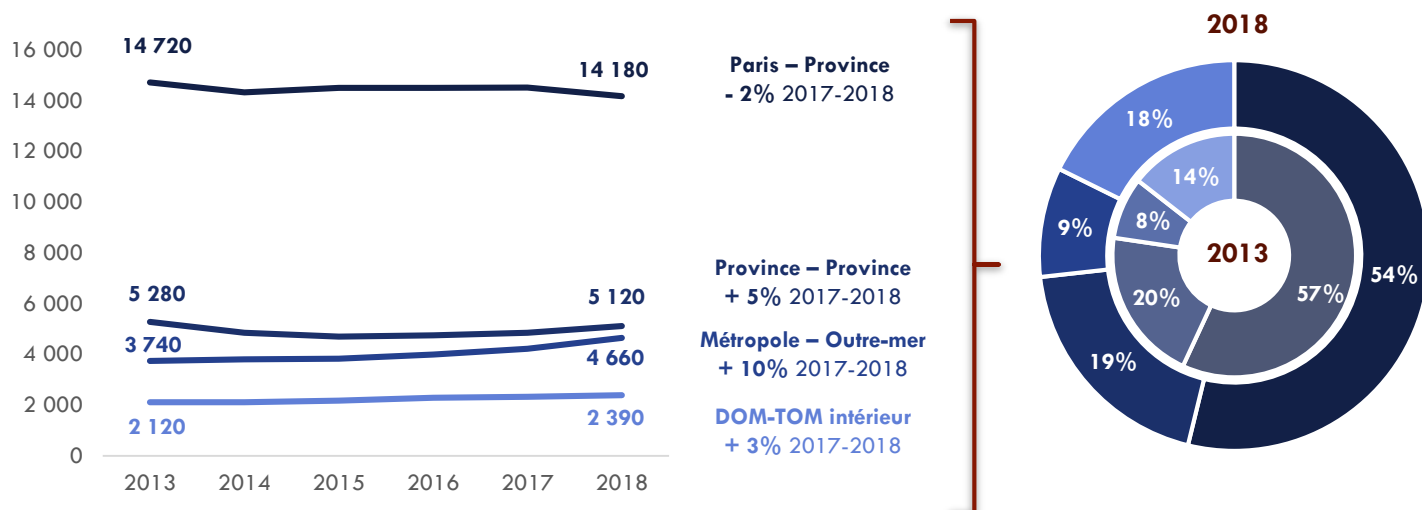


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers intérieur— Pavillon français

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises vols intérieurs

Source DGAC 2018, en milliers de passagers



Une hausse généralisée du trafic de passagers du pavillon français sur les vols intérieurs, portée par les vols Province – Province

Sur la période 2013 – 2018, le **nombre de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols intérieurs a moins vite augmenté (+2%) que la hausse générale du nombre de passagers sur le trafic intérieur (+9%)**. Cela s'explique par le développement des compagnies à bas coûts étrangères qui prennent des parts de marchés au pavillon français, notamment sur les lignes Paris-Province où la part du pavillon français a chuté de 3 points en 5 ans.

Si les **vols Province – Province ont, pour leur part, enregistré une baisse** sur la période 2013-2018, le nombre de passagers repart à la **hausse depuis 2015**. Ces vols représentent, en 2018, 19% des vols intérieurs du pavillon français, soit 1 point de moins qu'en 2013.

Le nombre de passagers des vols en inter-outre-mer et Métropole – outre-mer sont respectivement en croissance de 13% et 25% depuis 2013. Plus de 99% de ces vols sont assurés par des compagnies françaises.

Chiffres clés 2018

54% du trafic de passagers intérieur du pavillon français se fait entre Paris et Province

79% du trafic intérieur est opéré par des compagnies françaises (5 points de moins qu'en 2013)

Le pavillon français a transporté **26 millions** de passagers en France

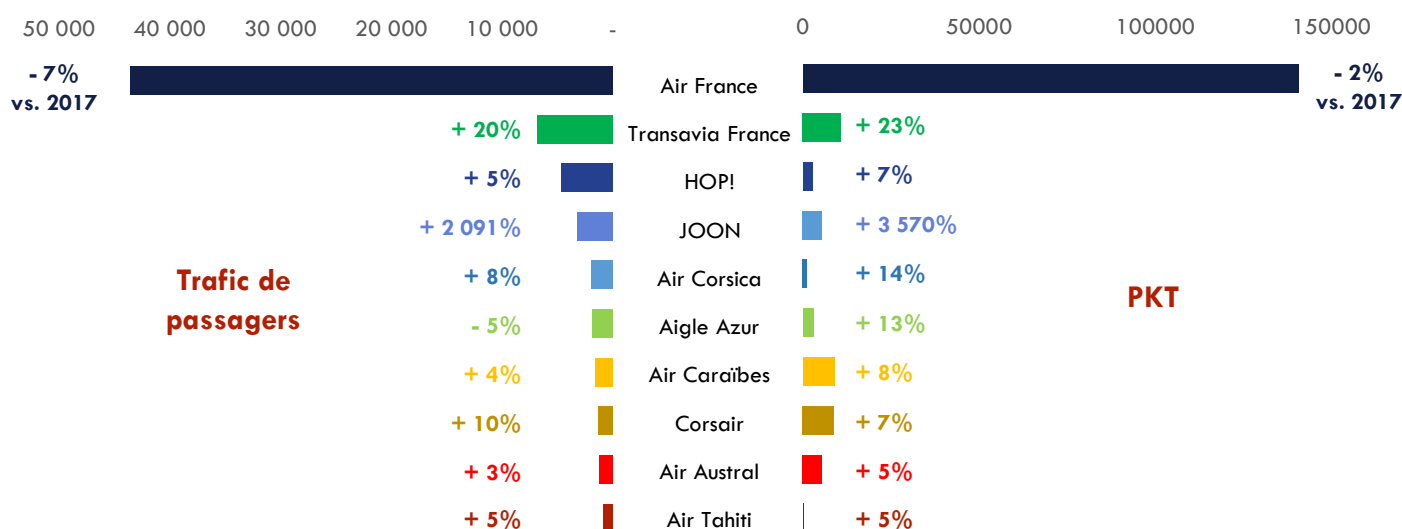


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Activité des principales compagnies aériennes

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2018

Source DGAC 2018, en milliers (passagers) et millions (PKT)



Presque 71 millions de passagers transportés et 768 milliards de kilomètres parcourus par le pavillon français en 2018

En 2018, Air France représente presque deux tiers (63%) du trafic de passagers du pavillon français, malgré une baisse de 7% de son nombre de passagers.

Cependant, sa nouvelle filiale JOON a connu une croissance exceptionnelle, avec plus de +2000% de passagers et plus de +3500% de PKT.

Son autre filiale HOP! connaît une croissance de 5% et Transavia, toujours 2^{ème} compagnie du pavillon français, continue de croître, mais à un rythme moindre (+20%, après +46% en 2017).

Sur les 4 premières compagnies, Air France et ses filiales en représentent donc 3.

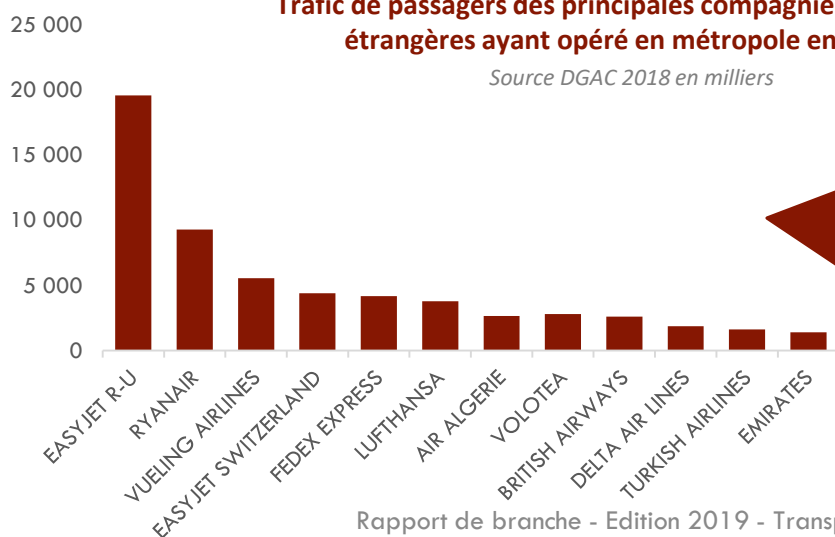
Mis à part Aigle Azur, l'ensemble des 10 premières compagnies sont en croissance d'une année sur l'autre en matière de passagers et de PKT.

Globalement, au même titre que le nombre de passagers, les PKT ont augmenté par rapport à 2017. En 2018, Air France réalise 69% des PKT du pavillon français.

Transavia France est la 2^{ème} compagnie aérienne française, devant Air Corsica et Air Caraïbes.

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en métropole en 2018

Source DGAC 2018 en milliers



Les deux compagnies aériennes à bas coûts **Easyjet** et **Ryanair** représentent le tiers du trafic de passagers des compagnies étrangères ayant opéré en métropole en 2018 et plus de la moitié des 12 principales compagnies aériennes.

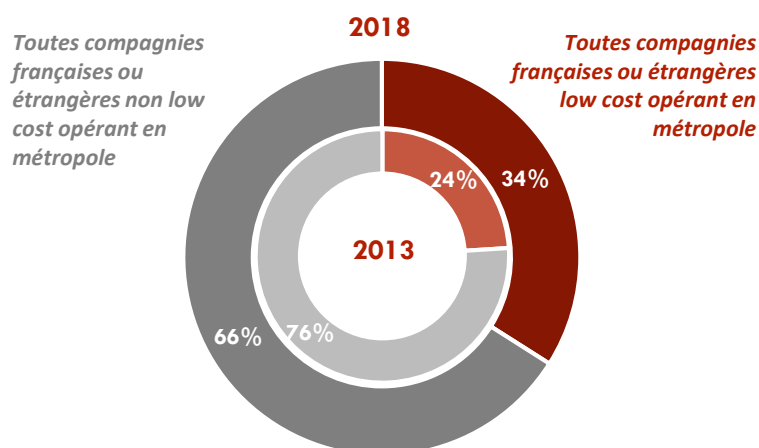


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Focus : Activités des compagnies à bas coûts

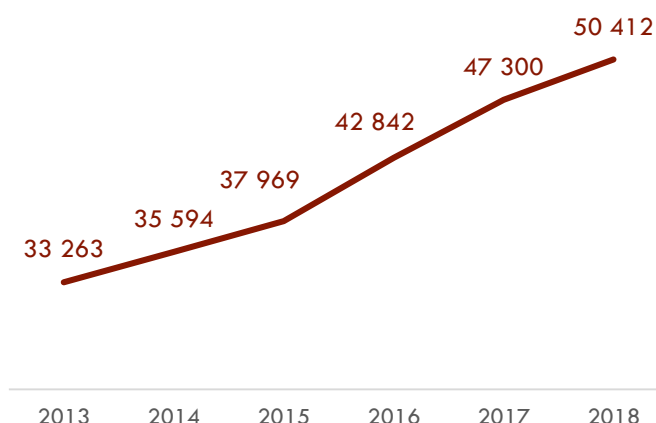
Part du trafic des compagnies à bas coûts sur l'ensemble du trafic en métropole

Source UAF 2018, en %



Évolution du trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts en France

Source DGAC 2018, en milliers



La part des compagnies à bas coûts dans le trafic en France est en forte croissance.

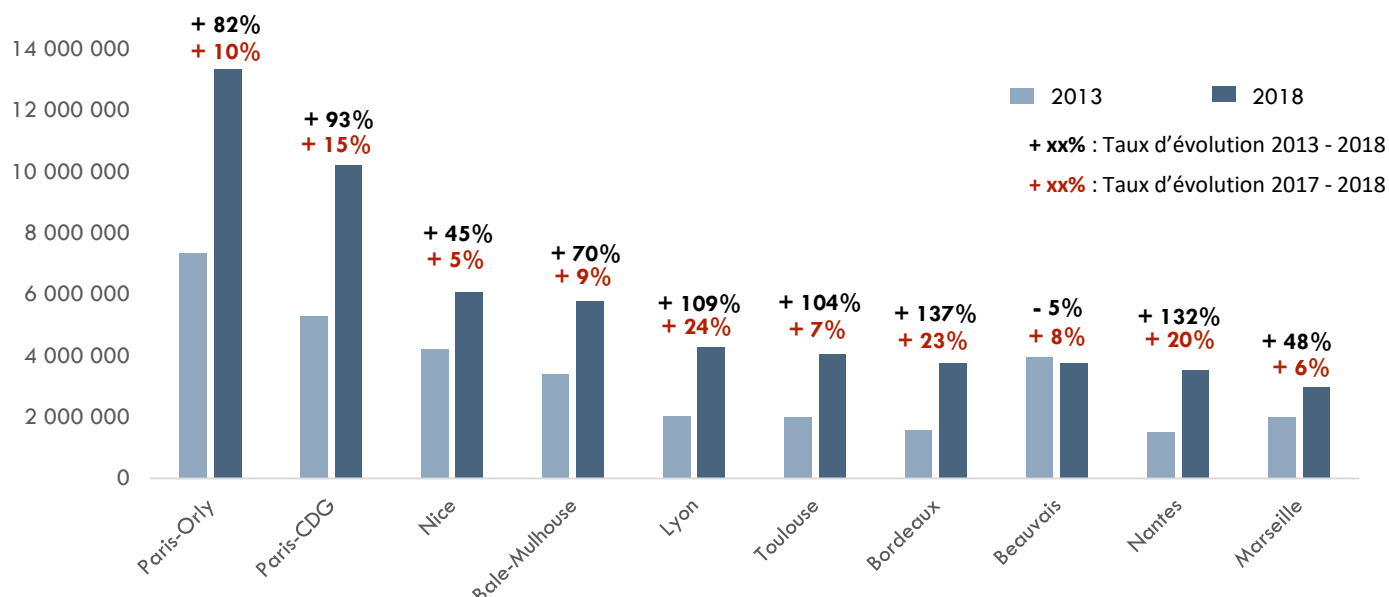
Leur part a augmenté de **10 points entre 2013 et 2018**, dont 2 points sur la dernière année pour dépasser un passager sur trois empruntant une compagnie low cost.

Au sein de ces dernières, les compagnies étrangères à bas coûts sont en forte croissance: **+52% depuis 2013**, soit environ 9% par an en moyenne.

Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français augmente en moyenne de 73% sur la période, les aéroports de Bordeaux et de Nantes étant ceux qui enregistrent les augmentations du nombre de passagers low cost les plus importantes (x3). Les aéroports parisiens restent ceux qui concentrent le plus de passagers des compagnies à bas coûts (plus de **23 millions de personnes, soit une augmentation de 12% en 1 an**).

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2018





DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports européens

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2018 en nombre de passagers

Source Eurostat, en milliers de passagers

Évolution annuelle 2017/2018

UK London Heathrow	80 100	+3%
FR Paris Charles de Gaulle	72 196	+4%
NL Amsterdam Schiphol	70 979	+3%
DE Frankfurt main	69 386	+7%
ES Madrid Barajas	56 478	+9%
ES Barcelona El Prat	49 594	+6%
DE Muechen	46 206	+4%
UK London Gatwick	46 081	+1%
IT Roma Fiumicino	42 894	+4%
FR Paris Orly	33 115	+3%
IE Dublin	31 225	+6%
DE Zurich	31 065	+6%
DK Kobenhavn Kastrup	30 192	+4%
ES Palma de Mallorca	29 069	+4%
PO Lisboa	29 046	+9%

Les 15 premiers aéroports européens ont permis de transporter plus de **717 millions** de passagers en 2018

CDG réalise **10%** du trafic de passagers du top 15 des aéroports européens

38% des passagers européens sont concentrés sur ce top 15 des aéroports

En 2018, les aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Orly) transportent 15% du trafic de passagers des 15 premiers aéroports européens.

En 2018, le nombre de passagers voyageant via les aéroports européens a augmenté de 5%. Parmi les 15 principaux aéroports européens en nombre de passagers, la hausse la plus importante entre 2017 et 2018 est celle des aéroports de Madrid et de Lisbonne (+9%).

En 2018, les principaux aéroports ont vu leur trafic de passagers augmenter. Charles de Gaulle reste le 2^{ème} aéroport européen en matière de nombre de passagers et continue de se rapprocher de l'aéroport de Londres.



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports français

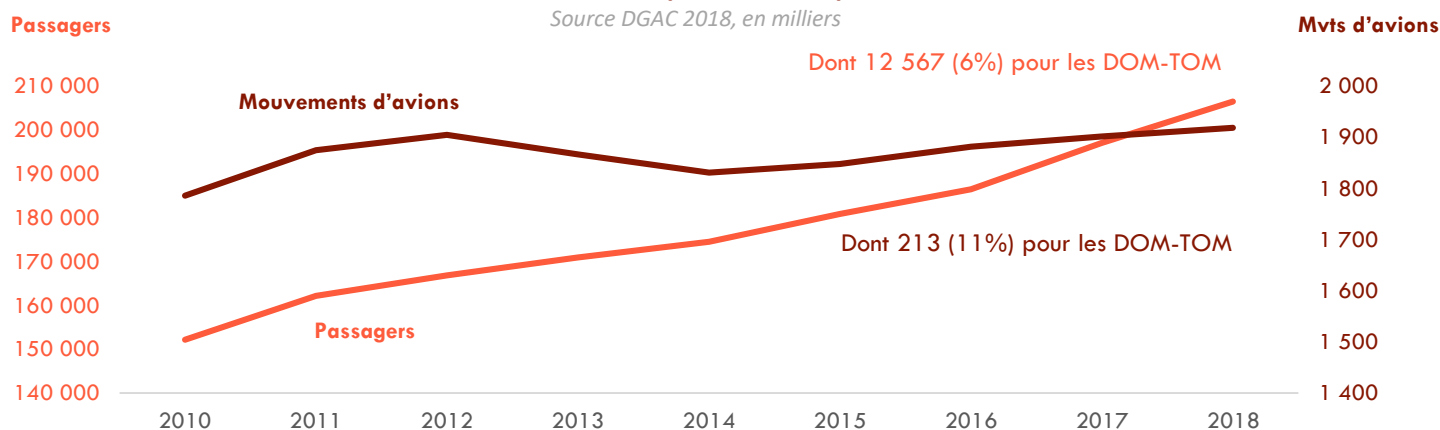
206 millions
de passagers
dans les
aéroports
français

Paris-CDG
représente
36% du
trafic de
passagers des
aéroports
français

1,9 million
de mouvements
d'avions sur les
aéroports
français

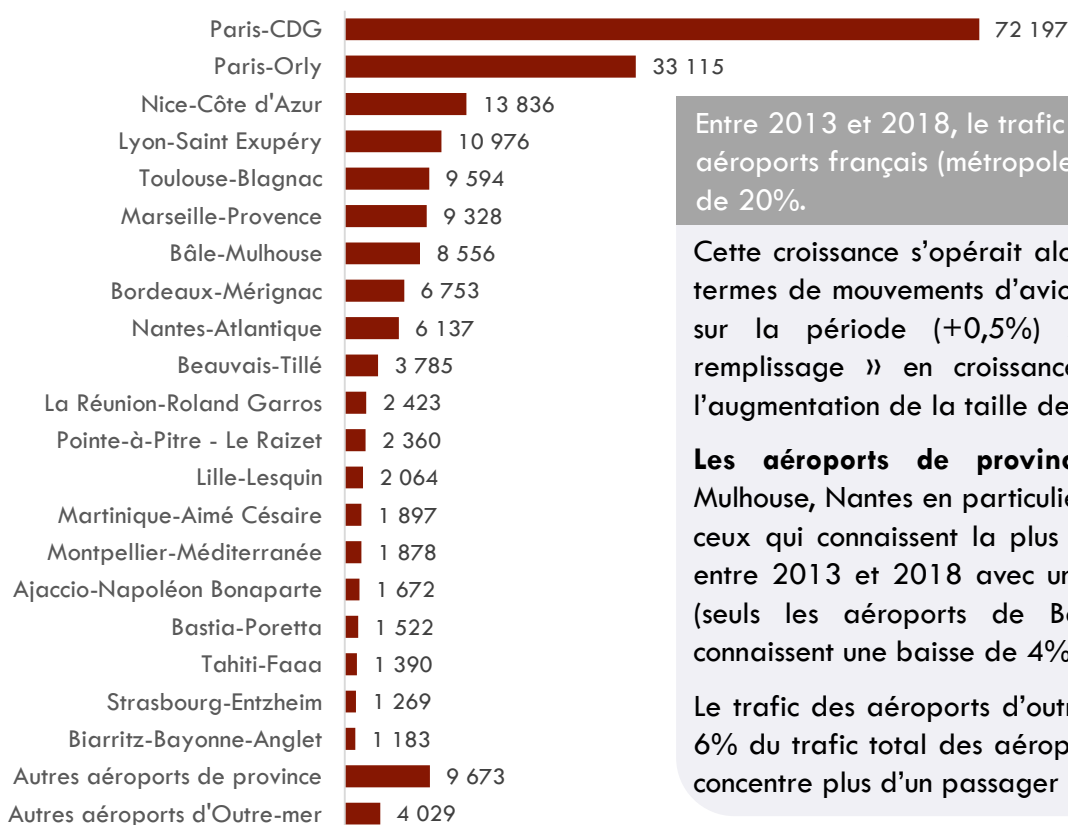
Évolution du trafic des aéroports — Métropole et DOM-TOM

Source DGAC 2018, en milliers



Fréquentation des principaux aéroports en 2018

Source Comptes Transport 2018, Niveaux en milliers de passagers



Entre 2013 et 2018, le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a augmenté de 20%.

Cette croissance s'opérait alors que le trafic aéroport en termes de mouvements d'avions a été relativement stable sur la période (+0,5%) soulignant un « taux de remplissage » en croissance pour ces vols ainsi que l'augmentation de la taille des avions en moyenne.

Les aéroports de province (Montpellier, Bordeaux, Mulhouse, Nantes en particulier avec 60% de hausse) sont ceux qui connaissent la plus grande croissance de trafic entre 2013 et 2018 avec une **hausse globale de 25%** (seuls les aéroports de Beauvais et de Strasbourg connaissent une baisse de 4% et 6% sur cette période).

Le trafic des aéroports d'outre-mer représente seulement 6% du trafic total des aéroports français alors que Paris concentre plus d'un passager sur deux (51%).



DONNÉES ÉCONOMIQUES

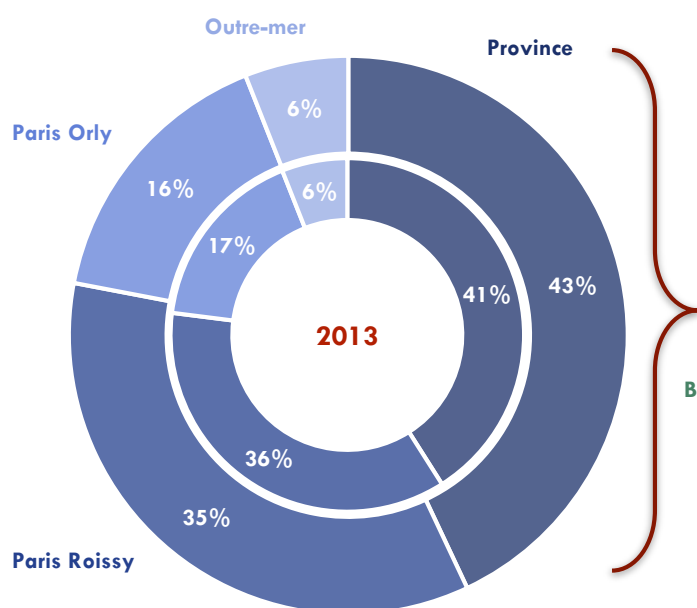
Trafic de passagers — Aéroports français

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source Comptes Transport 2018, en pourcentages

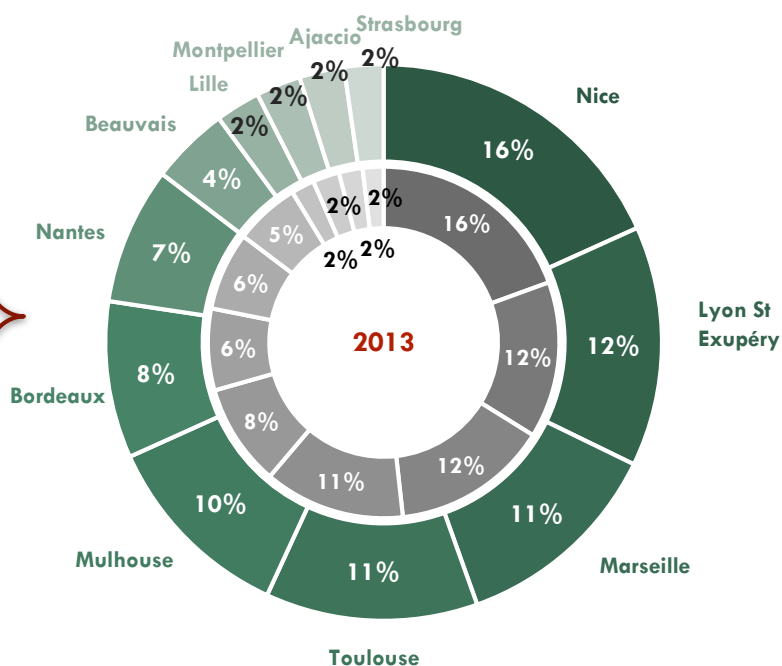
2018

Principaux aéroports français



2018

Aéroports régionaux (hors IDF)



Le trafic de passagers sur les aéroports régionaux est en légère hausse au global sur la période 2013 – 2018

La part des passagers sur les aéroports de Province augmente légèrement depuis plusieurs années (de 41% à 43% depuis 2013).

Celle des passagers sur les aéroports d'outre-mer reste stable (6% depuis 2013).

Parmi les aéroports régionaux, les **10 premiers se partagent 83% du flux** et les 5 premiers concentrent près de 60% de la fréquentation de passagers, des parts qui sont les mêmes qu'en 2013.

51% du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens

Parmi les aéroports provinciaux, Nice présente le taux de fréquentation le plus élevé avec

16% du total

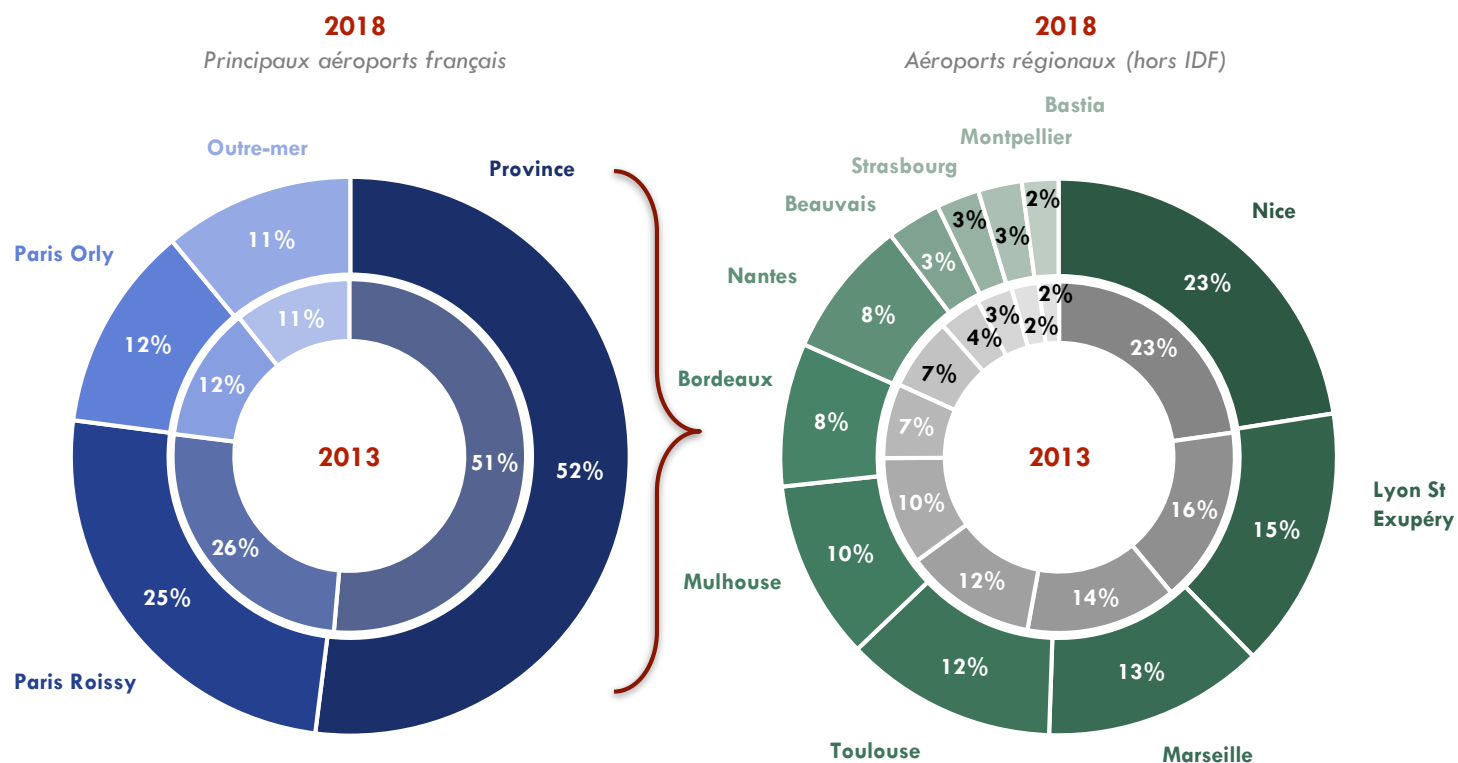


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Mouvements d'avions — Aéroports français

Répartition des mouvements d'avions commerciaux sur les principaux aéroports français

Source DGAC 2018, en pourcentages



37% des mouvements d'avions se concentrent sur les aéroports parisiens

Parmi les aéroports régionaux, Nice concentre **23%** des mouvements d'avions

Les mouvements d'avions sur les aéroports régionaux sont stables sur la période 2013 – 2018.

La part des mouvements d'avions sur les aéroports régionaux est restée stable sur les 5 dernières années. Si sa part a légèrement diminué, le nombre de mouvements d'avions de l'aéroport de Paris Roissy a continué à augmenter (472 600 en 2013 vs. 480 920 en 2018).

Parmi les aéroports régionaux (960 000 mouvements en 2018), les **6 premiers se partagent plus de 80% du flux commercial d'avions** et les 3 premiers concentrent à eux seuls 51% des mouvements d'avions commerciaux. La part de ces derniers est restée la même qu'en 2017.



DONNÉES ÉCONOMIQUES

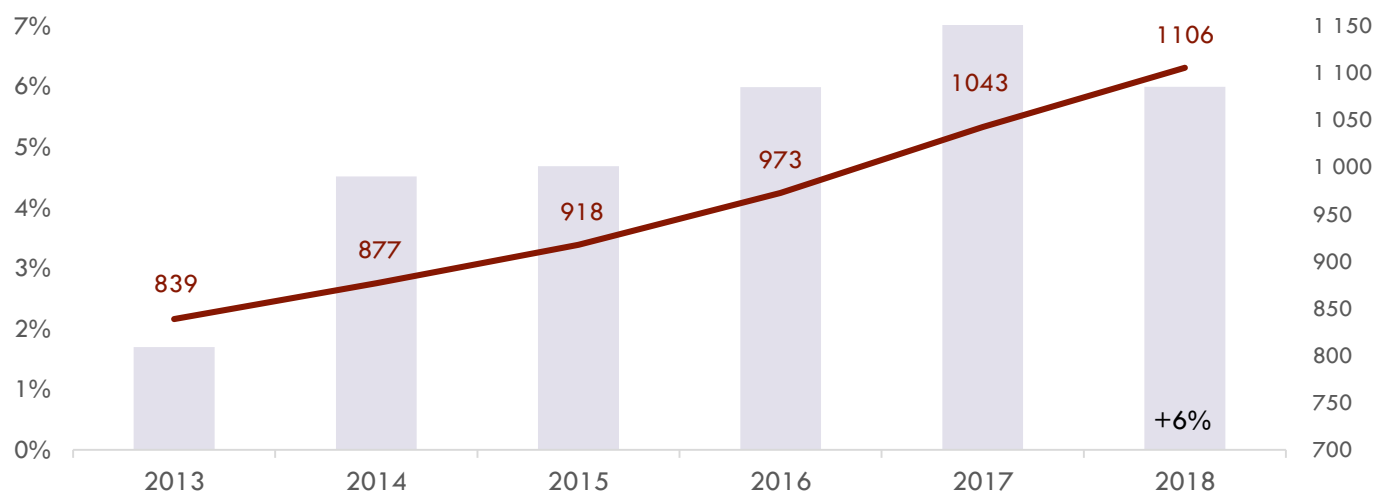
Trafic de passagers en Europe

Évolution du trafic de passagers en Europe (UE 28)

Source Eurostat 2018, en millions de passagers

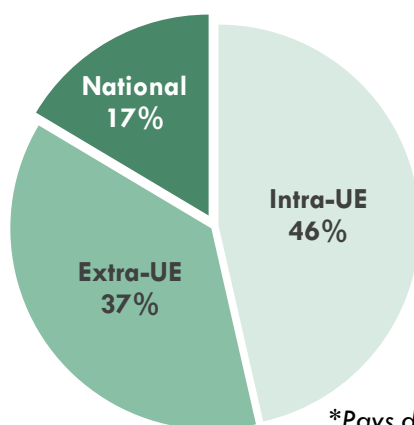
Taux d'évolution

Trafic (en millions)



Répartition des passagers du trafic européen (UE28*)

Source Eurostat 2017, en %



*Pays de l'Union européenne (28)

Depuis 2013, le trafic de passagers en Europe a augmenté de **32%**

Depuis 2013, le trafic de passagers en Europe a augmenté de 5,6% en moyenne chaque année

Depuis 2013, le trafic de passagers en Europe ne cesse de croître, **d'environ 5,6% par an pour atteindre 1,106 milliards de passagers en 2018** (+32% depuis 2013). La barre du milliard a été dépassée en 2017.

En 2018, plus de 1 passager européen sur 3 voyage en dehors de l'Union européenne et près de 1 passager sur 2 voyage au sein de l'Union européenne. La part du trafic intra-UE a augmenté depuis 2013 passant de 43% à 46%.



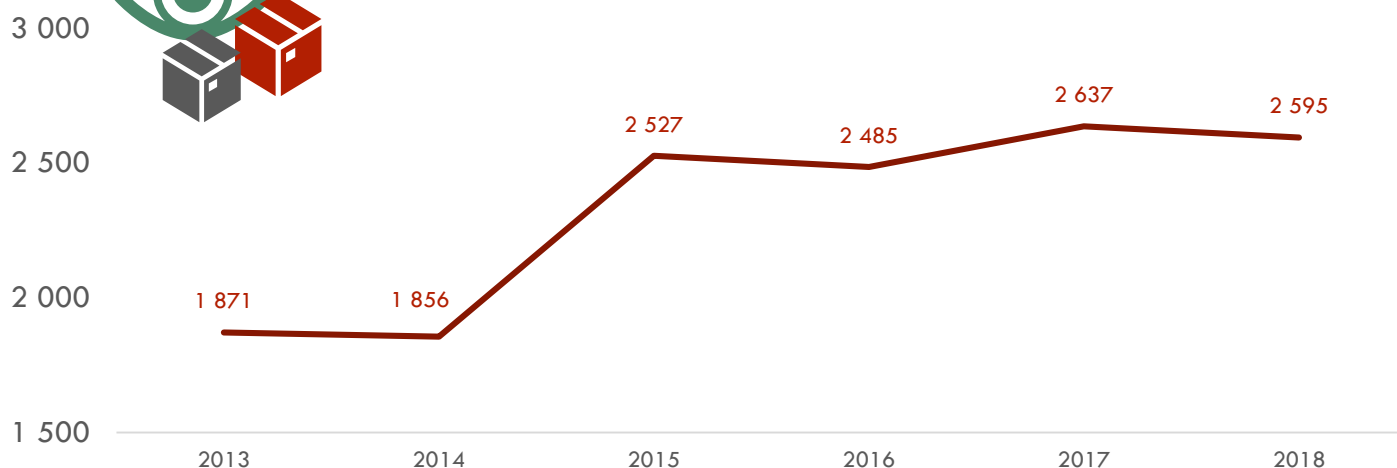
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - France



Trafic de fret et de courrier sur les aéroports de la métropole

Source DGAC 2018, en milliers de tonnes



Près de 2,6 millions de tonnes de fret et poste sont transportées en France métropolitaine en 2018

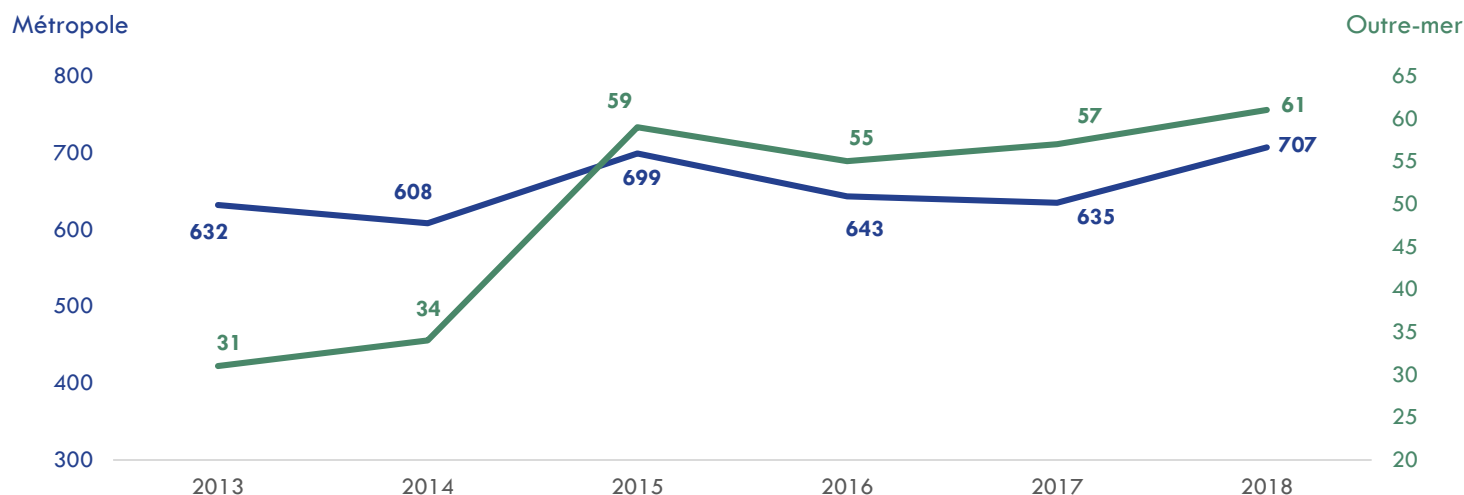
Sur la période 2013 – 2018, le trafic de fret et courrier a cru de +6,7% chaque année en moyenne (soit +39% au global depuis 2013). Mais cette croissance s'explique principalement par un pic entre 2014 et 2015 permettant d'atteindre les 2,5 millions de tonnes de fret. À partir de 2015, la croissance stagne de nouveau (+2,6% entre 2015 et 2018)

Le transport de fret du pavillon français en métropole est repassé au dessus de la barre des 700 000 tonnes, ce qui représente une hausse de 11% en 1 an.

Le transport de fret en outre-mer reprend quant à lui en 2017 et continue d'augmenter.

Trafic de fret et de courrier des compagnies aériennes françaises de métropole et d'outre-mer

Source DGAC 2018, en milliers de tonnes





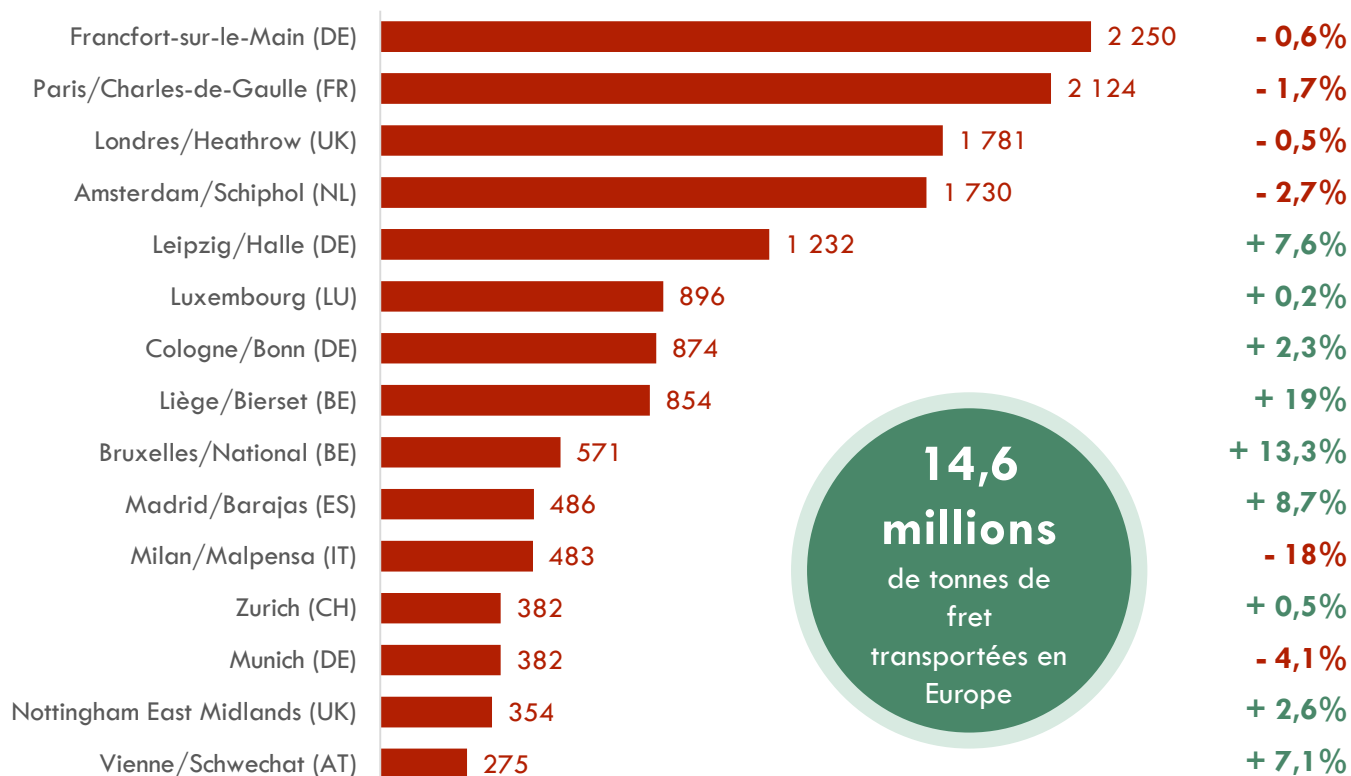
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - Europe

Les 15 principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2018

Source EUROSTAT, en milliers de tonnes de fret

Évolution annuelle
2017 / 2018



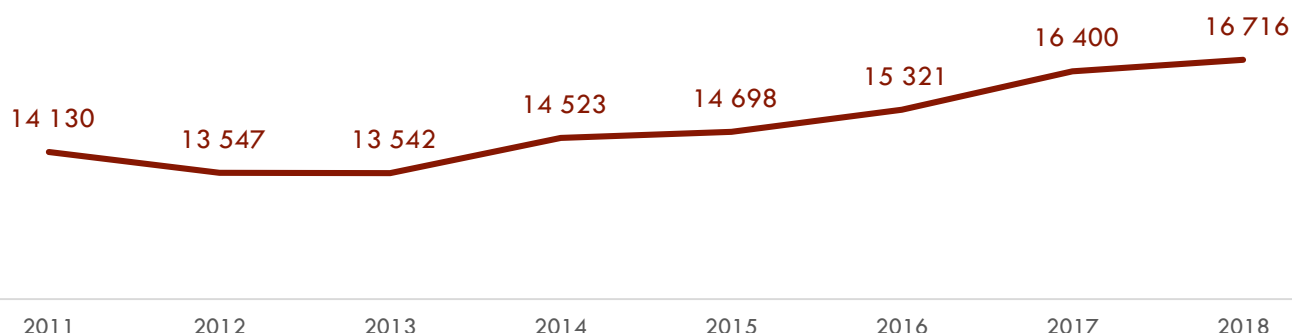
Paris CDG redevient le deuxième aéroport européen en volume de fret et de courrier, avec plus de 2 millions de tonnes traitées en 2018.

En 2013, Paris CDG était le 4ème aéroport européen en volume de fret traité. En 2014, il passe deuxième et le reste jusqu'à aujourd'hui, après avoir été premier en 2017.

Les croissances les plus importantes par rapport à l'année dernière concernent les deux aéroports belges : Liège (+19%) et Bruxelles (+13,3%), alors que l'aéroport de Milan chute de 18% en un an.

Évolution de fret et courrier transportés en Europe (UE28)

Source Eurostat, en milliers de tonnes de fret



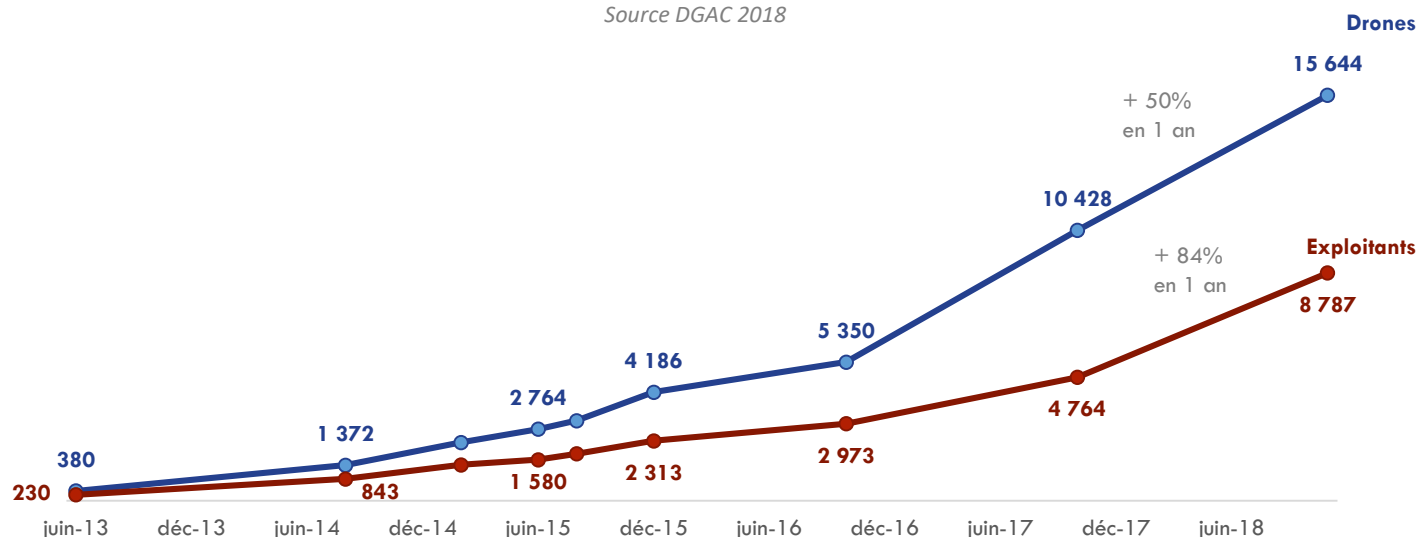


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Les drones

Évolution du nombre d'exploitants et de drones civils professionnels en activité

Source DGAC 2018



La réglementation française définit 4 types d'activités pour les entreprises de la filière « drones »

Scénario 1

Opérations en vue directe du télépilote hors zones peuplées, à une distance horizontale maximale de 200m du télépilote

Concerne
99%
des exploitants

Scénario 2

Opérations se déroulant hors vue directe et hors zone peuplée, sur un rayon maximal d'1km et de hauteur inférieure à 150m du sol et des obstacles artificiels, sans aucune personne au sol dans cette zone d'évolution

Concerne près de
47%
des exploitants

Scénario 3

Opérations se déroulant en agglomération ou à proximité de personnes ou d'animaux, en vue directe et à une distance maximale de 100m de rayon du télépilote, pour les drones de 8kg maximum

Concerne
95%
des exploitants

Scénario 4

Opérations se déroulant hors vue directe, en zone non peuplée, dans un rayon de plus d'un kilomètre et pour les drones de 2kg maximum

Concerne
0,5%
des exploitants

Le nombre de drones civils professionnels en activité continue à croître intensément (+ 5 000 chaque année depuis 2 ans)

La courbe d'évolution du nombre d'exploitants et de drones civils professionnels en activité illustre le fort et constant développement de cette activité en France. En effet, le nombre de drones est passé **de 380 à 15 644 en cinq ans et demi, il a ainsi été multiplié par 41 !** De même, le nombre d'exploitants augmente lui aussi : il passe de 230 à 8 787 sur la même période (x38).

Les scénarios un et trois sont les activités les plus représentées chez les exploitants.

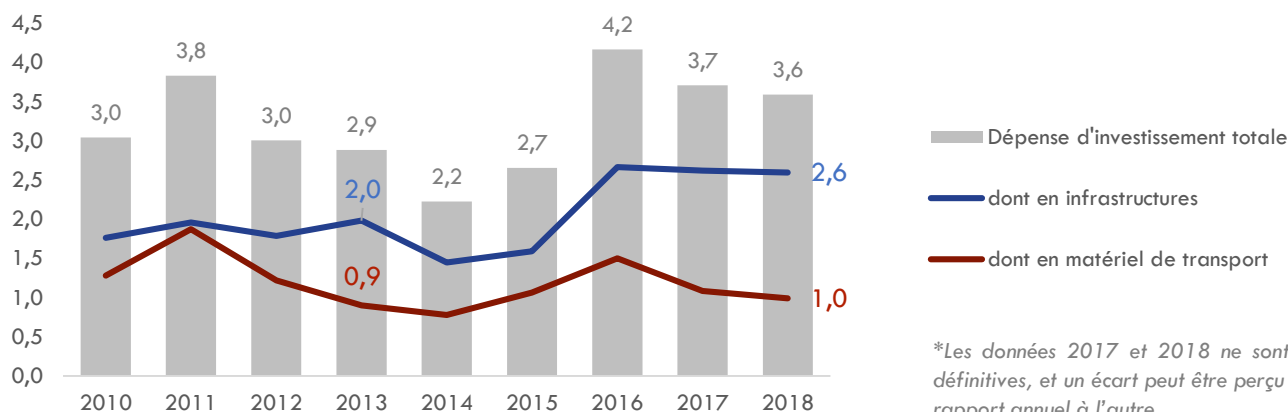


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Dépenses et Développement Durable

Dépense d'investissement totale*

Source Comptes Transport 2018, en milliards d'euros courants



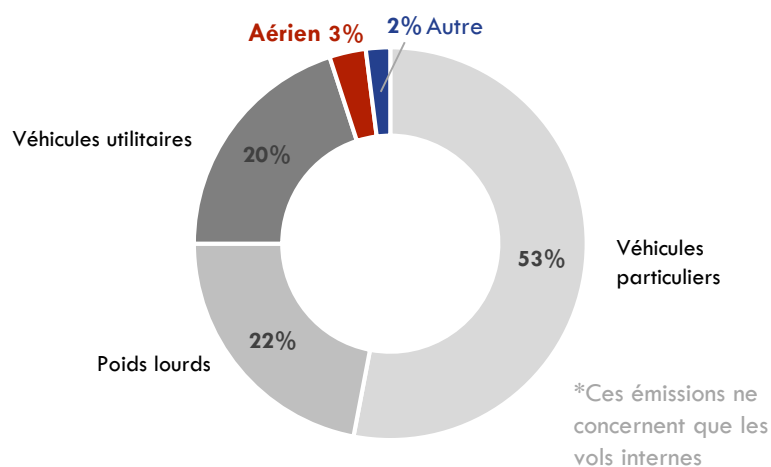
Les dépenses d'investissement dans le transport aérien ont connu un pic en 2016 et se stabilisent autour de 3,6 milliards/an.

Entre 2013 et 2018, les dépenses d'investissement totales ont augmenté de 24% (soit +4%/an en moyenne), passant ainsi de 2,9 milliards d'euros à 3,6 milliards d'euros, et ce, grâce à une forte hausse de 2015 à 2016.

Ce sont les investissements en matériel d'infrastructures qui ont majoritairement porté cette hausse (+31% depuis 2013, soit +5%/an en moyenne).

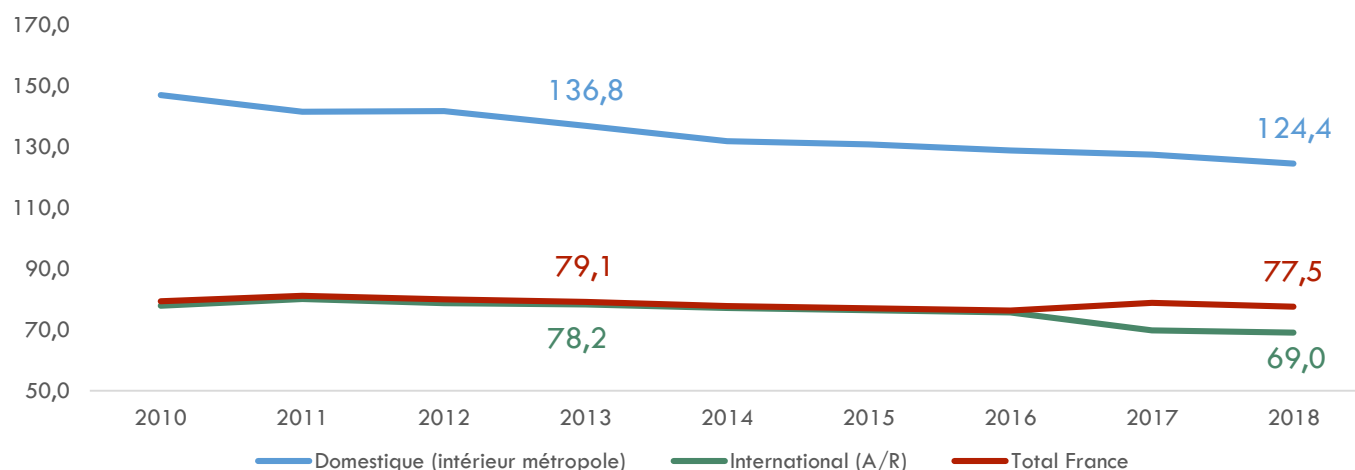
Émission de gaz à effet de serre par mode de transport en France métropolitaine en 2017*

Source Comptes transports 2018



Évolution de l'efficacité énergétique du transport aérien par faisceau CO2 unitaire (g/PKTeq)

Source Comptes transports 2018





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Données générales

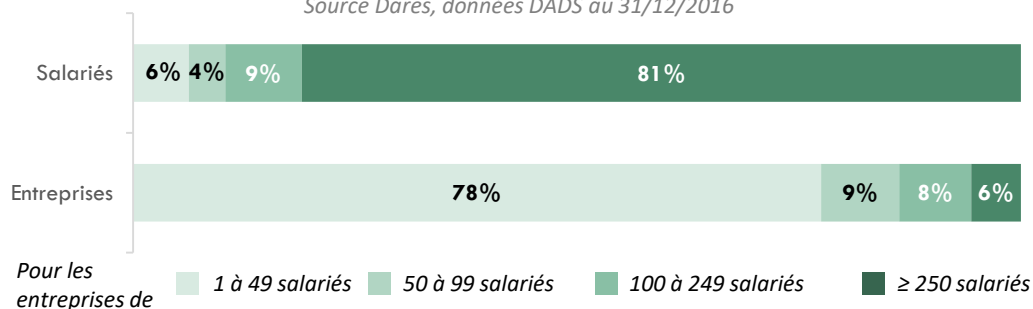


610 entreprises

990 établissements

Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares, données DADS au 31/12/2016



L'activité de la branche est très concentrée dans les très grandes entreprises et sur l'activité de transport aérien de passagers.

Seulement 6% des entreprises sont des entreprises de plus de 250 salariés. Pourtant ces dernières emploient plus de 81% des salariés de la branche. À l'inverse, les entreprises de moins de 50 salariés, qui représentent 78% des entreprises de la branche, concentrent seulement 6% des effectifs totaux.

La majorité des salariés (70%) est couverte par le **code NAF 5110Z – Transports aériens de passagers**. Parmi les « autres codes NAF » présents dans les activités de la branche et non présentés sur le graphique ci-dessous, on retrouve principalement les activités de restauration collective (5629A), d'affrètement et d'organisation des transports (5229B).

40,6%



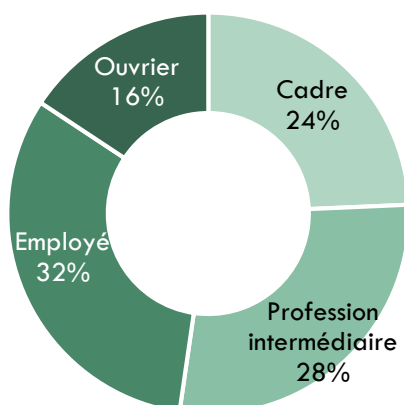
84 000 salariés

81 000 ETP (équivalent temps plein)

Source Dares, données au 31/12/2016

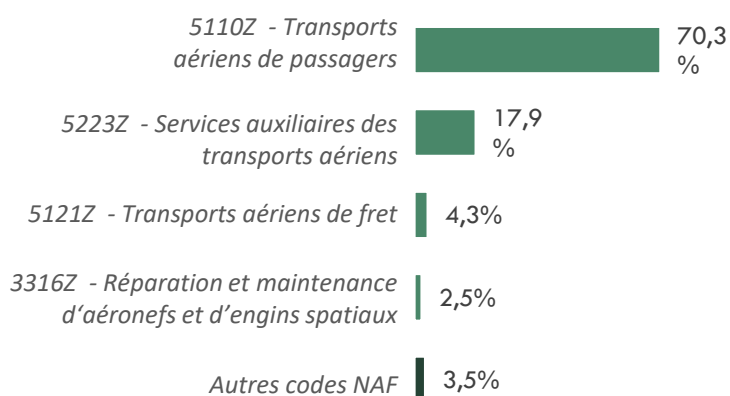
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source DARES – données au 31/12/2016



Répartition des salariés par code NAF

Source DARES (en % des salariés présents au 31/12/2016)





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Répartition géographique des effectifs

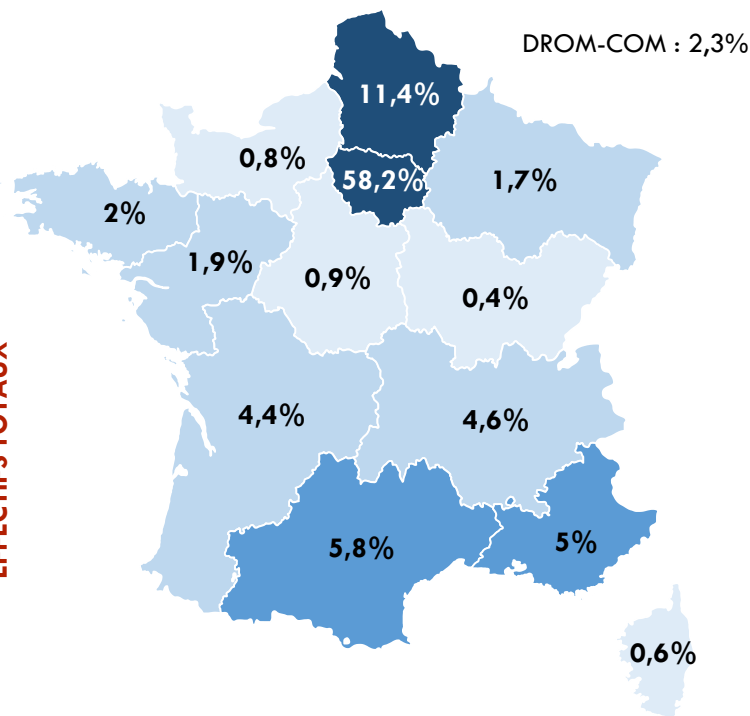
Répartition géographique des salariés

Source enquête entreprises 2019 (en % selon le lieu d'habitation en 2018)

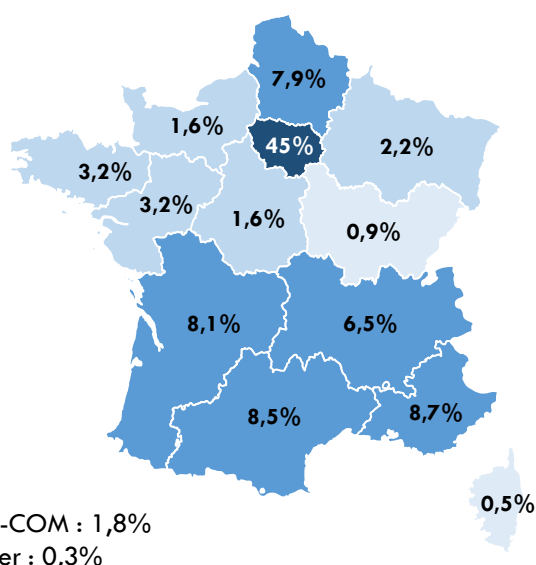
Part des salariés (en %)

- Moins de 1%
- Entre 1 et 5%
- Entre 6 et 10%
- Plus de 10%

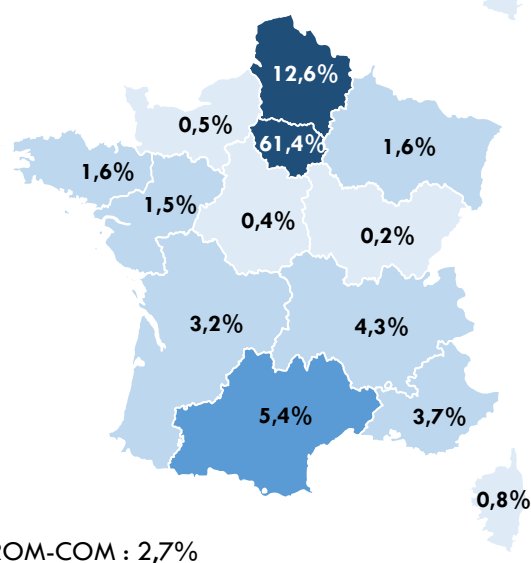
EFFECTIFS TOTAUX



PERSONNEL NAVIGANT



PERSONNEL AU SOL



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

Ce phénomène de **concentration des effectifs** est d'autant plus fort lorsqu'il s'agit du personnel au sol qui se trouve pour plus des ¾ dans le nord de la France (74% en Île-de-France et dans les Hauts-de-France), à proximité des aéroports d'Île-de-France.

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

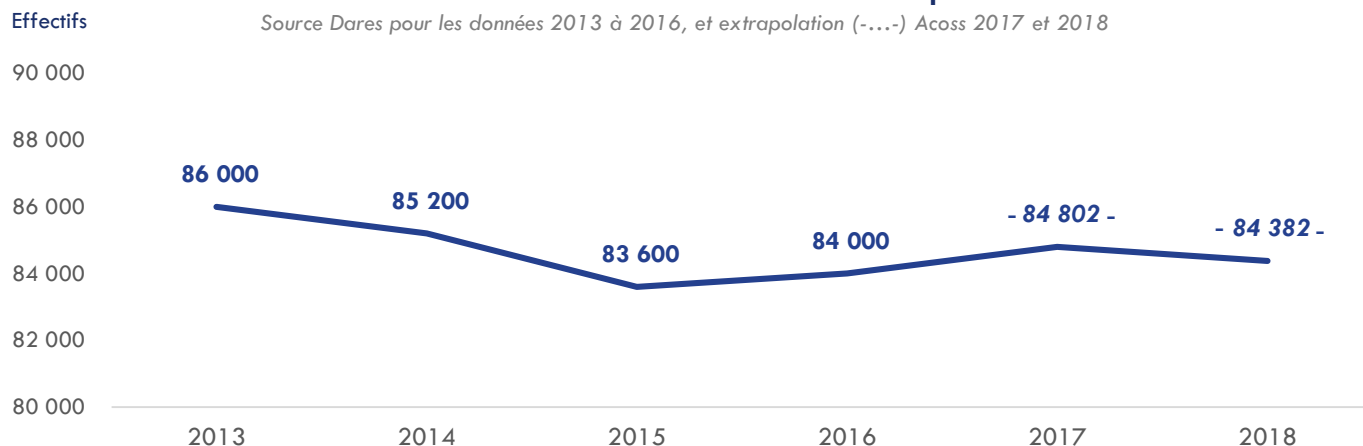
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Évolution des effectifs

Evolution des effectifs dans la Branche du Transport Aérien

Source Dares pour les données 2013 à 2016, et extrapolation (-...-) Acoss 2017 et 2018



Effectifs par code NAF

Source ACOSS corrigé DARES

Codes NAF	Base Acoss	Poids de l'IDCC	Base corrigée
51.10Z Transports aériens de passagers	60 809	96,8%	58 854
51.21Z Transports aériens de fret	2 757	99,4%	2 740
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	29 746	55,8%	16 611
Sous-total sur ces 3 codes NAF	93 311		78 205
Effectif total secteur			82 109

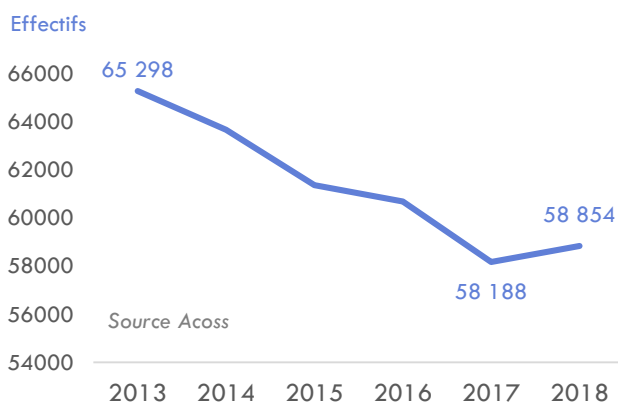
Les effectifs de la branche ont diminué de 1,8% sur la période 2013 – 2018, mais se sont stabilisés depuis 2015.

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.

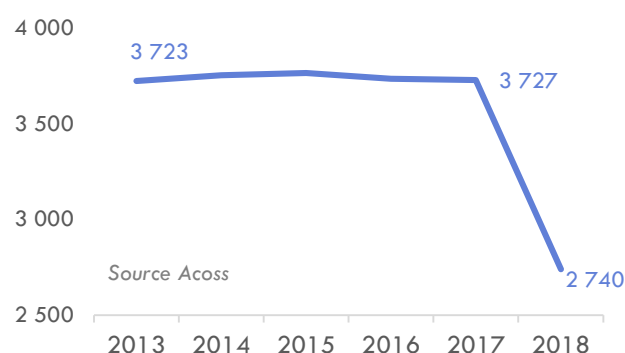
À l'inverse, le code NAF du transport aérien de passagers après une diminution de -14% entre 2012 et 2017, augmente de 1,2%.

Ceux des services auxiliaires de transport aérien continuent d'augmenter avec une croissance de 4% entre 2017 et 2018.

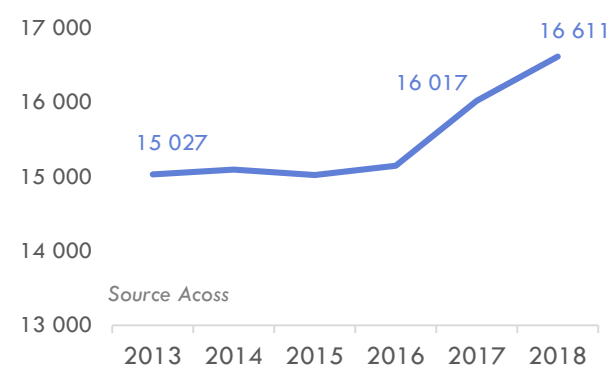
Transport aérien de passagers



Transport aérien de fret



Services auxiliaires des transports aériens



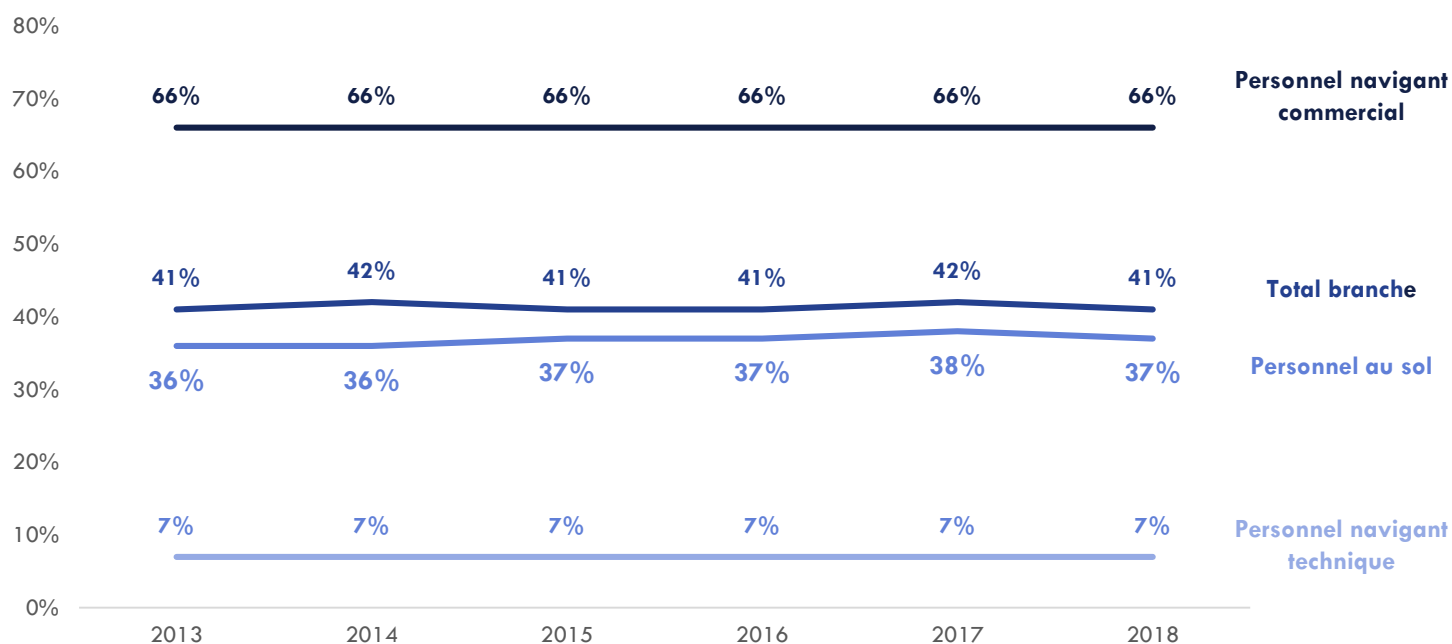


DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Égalité femmes-hommes

Évolution entre 2013 et 2018 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)



La part des femmes dans la branche est stable depuis 2013

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

Les femmes sont
sous-
représentées
dans le PN
technique

4 salariées
sur 10 de la
branche sont des
femmes

Les femmes sont
sur-
représentées
dans le PN
commercial

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

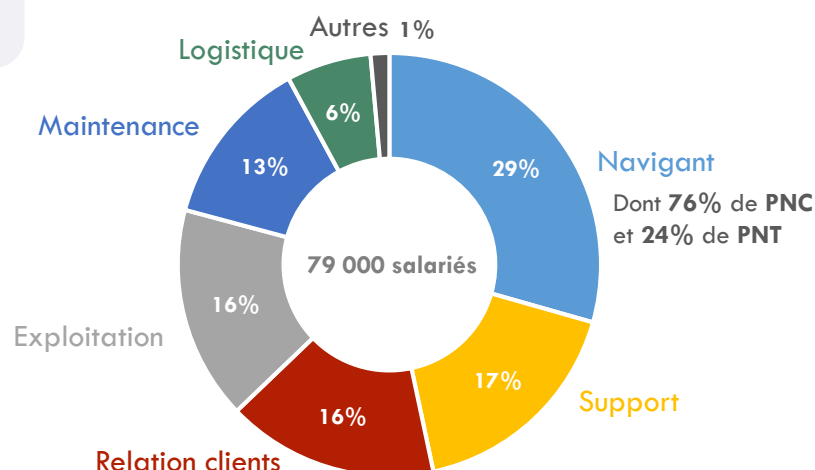


Répartition des effectifs par famille

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

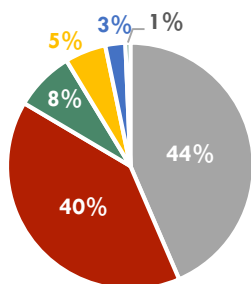
Répartition des effectifs par famille d'activité*

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)

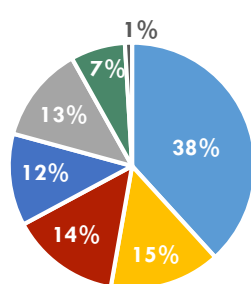


■ NAVIGANT ■ SUPPORT ■ RELATION CLIENTS ■ EXPLOITATION ■ MAINTENANCE ■ LOGISTIQUE ■ AUTRES

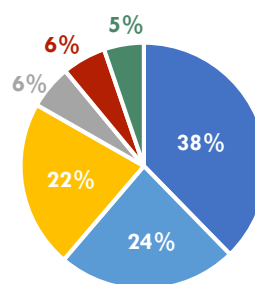
Assistance en escale 8%



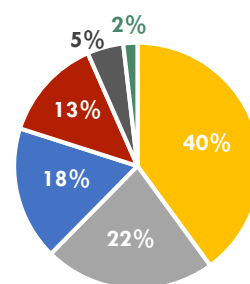
Compagnies aériennes 77%



Hélicoptères 0,2%



Aéroports 14%



La relation clients sol-vol représente 38% des effectifs (PNC et Relation client)

Les personnels navigants se retrouvent au sein des compagnies aériennes et représentent plus du tiers des effectifs de cette activité (38%).

Pour les hélicoptères, ce sont les personnels navigants qui représentent le quart de l'effectif.

Pour l'assistance en escale, plus de 84% des professionnels exercent dans le domaine de l'exploitation ou de la relation clients.

Enfin, pour les aéroports, ce sont les fonctions supports qui sont prépondérantes, avec 40% des effectifs. On retrouve ensuite l'exploitation (22%), la maintenance (18%) et les relations clients (13%).

Les écarts observés d'une année à l'autre dans le rapport sont dû à une requalification plus fine des métiers exercés par les salariés au sein des nouvelles familles professionnelles de l'accord sur les classifications signées en 2017. Enfin le poids changeant des différentes activités au sein des répondants et la particularité de leur structures ont également un impact sur la répartition globale des effectifs par famille.

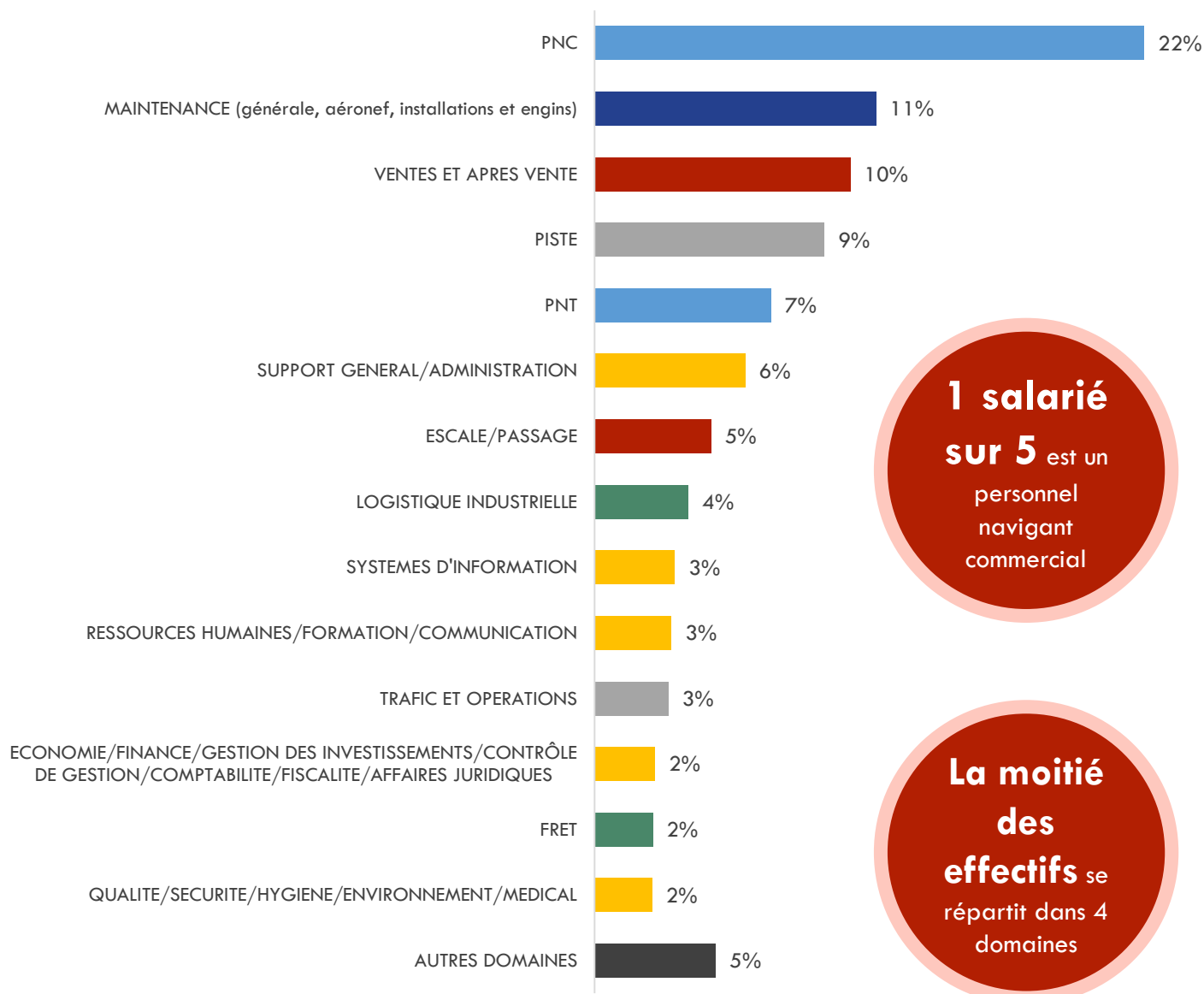


DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition des effectifs par domaine métier

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



Plus de la moitié des effectifs (52%) se répartit dans quatre domaines métiers.

Plus d'un salarié de la branche sur cinq travaille comme personnel navigant commercial. Viennent ensuite les métiers de la maintenance (11%), les métiers de la vente et après-vente (10%) et les métiers de piste (9%).

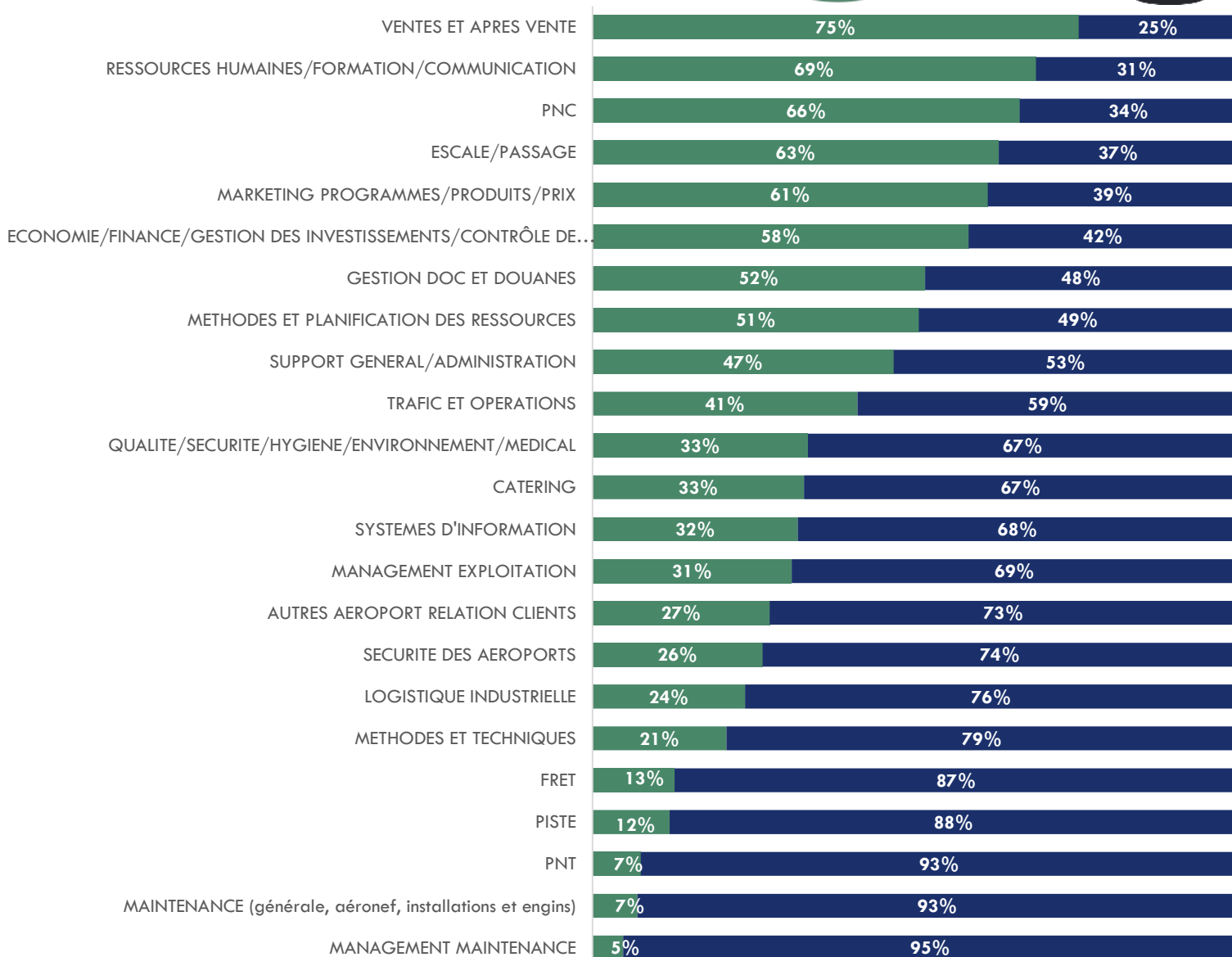


DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)



La branche est relativement féminisée (41%), mais les femmes restent minoritaires dans une majorité de domaines métiers (15 sur 23).

La part des femmes dans les effectifs est supérieure à celle des hommes dans seulement 8 domaines métiers (sur 23) : la vente (75%), les ressources humaines (69%), le personnel navigant commercial (66%), l'escale/passage (63%), le marketing (61%), la finance (58%), la gestion documentaire douanière (52%) et la planification (51%). Ce sont plutôt des fonctions de services. Cette dynamique tend même à se renforcer sur les fonctions supports (RH, gestion documentaire..).



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Métiers du transport aérien

Répartition des effectifs dans les 20 métiers (PCS) les plus représentés dans le Transport Aérien

Source INSEE DADS au 1/12ème sur la CCN 0275 au 31/12/2015



Plus de la moitié des effectifs se répartissent sur 6 métiers seulement.

La répartition des effectifs par métier reflète bien la répartition par filière. On retrouve près du tiers des salariés en personnel navigant (équivalent au 20% « hôtesse de l'air et stewards »).

Il est à noter que **les 20 métiers les plus représentés regroupent 80% des salariés.**



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Métiers du transport aérien

Part du transport aérien dans les emplois pour les 20 métiers les plus représentés dans le secteur

Source INSEE DADS au 1/12ème sur la CCN 0275 au 31/12/2015



91% des
hôtesse de l'air
et stewards font
partie du secteur

La branche bénéficie d'une faible concurrence pour le recrutement de nombreux métiers spécifiques

Le secteur du transport aérien représente logiquement le principal employeur en France de métiers spécifiques comme les « hôtesse de l'air et stewards » ou encore les « officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile » (soit le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique).

Néanmoins, le secteur a des besoins sur des métiers très variés et concurrentiels comme les fonctions de relation clients, logistique, de maintenance, d'exploitation de données (data).

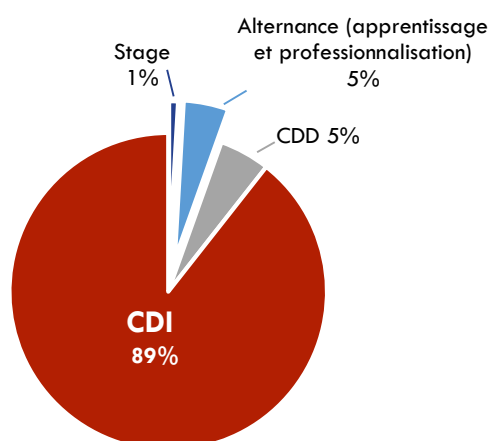


DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Conditions d'emploi

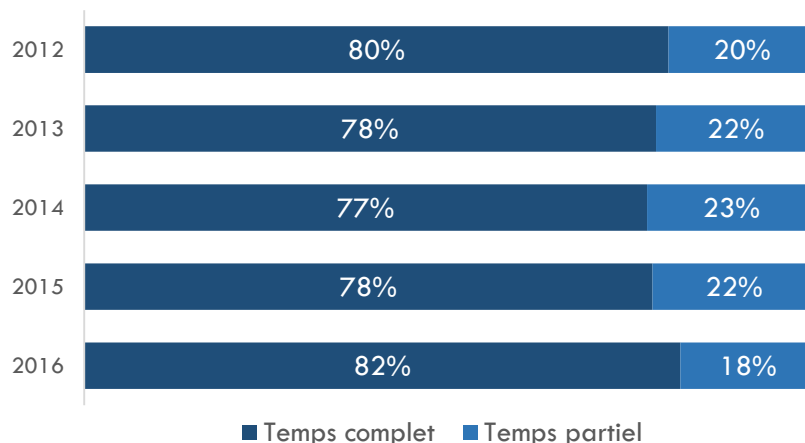
Répartition des salariés selon le type de contrat

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



Évolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source DARES – données au 31/12/2016



CDD

- Le CDI constitue la norme puisqu'il couvre 89% des salariés de la branche. Viennent ensuite les CDD (5%), puis les alternants (5%).
- La part de CDD est plus importante chez les moins de 31 ans (24,9% de CDD) et décroît avec l'âge (0,7% pour les plus de 50 ans).
- La part des femmes en CDD est presque 2 fois plus importante que la part des hommes en CDD (hommes 4% / femmes 7%).
- Le taux de CDD est toutefois plus important chez les salariés avec un plus faible niveau de qualification (13% des employés/ouvriers et vs moins de 0,8% pour les techniciens/agents de maîtrise et les cadres).

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



Temps partiel

- Le temps partiel concerne plus particulièrement les moins de 29 ans (28,4% de temps partiel) et décroît avec l'âge (16,9% pour les plus de 50 ans).
- Le temps partiel est 3 fois plus important chez les femmes que chez les hommes : 31,1% vs 9,9%. Mais si la part des hommes en temps partiel a baissé de 3 points en un an, celle des femmes a connu une chute de plus de 5 points.
- Le temps partiel est important chez les salariés de statut « employés » qui sont plus d'un quart à être concernés (27,6%) dont la part a baissé de 5 points par rapport à 2015. Viennent ensuite les « professions intermédiaires » dont la part des temps partiels reste stable (19,7%), puis les « ouvriers » (14,9%) dont la part de temps partiel est aussi en baisse de 3 points par rapport à l'année dernière. Enfin les cadres (7,3%) sont finalement ceux qui auront connu la plus forte baisse (moins 6 points par rapport à 2015).

Source DARES, IDCC 0275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2016

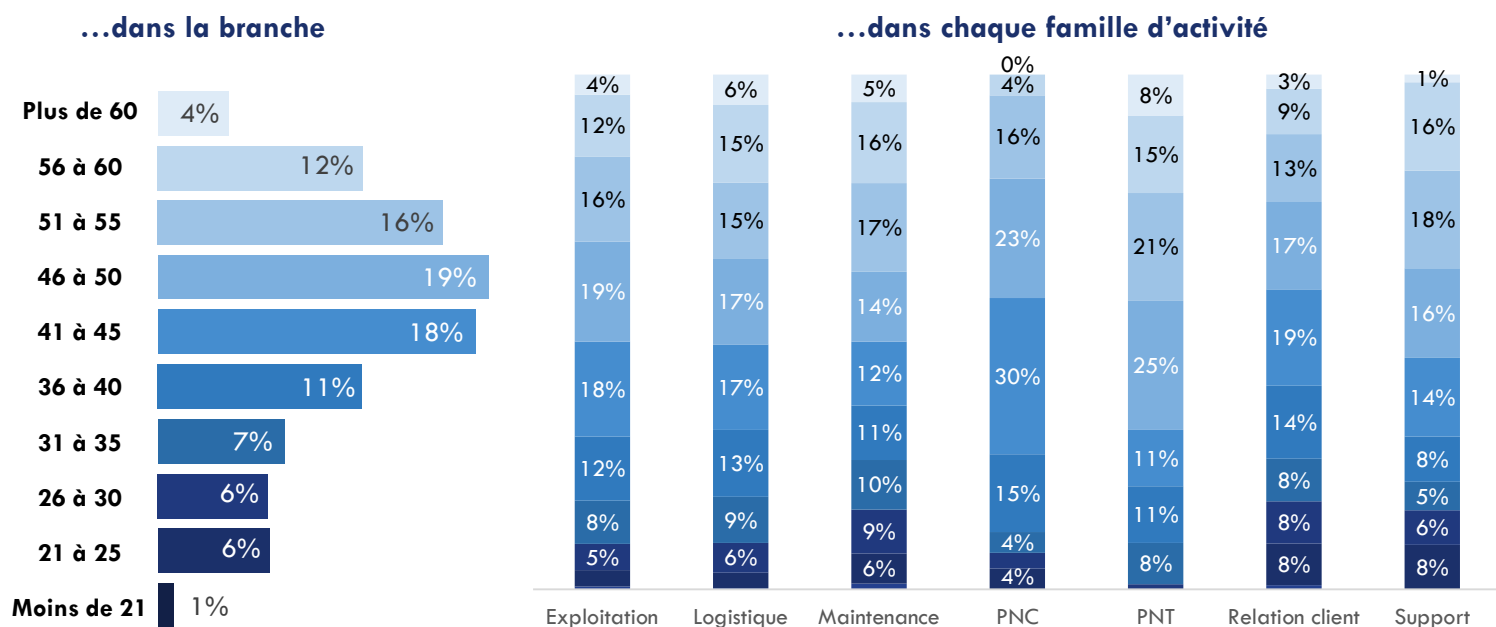
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Pyramide des âges

Répartition des effectifs par tranche d'âge...

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)



Près d'un salarié de la branche sur trois (32%) a plus de 50 ans.

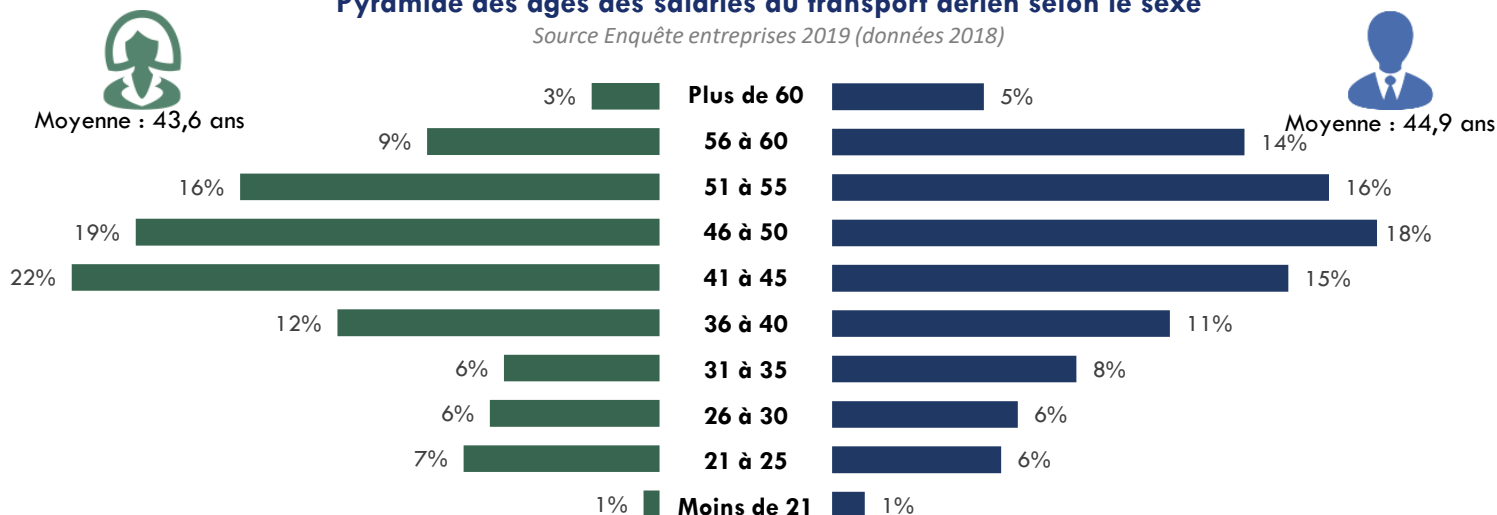
Ce phénomène est moins vrai chez les femmes et donc sur les fonctions de PNC et de relation client, familles d'activité les plus féminisées. À l'inverse, la famille PNT compte près d'un salarié sur deux de 50 ans ou plus, au global, les 2 tiers sont âgés de plus de 45 ans.

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.

La pyramide des femmes et des hommes est relativement similaire, mais la part des hommes de plus de 50 ans est supérieure à celle des femmes (36% vs 25%).

Pyramide des âges des salariés du transport aérien selon le sexe

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)



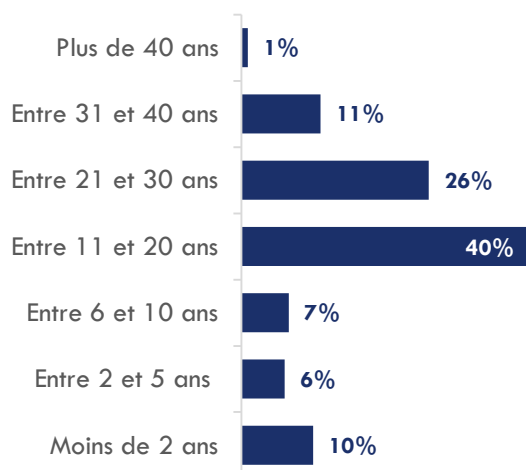


DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Pyramide des âges et ancienneté

Ancienneté des salariés du Transport Aérien

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



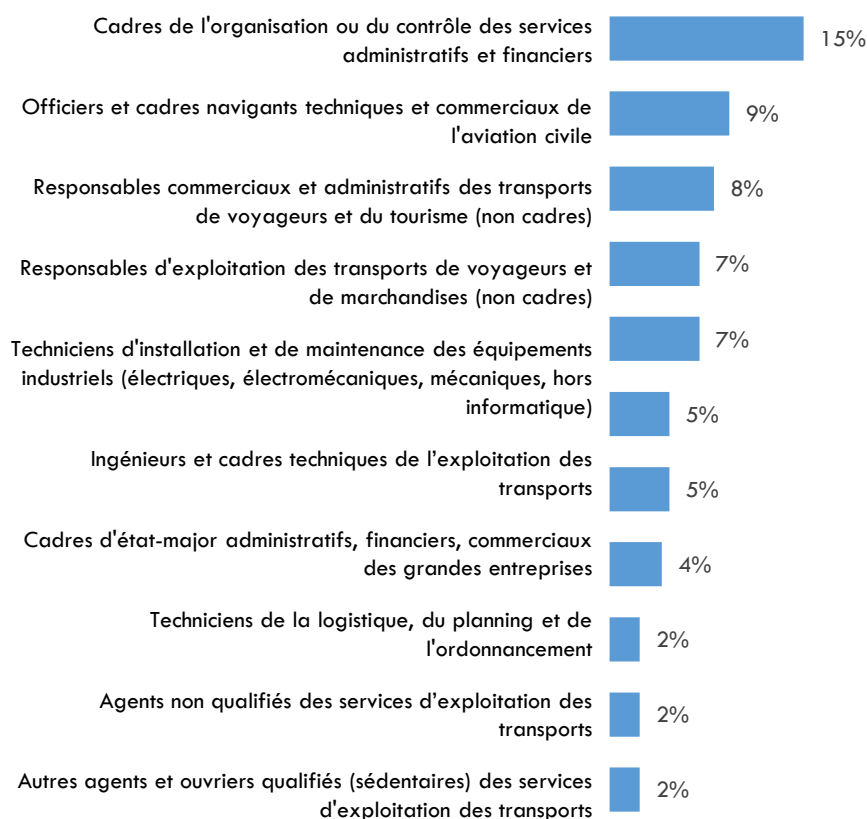
En moyenne, les salariés de la branche ont **17 ans** d'ancienneté

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

1 500 départs en retraite prévue chaque année dans les 5 ans à venir

Métiers les plus représentés chez les 60 ans et plus

Source INSEE DADS, données au 31/12/2015



En 2018, **4% des salariés ont 60 ans et plus**, ce qui laisse envisager le probable départ en retraite d'environ 7 500 salariés dans les 5 prochaines années (environ 1 500 personnes par an).

La pyramide des métiers des salariés de plus de 59 ans permet d'observer les métiers les plus concernés par les prochains départs à la retraite, soit les cadres de l'organisation ou du contrôle des services administratifs et financiers, les officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile ainsi que les responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme. Ces métiers représentent un tiers (32%) des salariés de plus de 59 ans.

Ces postes étant essentiellement des fonctions d'encadrement, les remplacements associés pourraient être assurés soit par de la mobilité interne (promotions), soit par des recrutements externes.



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel au sol selon la CSP

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)

Moyenne du **salaire mensuel**
de base (hors primes)

Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

Échantillon salariés 2018 : 8 633 2017 : 6 532	 65%	4 316€	5 537€
	 35%	4 090€	4 764€

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés 2018 : 21 131 2017 : 14 993	 59%	2 628€	3 475€
	 41%	2 511€	3 007€

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés 2018 : 7 898 2017 : 3 740	 79%	1 887€	2 516€
	 21%	1 722€	2 269€

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.

La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel au sol des compagnies aériennes selon la CSP

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)

Moyenne du **salaire mensuel** de
base (hors primes)

Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

Échantillon salariés			
2018 : 7 605	65%	4 339€	5 992€
2017 : 6 107		4 150€	5 173€
	35%		

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés			
2018 : 18 784	56%	2 696€	3 798€
2017 : 14 152		2 535€	3 170€
	44%		

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés			
2018 : 4 066	83%	1 997€	2 594€
2017 : 2 763		1 728€	2 245€
	17%		

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.

La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel au sol en assistance en escale selon la CSP

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)

Moyenne du **salaire mensuel de base** (hors primes)

Moyenne mensuelle du **salaire annuel brut**

CADRES

Échantillon salariés
2018 : 826



71%

4 117€

5 116€



29%

3 611€

4 435€

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés
2018 : 1 969



74%

2 155€

3 122€



26%

2 176€

2 866€

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés
2018 : 3 625



76%

1 745€

2 476€



24%

1 711€

2 277€

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.

La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.



DONNÉES FORMATION



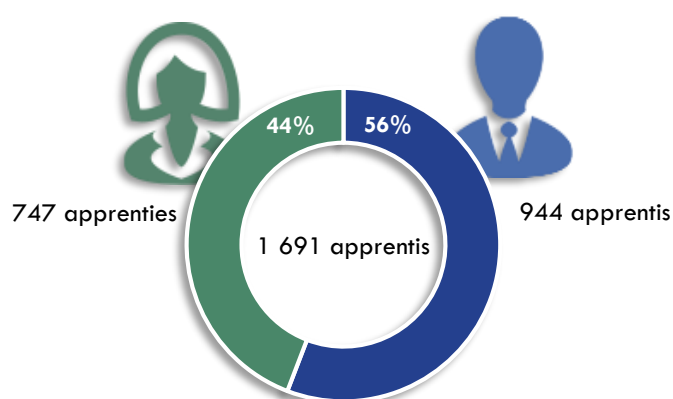


DONNÉES FORMATION

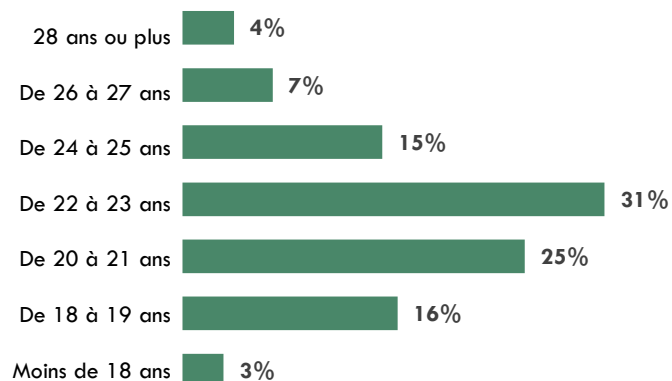
Formation initiale — l'apprentissage

Répartition des apprentis

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

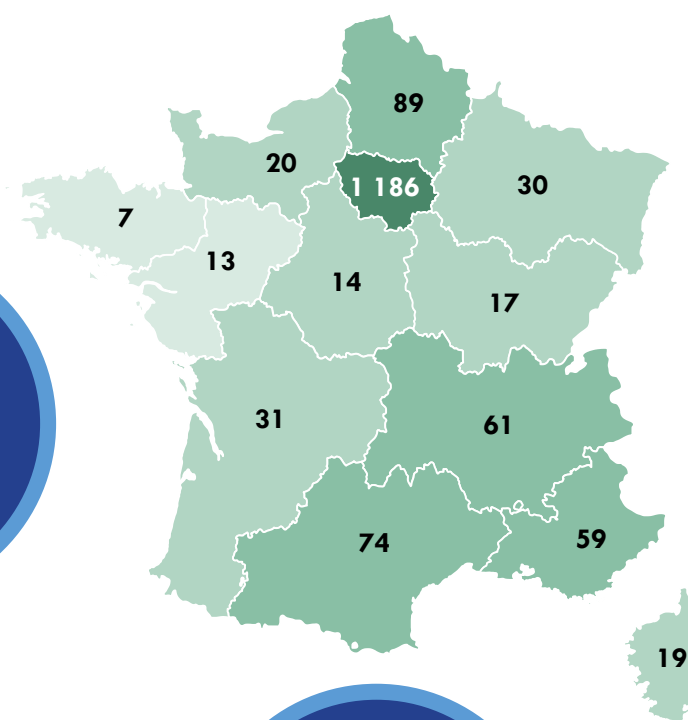


+14% par rapport à 2017

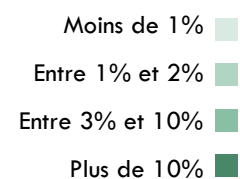


Répartition des apprentis selon la région de résidence des apprentis

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



Part des apprentis (en %)



En moyenne, les
apprentis de la
branche ont
22 ans

70% des
apprentis
viennent d'Île-
de-France ...

... 5%
d'Occitanie
et 5% de la
région **Hauts
de France**



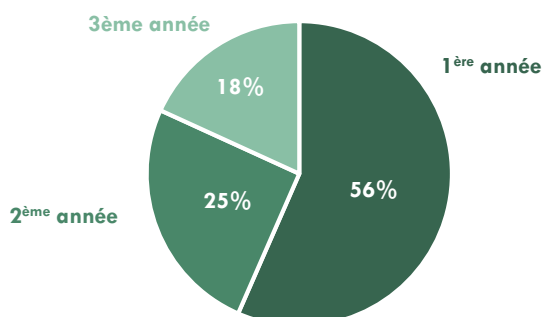
DONNÉES FORMATION

Formation initiale — l'apprentissage

Répartition des contrats d'apprentissage

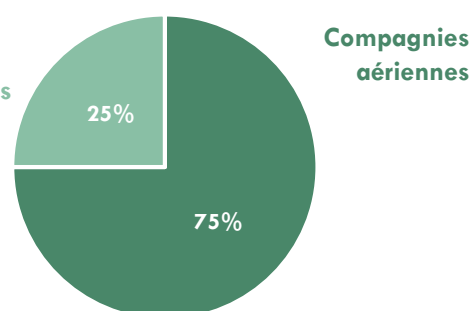
Source Éducation nationale au 31/12/2018

Années de formation Hors niveau I (master) et MC



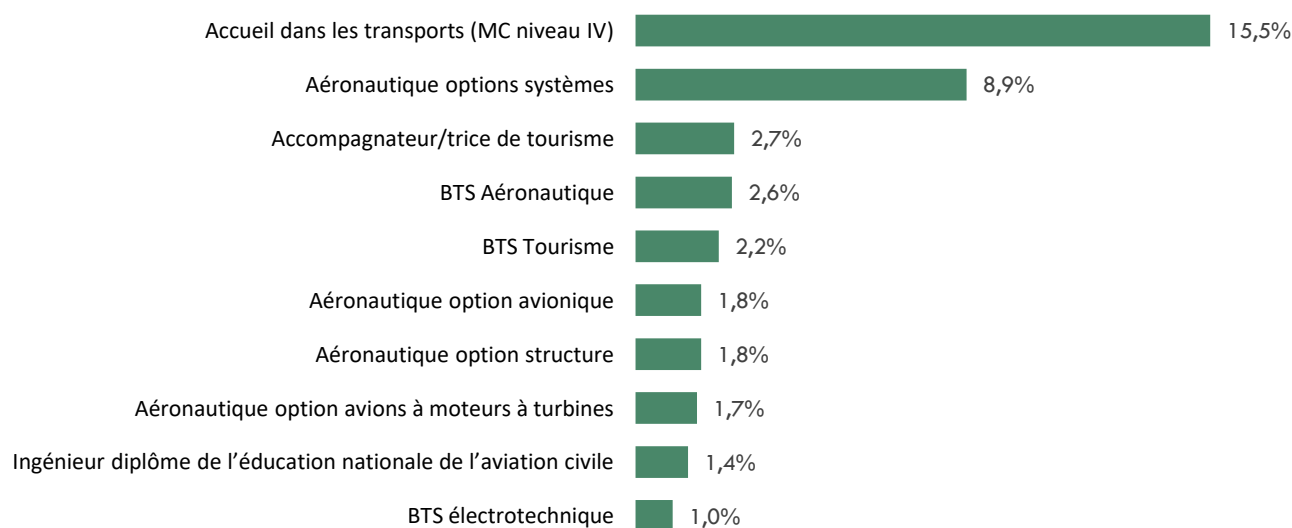
Secteur d'activité

Maintenance,
Assistance en
escale, Aéroports



Principaux diplômes préparés en apprentissage

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



En 2018, plus de 15% des apprentis préparent le diplôme d'accueil dans les transports (MC Niveau IV) et 9% le bac professionnel aéronautique options systèmes

On constate que les contrats d'apprentissage concernent plus fréquemment des hommes (56%). Le taux de femmes de 44% est donc plus élevé que ce l'on retrouve dans la Branche (environ 41%).

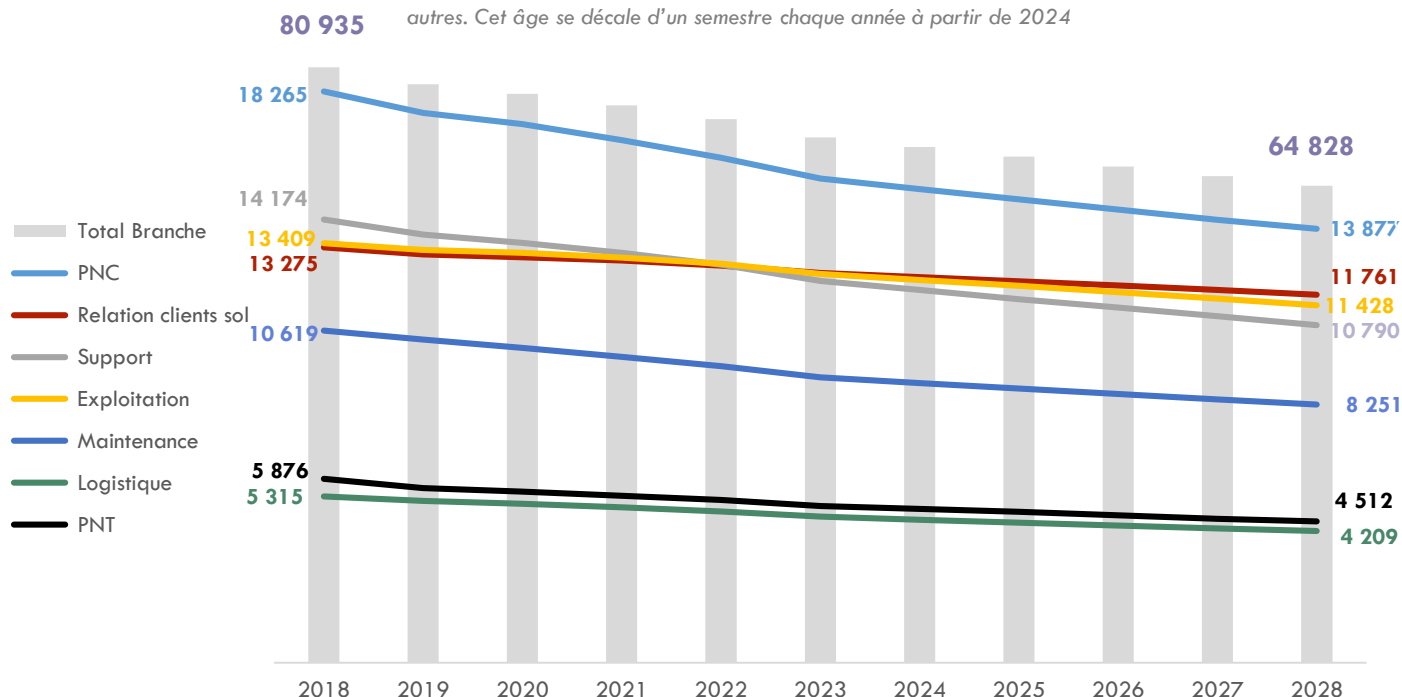
Par rapport à l'année dernière, la formation « accueil dans les transports » a accueilli 50% de plus d'apprentis. Hormis le BTS électrotechnique, les 10 principales formations sont les mêmes entre 2017 et 2018.

DONNÉES FORMATION

Formation initiale — enjeux de recrutement

Projection des effectifs actuels intégrant les départs en retraite dans les 10 prochaines années

Source Enquête entreprise 2019 (données 2018) - Source Modélisation Kyu Lab, avec un âge de départ à la retraite de 55 ans pour les PNC et de 62 ans pour les autres. Cet âge se décale d'un semestre chaque année à partir de 2024



Environ 1 500 départs à la retraite sont à envisager chaque année pendant 5 ans pour un vivier de 1 500 apprentis formés chaque année

Une partie non négligeable des apprentis sont aujourd'hui dans des cursus concernant l'accueil des passagers (15,5% en mention complémentaire d'accueil dans les transports, 2,7% en Accompagnateur/trice de tourisme et 2,2% en BTS Tourisme qui peut répondre aux besoins en lien avec les départs à la retraite sur les postes de « Relation clients au sol » (1 674 en 10 ans, soit une baisse de 12,6%). À noter de plus que sur les métiers de la relation client, et en particulier « en vol », le CQP PNC est un outil privilégié pour former à ce métier.

De nombreux apprentis se forment également aux métiers de la maintenance aéronautique ce qui peut répondre aux besoins en effectifs qui sont à anticiper face au volume des départs à la retraite dans ces métiers (2 532 départs, soit 24%).

16 100

départs à la
retraite d'ici
2028

24% des
PNC en

poste en
2018 seront
à la retraite
en 2028

23% des
PNT en poste

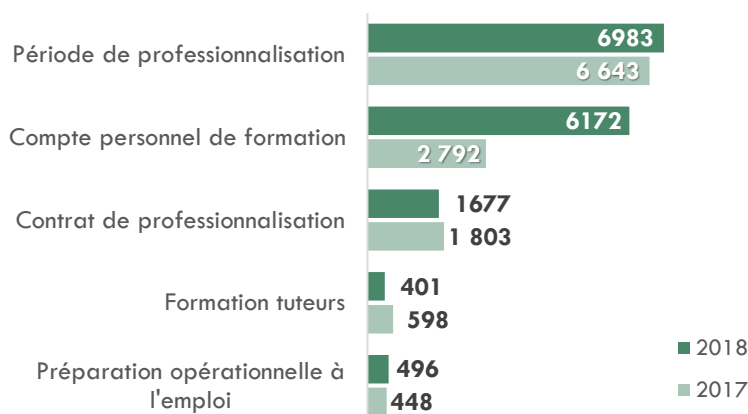
en 2018
seront à la
retraite en
2028

DONNÉES FORMATION

Formation continue

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018



Un recours à la formation qui augmente, tiré par le CPF

En 2017, Opcalia avait 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.

Profil des personnes formées et des entreprises formatrices par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018

- Durée de la formation
- Répartition géographique des entreprises
- Stagiaires
- Secteur d'activité
- Qualification visée

Période de professionnalisation (PP)

- En moyenne **73h** (63h en 2017)
- Île-de-France : 76%
- Occitanie : 16%
- 16 - 25 ans : 56%
- 26 - 44 ans : 39%
- Plus de 45 ans : 6%
- Femmes : 28%
- CIE Aérienne : 60%
- Assistance en escale : 32%
- Aéroport : 4%
- Certifications inscrites dans la CPNE TA : 90%
- Qualification de la convention collective : 9%

Compte personnel de formation (CPF)

- En moyenne **49h** (326h en 2017)
- Île-de-France : 87%
- Occitanie : 3%
- 16 - 25 ans : 2%
- 26 - 44 ans : 56%
- Plus de 45 ans : 43%
- Femmes : 52%
- 73% des CPF réalisés sur le temps de travail
- Certifications inscrites dans la CPNE TA : 76%
- Certifications inventaires figurants sur les Listes COPANEF ou COPAREF: 10%
- Certifications enregistrées au RNCP, diplômes de l'Éducation nationale et les TP du ministère de l'Emploi: 8%

Contrats de professionnalisation (CP)

- En moyenne **362h** (319h en 2017)
- Île-de-France : 54%
- Occitanie : 17%
- 16 - 25 ans : 56%
- 26 - 44 ans : 39%
- Plus de 45 ans : 8%
- Femmes : 48%
- Assistance en escale : 54%
- CIE Aérienne : 38%
- Aéroport : 5%
- Qualification de la convention collective : 54%
- CQP : 23%
- Diplôme d'État ou titre professionnel : 17%



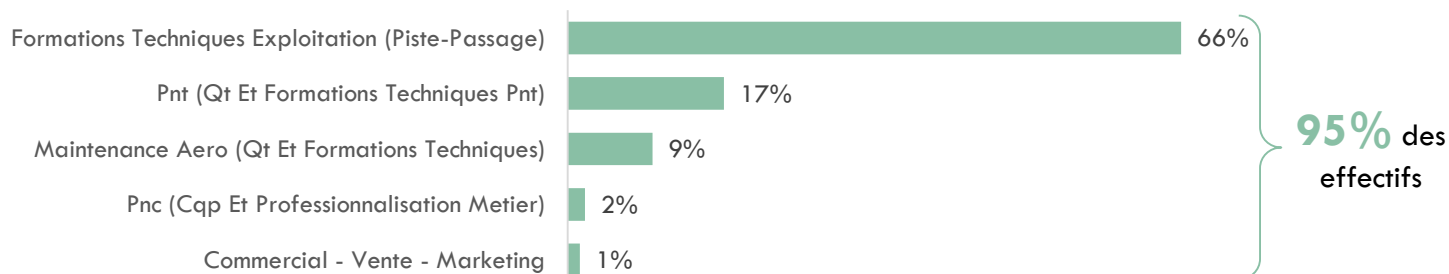
DONNÉES FORMATION

Formation continue — domaines de formation consommés

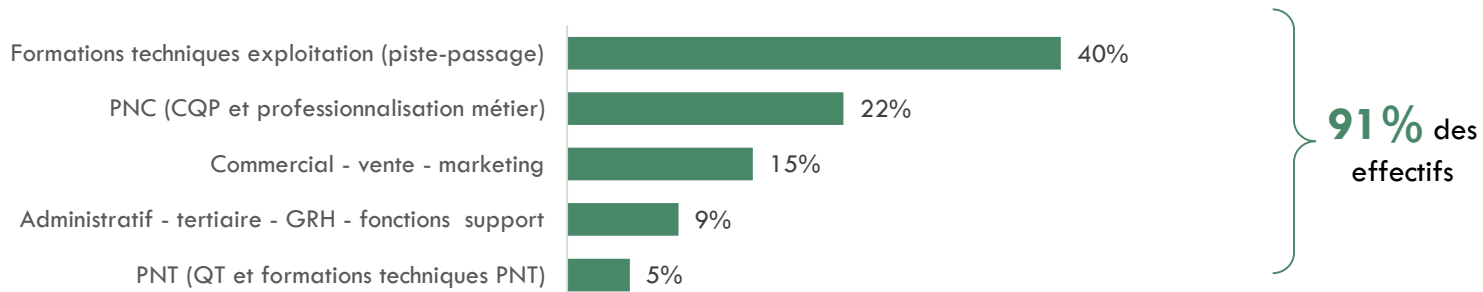
Principaux domaines de formation consommés, par enveloppe

Données formation OPCALIA 2018

PÉRIODE DE PROFESSIONNALISATION

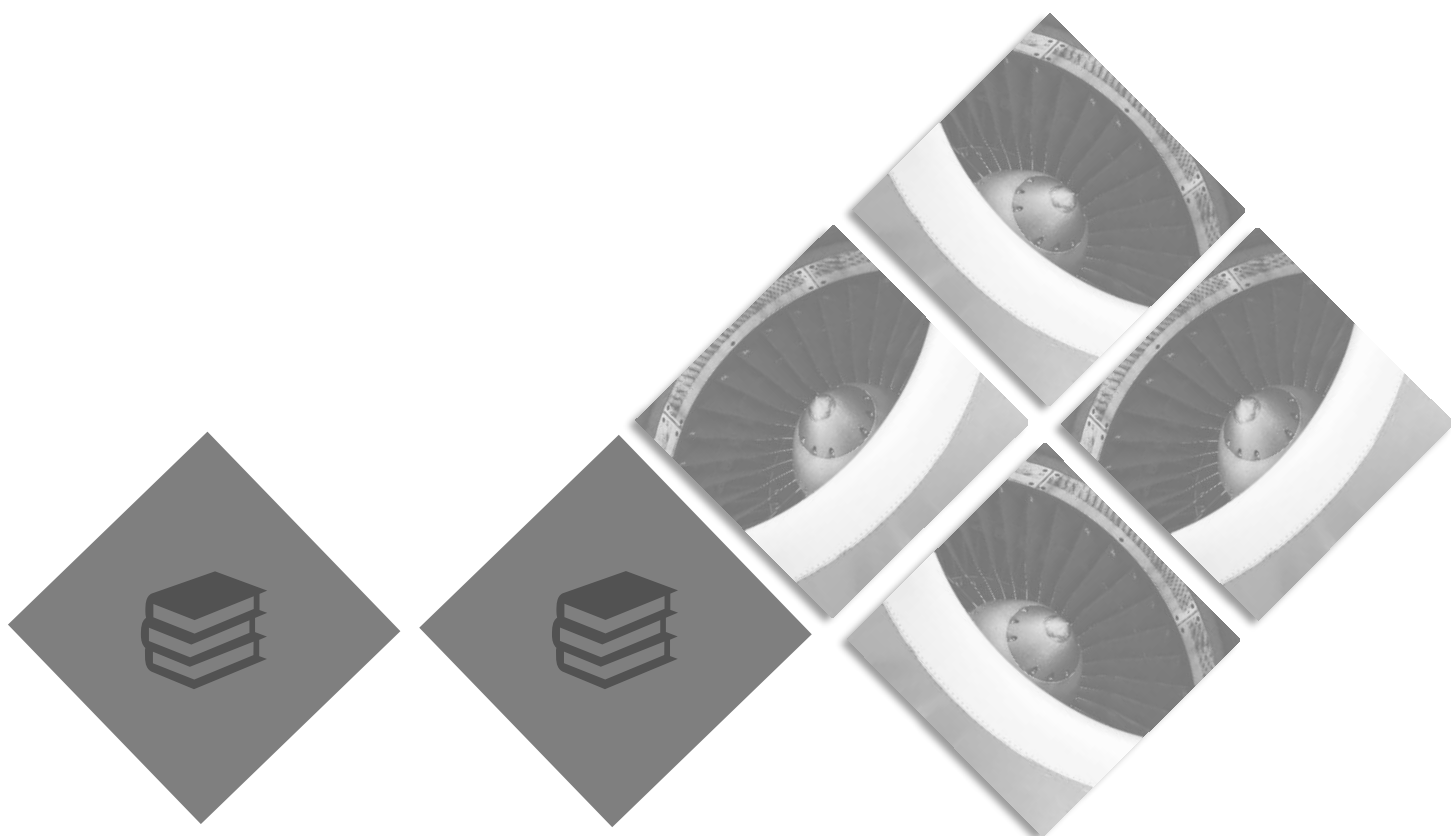


CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION

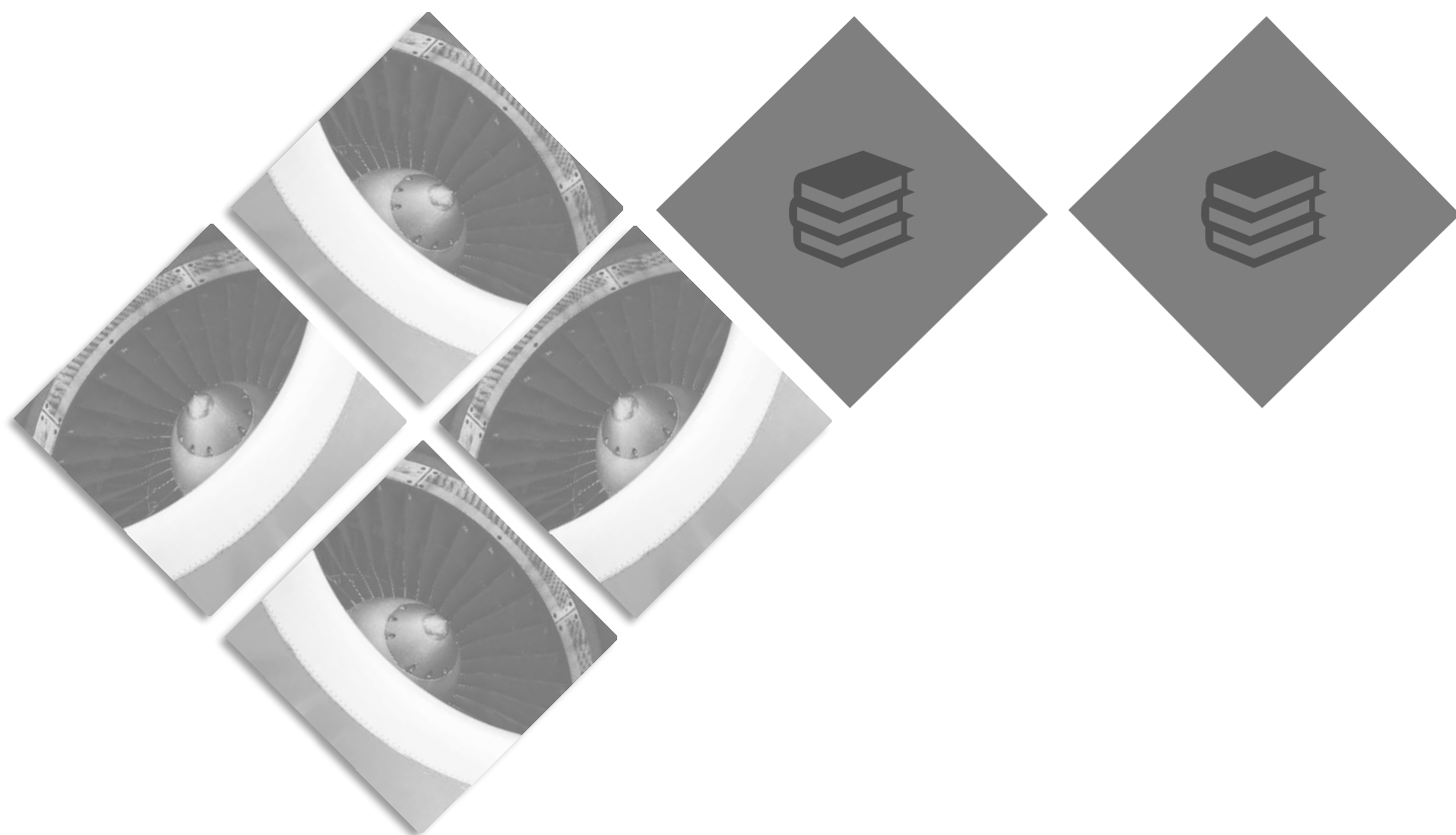


COMPTE PERSONNEL DE FORMATION





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

DONNÉES ÉCONOMIQUES

SOURCE	UTILISATION
DGAC 2018	- Evolution du trafic de passagers - Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises et étrangères opérant en Métropole - Part du pavillon français et évolution
Eurostat 2018	Répartition de passagers dans le trafic français
Comptes transport 2018	- Évolution de la répartition du trafic de passagers France, Outre Mer et International, depuis 1980 - Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines - Fréquentation des principaux aéroports français - Répartition des passagers sur les aéroports français et régionaux

Liste des principaux codes NAF correspondant aux activités de la Branche

*Part des effectifs NAF couverts par la CCN

Codes NAF	Base Acoss	Poids de l'IDCC	Base corrigée
51.10Z Transports aériens de passagers	60 740	95,8%	58 188
51.21Z Transports aériens de fret	3 750	99,4%	3 727
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	28 653	55,9%	16 017
Sous-total sur ces 3 codes NAF	93 143		77 937
Effectif total secteur			82 930

DONNÉES SOCIALES

SOURCE	UTILISATION
DARES au 31/12/2016	Dénombrement des effectifs salariés, entreprises et établissements – Portrait statistique de Branche (IDCC 275)
ACOSS	Evolution des effectifs : les données DARES s'arrêtant au 31/12/2016, une analyse a été réalisée à l'aide des données ACOSS au 31/12/2016 pour faire des projections Branche. Le % de couverture de la CCN 3177 (IDCC 275) a été appliqué par code NAF ainsi que le coefficient de correction pour atteindre le total source DARES de 2016.
INSEE	Répartition des effectifs par métier : analyses issues de la DADS au 1/12^e (échantillonnage sur 1/12^e de la population) sur la CCN 3177 – Données au 31/12/2016
Enquête entreprises de la Branche	Répartition des effectifs par activité / famille / lieu d'habitation / pyramide des âges : reprise des données collectés lors de l'enquête en 2019

DONNÉES FORMATION

SOURCE	UTILISATION
Education Nationale	Analyse de la formation initiale (apprentissage)
OPCALIA (Organisme paritaire collecteur agréé)	Analyse de la formation continue à partir des données formation Opcalia



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

MÉTHODOLOGIE DE LA MODÉLISATION

L'objectif de la modélisation est d'évaluer de manière quantitative et le plus finement possible les effectifs de la branche du transport aérien (en contrats français uniquement) à horizon 3, 5, 8 ans. Pour ce faire, il a été nécessaire de :

1. Recenser les effectifs des **huit familles de métiers** suivantes :
 - le personnel navigant commercial
 - le personnel navigant technique
 - la relation client au sol : vente et après vente / escale et passages / autres aéroports
 - les fonctions support : marketing programmes / QSHE / Economie et finance / RH / SI / Administration
 - les métiers de la piste : trafic et opérations / management exploitation / piste
 - les métiers de la logistique : logistique industrielle / documents et douanes / fret / catering
 - Les métiers de la maintenance : méthodes et techniques / Management maintenance / maintenance
 - les métiers de la sécurité et sûreté.
2. Identifier les grands **facteurs qui induisent des évolutions d'effectifs** pour chaque famille de métiers (le trafic, les mouvements d'avions, etc.) ainsi que certains **facteurs discriminants** qui influencent l'évolution : la distinction entre le court, le moyen et le long courrier, la distinction entre le trafic en aéroport ou en vol et enfin le trafic du pavillon français ou du pavillon étranger.
3. **Evaluer les futures variations de ces facteurs** au regard des évolutions observées les dernières années et à dire d'experts. Plusieurs hypothèses ont été définies (cf. page suivante). Ainsi, par exemple, la croissance annuelle moyenne du trafic en vol des 5 dernières années a été retenue comme hypothèse moyenne pour les 10 prochaines années. Pour les hypothèses hautes et basses, un arbitrage a été réalisé avec les membres d'un groupe de travail selon l'analyse des taux d'évolution des 20 dernières années.
NB : les hypothèses présentées comme hautes correspondent aux scénarios positifs en terme d'emploi pour la branche et à l'inverse, les hypothèses dites basses correspondent aux scénarios négatifs en terme d'emploi.
4. **Evaluer l'impact de ces évolutions sur les effectifs**, en prenant en compte les gains de productivité attendus par la branche. Ainsi les couples facteurs / familles métiers retenus dans ce premier exercice sont les suivants :
 - Le personnel navigant commercial et technique, ainsi que le personnel de la maintenance évoluent en fonction du nombre de mouvements d'avions.
 - La sécurité et sûreté évolue selon le trafic en aéroport
 - Les effectifs en relation client au sol et les métiers de la piste évoluent aussi selon le trafic en aéroport mais avec une distinction court, moyen ou long courrier
 - Les métiers de la logistique évoluent selon le trafic en vol avec une distinction court, moyen ou long courrier
 - Les fonctions support évoluent proportionnellement aux effectifs totaux de la branche

CHIFFRES CLÉS DU SCÉNARIO MOYEN

211

millions de
passagers en
2026

16 200

départs à la
retraite d'ici
à 2026

18 700

personnes à
recruter d'ici à
2026



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

PRINCIPALES HYPOTHÈSES RETENUES DANS LA MODÉLISATION

	Valeur 2016 Source : Bulletin DGAC 2016	Hypothèse Basse Branche	Source	Hypothèse Moyenne Branche	Source	Hypothèse Haute Branche	Source
Répartition du trafic de passager en France (Passager qui arrive ou qui part : compté 1 fois)							
Trafic de passagers court courrier	24 780 000	-2,30%	1er quartile 2001-2016	1,38%	Taux lissé 2011-2016	2,20%	3ème quartile 2001-2016
Trafic de passagers moyen courrier	80 402 400	2,70%	1er quartile 2001-2016	4,30%	Taux lissé 2011-2016	7,30%	3ème quartile 2001-2016
Trafic de passagers long courrier	49 447 600	1,00%	Hypothèse	1,95%	Taux lissé 2011-2016	6,40%	3ème quartile 2001-2016
Répartition du trafic du pavillon français							
Trafic du pavillon français court courrier	19 260 000	-4,57%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	0,24%	Rattrapage partiel	2,20%	Evolution tendancielle trafic global
Trafic du pavillon français moyen courrier	20 150 000	1,02%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	3,46%	Rattrapage partiel	7,30%	Evolution tendancielle trafic global
Trafic du pavillon français long courrier	26 970 000	0,12%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	1,51%	Rattrapage partiel	6,40%	Evolution tendancielle trafic global
Aéroports français							
Trafic de passager dans les aéroports en court courrier	49 560 000	-2,30%	1er quartile 2001-2016	1,38%	Taux lissé 2011-2016	2,20%	3ème quartile 2001-2016
Trafic de passager dans les aéroports en moyen courrier	80 402 400	2,70%	1er quartile 2001-2016	4,30%	Taux lissé 2011-2016	7,30%	3ème quartile 2001-2016
Trafic de passager dans les aéroports en long courrier	55 737 600	1,00%	Hypothèse	1,87%	Taux lissé 2011-2016	6,40%	3ème quartile 2001-2016
Pavillon Français - Trafic de passager dans les aéroports en court courrier	38 520 000	-4,57%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	0,24%	Rattrapage partiel	2,20%	Evolution tendancielle trafic global
Pavillon français - Trafic de passager dans les aéroports en moyen courrier	20 150 000	1,02%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	3,46%	Rattrapage partiel	7,30%	Evolution tendancielle trafic global
Pavillon français - Trafic de passager dans les aéroports en long courrier	26 970 000	0,19%	Taux lissé 2011-2016 (corrigé par l'évolution du trafic)	1,47%	Rattrapage partiel	6,40%	Evolution tendancielle trafic global
Mouvements d'avions sur les aéroports métropolitains	1 664 963			0,04%	Taux lissé 2011-2016		
Mouvements d'avions sur les aéroports en outre mer	217 145			0,39%	Taux lissé 2011-2016		
Ratios							
Passagers par avion (passagers en aéroport / mouvements)	99	2,66%	Taux lissé 2011-2016	1,10%	Productivité secteur transport (INSEE)	0,50%	Ralentissement productivité

Le scénario bas cumule les hypothèses suivantes :

- Une faible augmentation du trafic
- Une forte augmentation de la part du pavillon étranger
- De forts gains de productivité (3% pour la relation clients, les fonctions supports et la maintenance et 1,5% pour la piste, la logistique et la sécurité / sûreté)
- Etc.

Le scénario haut cumule les hypothèses suivantes :

- Une forte augmentation du trafic
- Un rattrapage de la part du pavillon français sur le pavillon étranger
- De faibles gains de productivité (2% pour la relation clients, les fonctions supports et la maintenance et 0,5% pour la piste, la logistique et la sécurité / sûreté)
- Etc.

Le scénario moyen se trouve au carrefour de ces hypothèses.



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

Terme employé	Description
CQP	Certificat de Qualification Professionnelle
DROM-COM	Départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer
Fret	Transport de biens et de marchandises
Pavillon français	Ensemble des transporteurs de nationalité française, aussi appelés exploitants ou encore compagnies aériennes dans d'autres sources publiques
ETP	Equivalent Temps Plein. 1 salarié à temps plein présent toute l'année correspond à 1 ETP, 2 salariés à mi-temps sont également comptabilisés comme 1 ETP
PN	Personnel Navigant
Personnel Navigant Commercial (PNC)	Les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) définies par l'INSEE considérées dans ce document comme PNC sont les « hôtesse de l'air et stewards », les « officiers et cadres navigants commerciaux de l'aviation civile » et les « autres agents et hôtesses d'accompagnement »
Personnel Navigant Technique (PNT)	La PCS définie par l'INSEE et considérée comme PNT dans le présent document est la suivante : « officiers et cadres navigants techniques de l'aviation civile »
PS	Personnel au sol
Familles professionnelles	Exploitation : elle regroupe l'ensemble des activités permettant d'organiser et d'assurer le traitement du vol et les missions associées (les prestations aéroportuaires, le traitement des bagages et du fret, l'acheminement de personnes, etc.), ainsi que l'ensemble des activités permettant d'organiser et d'assurer le traitement de l'aéronef lors de la touchée, de l'atterrissage au décollage, et la gestion du risque (sécurité/sûreté). Logistique : elle regroupe l'ensemble des activités permettant de gérer, organiser et maîtriser les flux physiques (produits, marchandises...) et d'informations, ainsi que l'ensemble des activités permettant d'organiser et d'assurer la préparation et la fabrication des produits, notamment dans le domaine de la restauration aérienne (catering). Maintenance : elle regroupe l'ensemble des activités de maintien en état de navigabilité d'un aéronef, de modification, fabrication et maintenance de pièces de structures ou systèmes de l'aéronef, ainsi que l'ensemble des activités de maintien en état des engins de manutention/transport et des équipements aéronautiques, et de conception et maintenance des infrastructures, installations et bâtiments aéroportuaires. Relation clients : elle regroupe l'ensemble des activités destinées à répondre aux besoins des clients : accompagnement, services, vente et après-vente. Supports : elle regroupe l'ensemble des activités de gestion des ressources et des moyens communs aux différents métiers de l'entreprise (administration, communication, économie-finances, environnement, juridique, qualité, ressources humaines, sécurité-sûreté, systèmes d'information, ...)



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

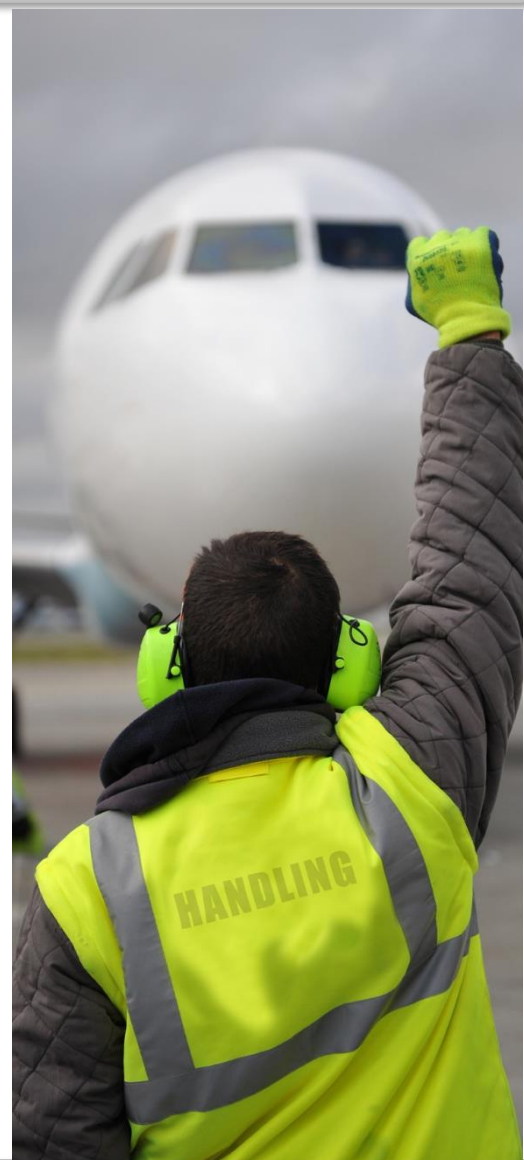
Source et méthodologie

Terme employé	Description
Alternance	L'alternance au sens large désigne un système de formation qui consiste à alterner des périodes d'enseignement théorique dans un établissement de formation et des périodes de mise en pratique en entreprise. Deux types de contrats de travail sont possibles pour une période d'alternance : le contrat d'apprentissage et le contrat de professionnalisation
Compte Personnel de Formation (CPF)	Le CPF est un droit personnel à la formation (il remplace le Droit Individuel à la Formation – DIF depuis le 1 ^{er} janvier 2015). Il permet à son titulaire, salarié ou demandeur d'emploi, de suivre une action de formation (à son initiative) et accompagne celui-ci tout au long de sa carrière professionnelle
Contrat d'apprentissage – formation initiale	Le contrat d'apprentissage vise avant tout l'acquisition d'un diplôme de l'enseignement professionnel ou technologique (CAP, Bac Pro, BTS, DUT, licence pro, master pro). Il fait partie de la formation initiale. Le jeune a le statut d'apprenti. Il alterne des périodes d'enseignement théorique avec des périodes de mise en pratique dans une entreprise dont il est salarié. Le contrat d'apprentissage est ouvert aux jeunes de 16 à 25 ans et s'effectue la plupart du temps dans la continuité d'une scolarité
Contrat de professionnalisation (CP) – formation continue	Le contrat de professionnalisation vise avant tout l'emploi ou le retour à l'emploi . Il relève de la formation professionnelle continue. Le jeune a le statut de salarié en formation. Le contrat prévoit une action de professionnalisation : le jeune doit suivre une formation qualifiante en rapport avec le poste qu'il occupe au sein de l'entreprise. Le contrat de professionnalisation est ouvert aux jeunes de 16 à 25 ans révolus et aux demandeurs d'emploi de 26 ans et plus. Il s'adresse en priorité aux jeunes sortis du système éducatif sans qualification et à ceux qui veulent compléter leur formation initiale pour faciliter leur insertion professionnelle
Pro-A ex-Période de professionnalisation (PP) – formation continue	La période de professionnalisation a pour objet de favoriser le maintien dans l'emploi de certains salariés, via une formation en alternance qualifiante. Financée sur les fonds de la professionnalisation, cette formation peut se dérouler pendant ou en dehors du temps de travail

CONTACT

Myriam ALCANDRE
Responsable Emploi et Formation
myalcandre@fnam.fr

conception et réalisation : KYU Lab / www.kyu.fr



Les rapports de l'aérien – Édition 2019