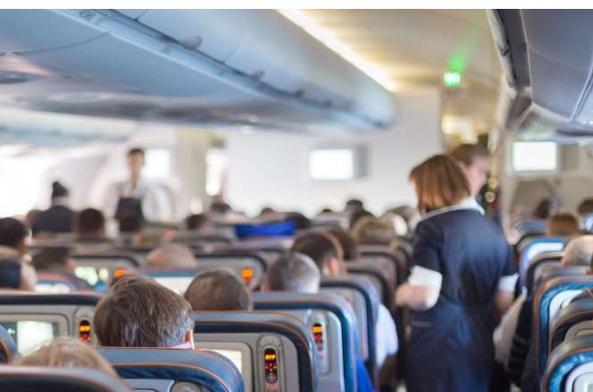


LES RAPPORTS DE L'AÉRIEN

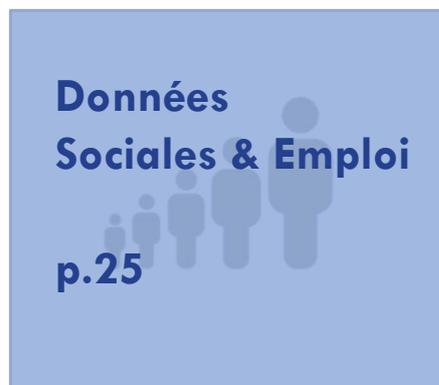
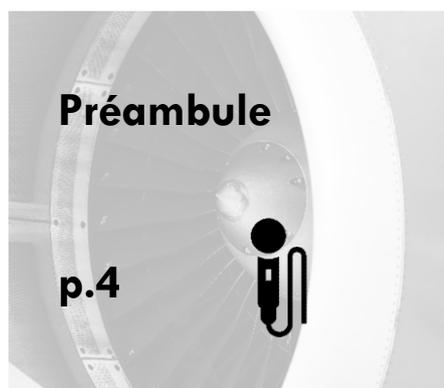


Rapport de BRANCHE année 2017



Edition 2018

SOMMAIRE



PRÉAMBULE

Rapport de Branche Edition 2018

Le rapport de branche sur les **données 2017** donne 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 2017 se caractérise par la poursuite de la croissance du trafic de passagers en France qui augmente de 20% sur la période 2012 / 2017. Cependant, cette croissance est essentiellement réalisée par des compagnies non basées au détriment du pavillon français. Ainsi entre 2012 et 2017, les 30 millions de passagers supplémentaires se répartissent à 89% sur les compagnies non basées et seulement 11% sur le pavillon français qui souffre toujours d'un décalage de compétitivité par rapport à la concurrence étrangère.

De plus, s'ajoutant à la concurrence des compagnies étrangères à bas coûts, les effets combinés des évolutions technologiques, de l'arrivée des nouveaux avions, des modifications d'organisation et des effets d'amélioration de la productivité et de l'optimisation des réseaux de dessertes font constater une baisse de plus de 7% des effectifs du secteur de l'aérien entre 2012 et 2017. A noter que cette baisse est moins importante que sur la période précédente (sur 2011 / 2016, la baisse était de 9%).

Au sein de la branche, l'année 2017 a été riche en travaux paritaires sur le champ des relations sociales, de l'emploi et de la formation, les principaux étant :

- Un accord relatif aux classifications professionnelles,
- Un accord sur la négociation salariale de branche,
- Un accord sur le dialogue social et la négociation au sein de la branche du Transport Aérien
- Un accord relatif au régime de prévoyance du personnel non cadre au sein de la branche du Transport Aérien,
- Un règlement du fonds d'action sociale du contrat de prévoyance « décès/incapacité » du personnel non cadre,

De plus, l'accueil dans le périmètre de l'aérien en 2016 du nouveau secteur professionnel des exploitants de drones civils à usage professionnel a permis de lancer des travaux sur le métier de télépilote.

Premiers éclairages et tendance 2018

- La croissance du transport aérien toujours soutenue dans un contexte de très forte concurrence des compagnies non basées.
- La poursuite de la reprise des besoins en effectifs du secteur qui avait commencé en 2017 et qui se concrétise en 2018 par des recrutements en particulier via l'alternance.

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Rapport de Branche Edition 2018

Données économiques

160 millions de passagers en métropole (+13% depuis 2012)

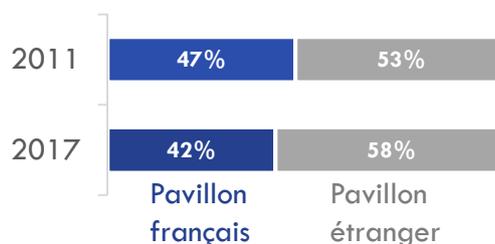
52% du trafic de passagers du pavillon français se fait entre Paris - Province

52% du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens (35% pour CDG)

Depuis 1980, le trafic de passagers Métropole-Europe a augmenté de 3% par an en moyenne.

On constate le recul global du pavillon français (en parts de marché passagers). Le recul le plus net s'est opéré sur les vols domestiques (-7pts), où la part des passagers transportés par le pavillon français est aujourd'hui de 81%.

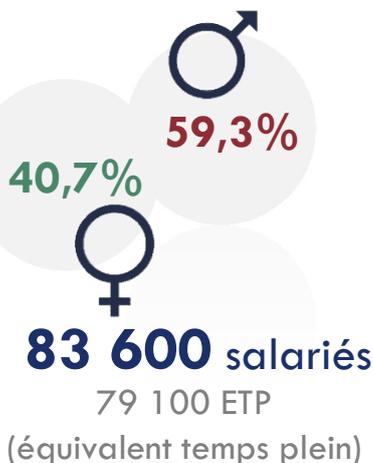
Répartition des vols touchant la France (au départ ou à destination de la France)



Les 6% d'entreprises de 250 salariés ou plus concentrent 81% des effectifs. À l'inverse, 79% des entreprises de moins de 50 salariés ne regroupent que 6% des effectifs de la branche.

Les effectifs de la branche ont globalement diminué de 7% sur la période 2012 – 2017, soit environ -1,5%/an mais une remontée se constate entre 2016 et 2017 (+2%).

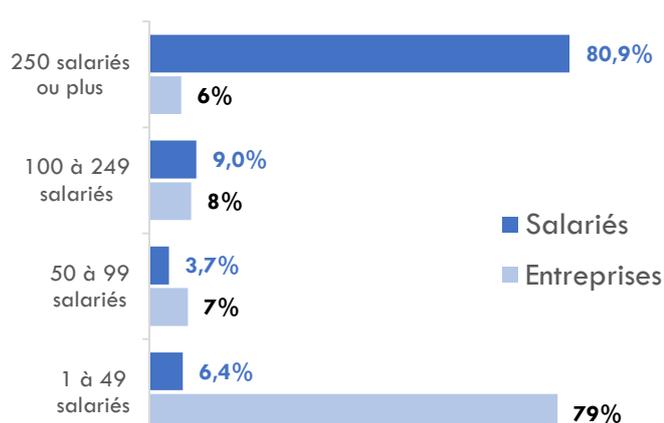
610 entreprises
990 établissements



Données sociales

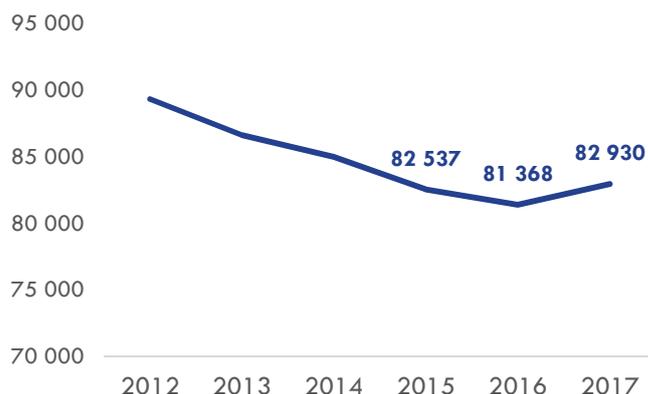
Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2015



Evolution des effectifs du Transport Aérien

Source Acoiss – corrigé DARES



SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

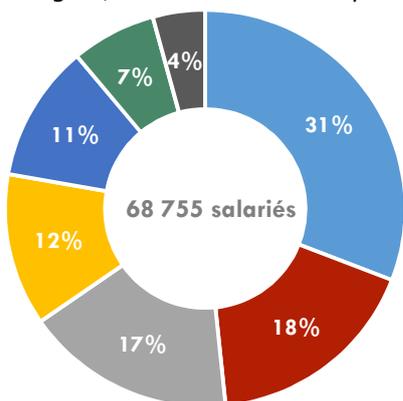
Rapport de Branche Edition 2018

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

Source enquête entreprises au 31/12/2017

Les 2/3 des effectifs se concentrent sur 3 familles métiers :

Navigant, Relation clients et Exploitation



Légende :
Navigant
(dont 77% de PNC et 23% de PNT)

Relation clients

Exploitation

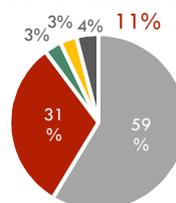
Support

Maintenance

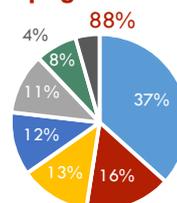
Logistique

Autres

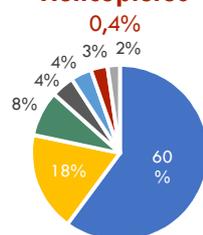
Assistance en escale



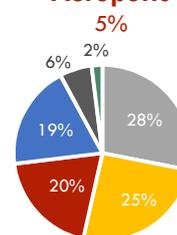
Compagnies aériennes



Hélicoptères



Aéroports



Données sociales

- La relation client sol-vol occupe la majorité des effectifs du secteur (42%), 17% sont dans la famille exploitation, 12% support puis la maintenance 11%.
- 94% des effectifs sont couverts par 3 codes NAF : 58 200 salariés sont dans les Transports aériens de passagers (51.10Z), 16 017 dans les Services auxiliaires des transports aériens (52.23Z) et 3 730 dans les Transports aériens de fret (51.21Z).

Les formations en période de professionnalisation se concentrent sur les compagnies aériennes (61%). Les contrats de professionnalisation se concentrent à 52% sur l'assistance en escale et les compagnies aériennes (37%).

Enfin, le nombre de formations en CPF augmente et les stagiaires se forment à 59% sur l'anglais technique et commercial. Ceci s'explique en partie par le fait que les formations en langues ont été les premières inscrites à l'inventaire en 2015.

Plus de 3 731 salariés formés en alternance

- 1 480 apprentis
- 1 803 contrats de professionnalisation
- 448 préparations opérationnelles à l'emploi



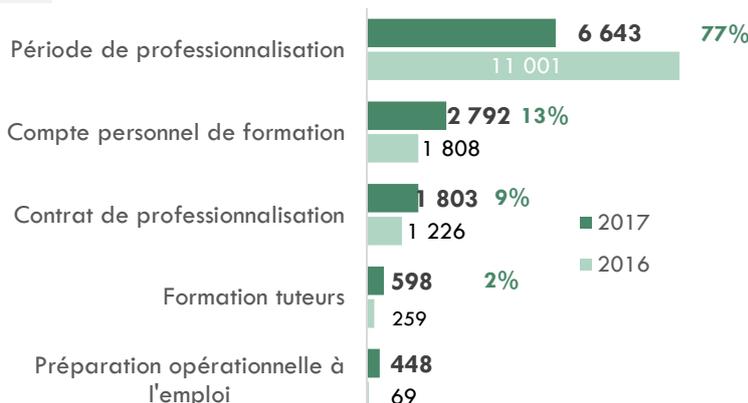
43%



57%

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2017



Données Formation

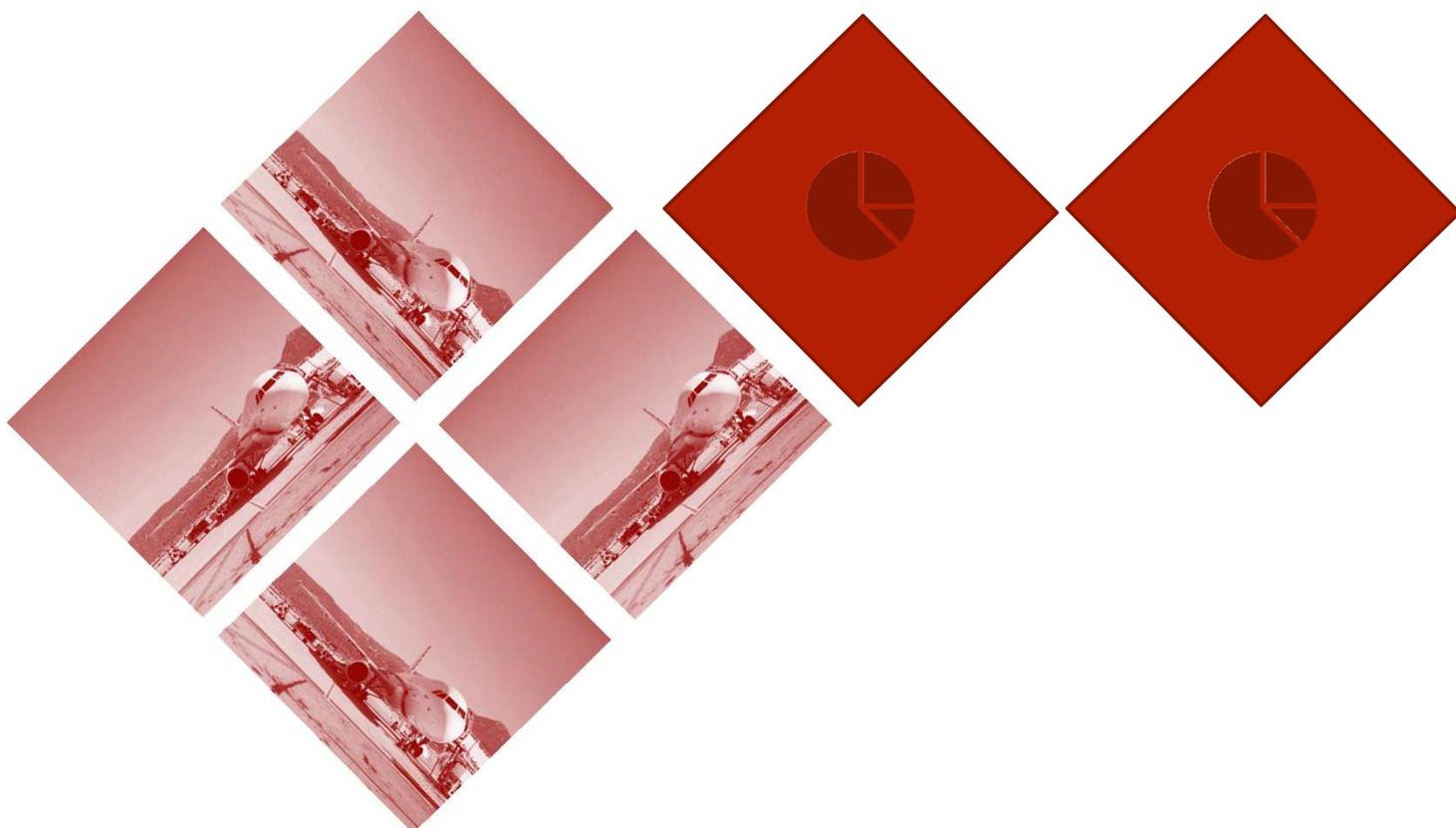


Focus OPCALIA

Plus de 11 000 formations financées dans le cadre de la professionnalisation et du CPF (vs 14 300 en 2016).



DONNÉES ÉCONOMIQUES



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

160 millions

de passagers en métropole
en 2017*

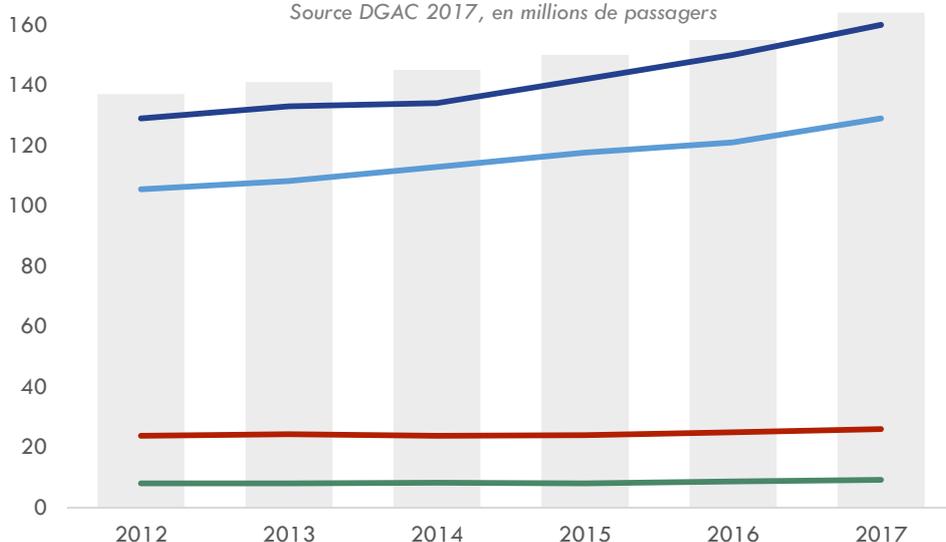
+24%

de croissance du trafic de
passagers en métropole par
rapport à 2012*

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

Evolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2017, en millions de passagers



Total général

+ 20% 2012-2017 (soit +3% par an)

Total trafic Métropole

+ 24% 2012-2017 (soit +3% par an)

Métropole - pays étrangers

+ 22% 2012-2017 (soit +3% par an)

Intérieur Métropole

+ 9% 2012-2017 (soit +1% par an)

Total trafic Outre-Mer

+ 15% 2012-2017 (soit +2% par an)

Depuis 2012, le trafic de passagers augmente de et vers la France (+20% entre 2012 et 2017). Elle est corrélée à la croissance du trafic en Métropole (+24% sur la même période, soit une hausse de près de 3% par an) et à celle des vols « métropole - pays étrangers » (+22% entre 2012 et 2017). 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

48%

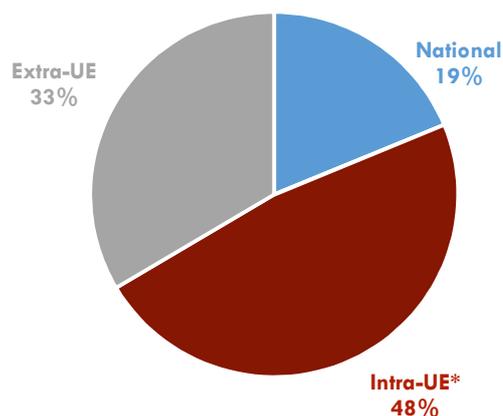
du trafic de passagers
se concentre sur le
transport aérien intra-
Union Européenne*

19%

sur l'interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source Comptes transport 2017, 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...)*

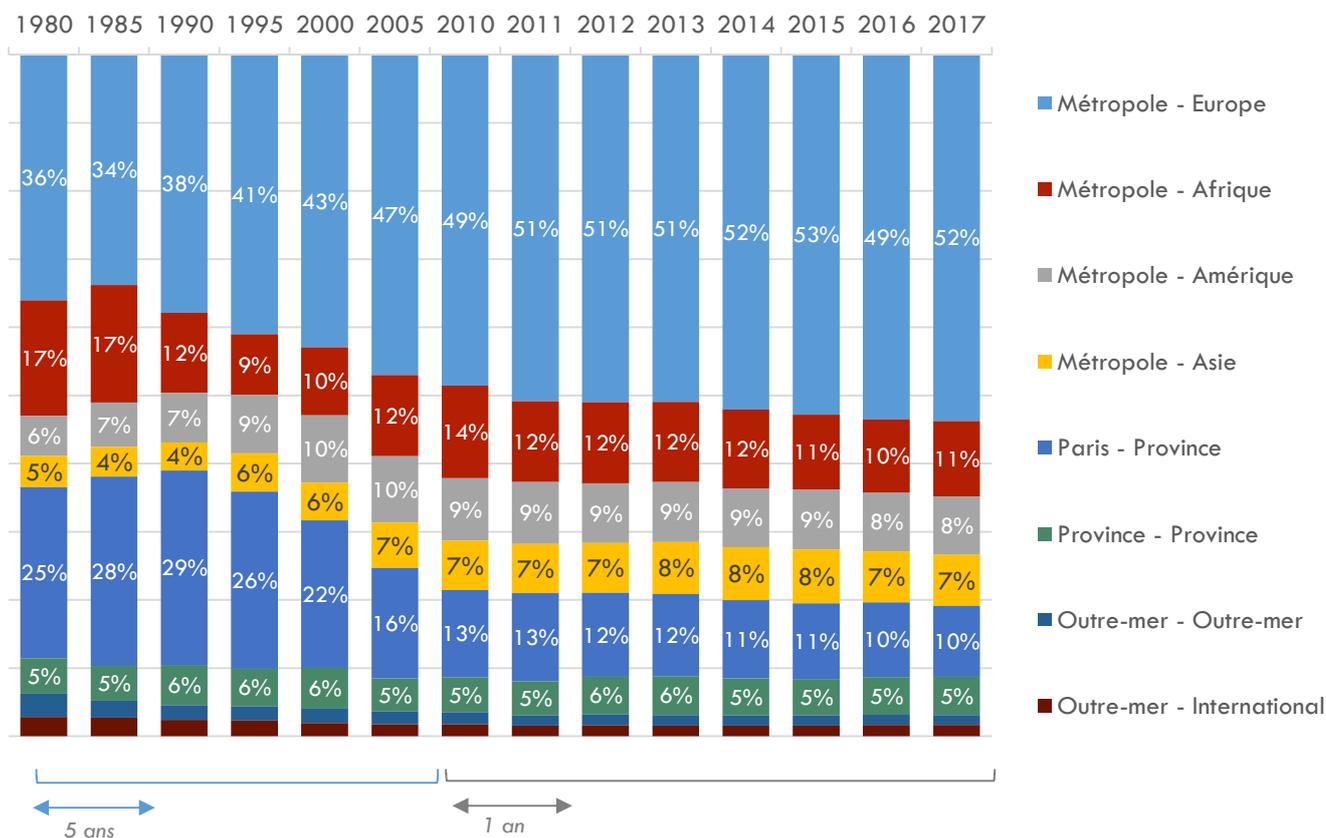
11%

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 2017, 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 2017. Il se stabilise néanmoins entre 2011 et 2017 (il oscille entre 49% et 53%).

La part du trafic entre les aéroports parisiens et les aéroports en région hors IDF a, à l'inverse, décliné progressivement pour chuter de moitié. Il représentait 25% du trafic de passagers en 1980, cette part ne s'élève plus qu'à 10% en 2017.

La part du trafic des autres destinations reste relativement stable depuis les années 1990, à l'exception du trafic « Métropole – Asie », passant de 4% du trafic global France en 1990 à 8% en 2015 et 7% en 2017.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Lignes intérieures métropole

17 millions

de passagers fréquentaient
les principales lignes
intérieures en 2017

3,2 millions

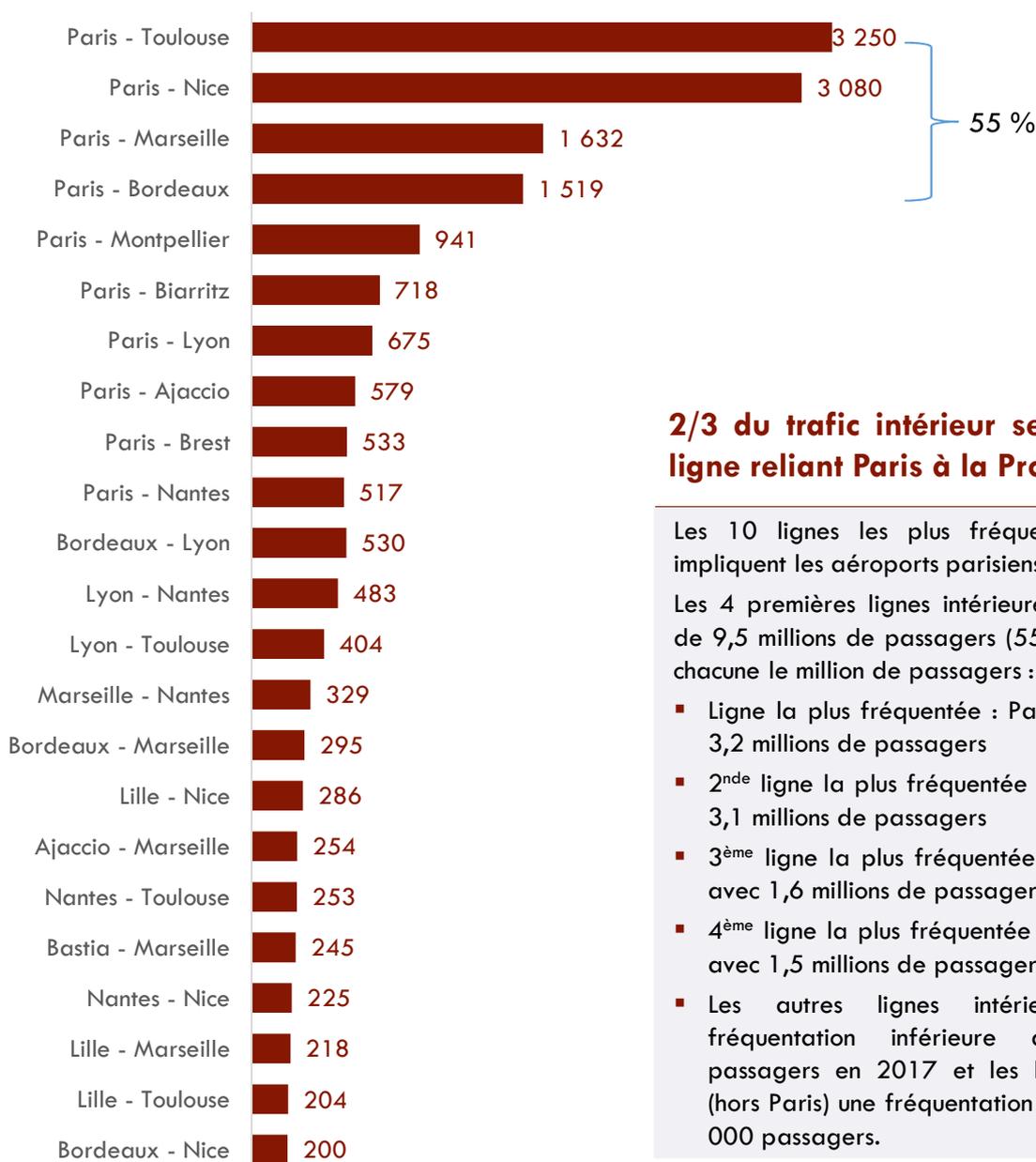
de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Toulouse en
2017, 1^{ère} ligne intérieure en
matière de fréquentation

3 millions

de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Nice en 2017,
2^{ème} ligne intérieure en
matière de fréquentation

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2017

Source Comptes Transport 2017, Niveaux en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



2/3 du trafic intérieur se fait sur une ligne reliant Paris à la Province

Les 10 lignes les plus fréquentées en 2017 impliquent les aéroports parisiens.

Les 4 premières lignes intérieures totalisent près de 9,5 millions de passagers (55%) 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 millions de passagers
- 4^{ème} ligne la plus fréquentée : Paris-Bordeaux avec 1,5 millions de passagers
- Les autres lignes intérieures ont une fréquentation inférieure au million de passagers en 2017 et les lignes régionales (hors Paris) une fréquentation inférieure à 500 000 passagers.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

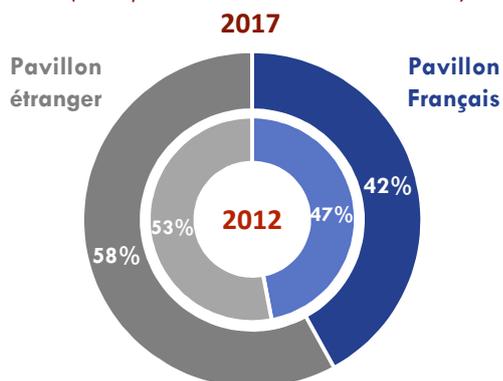
Trafic de passagers — Pavillon français

PART DU PAVILLON FRANÇAIS EN 2017

Source DGAC 2017, en %

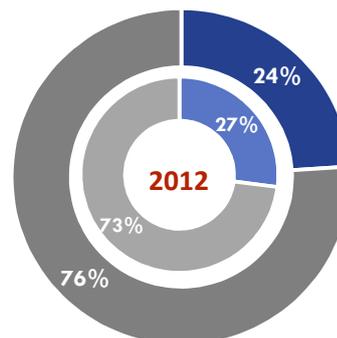
Total des vols touchant la France

(au départ ou à destination de la France)



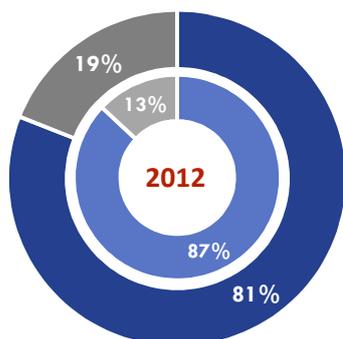
Vols France / Europe

2017



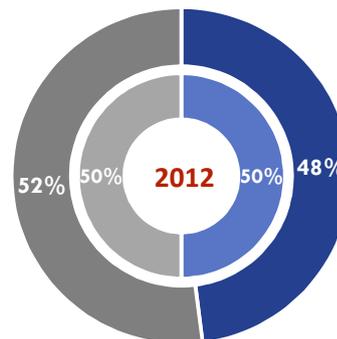
Vols domestiques

2017



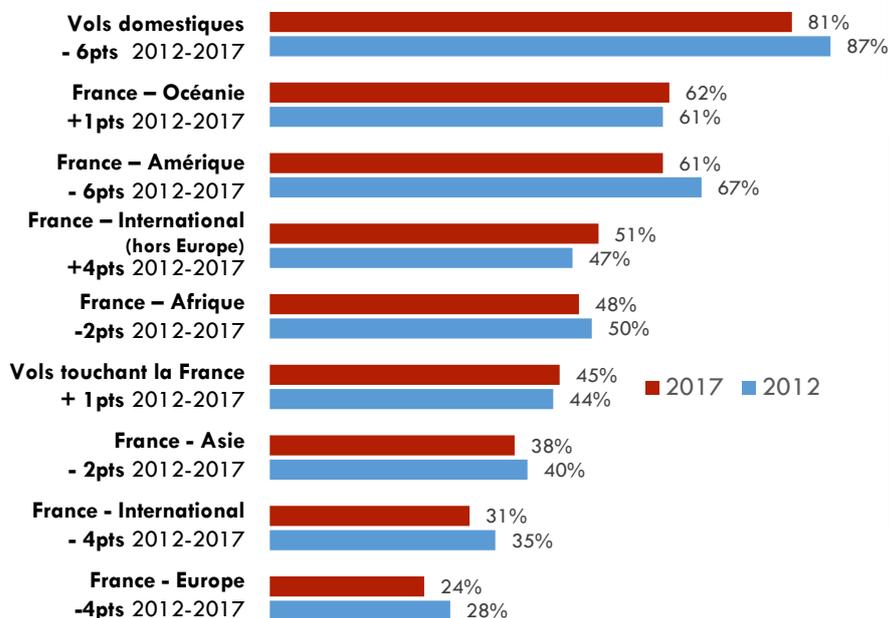
Vols France / international (hors Europe)

2017



Evolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2017



Sur les 5 dernières années, le pavillon français perd des parts de marché sur le trafic de passagers

Sur l'ensemble des vols réalisés au départ ou à destination de la France, les compagnies aériennes françaises perdent entre 6 (vols domestiques / France-Amérique) et 2 points (France – Asie, France - Afrique) de parts de marché passagers.

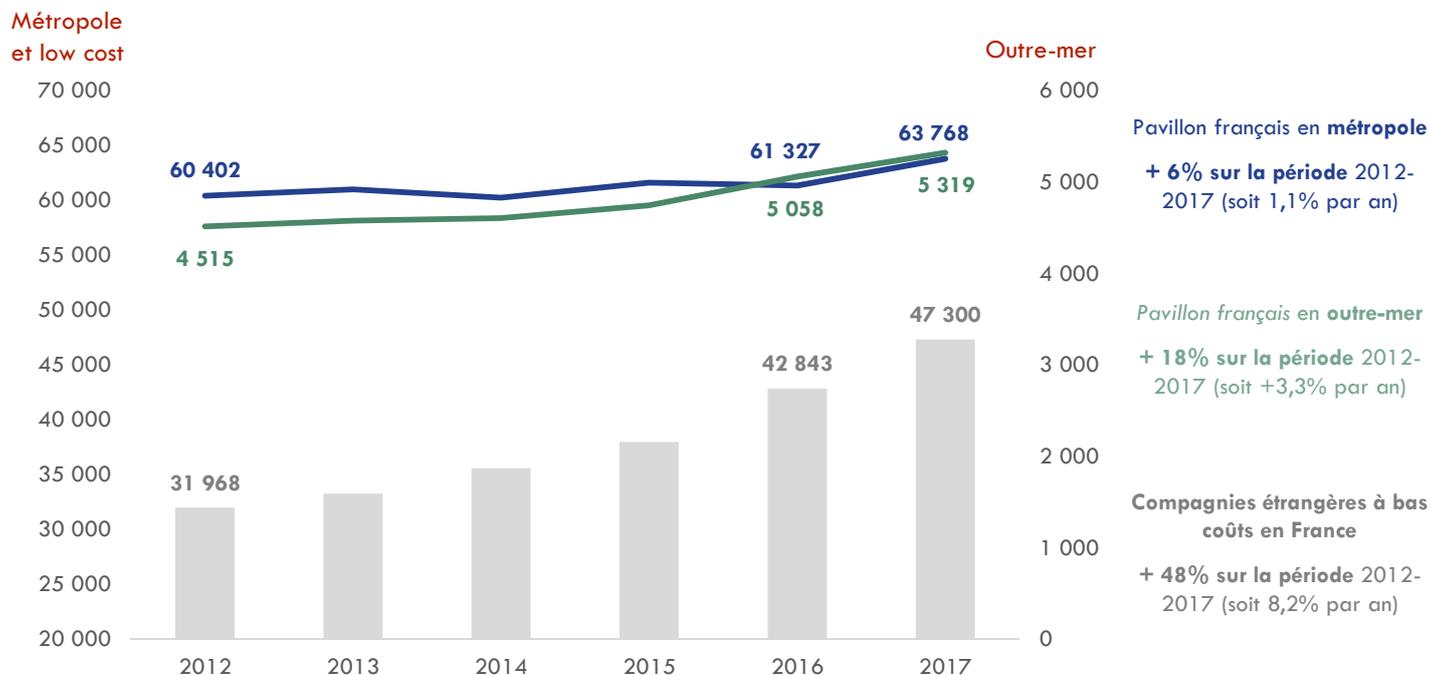
Le pavillon français réalise majoritairement des vols vers ou en provenance de la métropole (82%), de l'Amérique et de l'Océanie.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Pavillon français

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

Source DGAC 2017, en milliers



Une reprise du pavillon français en 2017, faisant face à la forte croissance des compagnies étrangères à bas coûts en France

Le trafic des compagnies aériennes françaises est en augmentation (+6%) sur la période 2012 – 2017 pour atteindre près de 64 millions de passagers. Le pavillon français est alors boosté par le trafic avec l'outre-mer qui croît de 18% (environ 4,5 millions de passagers supplémentaires) entre 2016 et 2017.

Le trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts explose en France avec une hausse de 48% sur la période.

Le trafic des compagnies étrangères low cost en France a augmenté de **10%** en 1 an

Le trafic du pavillon français en métropole croît de près de **4%** entre 2016 et 2017...

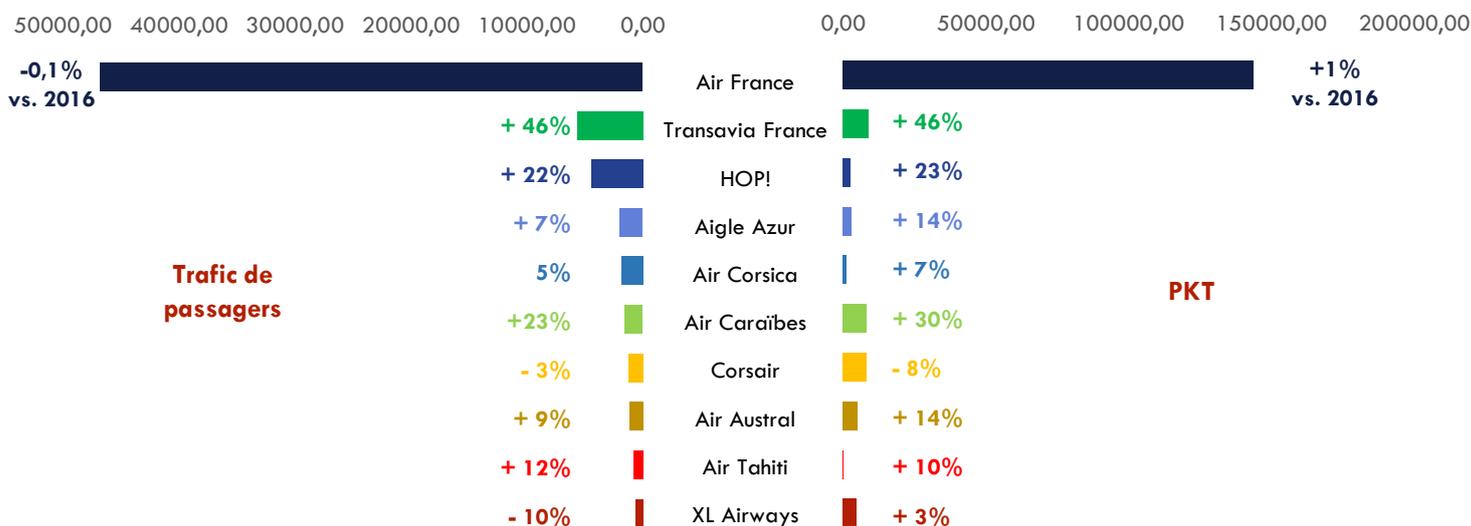
... et il augmente de **5%** en outre-mer

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Activité des principales compagnies aériennes

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2017

Source DGAC 2017, en milliers (passagers) et millions (PKT)



Plus de 69 millions de passagers transportés et 754 milliards de kilomètres parcourus par le pavillon français en 2017

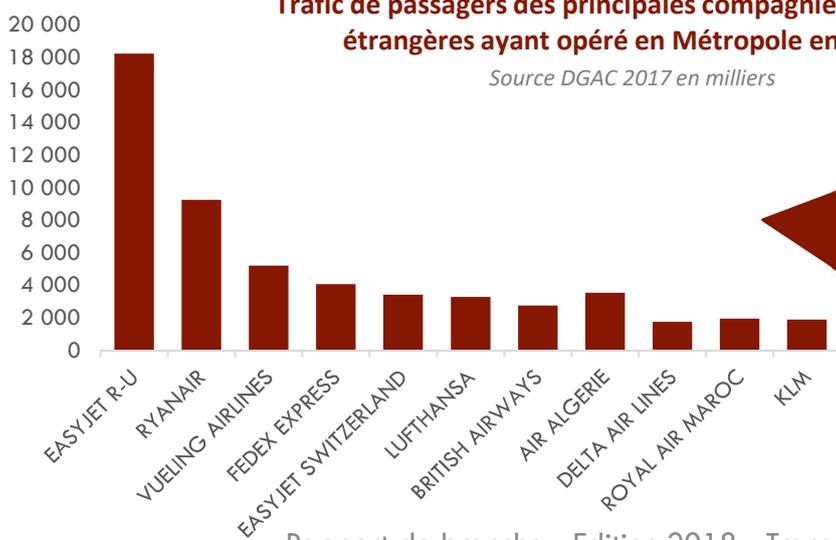
Air France représente plus des deux tiers (68%) du trafic de passagers du pavillon français, malgré une très légère baisse de 0,1% de son nombre de passagers. Celui de sa filiale HOP! connaît une croissance de 22% et Transavia, 2^{ème} compagnie du pavillon français, détient la plus grosse augmentation pour la 3^{ème} année consécutive (+46%, après déjà +32% en 2016). On note que la compagnie XL Airways est rentré dans le Top 10 des compagnies aériennes françaises depuis 2016.

En 2017, Air France réalise 74% des PKT du pavillon français. Globalement, au même titre que le nombre de passagers, les PKT ont augmenté par rapport à 2016, à l'exception de la compagnie aérienne Corsair. Cette dernière est 3^{ème} en termes de PKT en 2017.

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

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en Métropole en 2017

Source DGAC 2017 en milliers



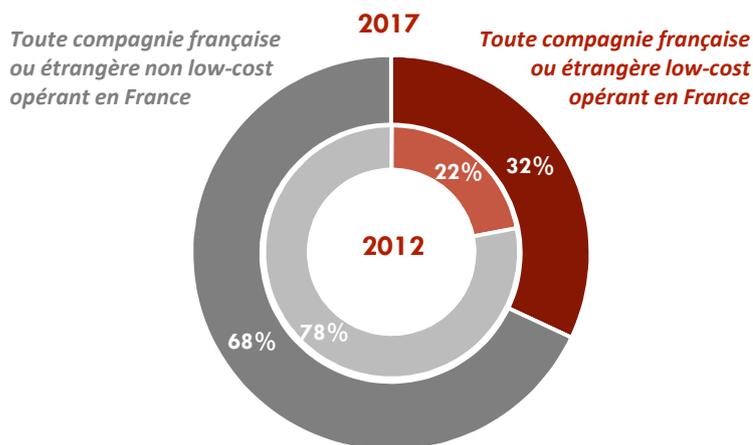
Les deux compagnies aériennes à bas coûts Easyjet et Ryanair représentent 50% du trafic de passagers des principales compagnies étrangères ayant opéré en Métropole en 2017

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Focus : Activités des compagnies à bas coûts

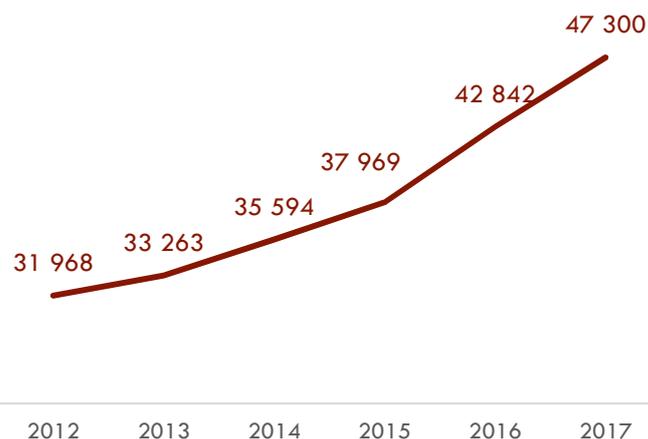
Part du trafic des compagnies à bas coûts sur l'ensemble du trafic en France

Source UAF 2017, en %



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

Source DGAC 2017, en milliers



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

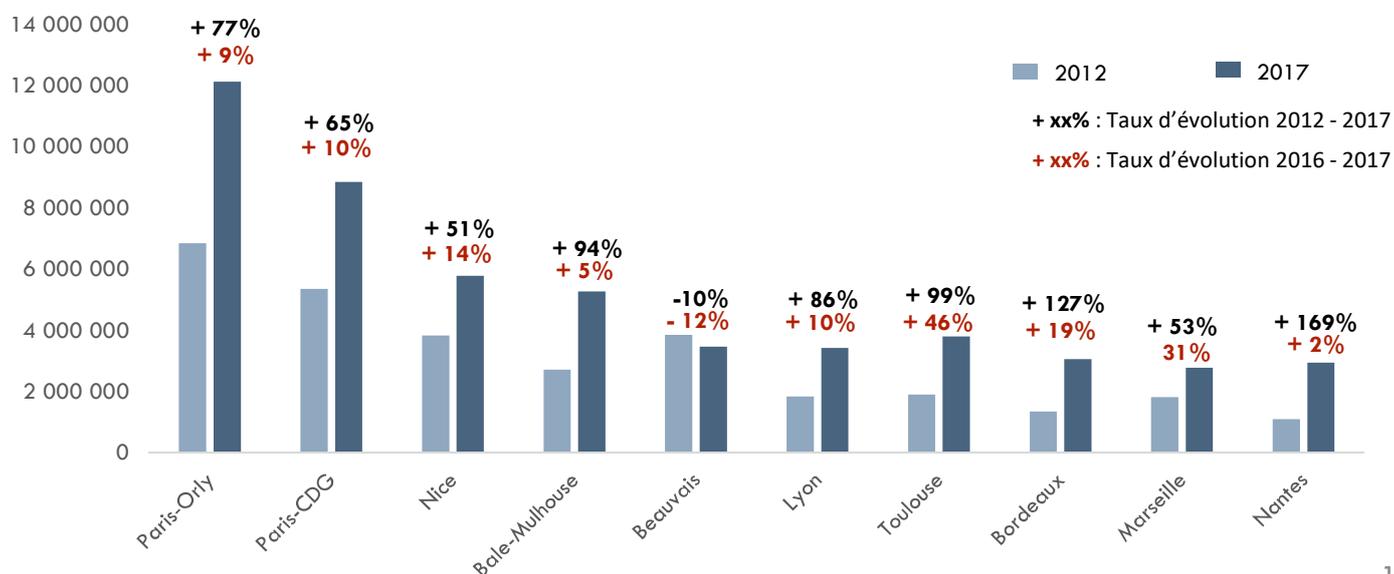
Cette part a augmenté de **10 points entre 2012 et 2017**, dont 2 points sur la dernière année pour se rapprocher d'un passager sur trois empruntant une compagnie low cost.

Les compagnies étrangères à bas coûts sont en forte croissance: **+48% depuis 2012**, soit environ 8% par an en moyenne.

Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français augmente en moyenne de 81% sur la période, l'aéroport de Nantes étant celui qui enregistre l'augmentation du nombre de passagers low cost la plus importante (x3). Les aéroports parisiens restent ceux qui concentrent le plus de passagers des compagnies à bas coûts (plus de **20 millions de personnes, soit une augmentation de 9% en 1 an**).

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2017

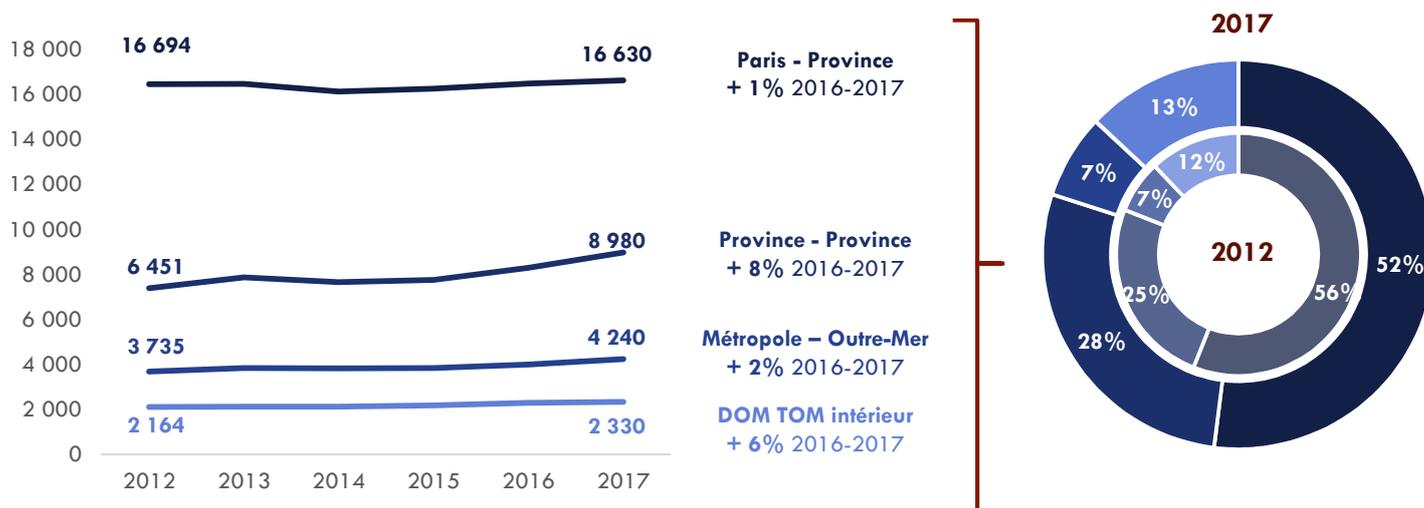


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Pavillon français

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises vols intérieurs

Source DGAC 2017, en milliers de passagers



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

Sur la période 2012 – 2017, le nombre de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols intérieurs, représentant plus de 50% du total de passagers, diminue légèrement sur la période. Cela peut s'expliquer par le développement des compagnies à bas coûts qui prennent des parts de marchés au pavillon français, notamment sur les lignes Paris-Province.

En effet, la baisse du nombre de passagers sur ces vols Paris – Province s'est faite au profit des vols Province – Province, dont le nombre de passagers enregistre une hausse de 39% sur la période, soit l'augmentation la plus importante. Ces vols représentent en 2017 28% des vols intérieurs du pavillon français, soit 3 points de plus qu'en 2012.

Le nombre de passagers des vols en intra Outre-mer et Métropole – Outre-mer sont respectivement en croissance de 8% et 14% depuis 2012.

Chiffres clés 2017

52% du trafic de passagers du pavillon français se fait entre Paris - Province

Les passagers des vols Province – Province ont augmenté de 39% en 5 ans

Le pavillon français a transporté 32 millions de passagers en France

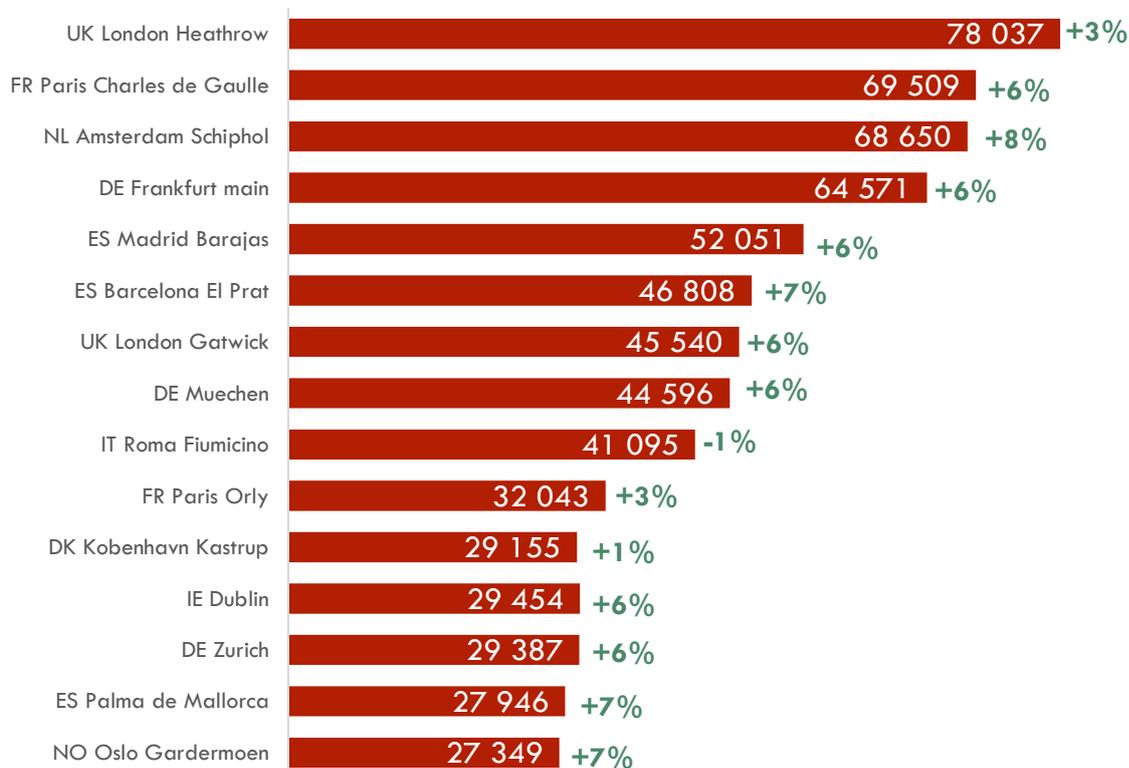
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports européens

Les 15 premiers aéroports de l'UE en 2017 en nombre de passagers

Source Eurostat, en milliers de passagers

Evolution annuelle 2016/2017



Les 15 premiers aéroports européens ont transporté près de **700 millions** de passagers en 2017

CDG réalise **6%** du trafic de passagers du top 15 des aéroports d'Europe

35% des passagers européens sont concentrés sur le top 15 des aéroports

En 2017, les aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Orly) transportent 9% du trafic de passagers des 15 premiers aéroports d'Europe

En 2017, le nombre de passagers voyageant par les aéroports européens a augmenté de 5%. Parmi les 15 principaux aéroports européens en nombre de passagers, la hausse la plus importante entre 2016 et 2017 est celle de l'aéroport d'Amsterdam (+8%).

D'autres aéroports connaissent une baisse de leur trafic comme celui de Rome (-1%).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports français

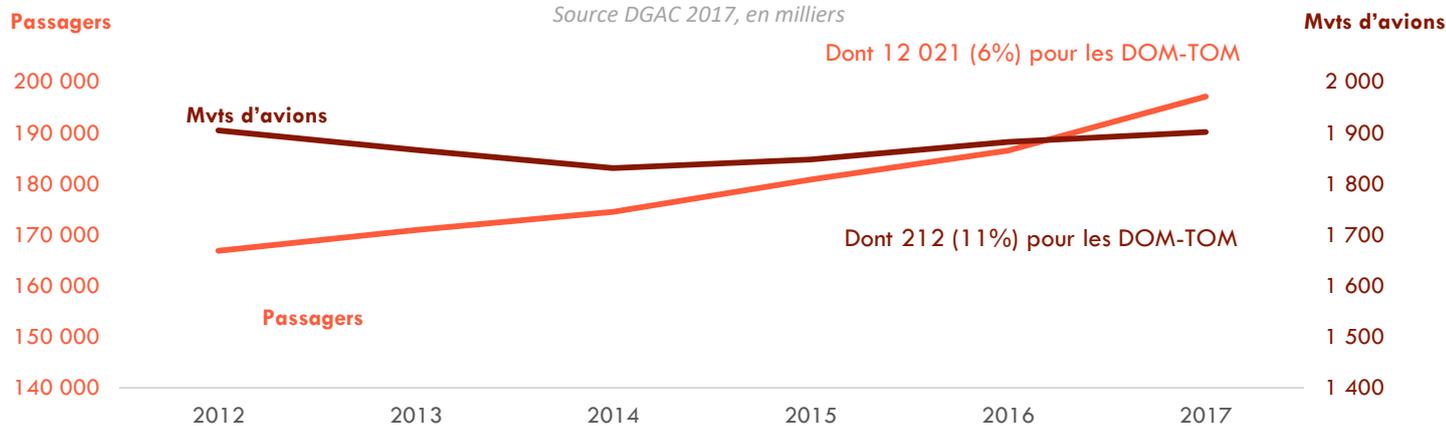
197 millions
de passagers
dans les
aéroports
français

Paris-CDG
représente
35% du
trafic de
passagers des
aéroports
français

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

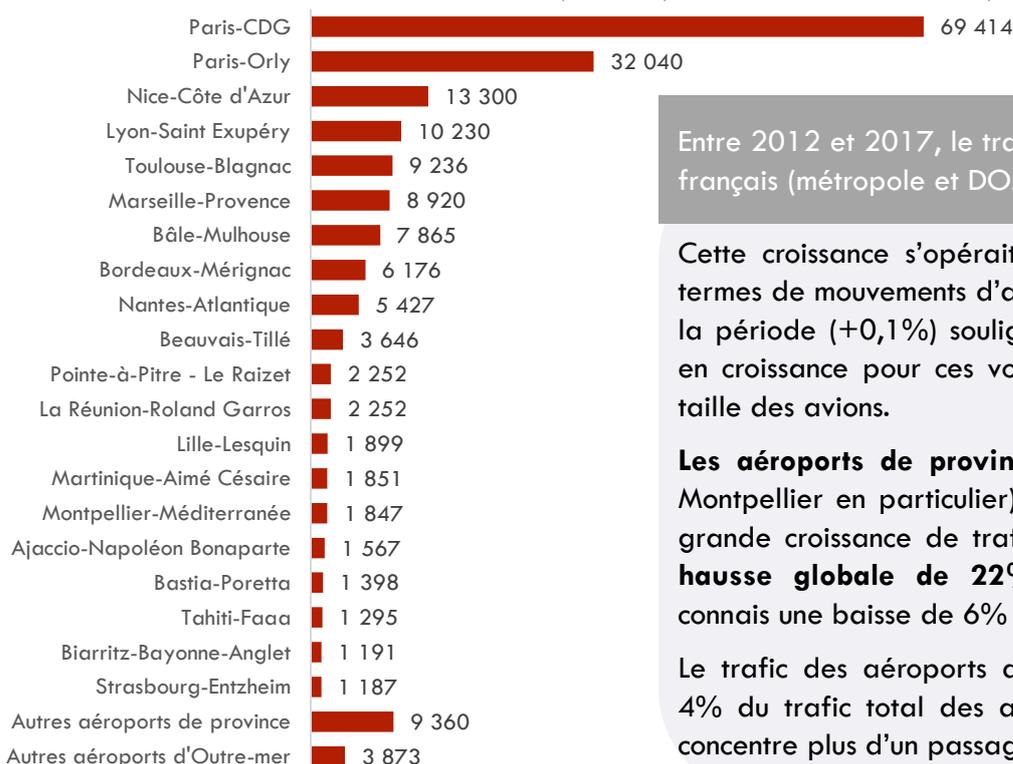
Evolution du trafic des aéroports - Métropole et DOM-TOM

Source DGAC 2017, en milliers



Fréquentation des principaux aéroports en 2017

Source Comptes Transport 2017, Niveaux en milliers de passagers



Entre 2012 et 2017, le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a augmenté de 18%

Cette croissance s'opérait alors que le trafic aéroport en termes de mouvements d'avions a été relativement stable sur la période (+0,1%) soulignant un « taux de remplissage » en croissance pour ces vols ainsi que l'augmentation de la taille des avions.

Les aéroports de province (Nantes, Toulouse, Strasbourg, Montpellier en particulier) sont ceux qui connaissent la plus grande croissance de trafic entre 2012 et 2017 avec une **hausse globale de 22%** (seul l'aéroport de Beauvais connaît une baisse de 6% sur cette période).

Le trafic des aéroports d'Outre-Mer représente seulement 4% du trafic total des aéroports français alors que Paris concentre plus d'un passager sur deux (52%).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

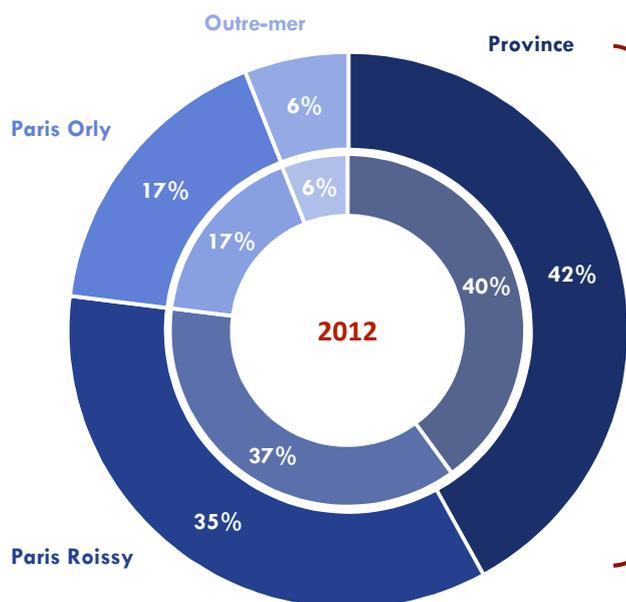
Trafic de passagers — Aéroports français

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source Comptes Transport 2017, en %

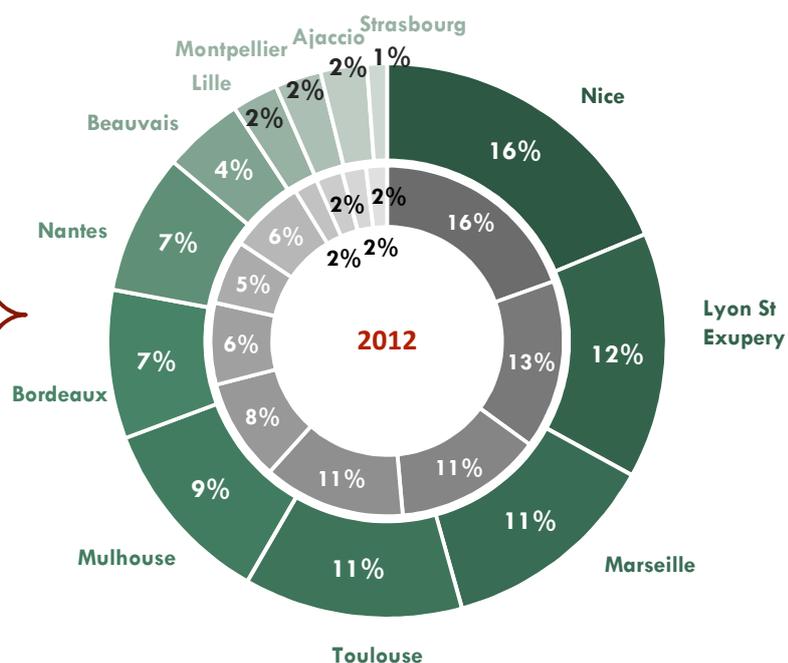
2017

Principaux aéroports français



2017

Aéroports régionaux (hors IDF)



Le trafic de passagers sur les aéroports régionaux est stable au global sur la période 2012 – 2017

La part des passagers sur les aéroports de Province reste stable depuis plusieurs années (entre 41% et 42% depuis 2012).

Celle des passagers sur les aéroports d'outre-mer reste stable également (6% depuis 2012).

Parmi les aéroports régionaux, **les 10 premiers se partagent plus de 80% du flux** et les 5 premiers concentrent 60% de la fréquentation de passagers, des parts stables depuis 2012.

52% du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens



Parmi les aéroports provinciaux, Nice le taux de fréquentation le

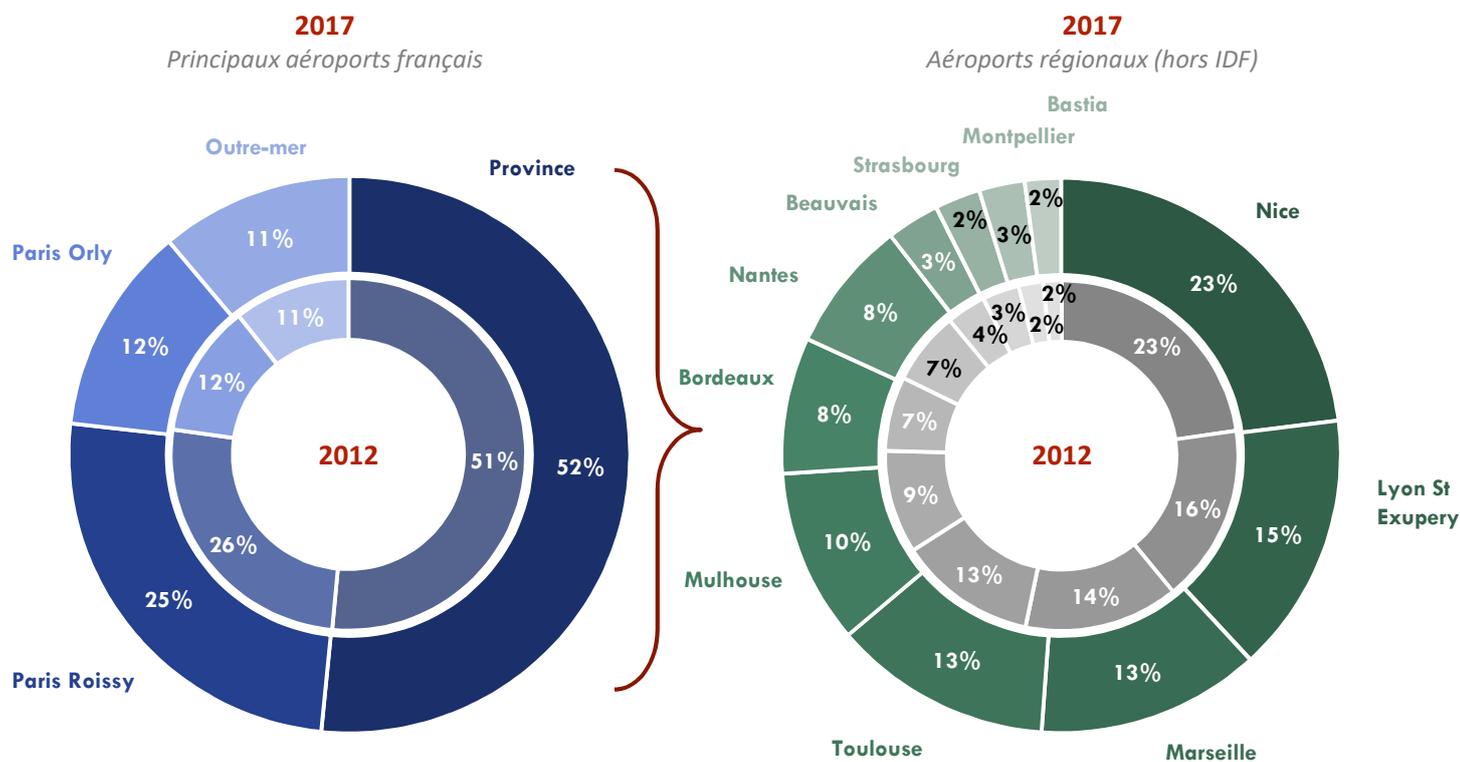
plus élevé avec **16%**

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Mouvements d'avions — Aéroports français

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

Source DGAC 2017, en %



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 2012 – 2017.

La part des mouvements d'avions sur les aéroports régionaux est restée stable sur les 5 dernières années, mais le nombre de mouvements d'avions de l'aéroport de Paris Roissy a légèrement diminué (492 000 en 2012 vs. 479 000 en 2017).

Parmi les aéroports régionaux (981 000 mouvements en 2017), les **6 premiers se partagent plus de 80% du flux commercial d'avions** et les 3 premiers concentrent 51% des mouvements d'avions commerciaux. La part de ces derniers diminue légèrement au profit des aéroports de Mulhouse, Bordeaux, Nantes.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

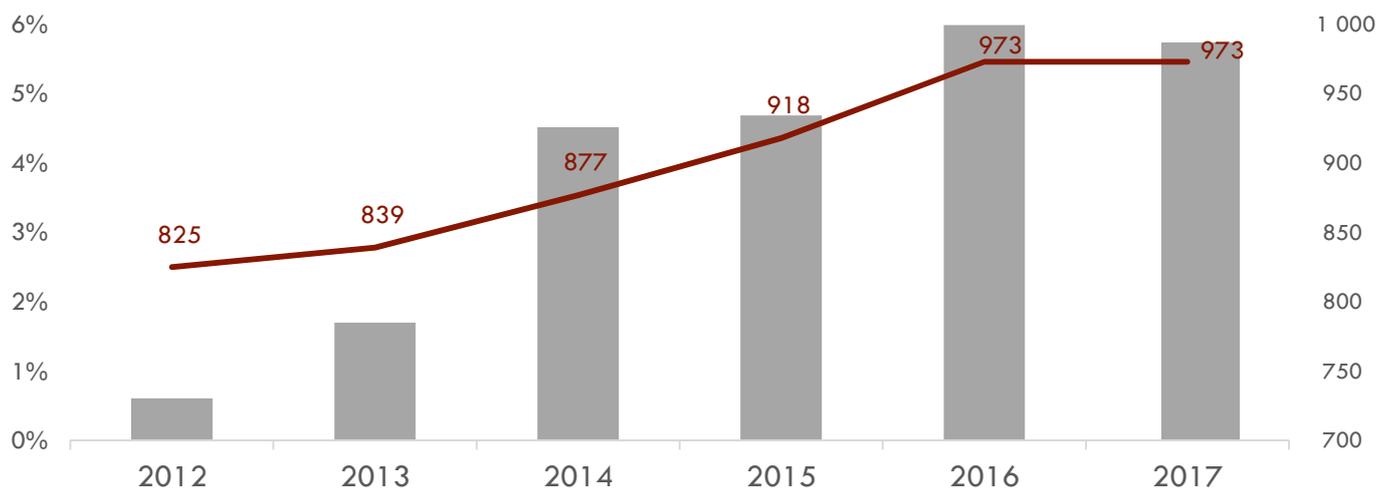
Trafic de passagers en Europe

Evolution du trafic de passagers en Europe (UE 28)

Source Eurostat 2017, en millions de passagers

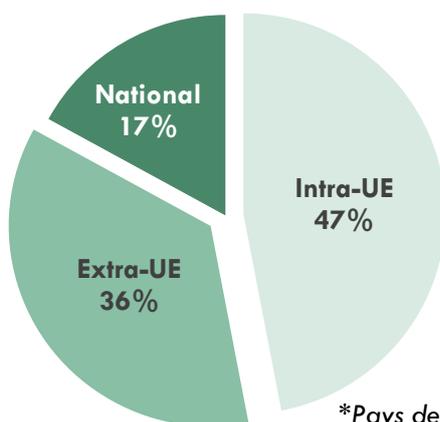
Taux d'évolution

Trafic



Répartition des passagers du trafic européen (UE28)

Source Eurostat 2017, en %



*Pays de l'UE (28)

Depuis 2012, le trafic de passagers en Europe a augmenté de **8%**

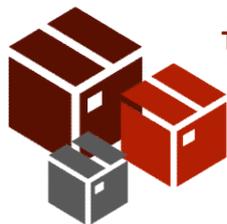
Depuis 2012, le trafic de passagers en Europe a augmenté de 3% en moyenne chaque année

Depuis 2012, le trafic de passagers en Europe ne cesse de croître, d'environ 3% par an pour atteindre 973 millions de passagers en 2016 (+ 18% depuis 2012).

En 2016, plus d'1 passager européen sur 3 voyage en dehors d'UE et près d'1 passager sur 2 reste au sein de son pays d'origine, des chiffres stables depuis 2015.

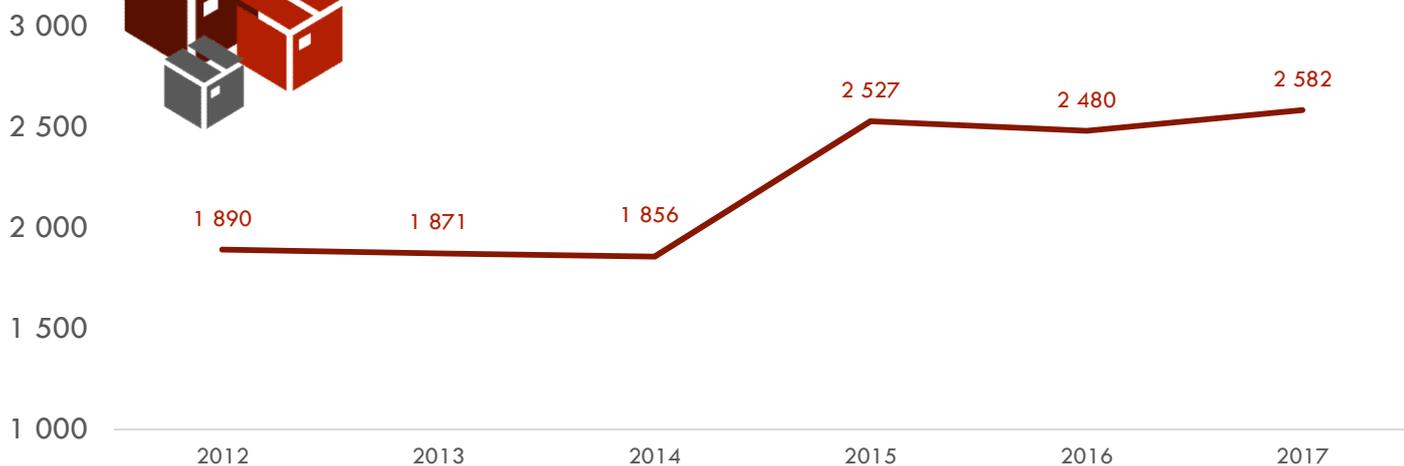
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - France



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

Source Eurostat, en milliers de tonnes de fret



Près de 2,6 millions de tonnes de fret sont transportées en France en 2017

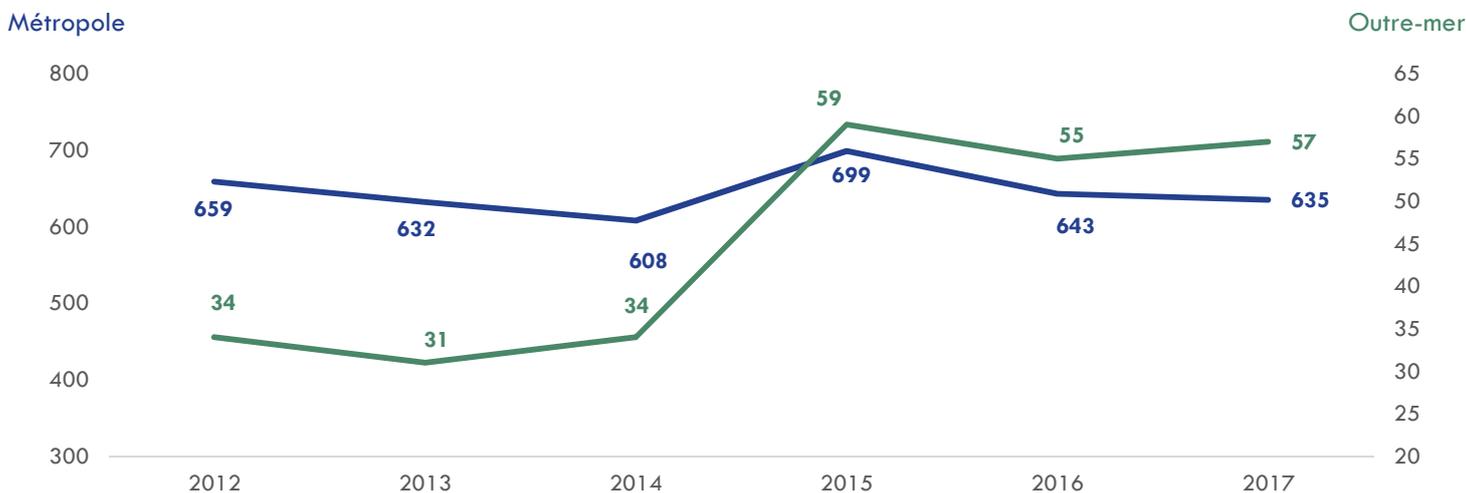
Sur la période 2012 – 2017, la croissance s’est accélérée par rapport aux années précédentes : +5% chaque année en moyenne (soit +37% au global depuis 2012), avec notamment un pic entre 2014 et 2015 permettant d’atteindre les 2,5 millions de tonnes de fret.

Le transport de fret du pavillon français en métropole est passé de près de 700 000 tonnes à 635 000 tonnes, ce qui représente une baisse de 9% en 2 ans.

Le transport de fret en outre-mer reprend quant à lui en 2017 et augmente de 4%.

Evolution du fret des compagnies aériennes françaises de métropole et d’Outre-mer

Source DGAC 2016, 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 2017

Source EUROSTAT, en milliers de tonnes de fret



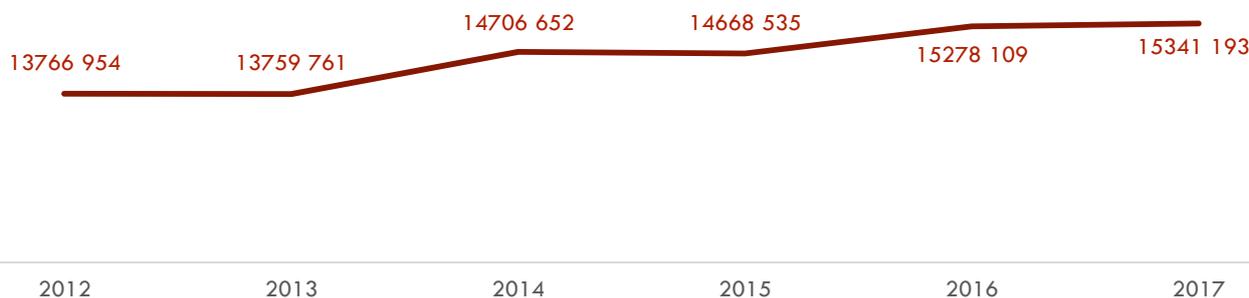
Paris CDG est le premier aéroport européen en volume de fret et de courrier, avec plus de 2 millions de tonnes traitées en 2017

En 2017, Paris CDG était le 4ème aéroport européen en volume de fret traité. Depuis 2016, il passe premier.

Les croissances les plus importantes par rapport à l'année dernière concernent les aéroports de Zurich (+13,8%) et du Luxembourg (+11,2%) mais aussi de Madrid (+10,9%).

Fret en Europe (UE28)

Source Eurostat, en milliers de tonnes de fret

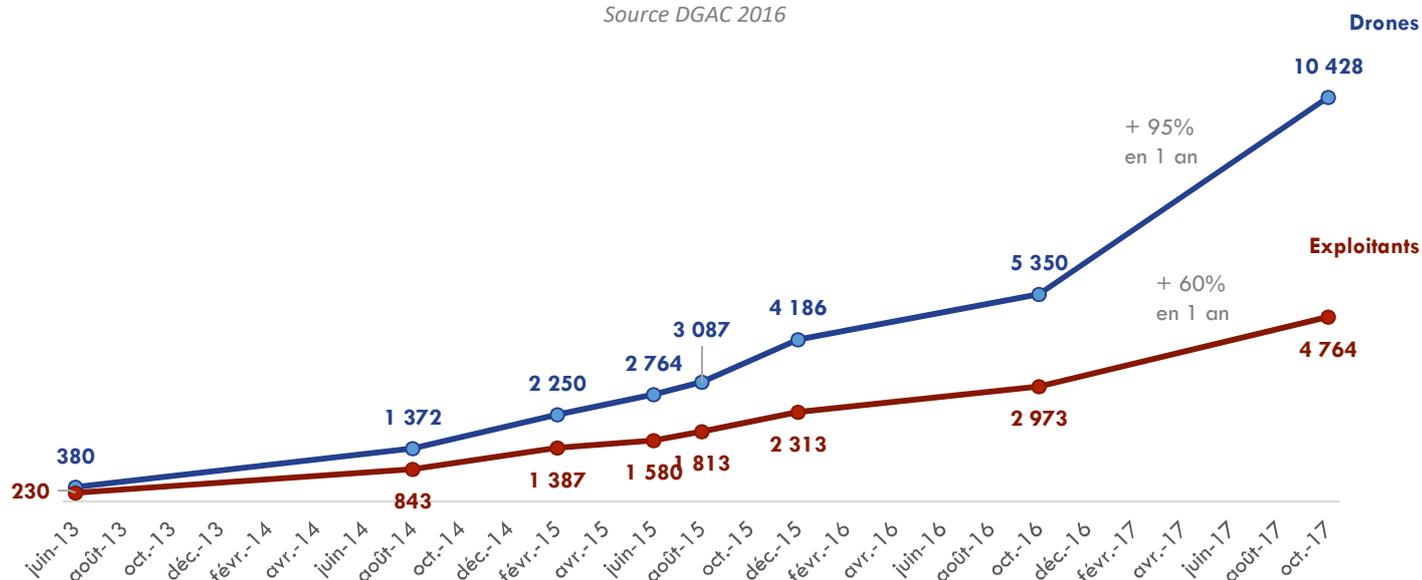


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Les drones

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

Source DGAC 2016



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 a presque doublé en 1 an.

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 10 428 en quatre ans et demi, il a ainsi été multiplié par 27 !** De même, le nombre d'exploitants augmente lui aussi : il passe de 230 à 4 764 sur la même période (x21).

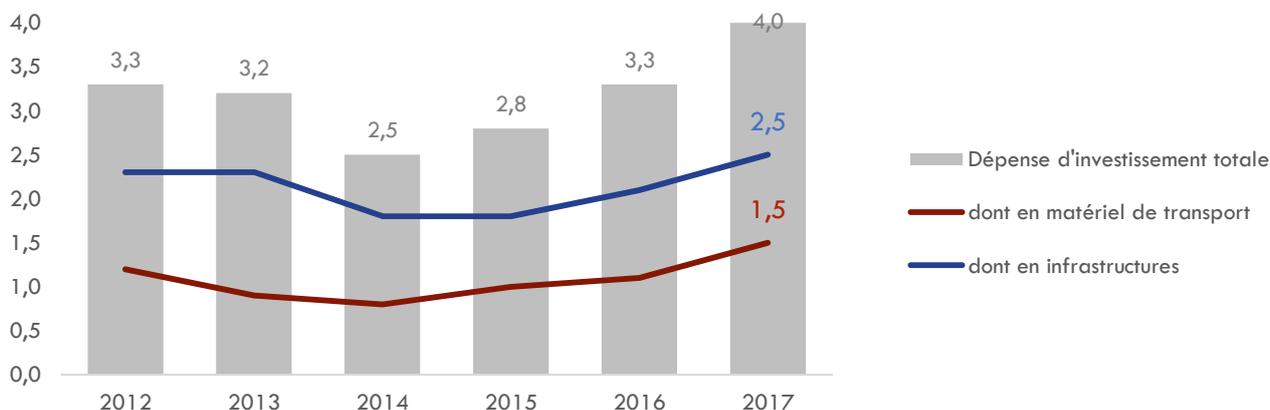
Les scénarii un et trois sont les activités les plus représentées chez les exploitants.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Dépenses et Développement Durable

Dépense d'investissement totale

Source Comptes Transport 2017, en milliards d'euros courants



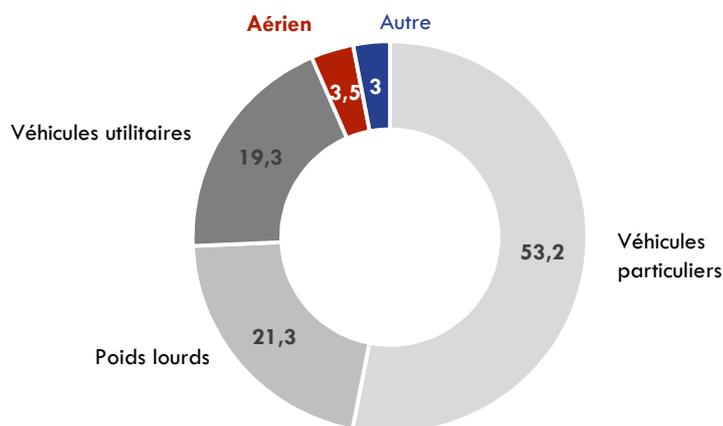
Les dépenses d'investissement dans le transport aérien sont en croissance et dépassent les niveaux de 2012.

Entre 2012 et 2017, les dépenses d'investissement totales ont augmenté de 21% (soit +4%/an en moyenne), passant ainsi de 3,3 milliards d'euros à 4 milliards d'euros, malgré les résultats en baisse de 2014 et 2015.

Cette hausse est portée par les investissements en matériel de transport (+25% depuis 2012 soit +5%/an en moyenne).

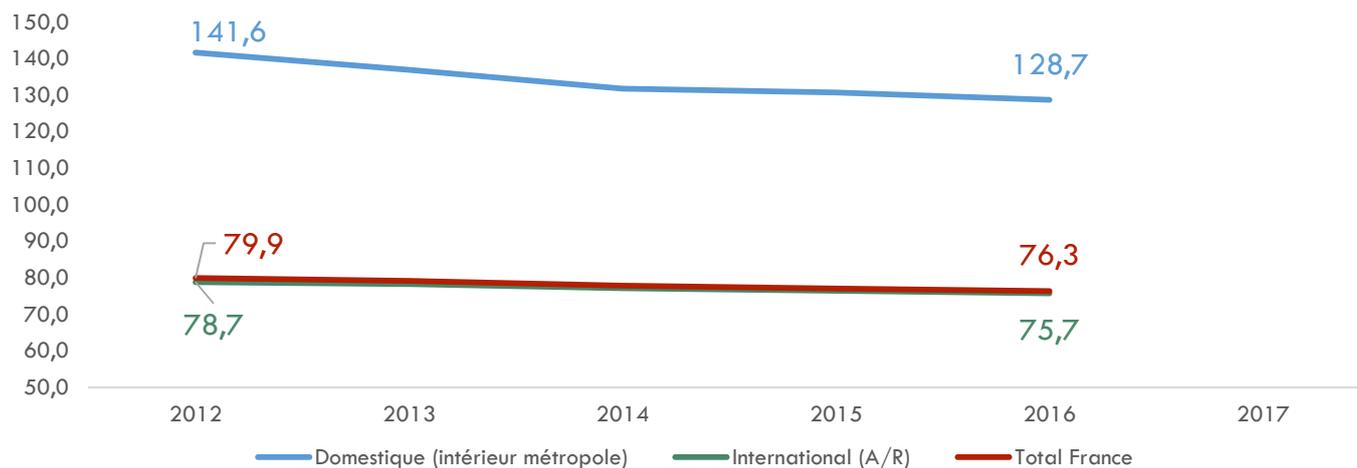
Emission de Gaz à Effet de Serre par mode de transport en France (DOM inclus)

Source Citepa 2016 en %



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

Source Compte transport 2016





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Données générales

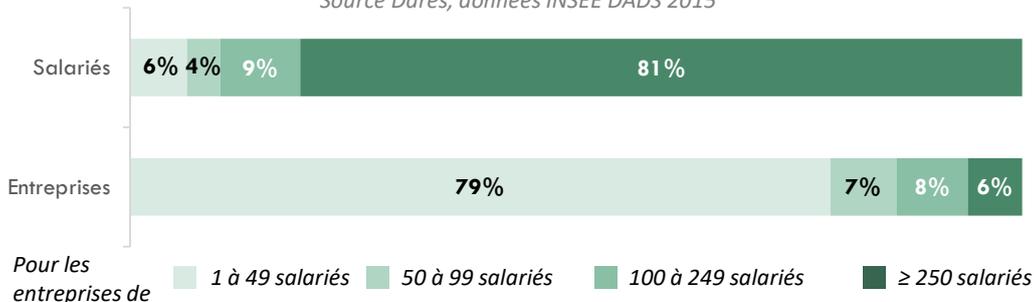


610 entreprises

990 établissements

Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares, données INSEE DADS 2015



L'activité de la branche est très concentrée dans les très grandes entreprises et dans le 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. A l'inverse, les entreprises de moins de 50 salariés qui représentent près de 80% des entreprises de la branche, concentrent seulement 6% des effectifs totaux.

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

40,7%



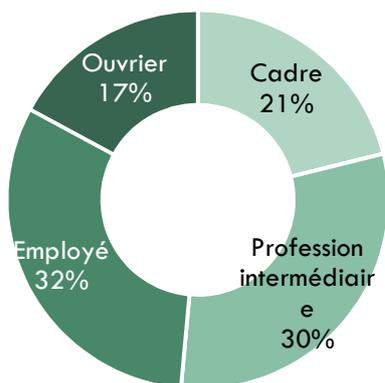
83 600 salariés

79 100 ETP (équivalent temps plein)

Source Dares 2015

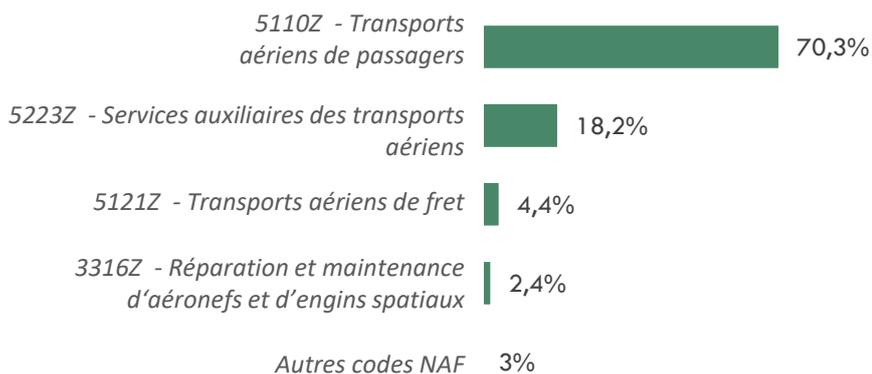
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source DARES – présents au 31 décembre 2015



Répartition des salariés par code NAF

Source Dares (en % des salariés présents au 31/12/2015)



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



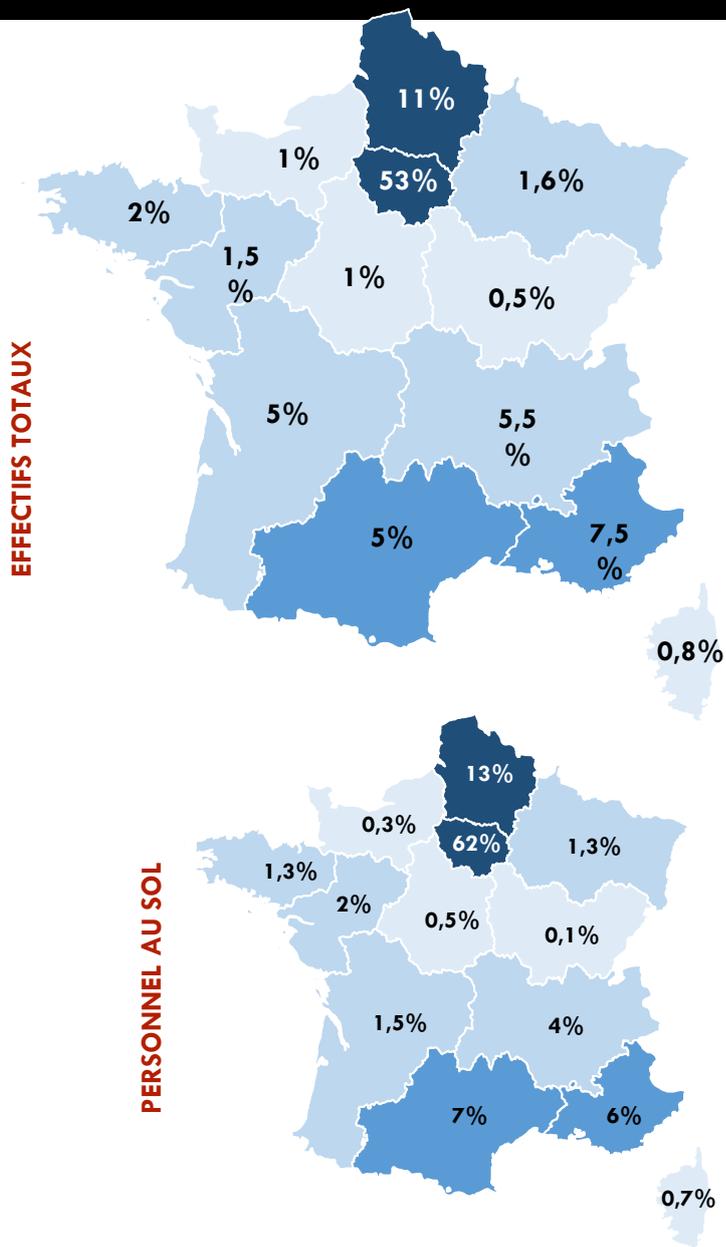
Répartition géographique des effectifs

Répartition géographique des salariés

Source enquête entreprises 2017 (en % selon le lieu d'habitation)

Part des salariés (en %)

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



Les effectifs de la branche sont très concentrés en Ile-de-France, où se trouvent 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, à proximité des aéroports d'Ile de France.

Par ailleurs, non représenté sur la carte de France métropolitaine, 2% des effectifs sont situés dans les DOM TOM (stable depuis 2015).

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

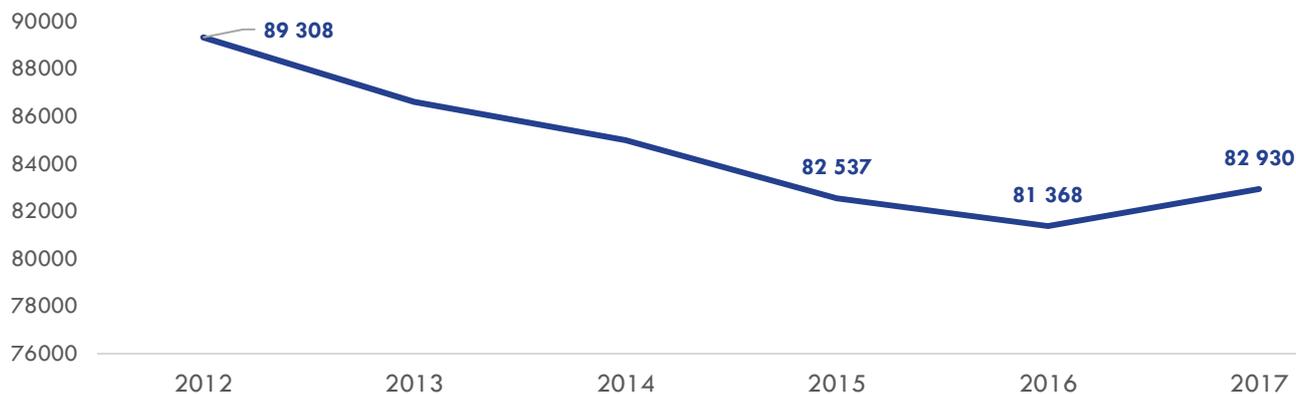


Evolution des effectifs

Branche du Transport Aérien

Effectifs

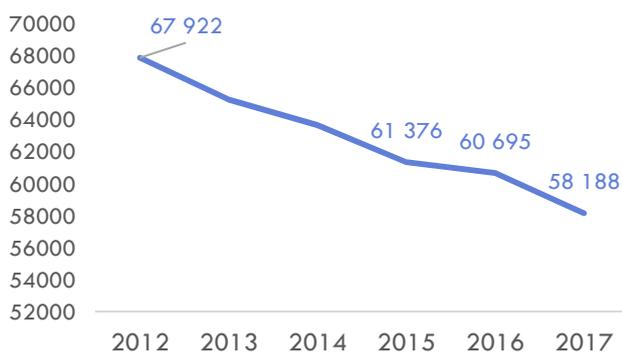
Source Acooss – corrigé DARES avec le taux de couverture de la CCN par code NAF, chiffres au 31/12/2015



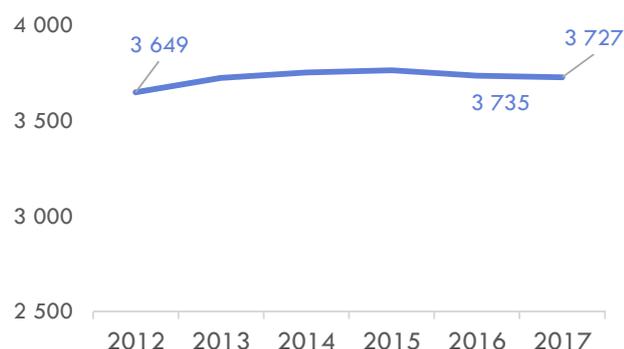
Transport aérien de passagers

Effectifs

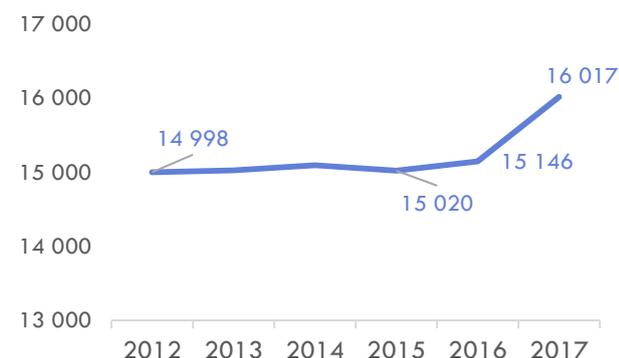
Source Acooss



Transport aérien de fret



Services auxiliaires des transports aériens



Effectifs par code NAF

Source ACOSS corrigé DARES

Codes NAF	Base Acooss	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

Les effectifs de la branche ont globalement diminué de 7% sur la période 2012 – 2017, soit environ -1,5%/an mais une remontée se constate entre 2016 et 2017 (2%)

Entre 2012 et 2017 les emplois dans le code NAF du transport aérien de fret ont augmenté de 2% (0,4% par an) ; ceux des services auxiliaires des transports aériens de 5,5% entre 2016 et 2017, expliquant la remontée des effectifs de 2017.

A l'inverse, le code NAF du transport aérien de passagers continuent à diminuer (-14% entre 2012 et 2017, soit -3%/an en moyenne depuis 2012), alors qu'il représente plus de 7 salariés sur 10 dans la branche.

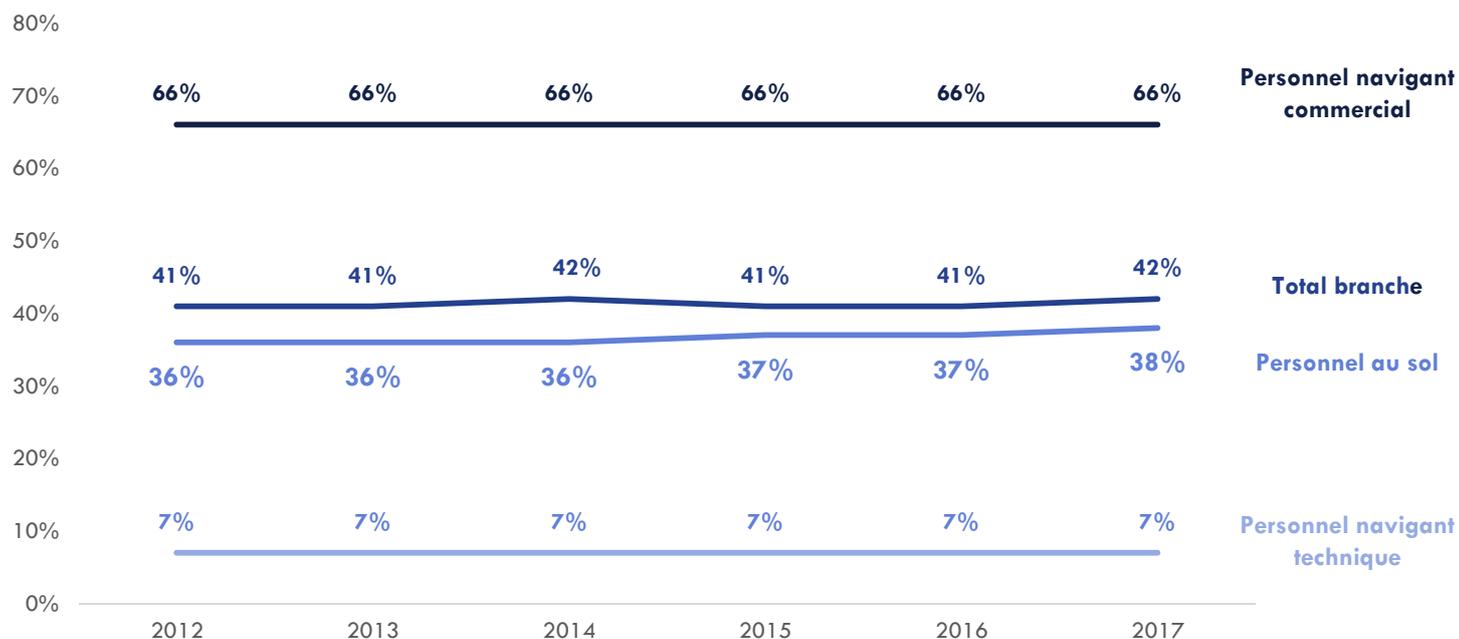
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Egalité femmes - hommes

Evolution 2012-2017 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien

Source Enquête entreprises 2017



La part des femmes dans la branche est très stable depuis 2012

Les femmes sont surreprésentées dans le personnel navigant commercial (hôtesses de l'air par exemple) où deux employés sur trois sont des femmes. A l'inverse, chez le personnel navigant technique, les femmes sont sous-représentées (7% depuis 2012).

Les femmes sont
SOUS
représentées
dans le PN
technique

4 salariés
sur 10 de
la branche sont
des femmes

Les femmes sont
SUR
représentées
dans le PN
commercial

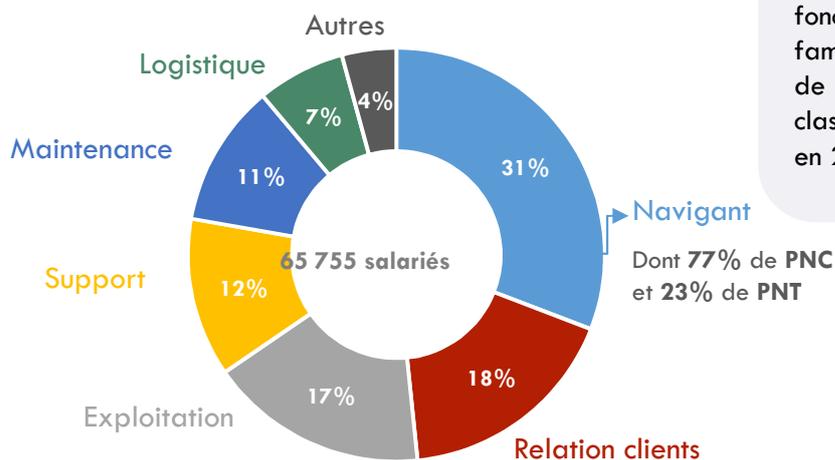
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par famille

Répartition des effectifs par famille d'activité*

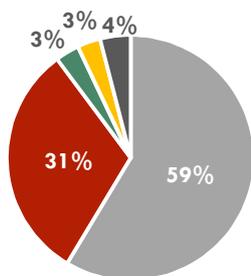
Source enquête entreprises au 31/12/2017



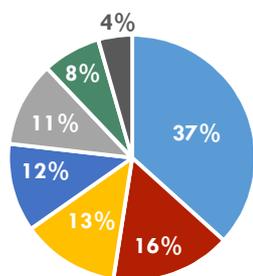
* La répartition des effectifs est faite en fonction des nouvelles familles professionnelles de l'accord sur les classifications signées en 2017.

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

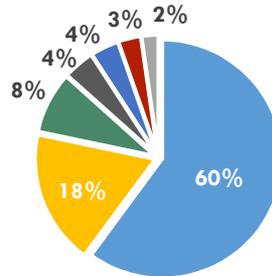
Assistance en escale 11%



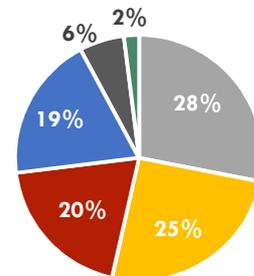
Compagnies aériennes 88%



Hélicoptères 0,4%



Aéroports 5%



La relation clients sol-vol représente 42% des effectifs

Les personnels navigants se retrouvent au sein des compagnies aériennes et représentent plus du tiers des effectifs de cette activité (37%).

Pour les hélicoptères, ce sont les personnels navigants qui sont les plus représentés (60%).

Pour l'assistance en escale, les professionnels de l'exploitation représentent plus de 59% des effectifs.

Enfin, pour les aéroports, les familles de métiers sont ventilées de façon équilibrée entre l'exploitation (28%), les supports (25%), la relation clients (20%) et la maintenance (19%).

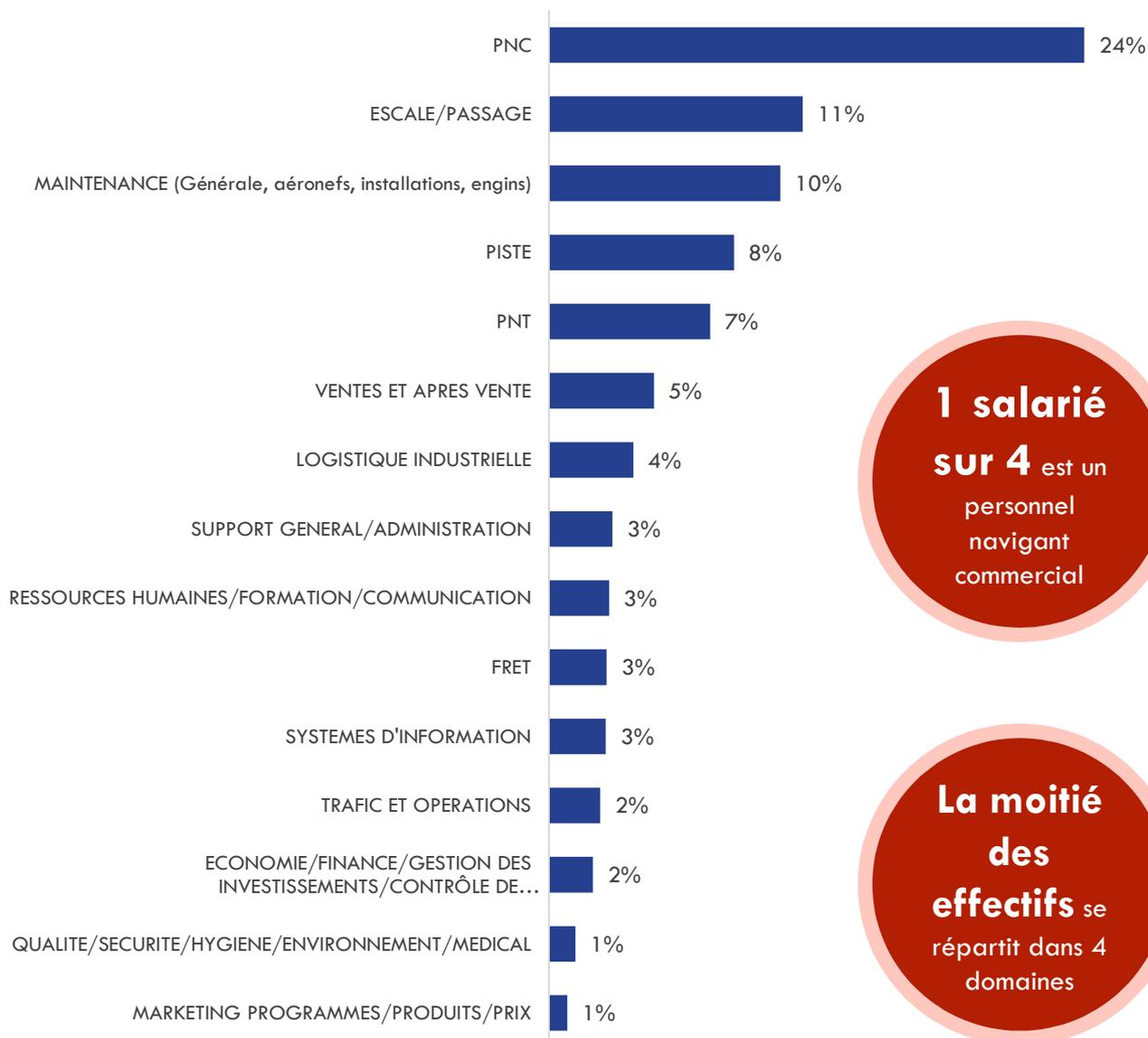
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition des effectifs par domaine métier

Source enquête entreprises au 31/12/2017



**1 salarié
sur 4** est un
personnel
navigant
commercial

**La moitié
des
effectifs** se
répartit dans 4
domaines

Plus de la moitié des effectifs se répartit dans quatre domaines métiers

Un salarié de la branche sur quatre travaille comme personnel navigant commercial. Viennent ensuite les métiers d'escale / passage qui représentent 11% des effectifs totaux, les métiers de la maintenance (10%) et les métiers de piste (8%).

La catégorie « non renseigné » apparaît en 3^{ème} position de ce classement (11% des réponses)

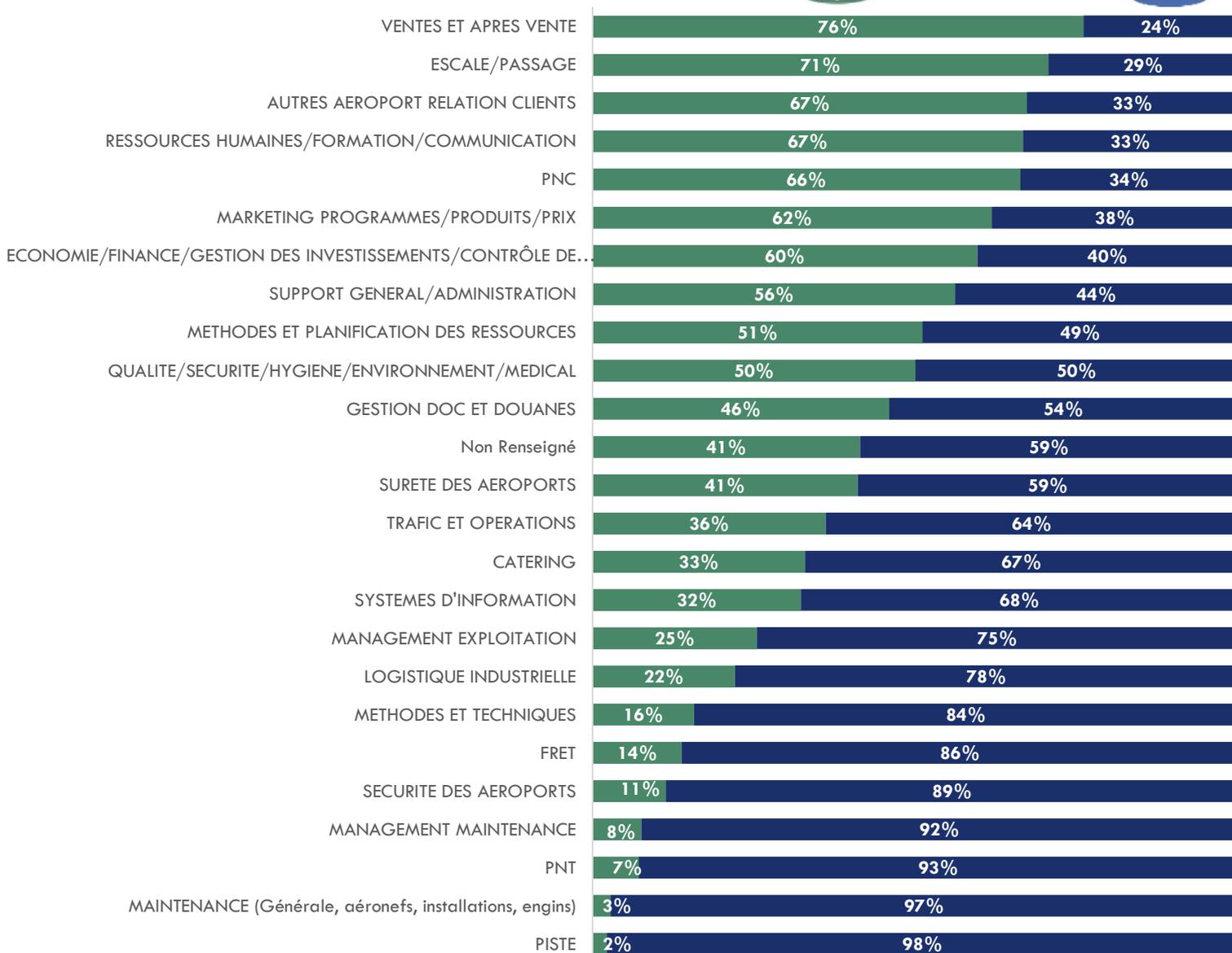
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source Enquête entreprises 2017



La branche se féminise mais les femmes restent minoritaires dans une majorité de domaines métiers

La part des femmes dans les effectifs est supérieure à celle des hommes dans seulement 9 domaines métiers (sur 23) : la vente (76%), l'escale/passage (71%), les ressources humaines (67%), le personnel navigant commercial (66%), le marketing (62%), la finance (60%), les supports/administration (56%) et la planification (51%). Ce sont plutôt des fonctions de services. Cette dynamique tend même à se renforcer depuis 2015.

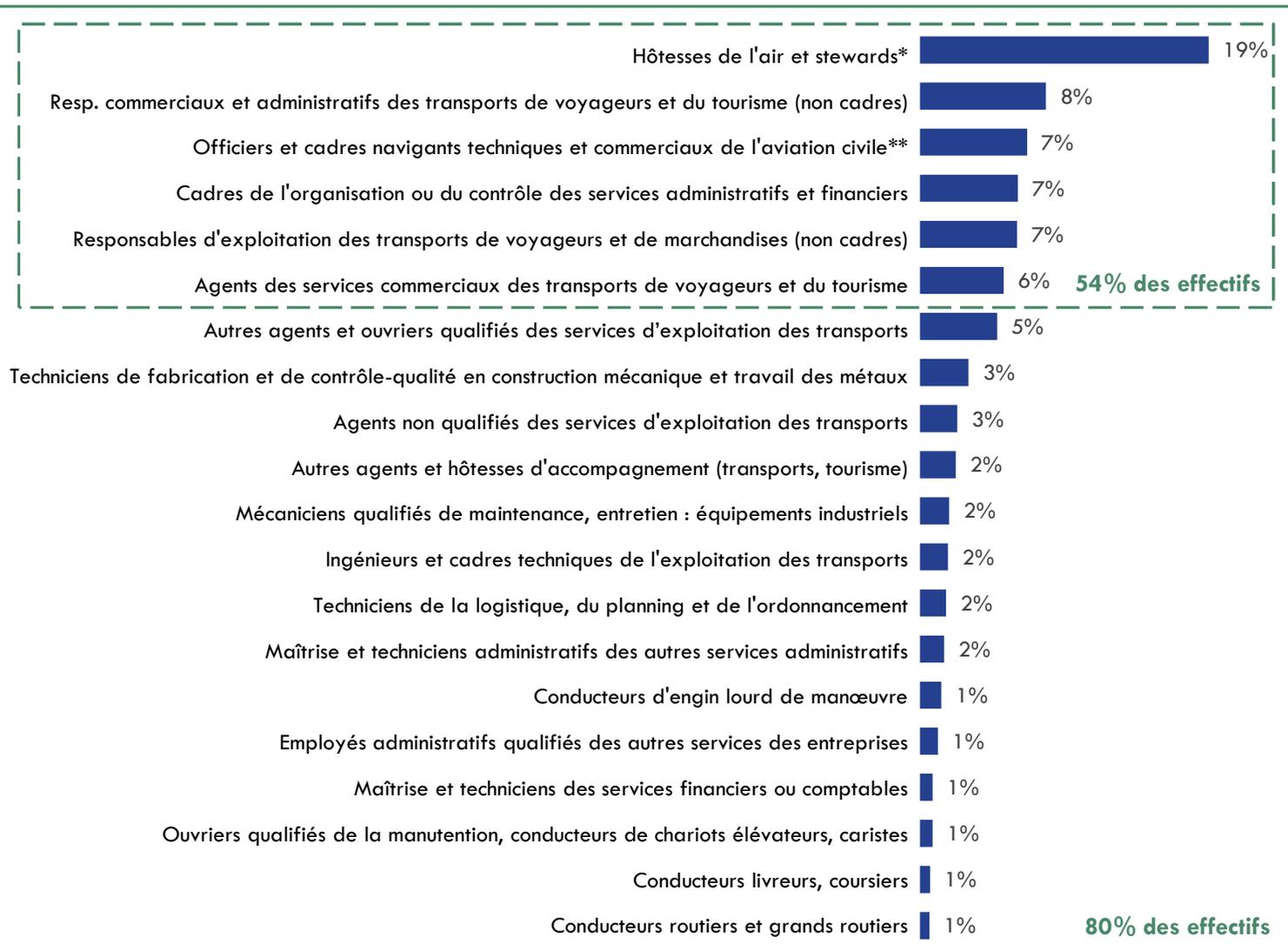
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



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 00275 au 31/12/2014



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 19% « 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 00275 au 31/12/2014



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).

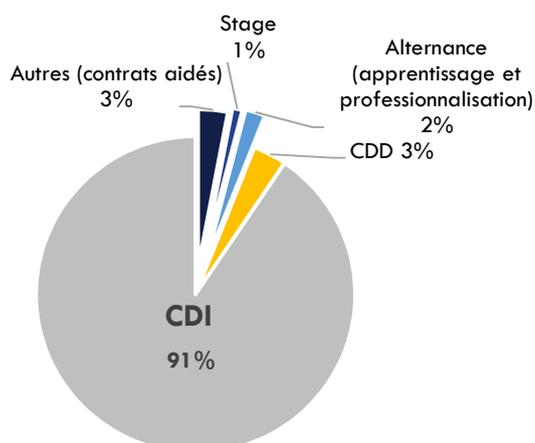
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Conditions d'emploi

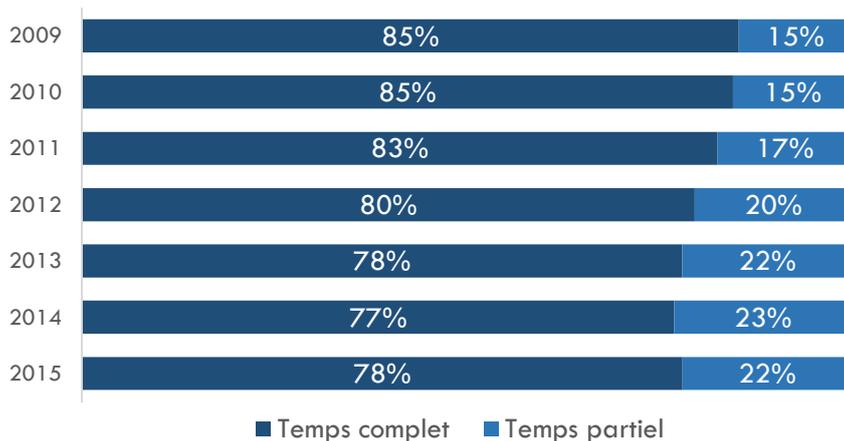
Répartition des salariés selon le type de contrat

Source enquête entreprises 2017



Evolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source INSEE DADS au 1/12ème sur la CCN 00275



CDD

- Le CDI constitue la norme puisqu'il couvre 91% des salariés de la branche. Viennent ensuite les CDD (3%), puis les alternants (2%).
- La part de CDD est plus importante chez les moins de 29 ans (19,4% de CDD) et décroît avec l'âge (0,6 pour les plus de 50 ans).
- On observe peu de différence selon le sexe (hommes 3% / femmes 3,5%).
- Le taux de CDD est toutefois plus important chez les salariés avec un plus faible niveau de qualification (5,1% des employés et 6,2% des ouvriers vs moins de 1,1% pour les professions intermédiaires et cadres).



Temps partiel

- Le temps partiel touche plus particulièrement les moins de 29 ans (33,8% de temps partiel) et décroît avec l'âge (18,4% pour les plus de 50 ans).
- Le temps partiel est 3 fois plus important chez les femmes que chez les hommes : 36,2% vs 12,7%.
- Le temps partiel est important chez les employés qui sont un tiers à être concernés, viennent après les professions intermédiaires (20%), les ouvriers (17,3%) et enfin les cadres (13%).

Source DARES, IDCC 00275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2015

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

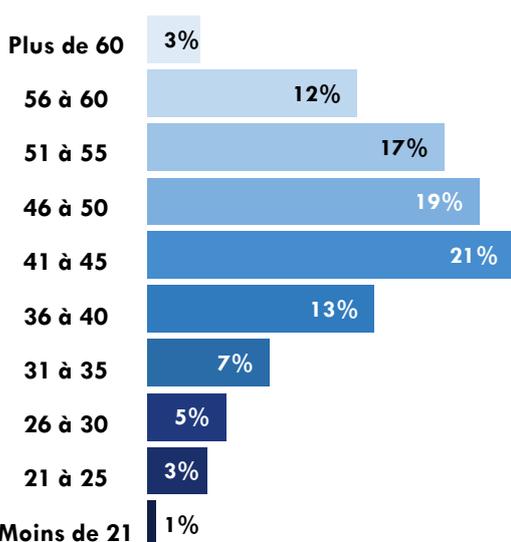


Pyramide des âges

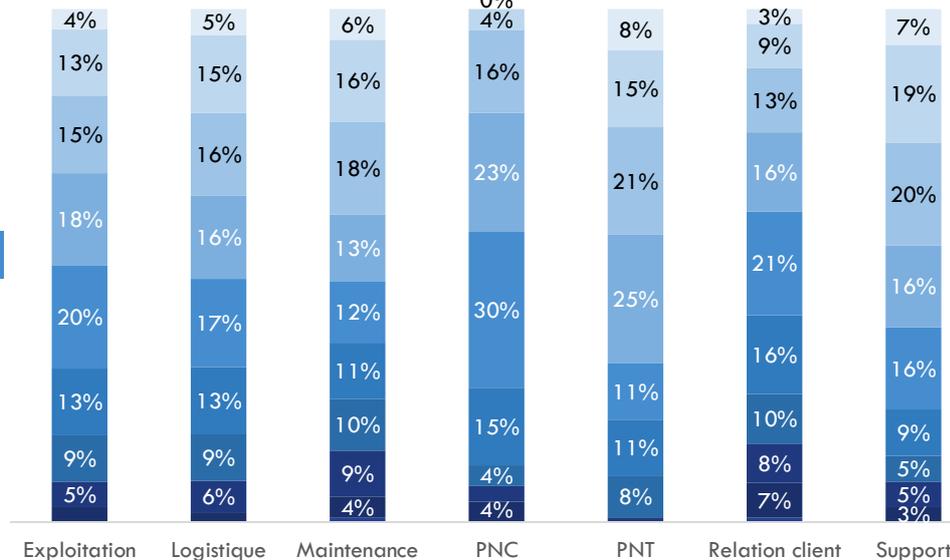
Répartition des effectifs par tranche d'âge...

Source Enquête entreprises 2017

...dans la branche



...dans chaque famille d'activité



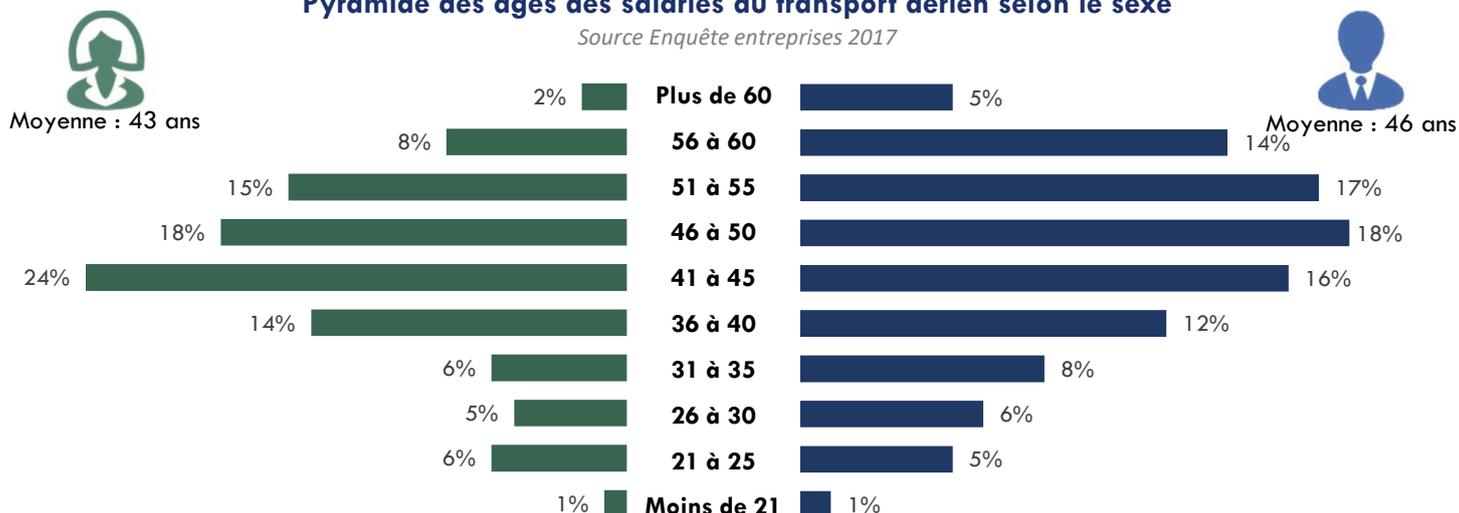
Globalement, un salarié de la branche sur trois a plus de 50 ans.

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. A l'inverse, les familles d'activité Support et PNT comptent près d'un salarié sur deux de 50 ans ou plus. Les moins de 30 ans sont minoritaires dans la branche. Ils sont le plus nombreux en Maintenance (13%) et en Relation Client (9%).

La répartition 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 2017



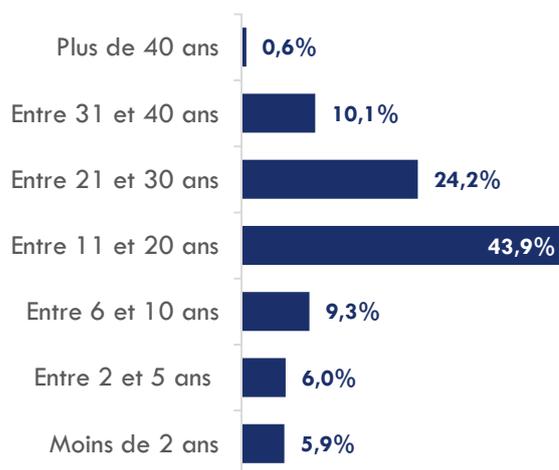
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Pyramide des âges et ancienneté

Ancienneté des salariés du Transport Aérien

Source enquête entreprises 2017



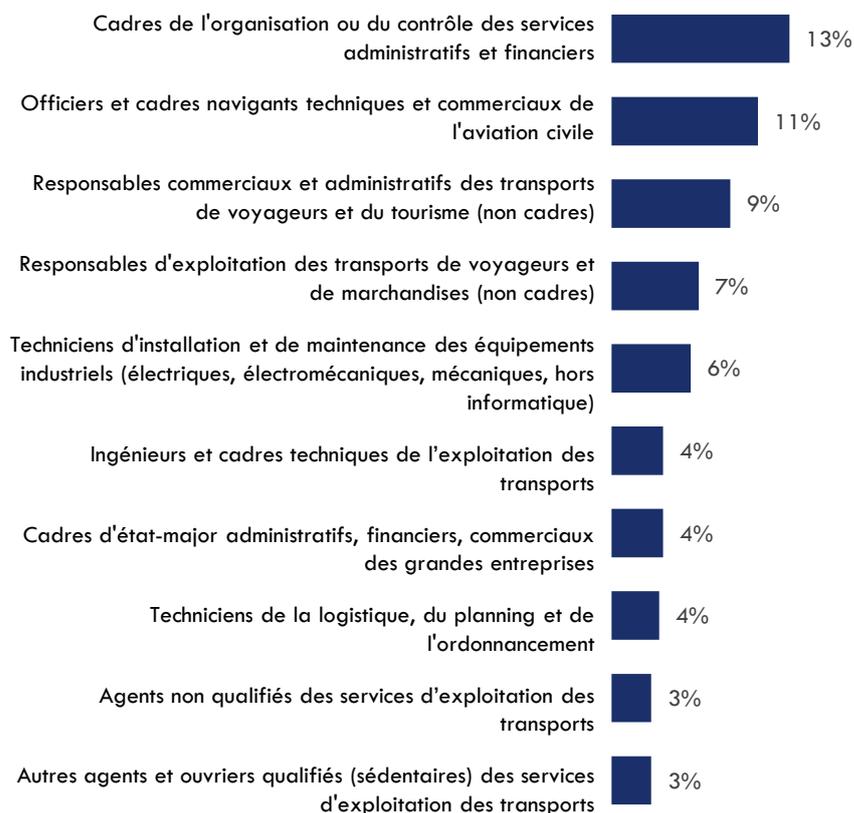
En moyenne, les salariés de la branche ont **18 ans** d'ancienneté

45,1 ans d'âge moyen pour les salariés de la branche

1 400 départs en retraite chaque année pendant 5 ans environ

Métiers les plus représentés chez les 60 ans et plus

Source DADS 2015



En 2017, **3% des salariés ont 60 ans et plus**, ce qui laisse envisager le probable départ en retraite d'environ 7000 salariés dans les 5 prochaines années (soit environ 1 400 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 (33%) 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 promotionnelle (« ascenseur social »), 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 2017

Moyenne du **salaire mensuel**
de base (hors primes)
et évolution depuis 2016

Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

Echantillon salariés 2017 : 6 532	 68%	3 836€ +0,5%	5 277€ -0,6%
2016 : 6 950	 32%	3 674€ +0,8%	4 836€ -0,1%

AGENTS DE MAITRISE / TECHNICIENS

Echantillon salariés 2017 : 14 993	 65%	2 319€ +1%	3 757€ -0,4%
2016 : 16 304	 35%	2 189€ +0,9%	3 308€ +0,5%

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Echantillon salariés 2017 : 3 740	 89%	1 837€ +0,7%	2 421€ +0,2%
2016 : 4 263	 11%	1 842€ +0,6%	2 888€ +1%

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.

Ces données **sont à champ constant** c'est-à-dire que seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel au sol des compagnies aériennes selon la CSP

Source Enquête entreprises 2017

Moyenne du **salaire mensuel de base (hors primes) et évolution depuis 2016**

Moyenne mensuelle du **salaire annuel brut**

CADRES

Echantillon salariés 2017 : 6 107	 69%	3 811€ +0,5%	5 275€ -0,8%
2016 : 6 329	 31%	3 689€ +0,8%	4 839€ -0,3%

AGENTS DE MAITRISE / TECHNICIENS

Echantillon salariés 2017 : 14 152	 65%	2 317€ +0,9%	3 783€ -0,5%
2016 : 14 945	 35%	2 185€ +1%	3 325€ +0,5%

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Echantillon salariés 2017 : 2 763	 94%	1 870€ +1,1%	2 961€ -0,1%
2016 : 3 173	 6%	1 964€ +1,8%	2 471€ -0,5%

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.

Ces données sont à champ constant c'est-à-dire que seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Rémunération du personnel au sol

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

Source Enquête entreprises 2017

Moyenne du **salaire mensuel** de base (hors primes) et évolution depuis 2016

Moyenne mensuelle du **salaire annuel brut**

CADRES

Echantillon salariés NS	 70%	3 878€ NS*	5 183€ NS*
	 30%	4 278€ NS*	5 097€ NS*

AGENTS DE MAITRISE / TECHNICIENS

Echantillon salariés NS	 59%	2 052€ NS*	3 330€ NS*
	 41%	1 951€ NS*	2 843€ NS*

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Echantillon salariés NS	 75%	1 676€ NS*	2 609€ NS*
	 25%	1 672€ NS*	2 315€ NS*

*Les évolutions des salaires pour l'assistance en escale ne sont pas présentées ici du fait de l'échantillon de répondants non représentatif.

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.

Ces données sont à champ constant c'est-à-dire que seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.



DONNÉES FORMATION

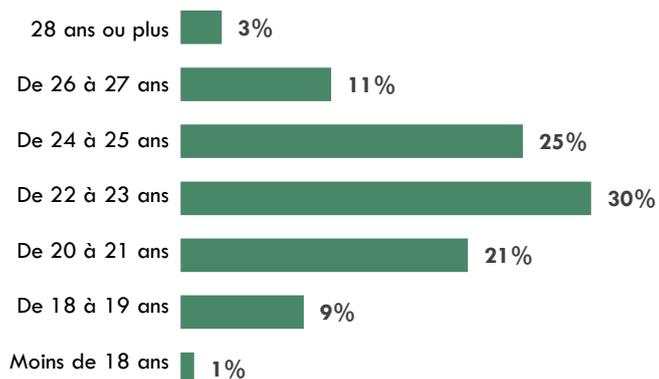
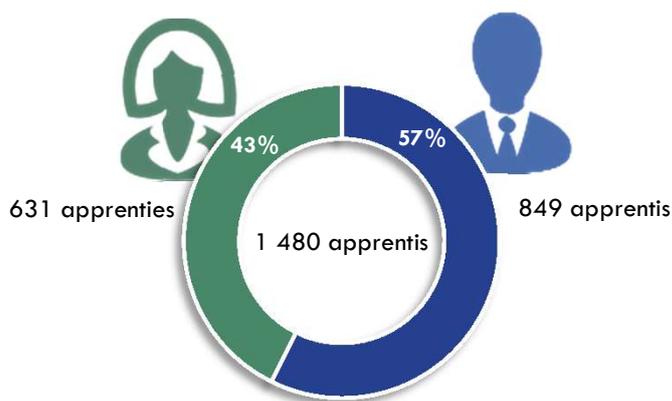


DONNÉES FORMATION

Formation initiale — l'apprentissage

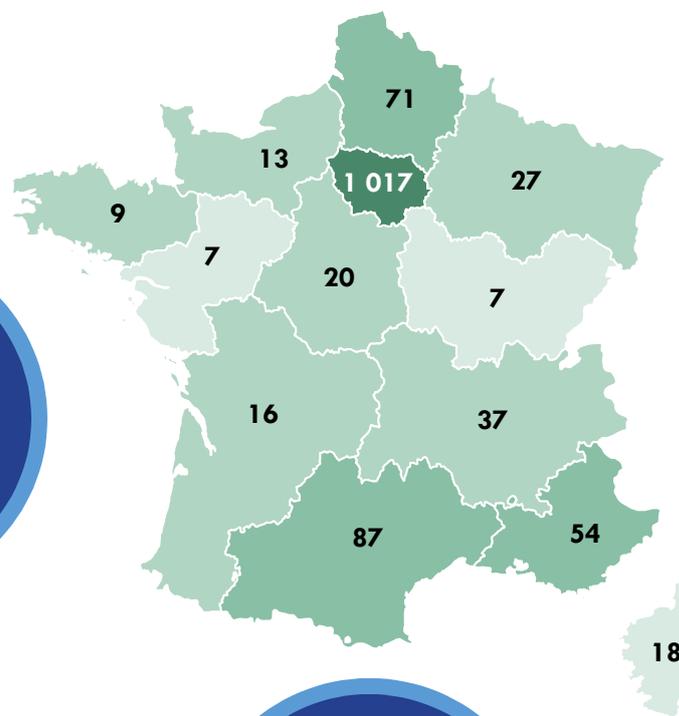
Répartition des apprentis

Source Education Nationale, au 31/12/2017 — sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)

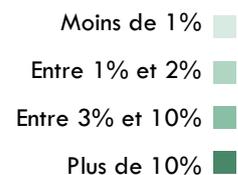


Répartition des apprentis selon la région de résidence des apprentis

Source Education Nationale, au 31/12/2017 — sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



Part des apprentis (en %)



En moyenne, les apprentis de la branche ont **23 ans**

73% des apprentis viennent d'Île-de-France ...

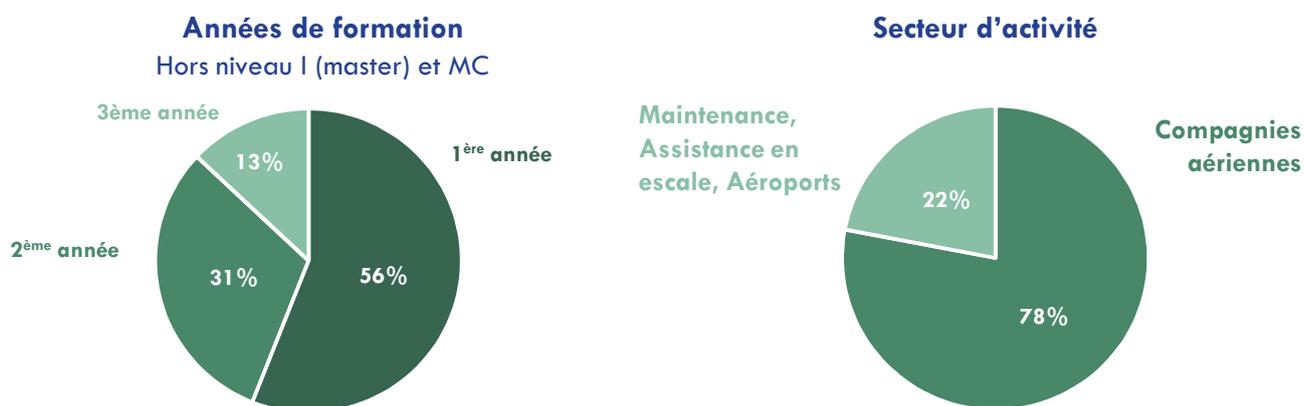
... 6% d'Occitanie et 6% de la région **Hauts de France**

DONNÉES FORMATION

Formation initiale — l'apprentissage

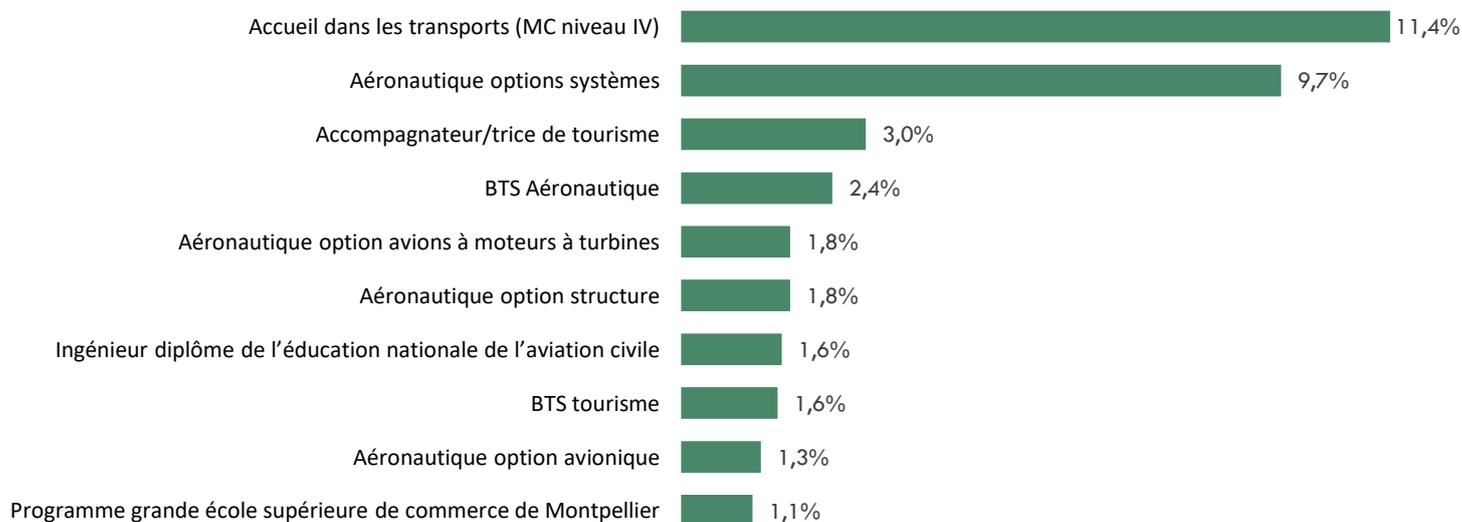
Répartition des contrats d'apprentissage

Source Education nationale au 31/12/2017



Principaux diplômes préparés en apprentissage

Source Education Nationale, au 31/12/2017 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



En 2017, 11% des apprentis préparent le diplôme d'accueil dans les transports (MC Niveau IV) et 10% le bac professionnel aéronautique options systèmes

On constate que les contrats d'apprentissage concernent plus fréquemment des hommes (57%). Néanmoins, ce taux correspond à la représentativité par sexe au sein des effectifs.

Aussi, plus de la moitié des effectifs sont en première année d'apprentissage, puis le taux diminue en seconde année et 3^{ème} année (formations en 2 ans plus nombreuses...).

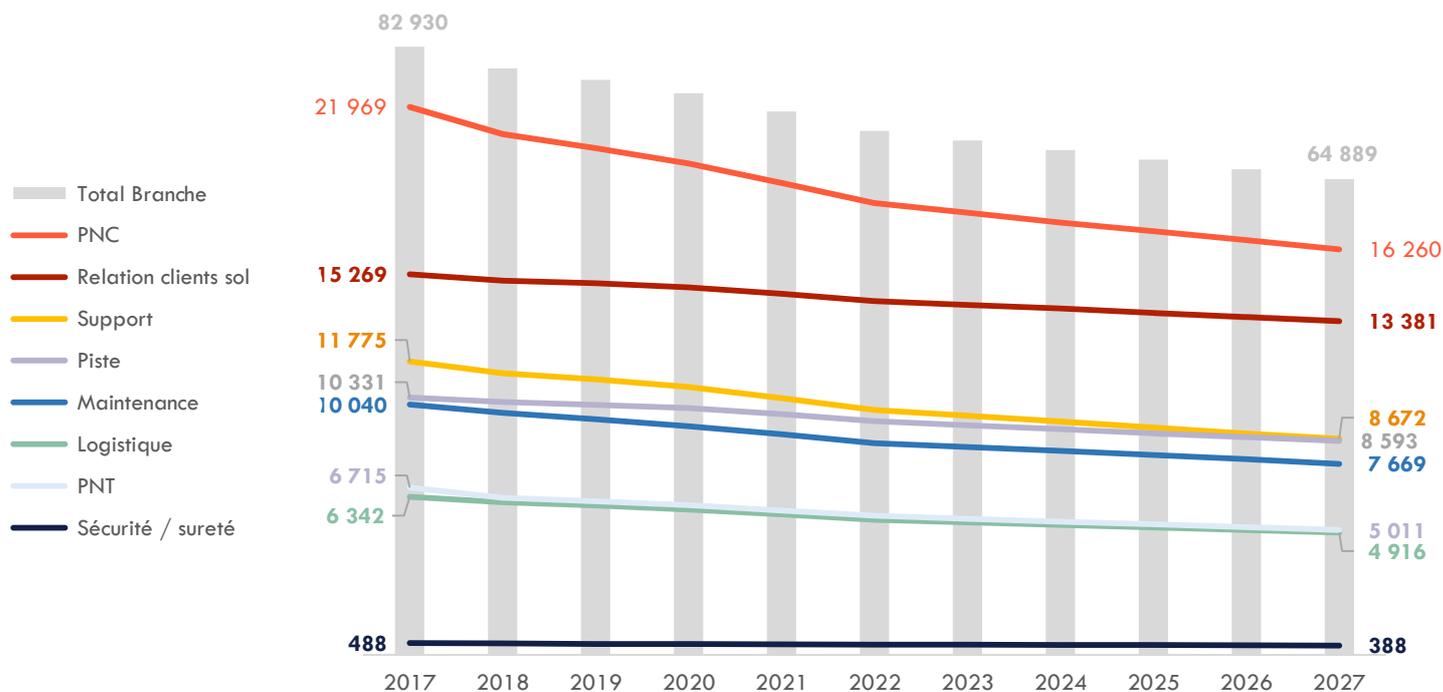
Sur les thèmes de formation, les apprentis des compagnies aériennes préparent principalement aux métiers de l'accueil dans les transports. C'est également le premier thème de formation pour les apprentis des entreprises d'assistance en escale, de maintenance et les aéroports avant les titres professionnels technicien d'accueil touristique.

DONNÉES FORMATION

Formation initiale — enjeux de recrutement

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

Source Enquête entreprise 2017



Environ 1 800 départs à la retraite sont à envisager chaque années 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 (11% en mention complémentaire d'accueil dans les transports, 3% en Accompagnateur/trice de tourisme et 1,6% en BTS Tourisme qui peut répondre aux besoins en lien avec les départs à la retraite sur les postes de « Relation clients au sol » (1 888 en 10 ans, soit une baisse de 12%). A 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 (2 372 départs, soit 24%).

18 041

départs à la
retraite d'ici
2027

26% des
PNC en
poste en
2017 seront
à la retraite
en 2027

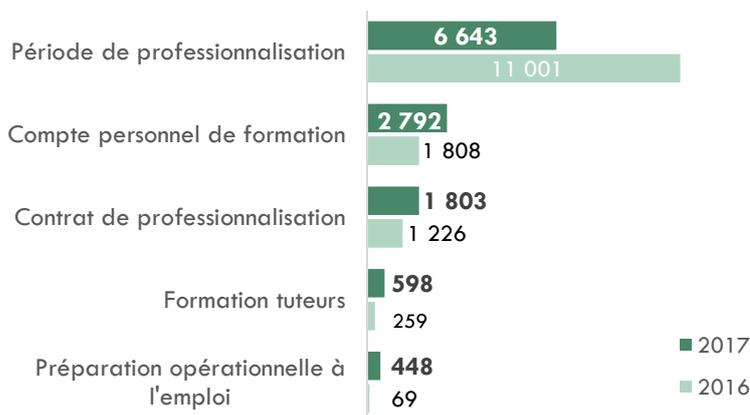
25% des
PNT en poste
en 2017
seront à la
retraite en
2027

DONNÉES FORMATION

Formation continue

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2017



De plus en plus de salariés ont recours à la formation continue.

En 2016, Opcalia avait financé 14 300 formations. En 2017, ce chiffre diminue de 14% pour atteindre les 12 300 stagiaires, mais pour des durées moyennes de formation qui augmentent.

Profils des personnes formées et des entreprises formatrices par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2016

	Période de professionnalisation (PP)	Compte personnel de formation (CPF)	Contrats de professionnalisation (CP)
<p>Durée de la formation</p>	<ul style="list-style-type: none"> En moyenne 63h (41h en 2016) 	<ul style="list-style-type: none"> En moyenne 338h (341h en 2016) 	<ul style="list-style-type: none"> En moyenne 597h (350h en 2016)
<p>Répartition géographique des entreprises</p>	<ul style="list-style-type: none"> Île de France : 79% Occitanie : 12% 	<ul style="list-style-type: none"> Île de France : 77% Occitanie : 6% PACA : 5% 	<ul style="list-style-type: none"> Île de France : 54% Occitanie : 17%
<p>Stagiaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> 26 - 44 ans : 55% Plus de 45 ans : 42% Femmes : 35% 	<ul style="list-style-type: none"> 26 - 44 ans : 57% Plus de 45 ans : 40% Femmes : 50% 	<ul style="list-style-type: none"> 16 - 25 ans : 61% 26 - 44 ans : 36% Femmes : 50%
<p>Secteur d'activité</p>	<ul style="list-style-type: none"> CIE Aérienne : 61% Assistance en escale : 28% 	<ul style="list-style-type: none"> La majorité des CPF sur le temps de travail 	<ul style="list-style-type: none"> Assistance en escale : 52% CIE Aérienne : 37% Aéroport : 4%
<p>Qualification visée</p>	<ul style="list-style-type: none"> Certifications inscrites dans le CPNE TA : 87% Qualification de la convention collective : 13% 	<ul style="list-style-type: none"> Certifications inscrites dans le CPNE TA : 76% Certifications inventaires figurants sur les Listes COPANEF ou COPAREF: 11% Certifications enregistrées au RNCP, diplômes de l'Education Nationale et les TP du ministère de l'Emploi: 7% 	<ul style="list-style-type: none"> Qualification de la convention collective : 53% Diplôme d'Etat ou titre professionnel : 14% CQP : 33%

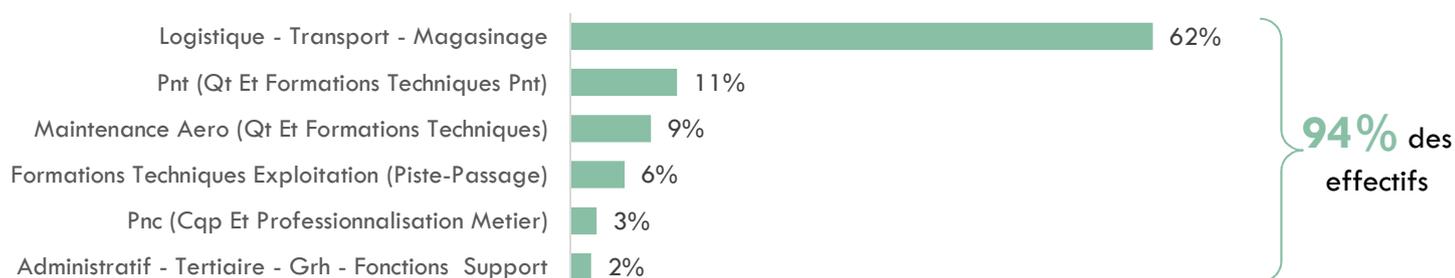
DONNÉES FORMATION

Formation continue — domaines de formation consommés

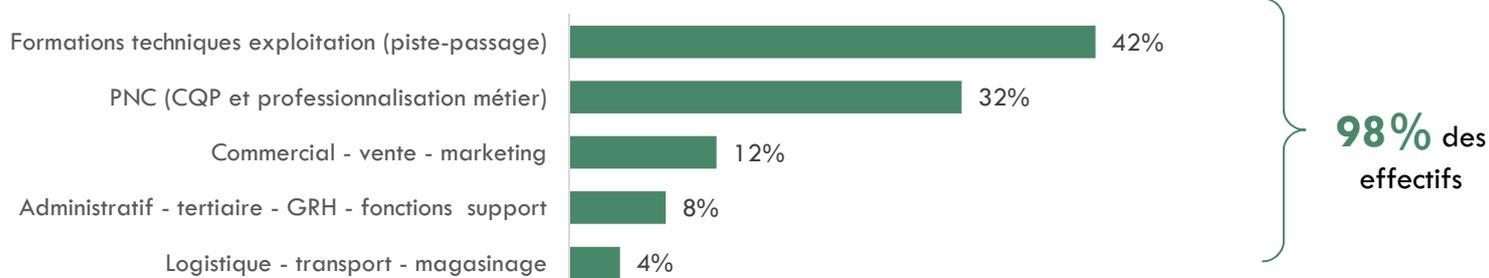
Principaux domaines de formation consommés, par enveloppe

Données formation OPCALIA 2017

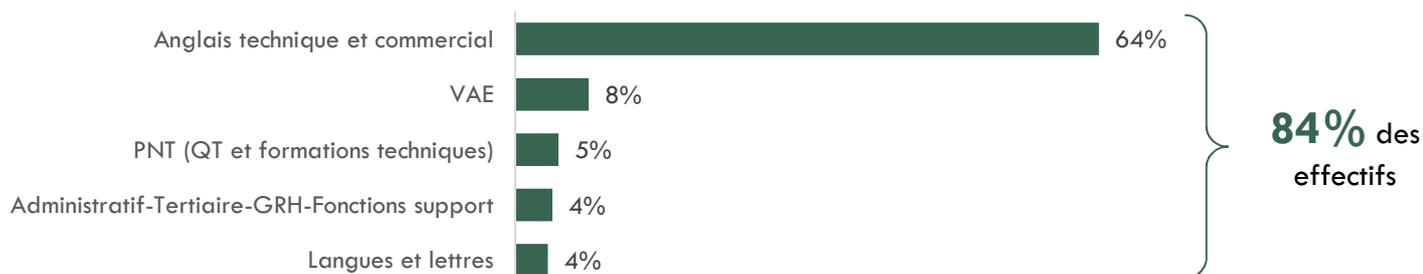
PÉRIODE DE PROFESSIONNALISATION



CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION



COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

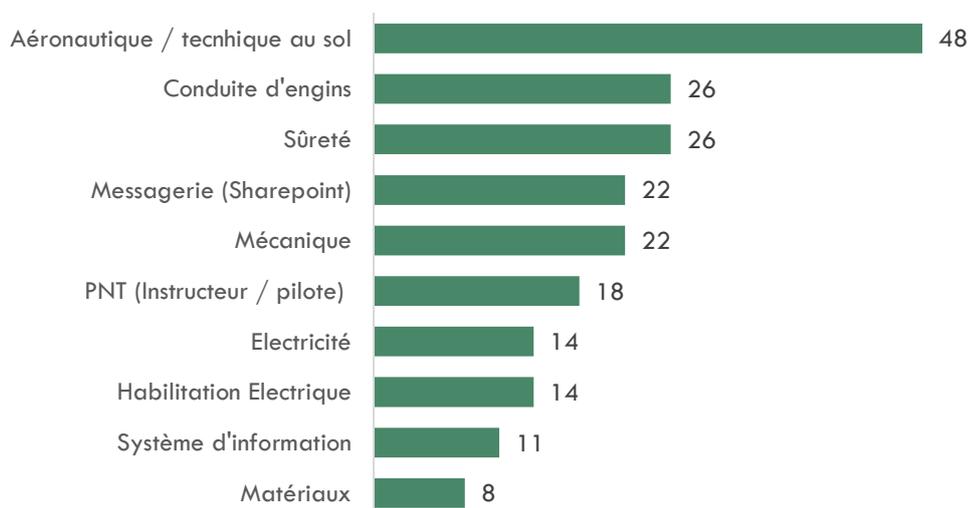


DONNÉES FORMATION

Formation continue — offre de formation

Top 10 des thématiques de formation les plus présentes dans l'offre CPF du Transport Aérien

Source MonCompteFormation, liste de branche / analyse sémantique emploi-formation.fr, données 2017



La majorité des formations concerne des fonctions techniques.

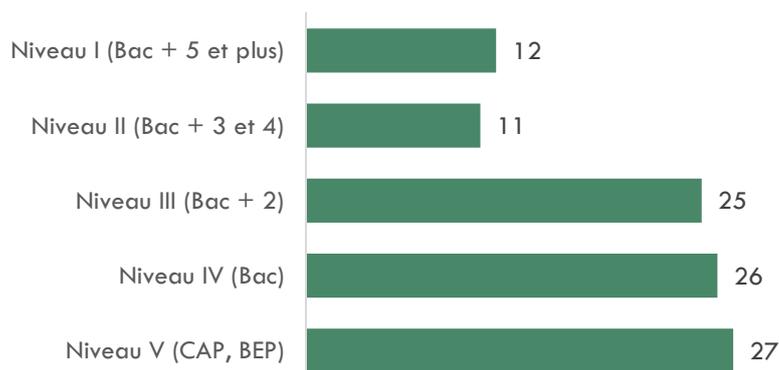
Les formations proposées au titre du CPF dans le secteur aérien concernent principalement des diplômes allant du CAP-BEP au Bac +2 (55% des formations visant un niveau Education Nationale). **Seules 22 formations préparent à des diplômes de niveau Bac + 3 et plus.**

Ces formations certifiantes ou habilitations correspondent à des **compétences transversales** exercées en situation professionnelle (obligations réglementaires, normes du marché, utilité économique ou sociale).

Les formations certifiantes visent le plus souvent le secteur aéronautique au sens large (10% des formations). D'autres formations telles que la conduite d'engins de maintenance, les habilitations électriques, l'électromécanique ou encore l'administration d'un système d'information sont également très présentes.

Offre de formations certifiantes ventilées par niveau visé

Source MonCompteFormation, liste de branche, données 2017

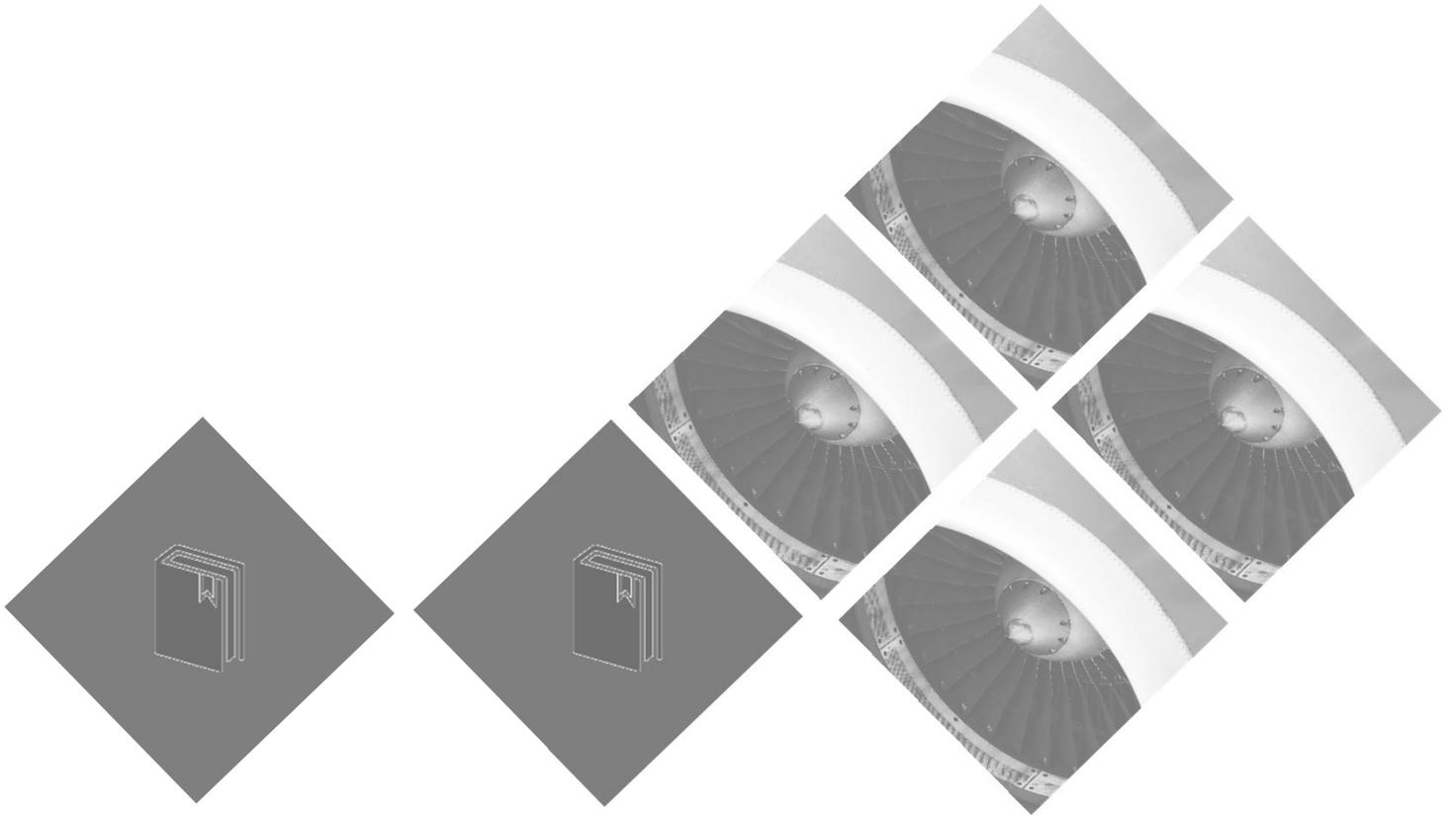


~ 320 formations

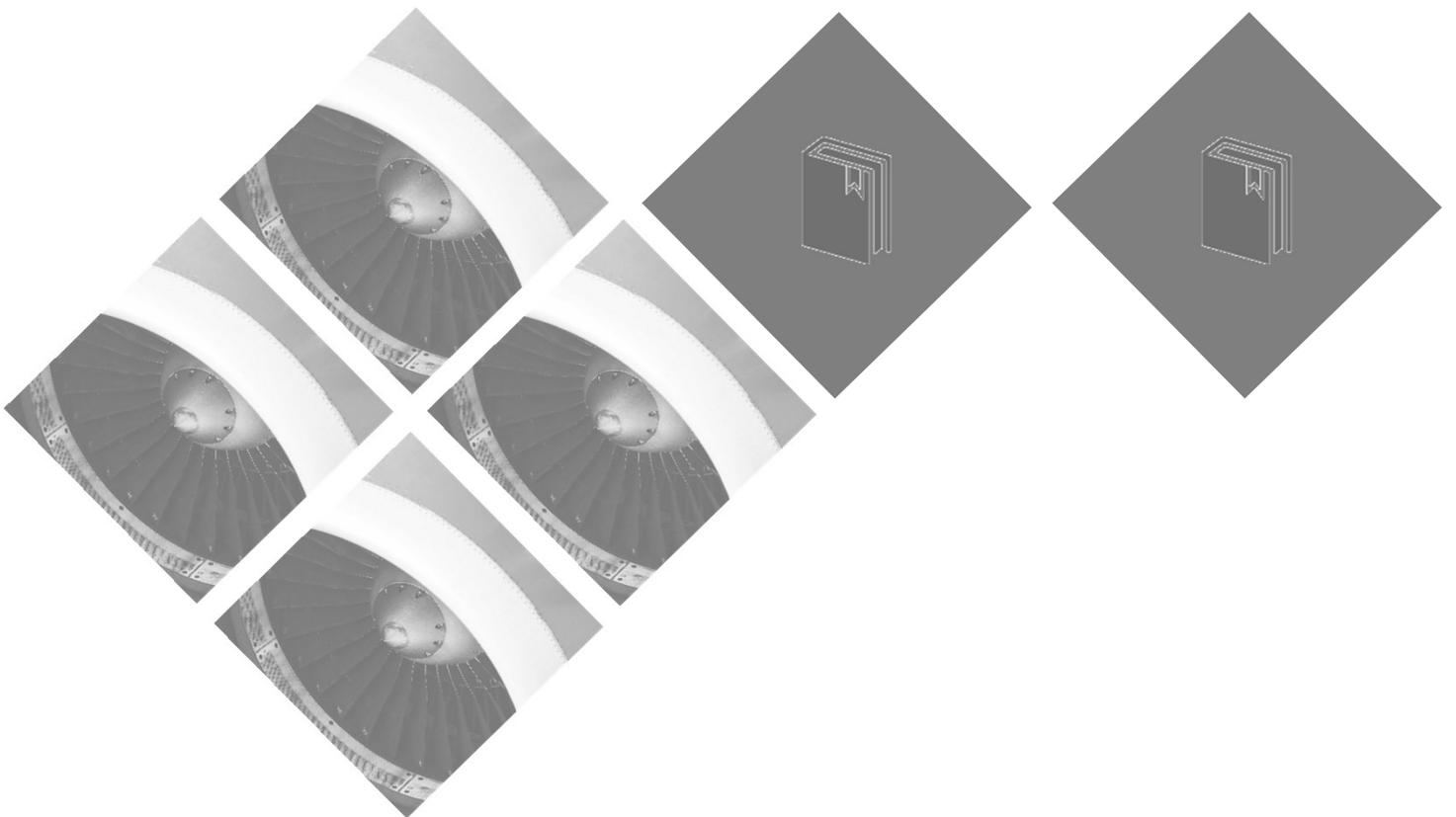
éligibles au CPF dont 213

(soit deux tiers)

qui prépare à une certification « inventaire » et non un niveau Educ Nat



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

DONNÉES ÉCONOMIQUES

SOURCE	UTILISATION
DGAC 2017	<ul style="list-style-type: none"> 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 2017	<ul style="list-style-type: none"> Répartition de passagers dans le trafic français
Comptes transport 2017	<ul style="list-style-type: none"> 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 31/12/2015	<ul style="list-style-type: none"> Dénombrement des effectifs salariés, entreprises et établissements – Portrait statistique de Branche (IDCC 275)
ACOSS	<ul style="list-style-type: none"> Evolution des effectifs : les données DARES s'arrêtant au 31/12/2015, une analyse a été réalisée à l'aide des données ACOSS au 31/12/2015 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 2015.
INSEE	<ul style="list-style-type: none"> 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 31/12/2015
Enquête entreprises de la Branche	<ul style="list-style-type: none"> Répartition des effectifs par activité / famille / lieu d'habitation / pyramide des âges : reprise des données collectés lors de l'enquête en 2017

DONNÉES FORMATION

SOURCE	UTILISATION
Education Nationale	<ul style="list-style-type: none"> Analyse de la formation initiale (apprentissage)
OPCALIA (Organisme paritaire collecteur agréé)	<ul style="list-style-type: none"> Analyse de la formation continue à partir des données formation Opcalia



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

Terme employé	Description
CQP	Certificat de Qualification Professionnelle
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 présente 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	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Relation clients : elle regroupe l'ensemble des activités destinées à répondre aux besoins des clients : accompagnement, services, vente et après-vente.</p> <p>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, ...)</p>



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
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
malcandre@fnam.fr

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



Les rapports de l'aérien – Édition 2018