

LES RAPPORTS DE L'AÉRIEN



Rapport de BRANCHE données 2019



Édition 2020

SOMMAIRE

Préambule

p.4



**Synthèse et
chiffres clés**

p.5



**Données
Économiques**

p.7



**Données
Sociales & Emploi**

p.25



**Données
Formation**

p.41



**Méthodologie et
Glossaire**

p.46





Rapport de branche 2019 - Édition 2020

Le rapport de branche portant sur les **données 2019** 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 2019 se caractérise par la poursuite de la croissance du trafic de passagers en France qui augmente de 30% sur la période 2014/2019. Cependant cette croissance est essentiellement réalisée par des compagnies non basées en France au détriment du pavillon français. Ainsi, entre 2014 et 2019, les 32 millions de passagers supplémentaires se répartissent à 82% sur les compagnies non basées en France et seulement 18% sur le pavillon français qui souffre toujours de décalage de compétitivité par rapport à la concurrence étrangère.

De plus, de la croissance observée depuis plus de 5 ans combinée aux évolutions technologiques, à l'arrivée de nouveaux avions, aux modifications des organisations avec des effets d'amélioration de la productivité, à l'optimisation des réseaux... résulte une baisse limitée des effectifs de la branche de l'aérien de 2,4% entre 2014 et 2019, avec une stabilisation sur les dernières années.

Premiers éclairages et tendances 2020 :

L'année 2020 est en totale rupture avec les années de croissance que vient de connaître le Transport Aérien. La pandémie liée à la COVID 19 a engendré une crise économique, sociale et sociétale impactant l'ensemble du secteur du Transport Aérien. Ainsi, l'ensemble du secteur se trouve dans une situation de très faible activité depuis le mois de mars 2020 et les compagnies aériennes en France évaluent à environ 70% le recul du trafic à la fin de l'année 2020 par rapport à 2019.

L'IATA, qui regroupe 290 compagnies aériennes, table sur un retour du trafic aérien d'avant crise en 2024.

Les mois à venir seront dédiés à la mise en œuvre du plan de relance de l'aérien dans le cadre d'une reprise de l'activité du secteur qui s'annonce peu conséquente dans les mois à venir.

L'enjeu principal du secteur est donc la protection des entreprises et des emplois ainsi que la sécurisation des parcours professionnels afin de préserver les emplois et les compétences qui seront nécessaires dans la phase de reprise de l'activité. Les entreprises du secteur ont mis en œuvre les dispositifs d'Activité Partielle de droit commun ainsi que, pour certaines d'entre elles des Accords de Performance Collective (APC) et ont aussi sollicité des aides de l'Etat notamment sous forme de prêts qui devront être remboursés.

En 2020, puis en 2021, le secteur traverse donc la plus forte crise qu'il ait connu depuis des décennies.

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Rapport de branche 2019 Édition 2020

Données économiques

+30%

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2014

174 millions

de passagers en métropole (+4% depuis 2018)

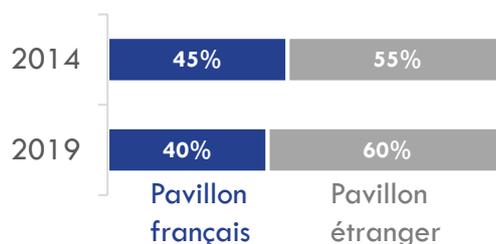
53%

du trafic de passagers en France 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 toutefois un 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 80% des effectifs. À l'inverse, 77% des entreprises de moins de 50 salariés regroupent 6% des effectifs de la branche. Les effectifs de la branche ont diminué de 1% sur la période 2014 – 2015, malgré une croissance de 1% entre l'année 2018 et 2019.

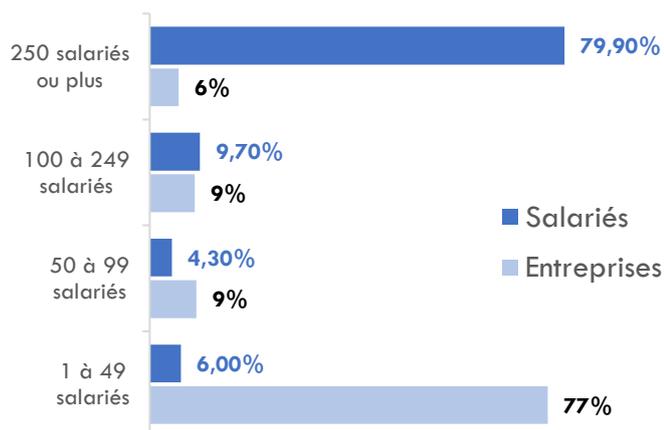
640 entreprises
1 010 établissements

40,6% (féminin)
59,4% (masculin)
83 700 salariés
82 500 ETP
(équivalent temps plein)

Données sociales

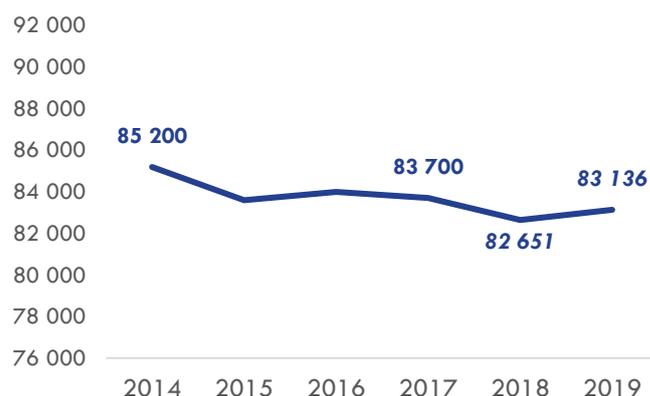
Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2017



Évolution des effectifs du Transport Aérien

Source DARES 2014 - 2017, extrapolation Accos 2018 - 2019



SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

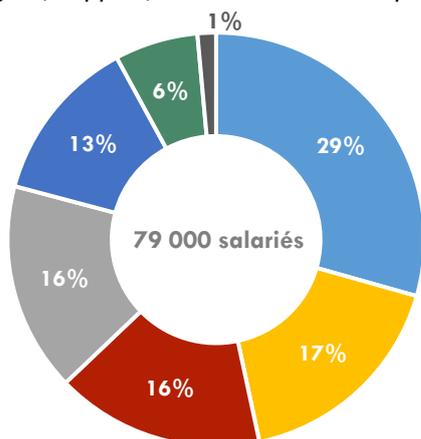
Rapport de branche 2019 Édition 2020

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

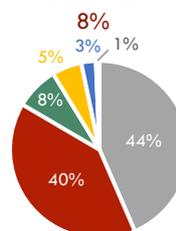
Exploitation

Maintenance

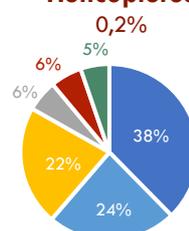
Logistique

Autres

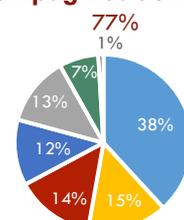
Assistance en escale



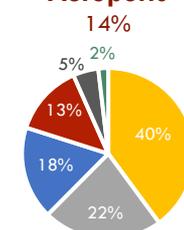
Hélicoptères



Compagnies aériennes



Aéroports



Données sociales

- 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 apprentissage se concentrent sur les compagnies aériennes (81%). Les contrats de professionnalisation se concentrent sur l'assistance en escale (53%) et les compagnies aériennes (32%).

En 2019, 5 026 stagiaires ont bénéficié d'une formation CPF. Après une hausse de plus de 120% en 2018, le nombre de stagiaires CPF est en baisse en 2019 (-19%), du fait principalement de l'effet de la réforme de 2018. Près des trois quarts (71%) des formations financées par le CPF se concentraient sur « l'anglais technique et commercial ».

Plus de 4 286 salariés formés en alternance

- 1 584 apprentis
- 2 272 contrats de professionnalisation
- 430 préparations opérationnelles à l'emploi



44%* 56%

*Hors POEC

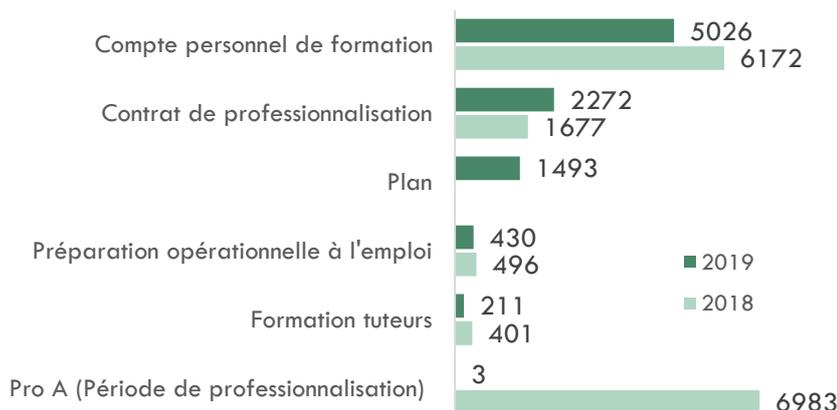
Données Formation

Focus AKTO

Plus de 9 400 formations financées dans le cadre des contrats de professionnalisation, du CPF, du plan et des POEC (vs 15 200 en 2018). Cette forte baisse (-38%) s'explique par la disparition des périodes de professionnalisation (Pro A).

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018 et AKTO 2019





DONNÉES ÉCONOMIQUES



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

174 millions

de passagers en métropole
en 2019*

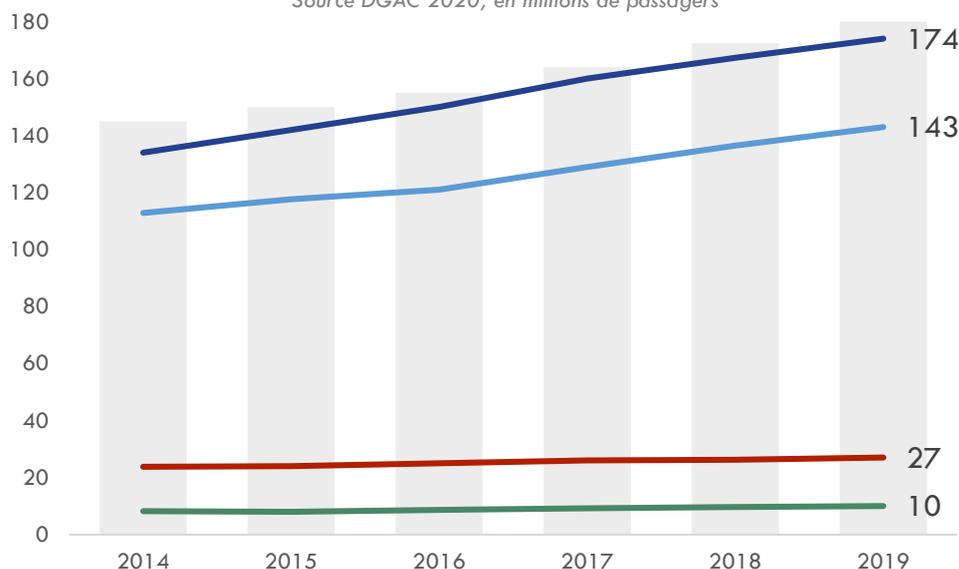
+30%

de croissance du trafic de
passagers en métropole par
rapport à 2014*

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

Évolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2020, en millions de passagers



Total général

+ 24% 2014-2019 (soit +4% par an)

Total trafic métropole

+ 30% 2014-2019 (soit +5% par an)

Métropole - international

+ 27% 2014-2019 (soit +5% par an)

Intérieur métropole

+ 13% 2014-2019 (soit +3% par an)

Total trafic outre-mer

+ 25% 2014-2019 (soit +4% par an)

Depuis 2014, le trafic de passagers augmente de et vers la France (+24% entre 2014 et 2019). Cette évolution est portée par la **croissance du trafic en métropole** (+30% sur la même période, soit une hausse de 5% par an) et en particulier des vols « métropole - international » (+27% entre 2014 et 2019). Ces derniers ont un poids prépondérant en termes de voyageurs et la croissance du trafic passagers associé est 2 fois supérieure à celle des vols intérieurs de métropole.

Chiffres clés

46%

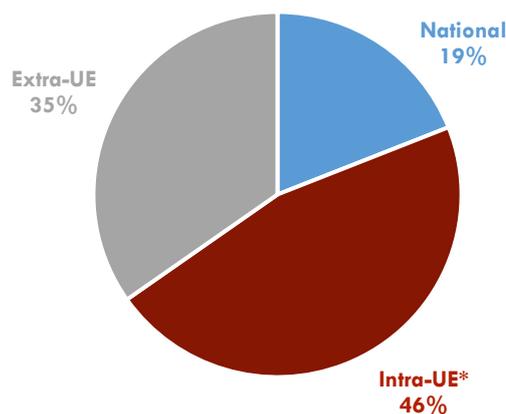
du trafic de passagers
se concentre sur le
transport aérien intra-
Union européenne*

19%

sur l'interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source DGAC 2020, en %



*Pays de l'UE (28)

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

53%

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

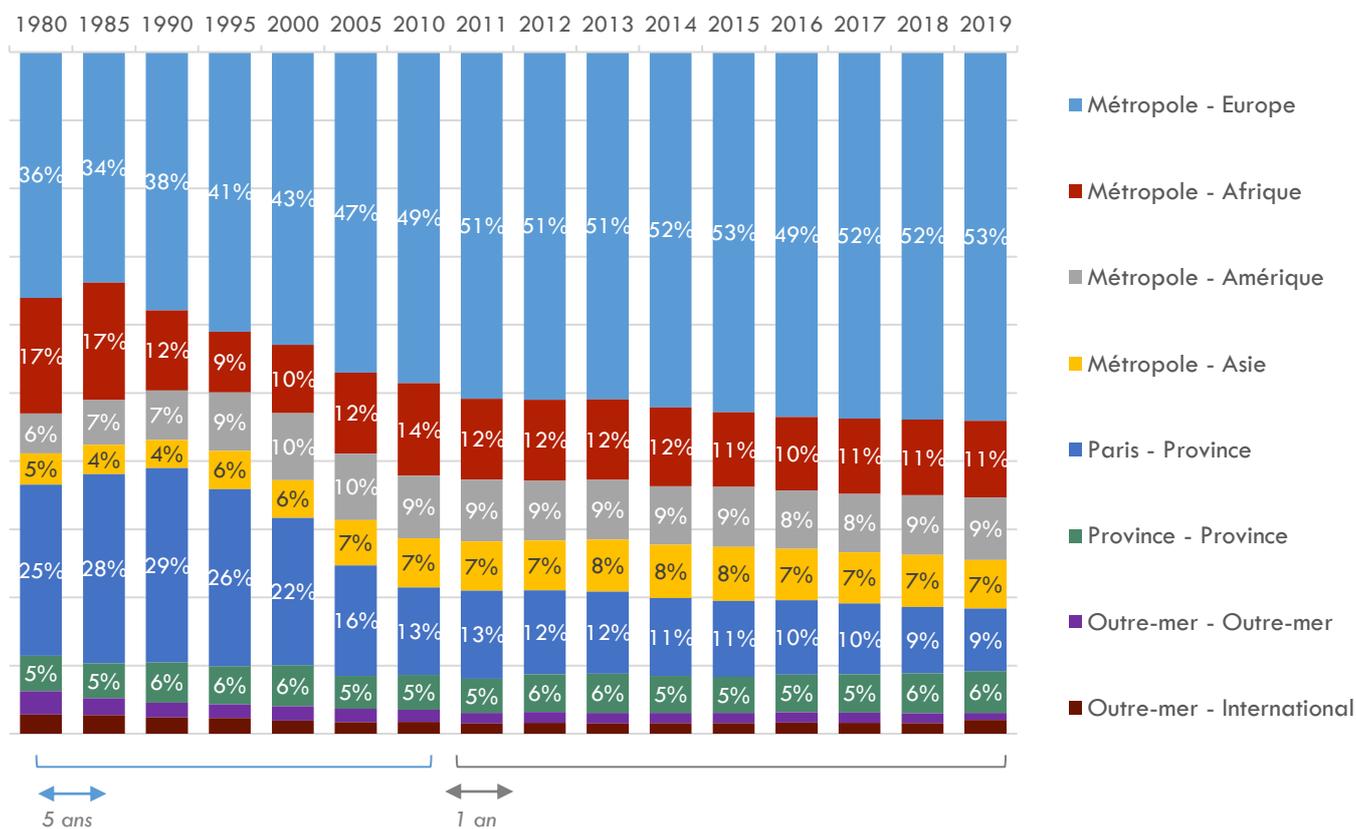
9%

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 DGAC 2020, 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 53% en 2019. Il se stabilise néanmoins depuis 2010 (oscillant entre 49% et 53%).

La part du trafic entre les aéroports parisiens et les aéroports en région hors IDF, à l'inverse, a progressivement décliné (29% du total en 1990, 9% en 2019)... 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 2019. On note également une tendance de décroissance, puis une stabilisation ces dernières années pour les vols « Métropole – Afrique ».

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Lignes intérieures métropole

19 millions

de passagers fréquentaient
les principales lignes
intérieures en 2019

3,2 millions

de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Toulouse en
2019, 1^{ère} ligne intérieure
en matière de fréquentation

3,2 millions

de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Nice en 2019,
2^{ème} ligne intérieure en
matière de fréquentation

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2019

Source DGAC 2020, en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



80% du trafic intérieur se fait sur des lignes Paris – Province

8 des 10 lignes les plus fréquentées en 2019 impliquent les aéroports parisiens.

Les 4 premières lignes intérieures totalisent près de 9,2 millions de passagers (49%) 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 3,2 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 est stable depuis la chute de 250 000 passagers, en 2018, due à l'ouverture de la LGV.
- Les autres lignes intérieures ont une fréquentation inférieure au million de passagers en 2019 et les lignes hors IDF une fréquentation inférieure à 600 000 passagers à l'exception de Bordeaux-Lyon et de Lyon-Nantes.
- La ligne Lyon-Nantes rejoint la ligne Bordeaux-Lyon au top 10 avec respectivement 561 000 et 582 000 passagers en 2019.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

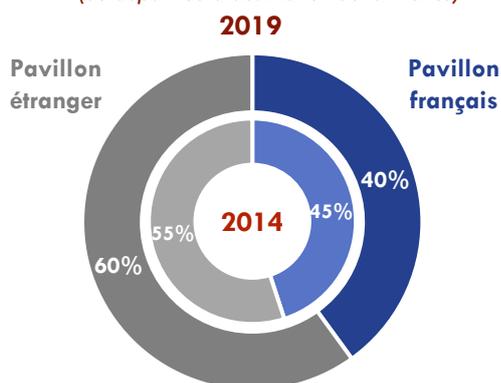
Trafic de passagers — Pavillon français

PART DU PAVILLON FRANÇAIS EN 2019

Source DGAC 2020, en %

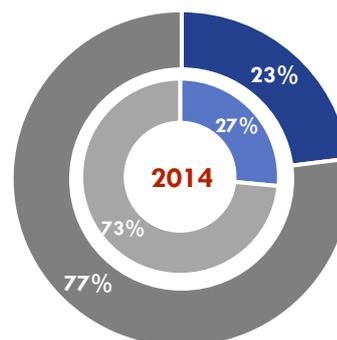
Total des vols touchant la France

(au départ ou à destination de la France)



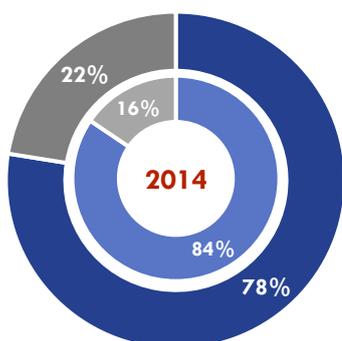
Vols France / Europe

2019



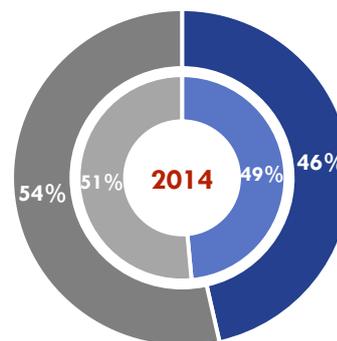
Vols domestiques

2019



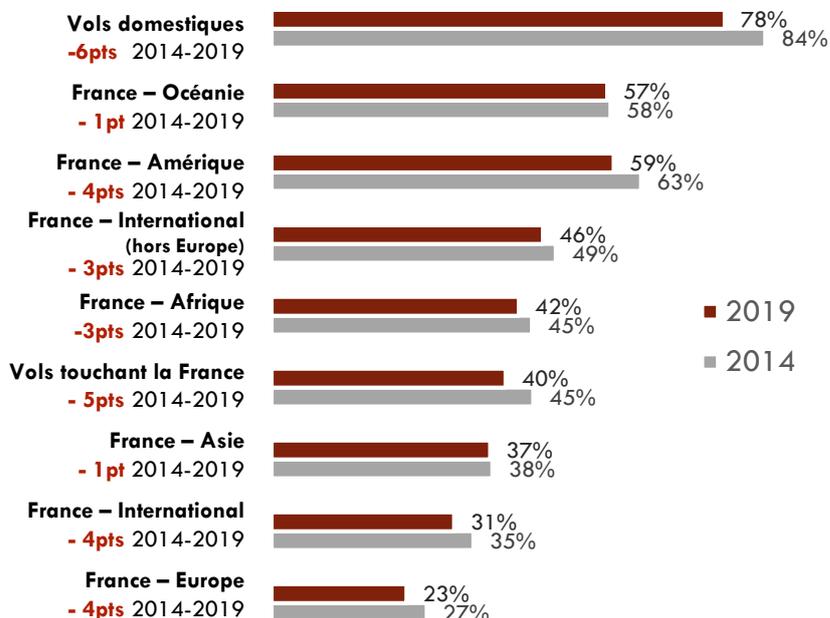
Vols France / international (hors Europe)

2019



Évolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2020



Sur les 5 dernières années, le pavillon français perd des parts de marché sur 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 6 points (vols domestiques) et 1 point (France – Asie, France – Océanie) de parts de marché passagers.

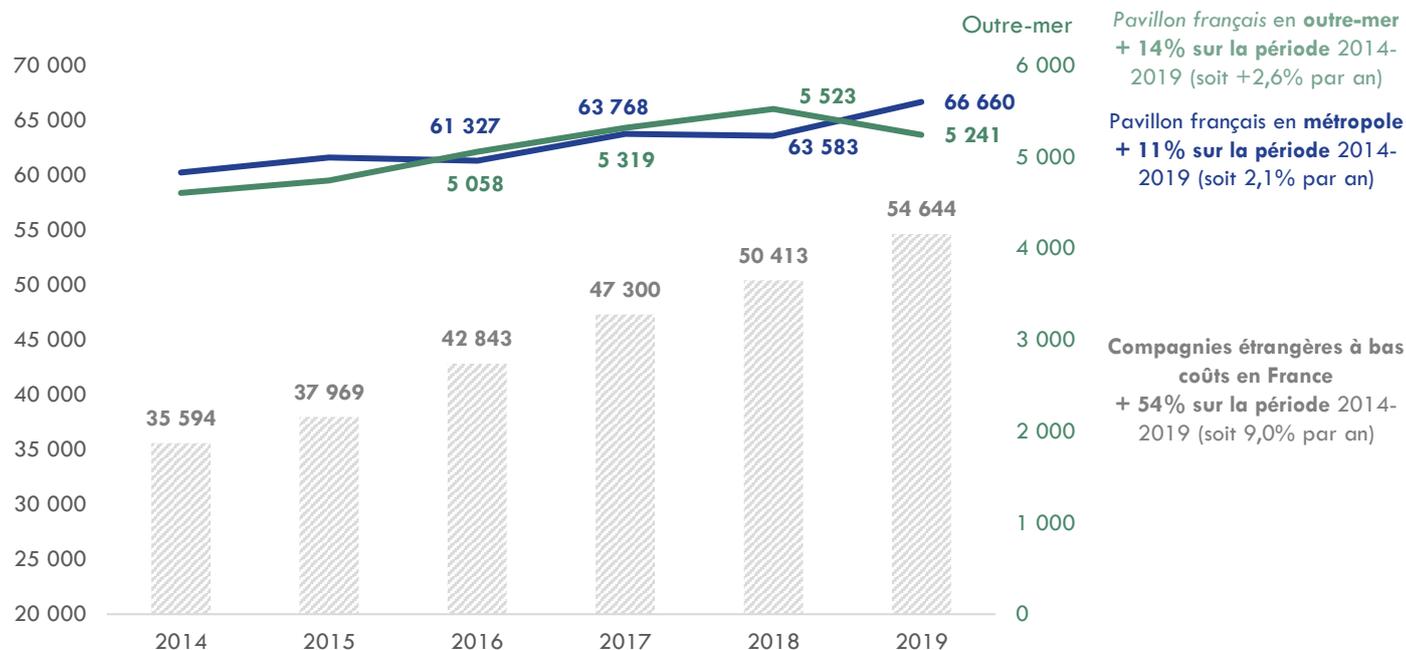
Sur les vols vers ou en provenance de la métropole (79%), de l'Amérique et de l'Océanie, le pavillon français reste néanmoins majoritaire.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

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

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

Source DGAC 2020, en milliers



Le pavillon français en métropole voit son nombre de passagers croître fortement entre 2018 et 2019 (+4,8%).

Le trafic total des compagnies aériennes françaises augmente sur la période 2014-2019 (+10,9%).

L'augmentation du trafic du pavillon français entre 2018 et 2019 est portée par les compagnies aériennes françaises de métropole (+4,8%) alors que le trafic des compagnies françaises d'outre-mer baisse (-5,1%).

En parallèle, le trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts poursuit sa forte progression en France avec une hausse de 54% sur la période.

Le trafic des compagnies étrangères low cost en France a augmenté de **8%** en 1 an

Le trafic du pavillon français en métropole augmente de **4,8%** entre 2018 et 2019

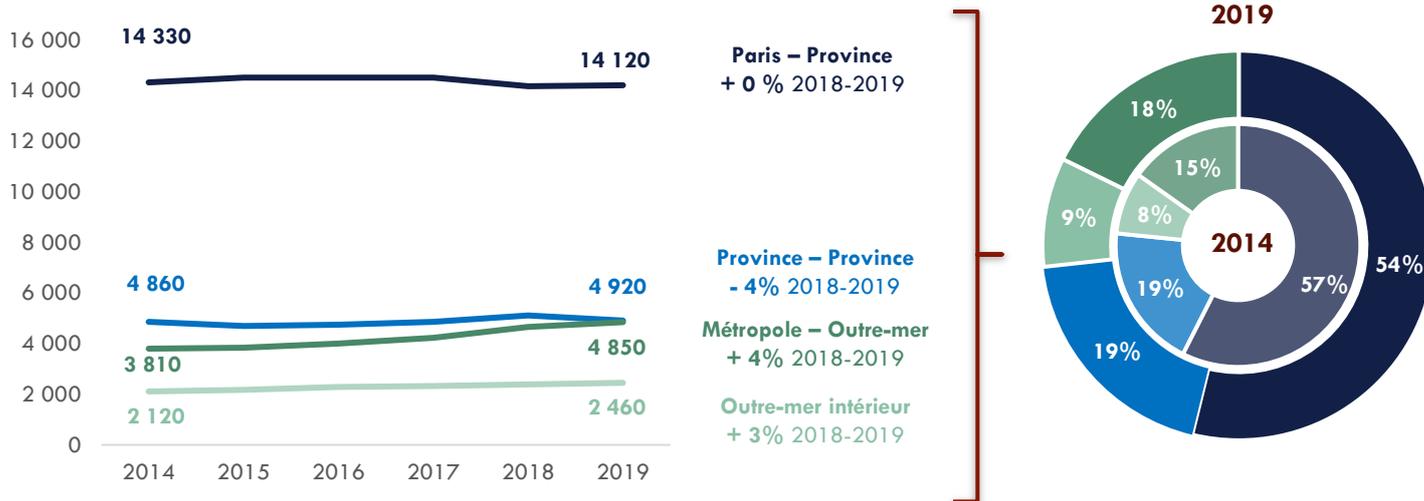
... et il baisse de **5%** en outre-mer

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers intérieur— Pavillon français

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs

Source DGAC 2020, en milliers de passagers



Une légère hausse du trafic de passagers du pavillon français sur les vols intérieurs, portée par les vols Paris – Outre-Mer

Sur la période 2014 – 2019, le **nombre de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols intérieurs a moins vite augmenté (+5%) que la hausse générale du nombre de passagers sur le trafic intérieur (+15%)**. 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 Province-Province où la part du pavillon français a chuté de 16 points en 5 ans.

Les vols Province-Province ont connu une forte augmentation sur la période 2014-2019. Cependant, les vols de pavillons français sur ces routes ont stagné sur la période. Ainsi, la part des vols Province-Province sous pavillon français a baissé pour devenir minoritaire en 2019 avec 47% des vols opérés.

Le nombre de passagers des vols en inter-outre-mer et Métropole – outre-mer sont respectivement en croissance de 17% et 27% depuis 2014. Plus de 99% de ces vols sont assurés par des compagnies françaises.

Chiffres clés 2019

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

78% du trafic intérieur est opéré par des compagnies françaises (7 points de moins qu'en 2014)

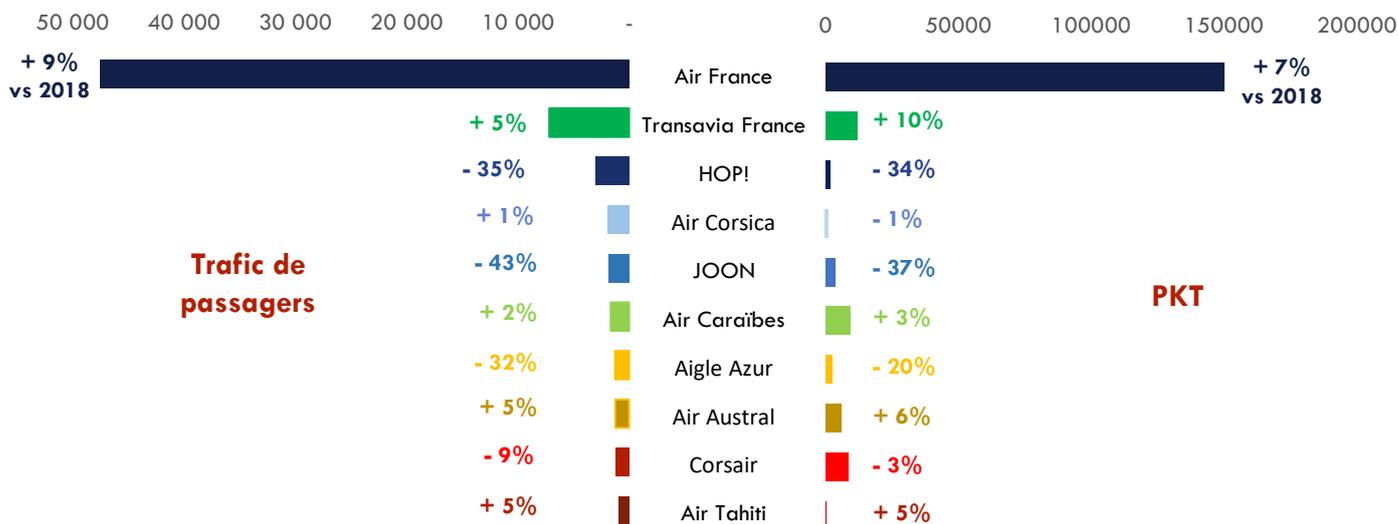
Le pavillon français a transporté **26 millions** de passagers en France

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Activité des principales compagnies aériennes

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2019

Source DGAC 2019, en milliers (passagers) et millions (PKT)



Presque 72 millions de passagers transportés et 212 milliards de kilomètres/passagers parcourus par le pavillon français en 2019.

En 2019, Air France représente presque deux tiers (66%) du trafic global de passagers du pavillon français après une hausse du nombre de passagers de 9% par rapport à 2018.

Cependant, ses deux filiales, HOP! Et Joon subissent d'importants reculs de - 35% et - 43% en 2019 après une forte croissance en 2018.

Transavia, la 2^e compagnie française, a transporté 10% des passagers sur pavillon français en 2019. Elle continue sa croissance, à un rythme toutefois moins important (+5,5 %, après +20% en 2018 et + 46% en 2017).

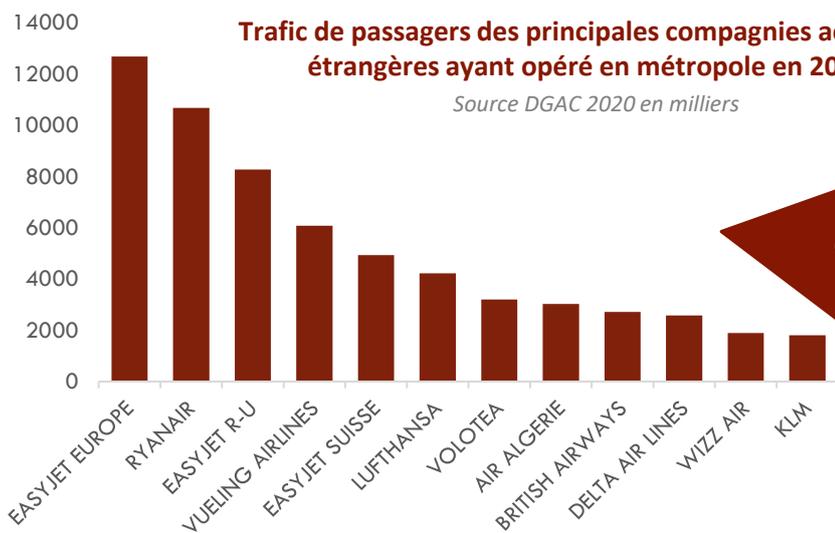
Air France domine donc toujours le transport de passagers sur pavillon français, et l'une de ses filiales, HOP!, figure aussi dans le top 3.

Corsair, Aigle Azur et les filiales d'Air France, HOP! Et Joon, enregistrent une baisse de leurs passagers et de leurs kilomètres parcourus respectifs.

Globalement, au même titre que le nombre de passagers, les PKT ont augmenté par rapport à 2018. En 2019, Air France réalise 71% des PKT du pavillon français.

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en métropole en 2019

Source DGAC 2020 en milliers



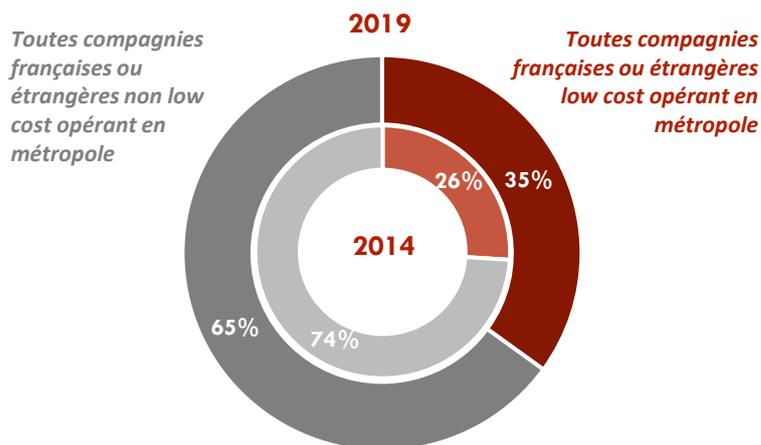
Les principales compagnies aériennes à bas coûts Easyjet, Ryanair, Vueling, Volotea et Wizz Air représentent 44% du trafic passager à pavillon étranger en métropole (2019).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Focus : Activités des compagnies à bas coûts

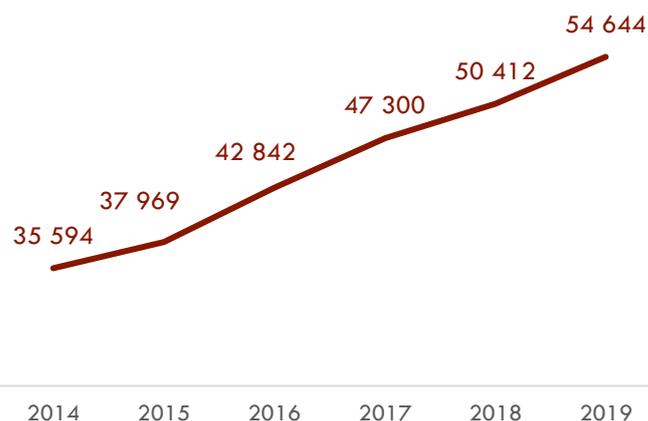
Part du trafic des compagnies à bas coûts sur l'ensemble du trafic métropolitain

Source UAF 2020, en %



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

Source DGAC 2020, en milliers



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

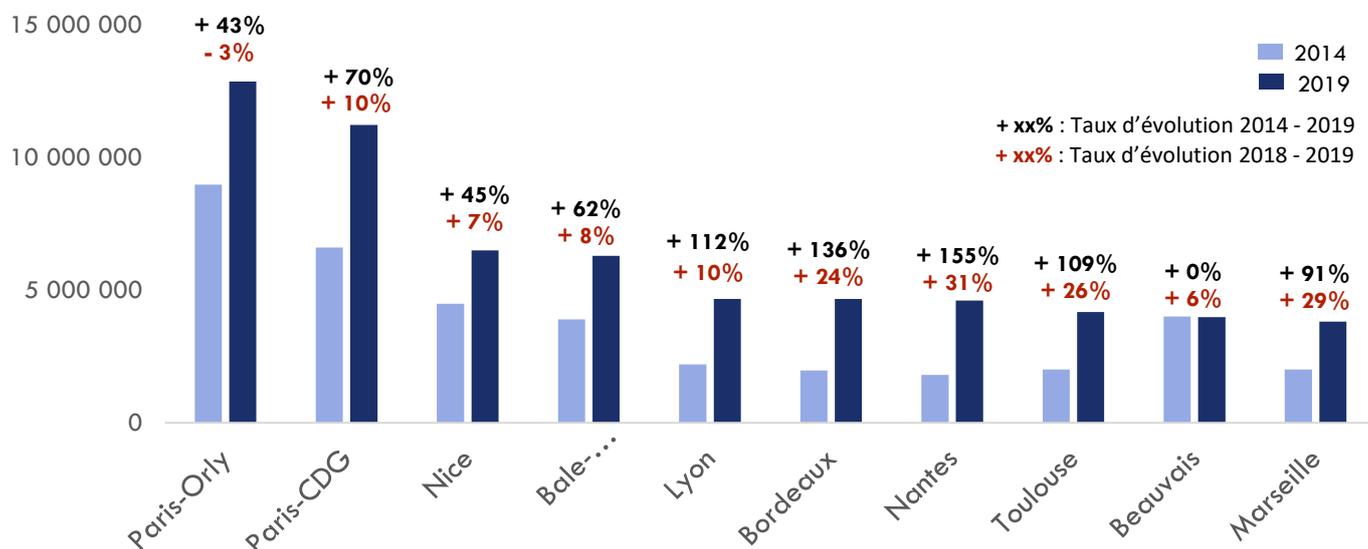
La part des compagnies aériennes à bas coûts a augmenté de **9 points entre 2014 et 2019**.

Au sein de ces dernières, les compagnies étrangères à bas coûts sont en forte croissance : **+54% depuis 2014**, soit environ 11% par an en moyenne.

Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français augmente en moyenne de 62% sur la période. Les aéroports de Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Rennes enregistrent les plus fortes croissances en nombre de passagers low cost (x2,5). Les aéroports parisiens restent ceux qui concentrent le plus de passagers des compagnies à bas coûts (plus de **23 millions de personnes, soit 34% des passagers à bas coûts en 2019**).

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2020



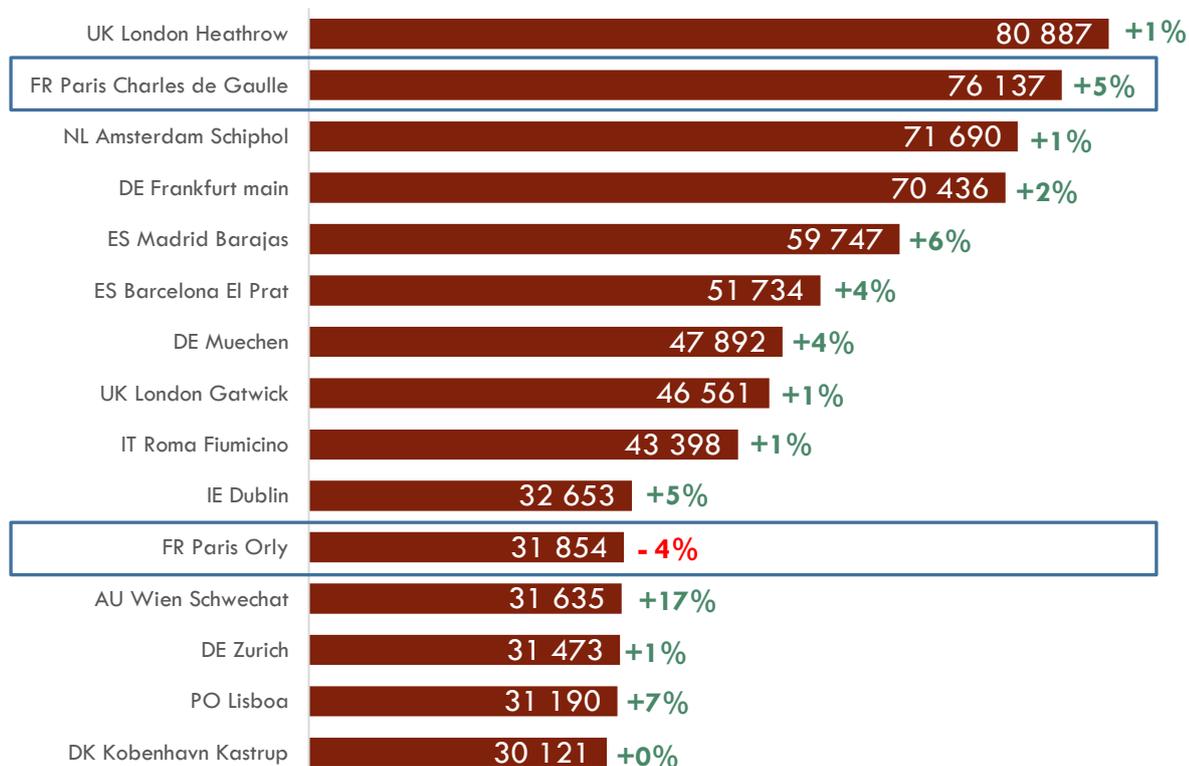
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports européens

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2019 en nombre de passagers

Source Eurostat 2019, en milliers de passagers

Évolution annuelle 2018/2019



Les 15 premiers aéroports européens ont permis de transporter plus de **737 millions** de passagers en 2019

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 2019, les aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Orly) transportent 15% du trafic de passagers des 15 premiers aéroports européens.

En 2019, le nombre de passagers voyageant via les aéroports européens a augmenté de 3%. Parmi les 15 principaux aéroports européens en nombre de passagers, la hausse la plus importante entre 2018 et 2019 est celle de l'aéroport de Vienne dont le trafic enregistre une croissance de 17%. L'aéroport de Vienne entre ainsi pour la première fois dans le top 15.

En 2019, parmi le top 15, seul l'aéroport d'Orly voit son trafic chuter de 4%. À l'inverse, l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle, le 2^e aéroport européen continue sa progression (+5%) pour se rapprocher de l'aéroport de Londres Heathrow.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports français

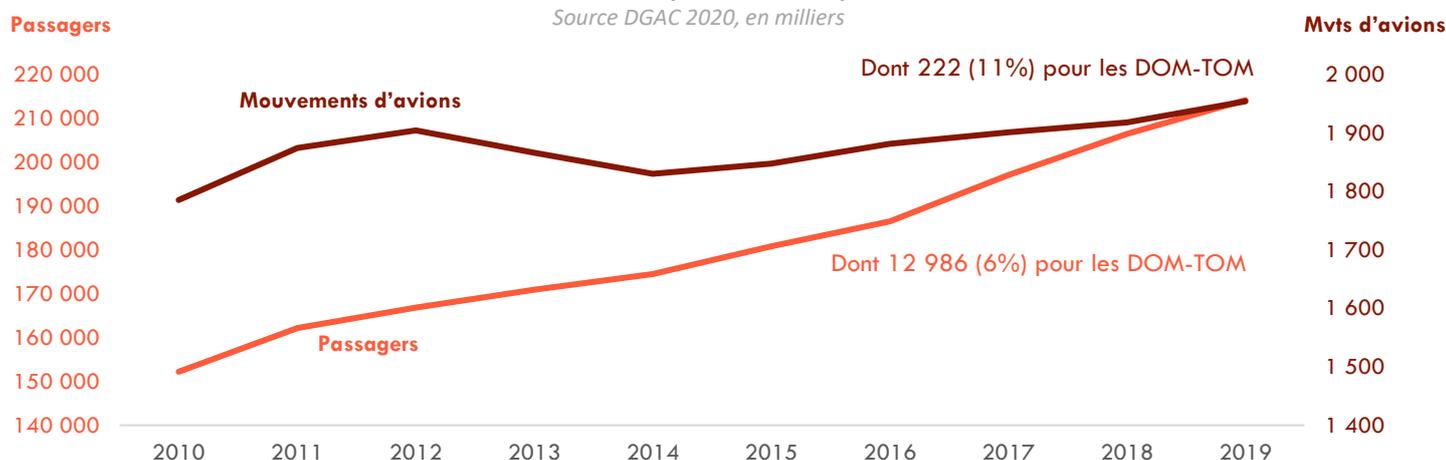
214 millions
de passagers
dans les
aéroports
français

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

2 millions
de mouvements
d'avions sur les
aéroports
français

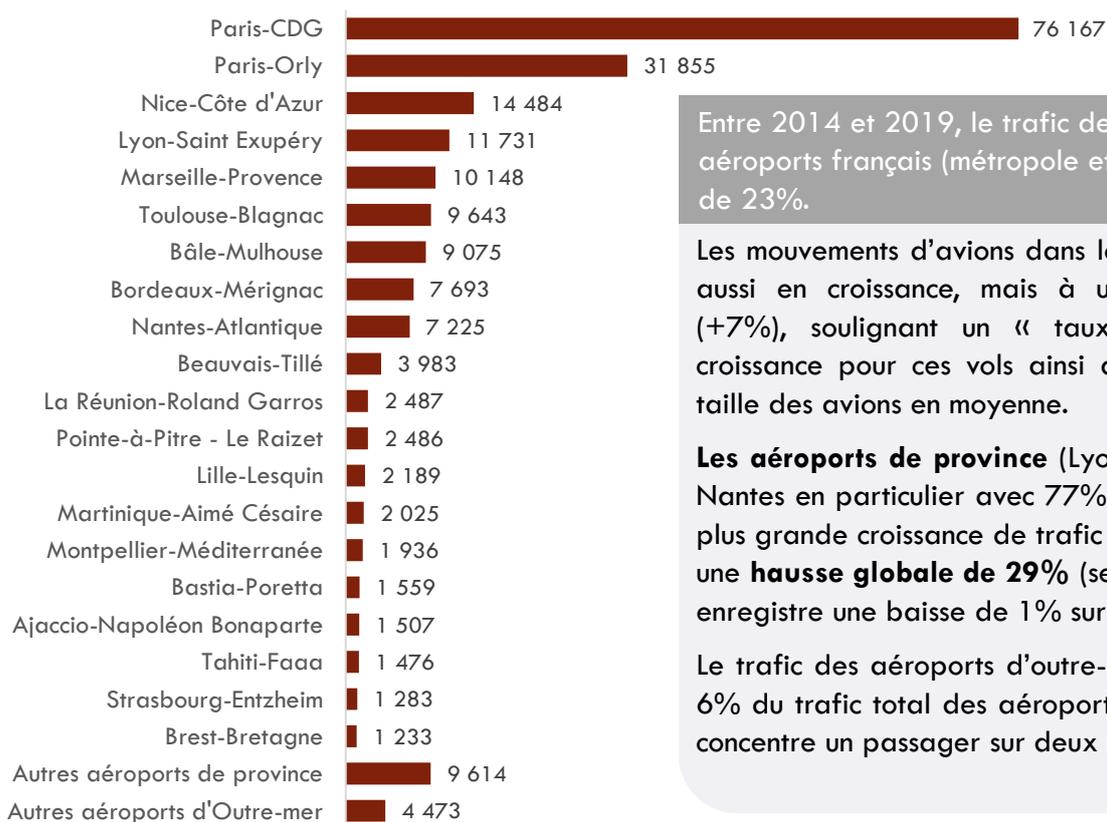
Évolution du trafic des aéroports – Métropole et DOM-TOM

Source DGAC 2020, en milliers



Fréquentation des principaux aéroports en 2019

Source DGAC 2020, Niveaux en milliers de passagers



Entre 2014 et 2019, le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a augmenté de 23%.

Les mouvements d'avions dans les aéroports français sont aussi en croissance, mais à un rythme moins marqué (+7%), 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 (Lyon, Mulhouse, Bordeaux et Nantes en particulier avec 77% de hausse) connaissent la plus grande croissance de trafic entre 2014 et 2019 avec une hausse globale de 29% (seul l'aéroport de Beauvais enregistre une baisse de 1% sur cette période).

Le trafic des aéroports d'outre-mer représente seulement 6% du trafic total des aéroports français alors que Paris concentre un passager sur deux (50%).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

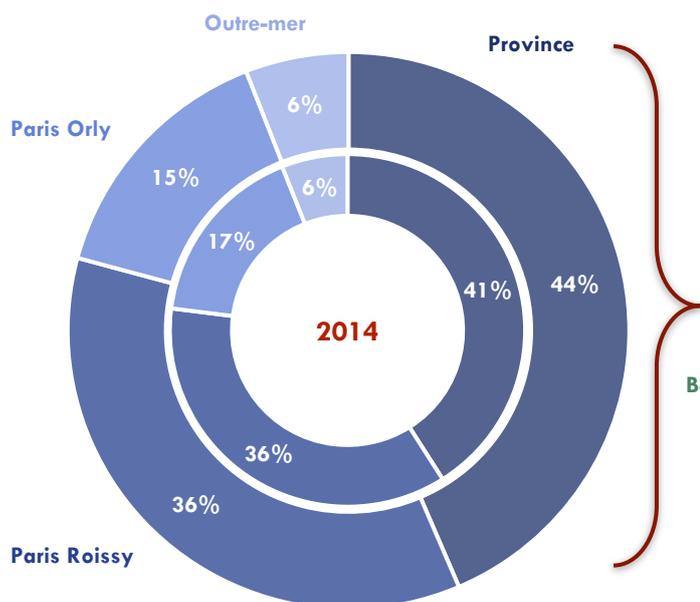
Trafic de passagers — Aéroports français

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source DGAC 2020, en pourcentages

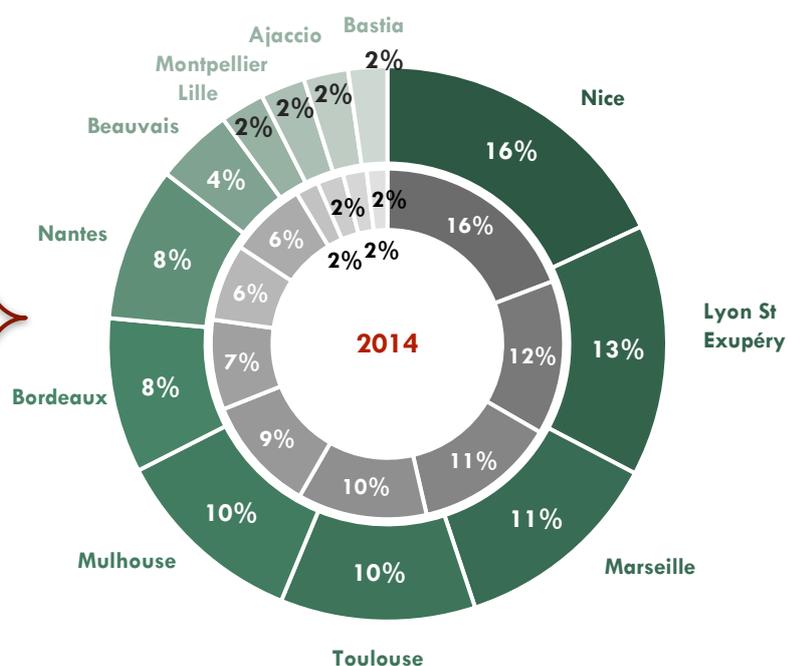
2019

Principaux aéroports français



2019

Aéroports régionaux (hors IDF)



Le trafic de passagers sur les aéroports régionaux est en hausse (+30%) entre 2014 et 2019.

La part des passagers sur les aéroports de province augmente légèrement depuis plusieurs années (de 41% à 44% depuis 2014).

Celle des passagers sur les aéroports d'outre-mer reste stable (6% depuis 2014).

Parmi les aéroports régionaux, les **10 premiers se partagent 84% du flux** et les 5 premiers concentrent près de 60% de la fréquentation de passagers, des parts qui sont les mêmes qu'en 2014.

50% du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens

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

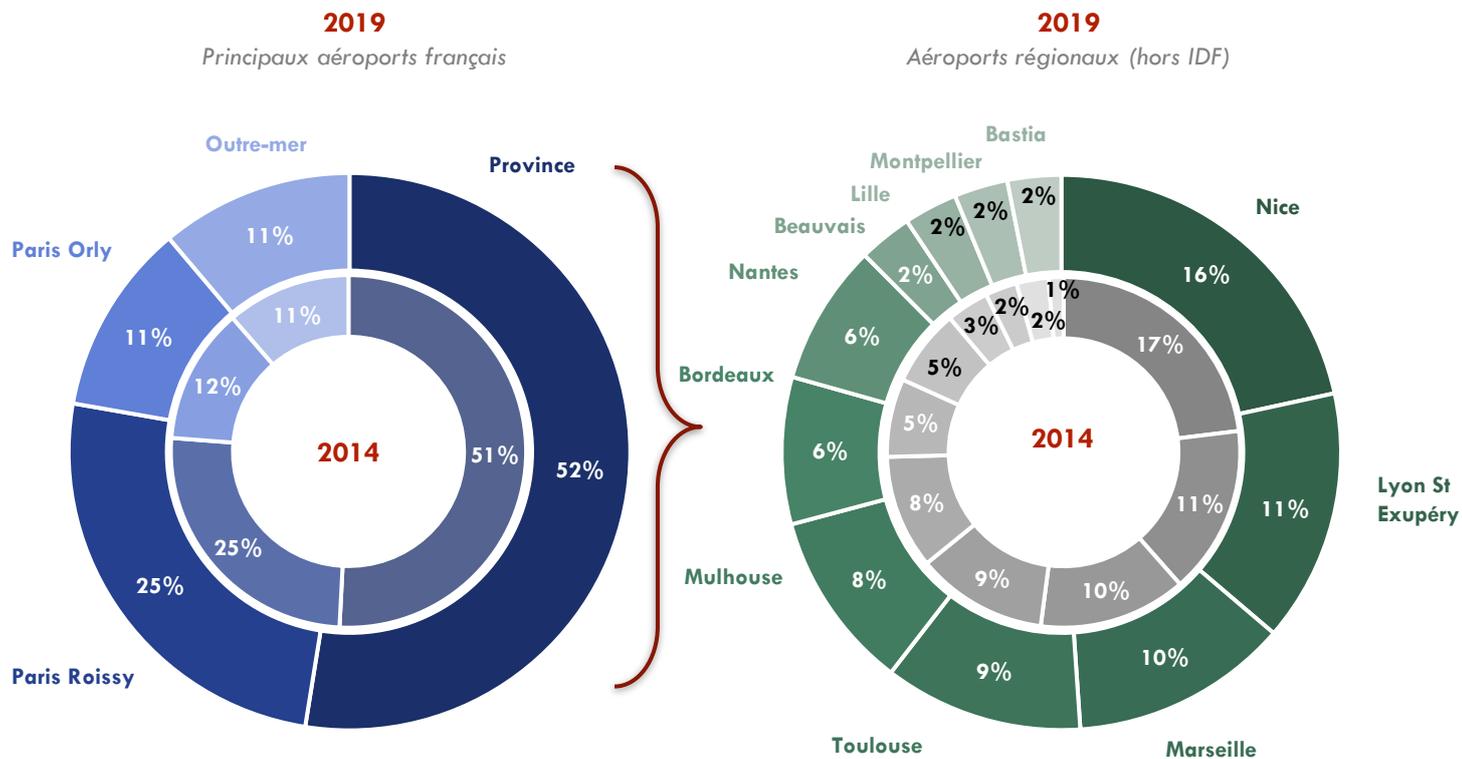
16% du total

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Mouvements d'avions — Aéroports français

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

Source DGAC 2020, en pourcentages



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

Parmi les aéroports régionaux, Nice concentre **16%** des mouvements d'avions

Les mouvements d'avions sur les aéroports régionaux sont stables sur la période 2014 – 2019.

La part des mouvements d'avions sur les aéroports régionaux augmente légèrement sur les 5 dernières années. Bien que leur part reste stable, le volume de mouvements d'avions commerciaux des aéroports parisiens augmente de 3% sur la période.

Parmi les aéroports régionaux (plus de 1 million de mouvements en 2019), **les 6 premiers se partagent plus de 60% du flux commercial d'avions**. La part de ces derniers est restée la même qu'en 2017.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

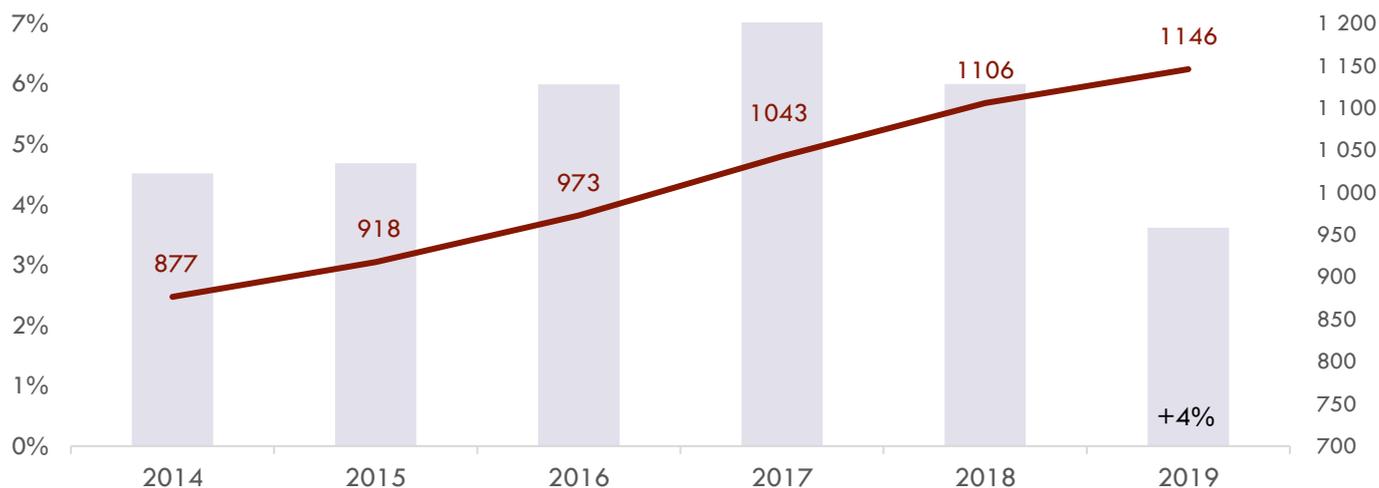
Trafic de passagers en Europe

Évolution du trafic de passagers en Europe (UE 28)

Source Eurostat 2019, en millions de passagers

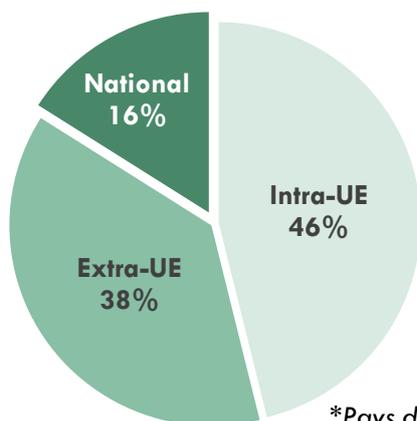
Taux d'évolution

Trafic (en millions)



Répartition des passagers du trafic européen (UE28*)

Source Eurostat 2019, en %



*Pays de l'Union européenne (28)

Depuis 2014, le trafic de passagers en Europe a augmenté de **31%**

Depuis 2014, le trafic de passagers en Europe a augmenté de 5,1% en moyenne chaque année

Depuis 2014, le trafic de passagers en Europe ne cesse de croître, d'environ 5,1% par an pour atteindre **1,146 milliard de passagers en 2019** (+31% depuis 2013). La barre du milliard a été dépassée en 2017. Cette croissance semble toutefois ralentir depuis 2017 et n'atteint que +4% entre 2018 et 2019.

En 2019, 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 2014 passant de 44% à 46%.

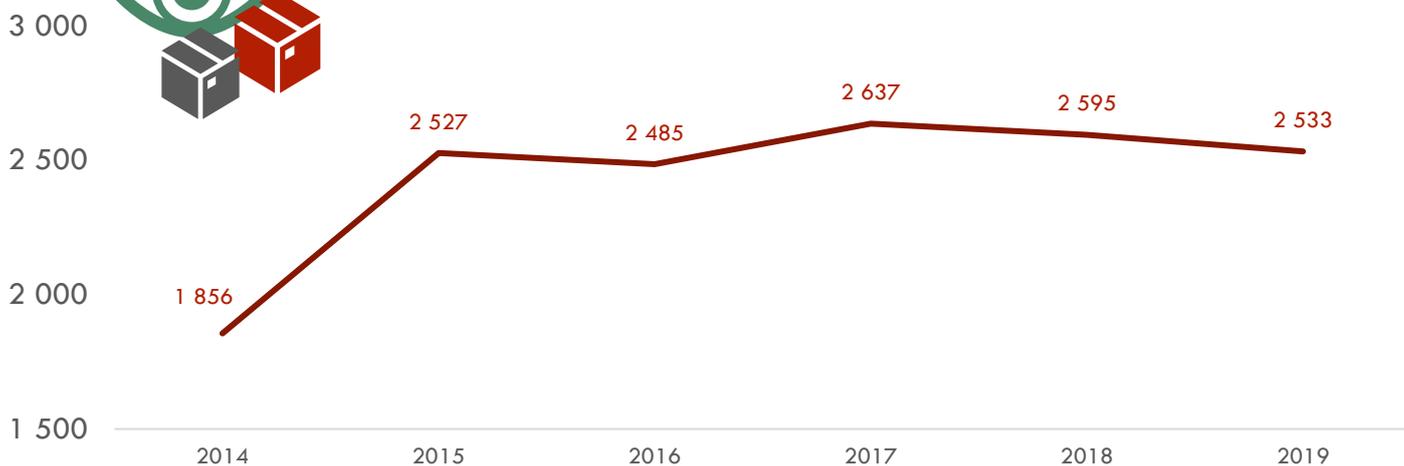
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - France



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

Source DGAC 2020, en milliers de tonnes



Près de 2,6 millions de tonnes de fret et poste sont transportées en France métropolitaine en 2019.

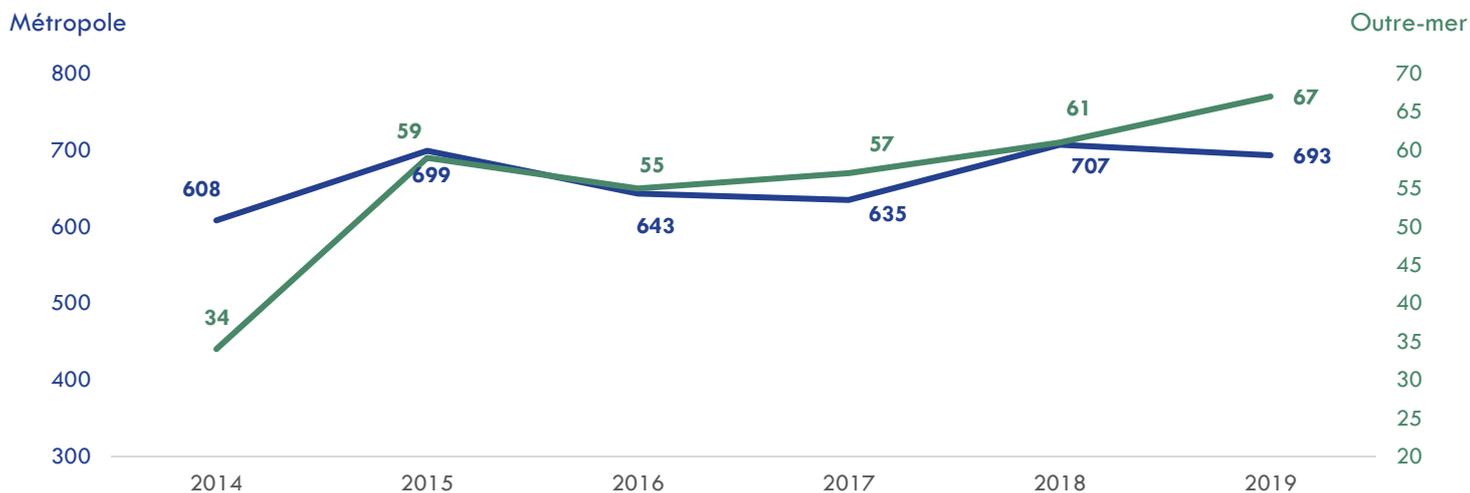
Sur la période 2014 – 2019, le trafic de fret et courrier a cru de +6,4% chaque année en moyenne (soit +36% au global depuis 2014). Mais cette croissance s'explique principalement par un pic entre 2014 et 2015 permettant d'atteindre les 2,5 millions de tonnes de fret. À partir de 2015, la croissance stagne de nouveau (+0,05% entre 2015 et 2019).

Le transport de fret du pavillon français en métropole baisse légèrement entre 2018 et 2019 (-2%).

Le transport de fret en outre-mer continue sa croissance en 2019 et s'établit à 67 000 tonnes.

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

Source DGAC 2020, en milliers de tonnes

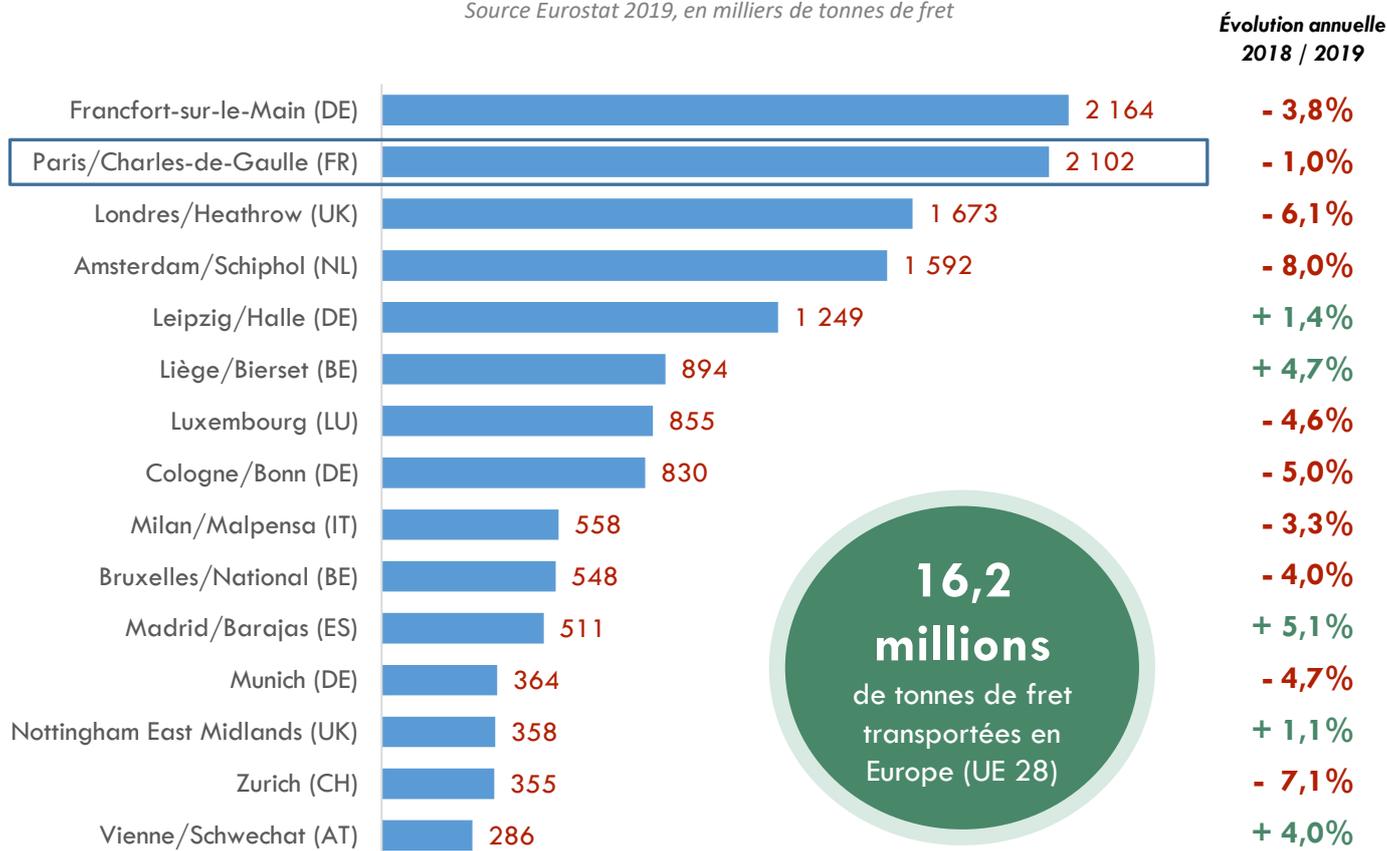


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - Europe

Les 15 principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2019

Source Eurostat 2019, en milliers de tonnes de fret



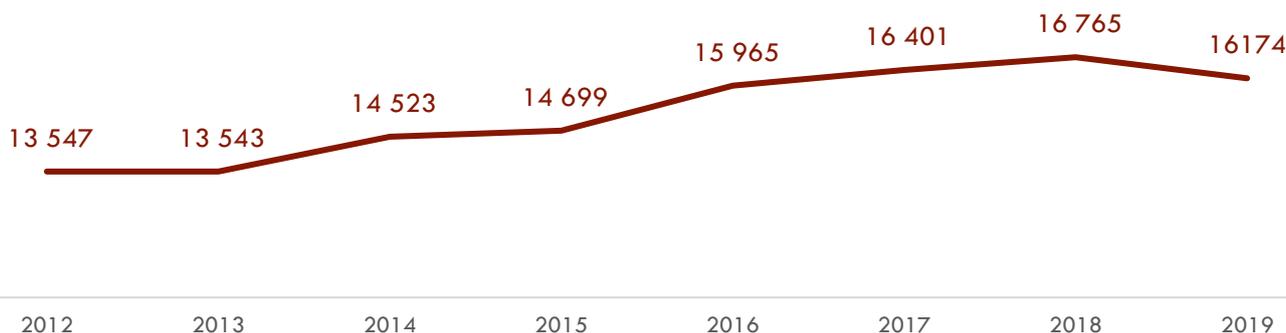
Paris CDG conserve sa place de deuxième aéroport européen en volume de fret et de courrier, avec plus de 2 millions de tonnes traitées en 2019.

Les volumes de fret et de courriers passant par l'aéroport de Paris CDG sont globalement stables depuis 2014 (+1,3%).

La majorité des grands aéroports européens enregistre une baisse de leurs volumes de fret entre 2018 et 2019, dont l'aéroport d'Amsterdam Schipol (- 8%) et l'aéroport de Zurich (-7,1%).

Évolution de fret et courrier transportés en Europe (UE28)

Source Eurostat 2019, en milliers de tonnes de fret

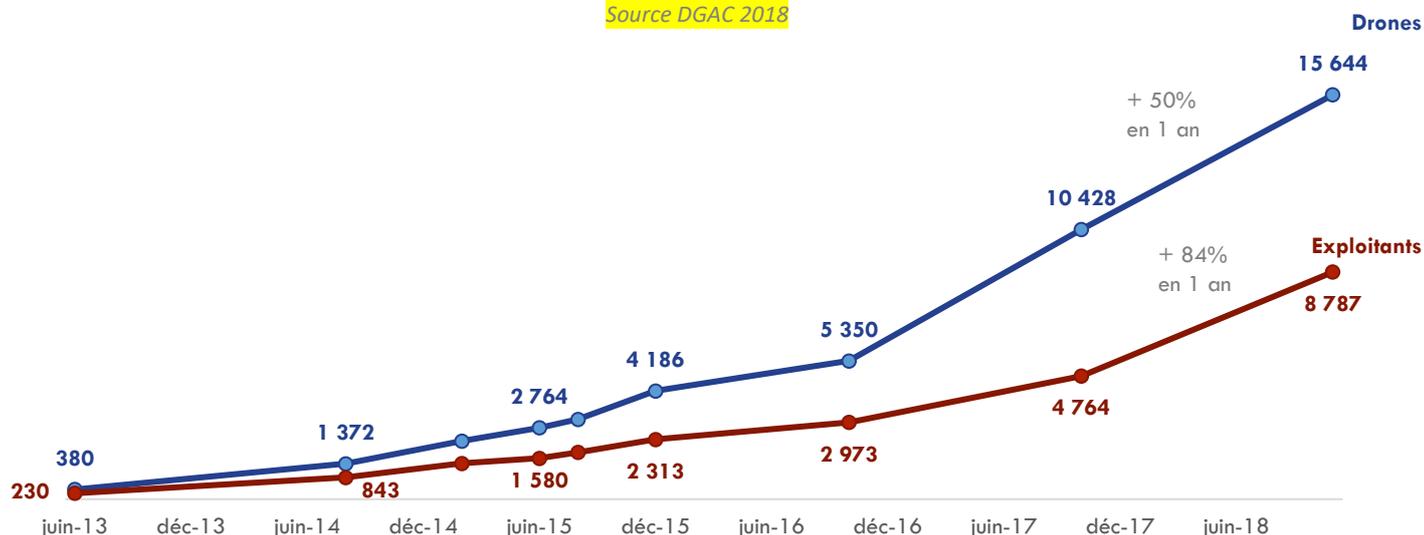


DONNÉES ÉCONOMIQUES

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 de 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 2019, en milliards d'euros courants



*Les données 2018 et 2019 ne sont pas définitives, et un écart peut être perçu d'un rapport annuel à l'autre

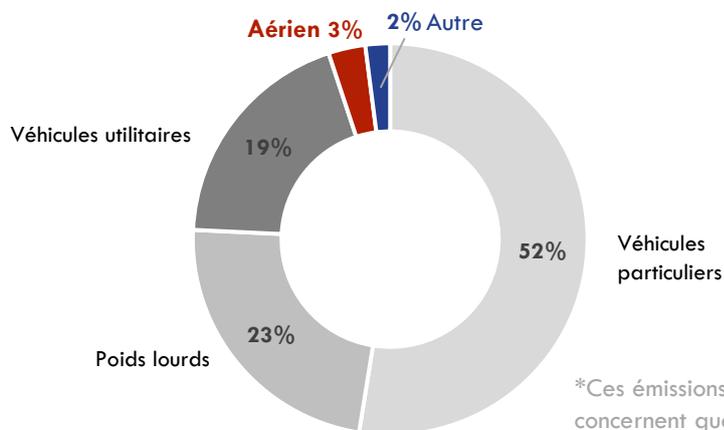
Les dépenses d'investissement dans le transport aérien ont connu un pic en 2016 et se stabilisent autour de 3,8 milliards/an.

Entre 2014 et 2019, les dépenses d'investissement totales ont augmenté de 77% (soit +12%/an en moyenne), passant ainsi de 2,2 milliards d'euros à 3,9 milliards d'euros, et ce, grâce à une forte hausse de 2015 à 2016.

Ce sont les investissements en infrastructures qui ont majoritairement porté cette hausse (+107% depuis 2014, soit +16%/an en moyenne).

Émission de gaz à effet de serre par mode de transport en France métropolitaine en 2019*

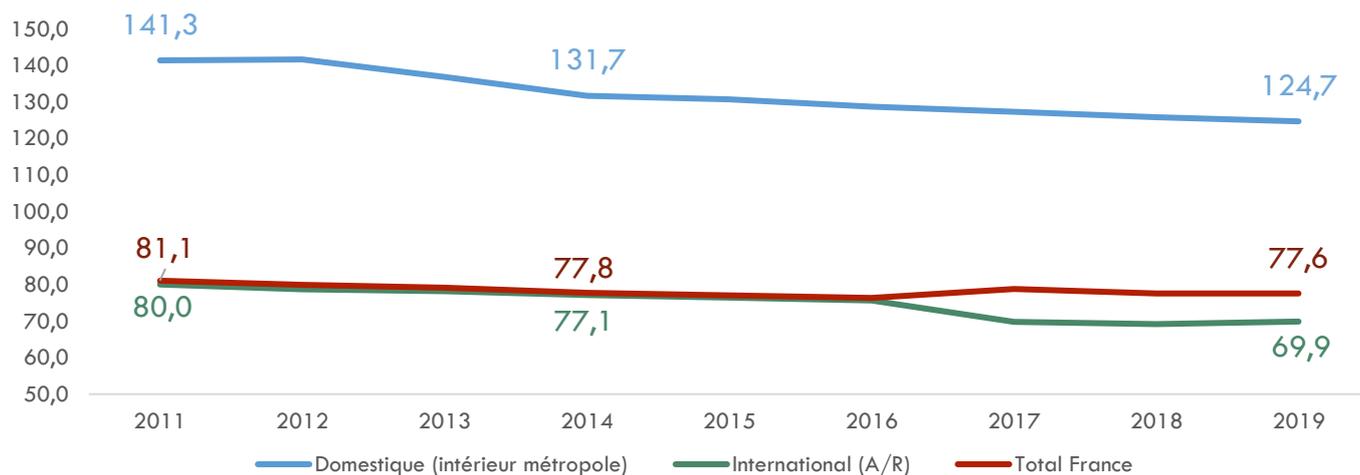
Source Comptes transports 2019

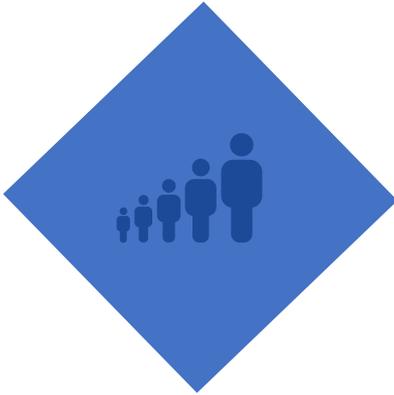


*Ces émissions ne concernent que les vols internes

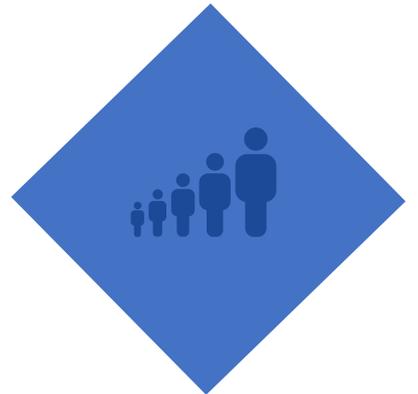
Évolution de l'efficacité énergétique du transport aérien par faisceau CO2 unitaire (g/PKTeq)

Source Les Émissions Gazeuses liées au trafic aérien en France en 2019, DGAC.





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Données générales

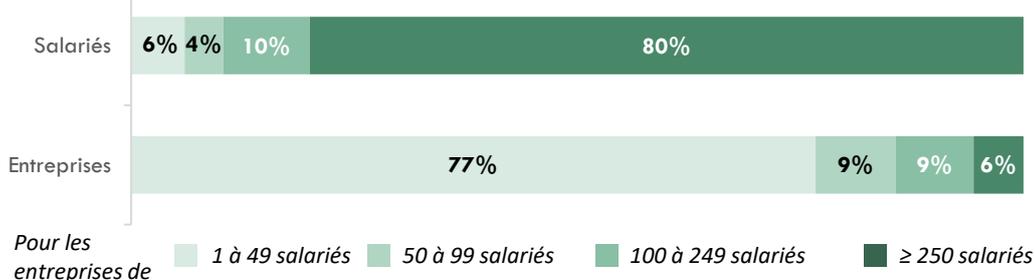


640 entreprises

1 010 établissements

Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2020, données au 31/12/2017



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

Moins de 6% des entreprises sont des entreprises de plus de 250 salariés. Pourtant ces dernières emploient 80% des salariés de la branche. À l'inverse, les entreprises de moins de 50 salariés, qui représentent 77% des entreprises de la branche, concentrent seulement 6% des effectifs totaux.

La majorité des salariés (69%) 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%



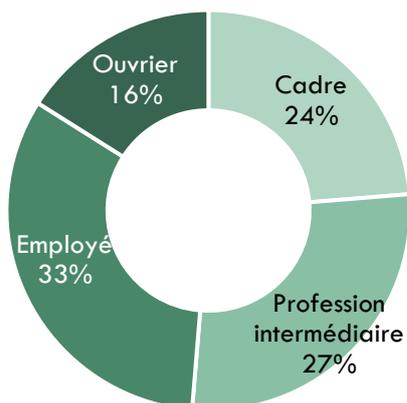
83 700 salariés

82 500 ETP (équivalent temps plein)

Source Dares 2020, données au 31/12/2017

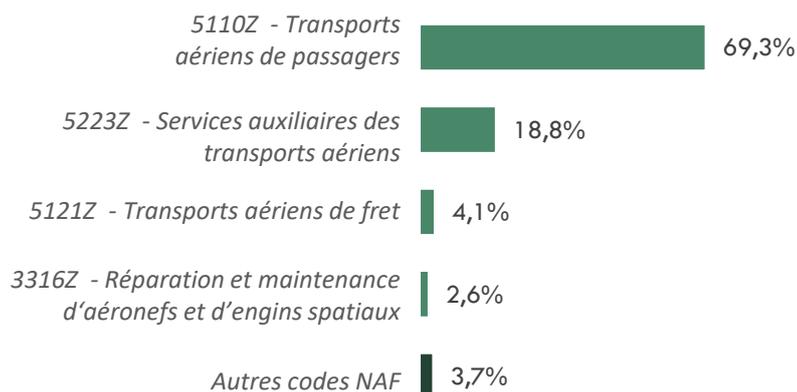
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source DARES 2020 – données au 31/12/2017



Répartition des salariés par code NAF

Source DARES 2020 (en % des salariés présents au 31/12/2017)



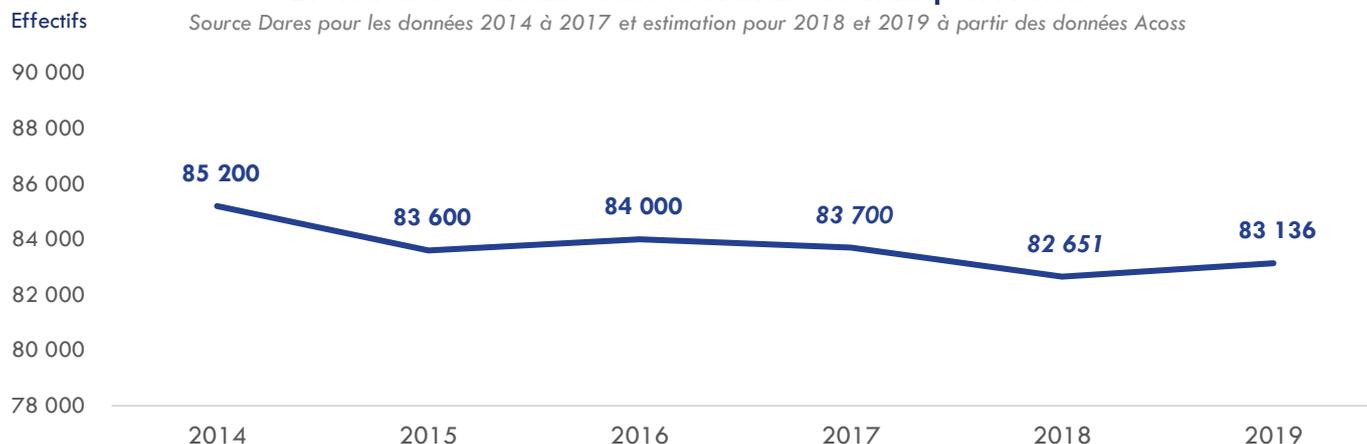
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Évolution des effectifs

Évolution des effectifs dans la branche du Transport Aérien

Source Dares pour les données 2014 à 2017 et estimation pour 2018 et 2019 à partir des données Acooss

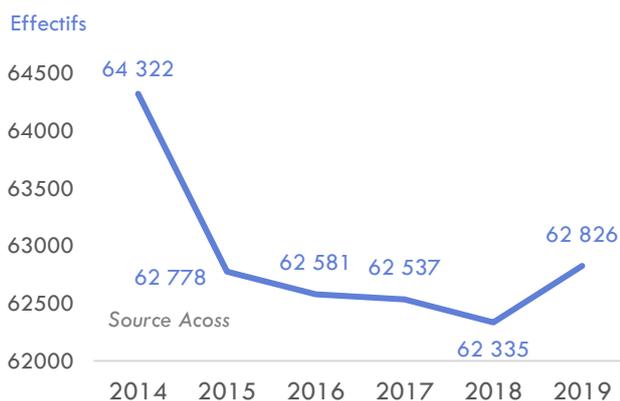


Effectifs par code NAF

Source ACOSS 2018-2019 corrigé DARES 2017

Codes NAF	Base Acooss	Poids de l'IDCC	Base corrigée
51.10Z Transports aériens de passagers	61 179	96,8%	62 826
51.21Z Transports aériens de fret	2 949	95,5%	2 988
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	28 757	56,8%	17 322
Effectif Total	92 885		83 136

Transport aérien de passagers



Transport aérien de fret



Services auxiliaires des transports aériens



Les effectifs de la branche ont diminué de 2,4% sur la période 2014 – 2019, mais se sont stabilisés depuis 2015.

Entre 2014 et 2019, les emplois dans le code NAF du transport aérien de fret ont subi une forte chute (-20%). Cette baisse est notamment due au changement de Convention Collective Nationale de l'entreprise de transport de marchandises Fedex.

Les effectifs du transport aérien de passagers enregistrent une baisse de 2,3%, mais progressent entre 2018 et 2019 de 1%.

Les effectifs des services auxiliaires des transports aériens restent stables et continuent à osciller autour de 17 500 salariés. On observe une baisse de 1,2% entre 2018 et 2019.

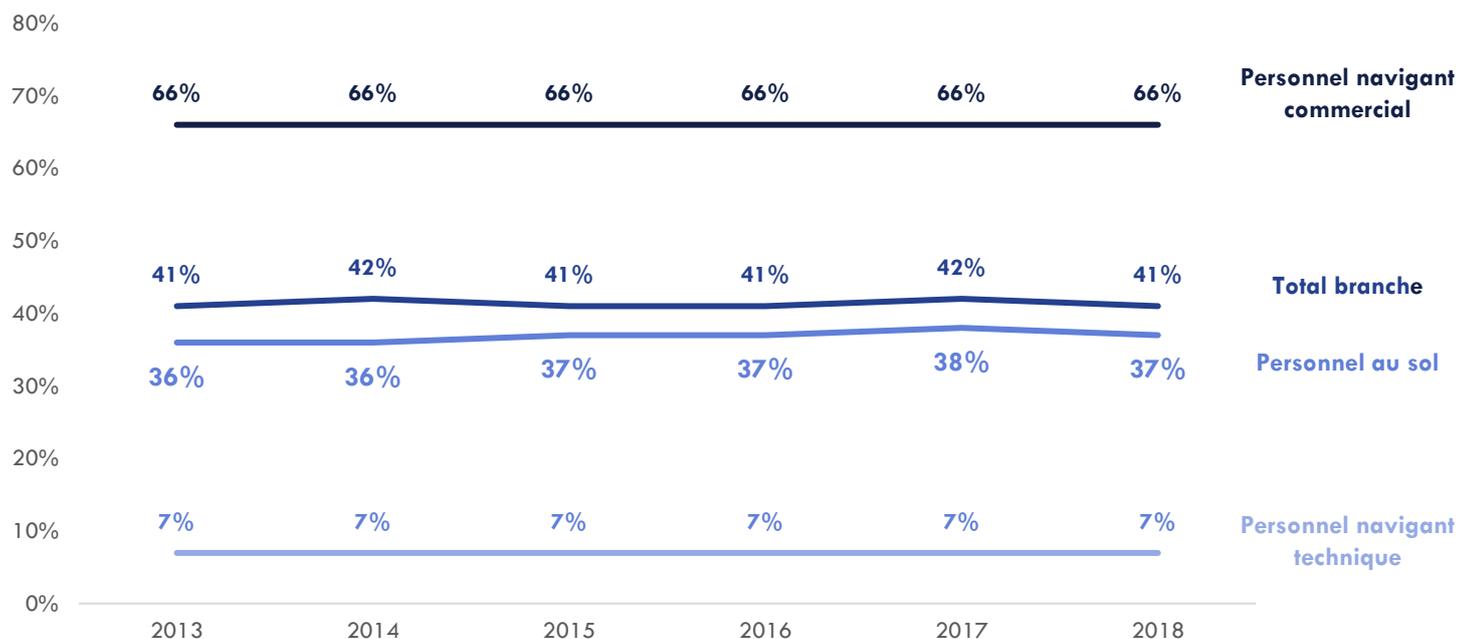
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



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 (hôtesse 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

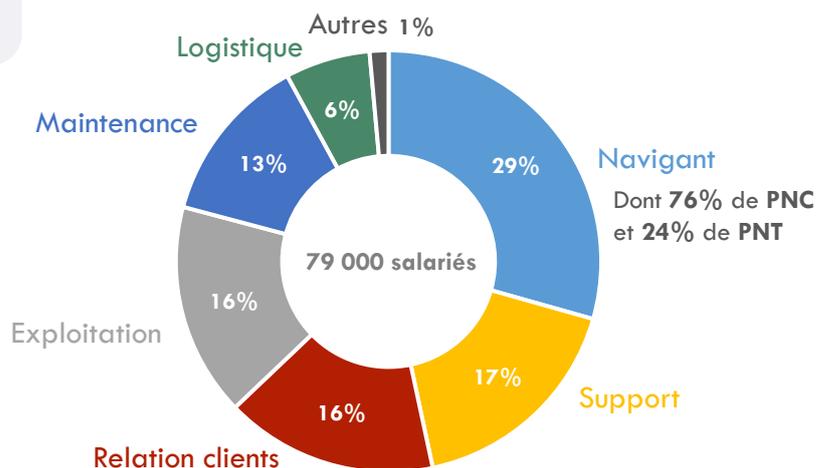


Répartition des effectifs par famille

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

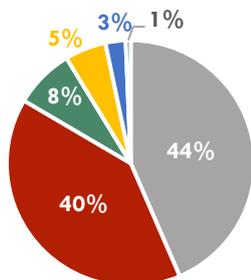
Répartition des effectifs par famille d'activité*

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)

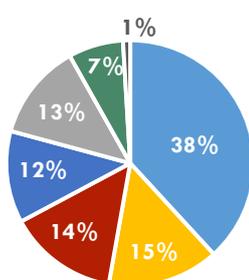


■ NAVIGANT ■ SUPPORT ■ RELATION CLIENTS ■ EXPLOITATION ■ MAINTENANCE ■ LOGISTIQUE ■ AUTRES

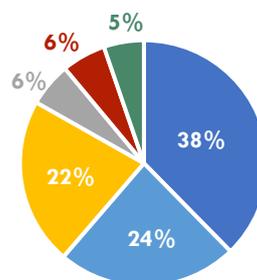
Assistance en escale
8%



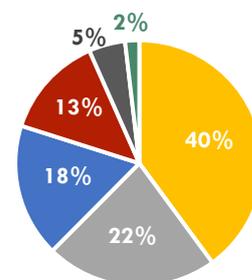
Compagnies aériennes
77%



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 dus 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 leurs structures ont également un impact sur la répartition globale des effectifs par famille.

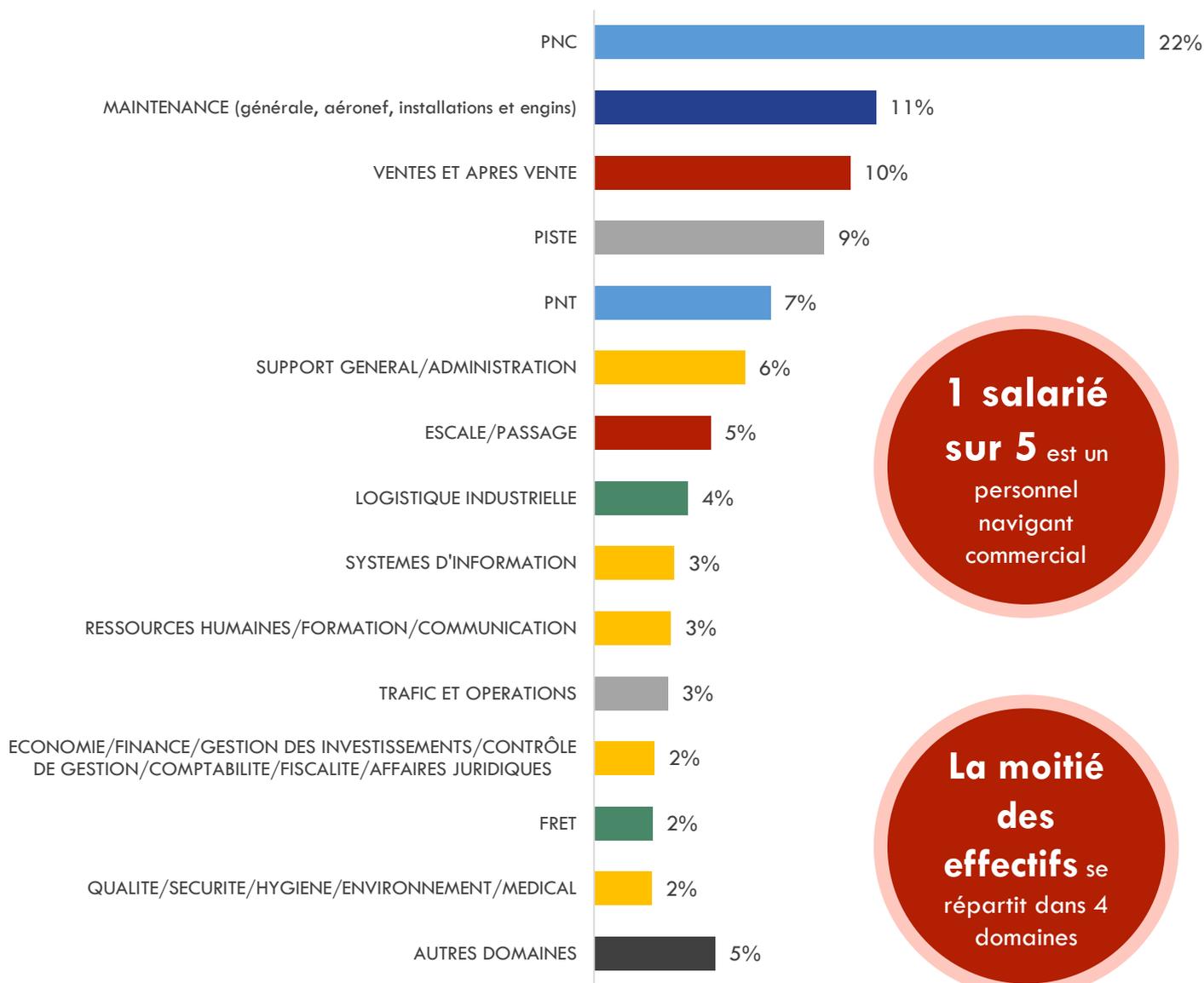
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



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%).

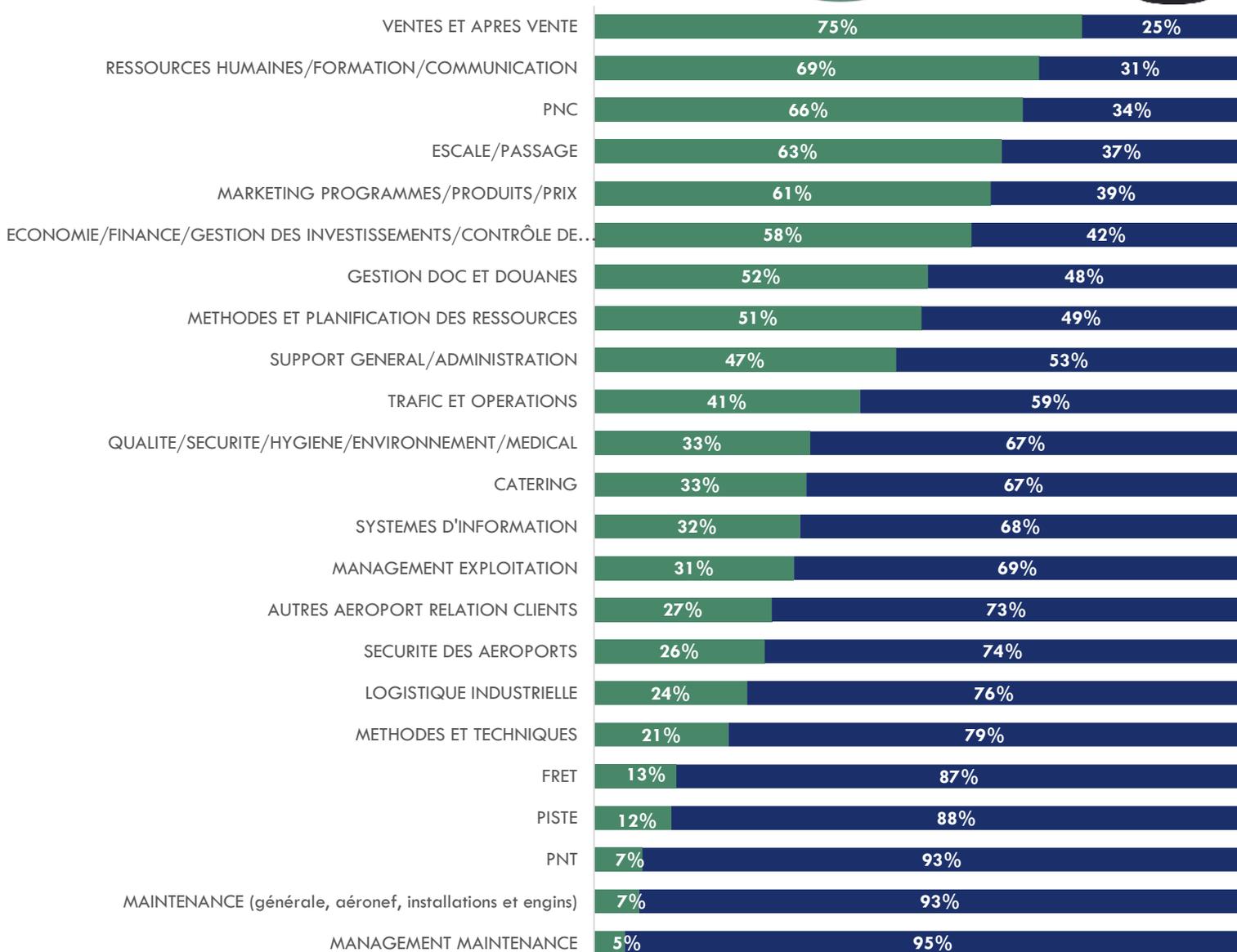
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



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...).

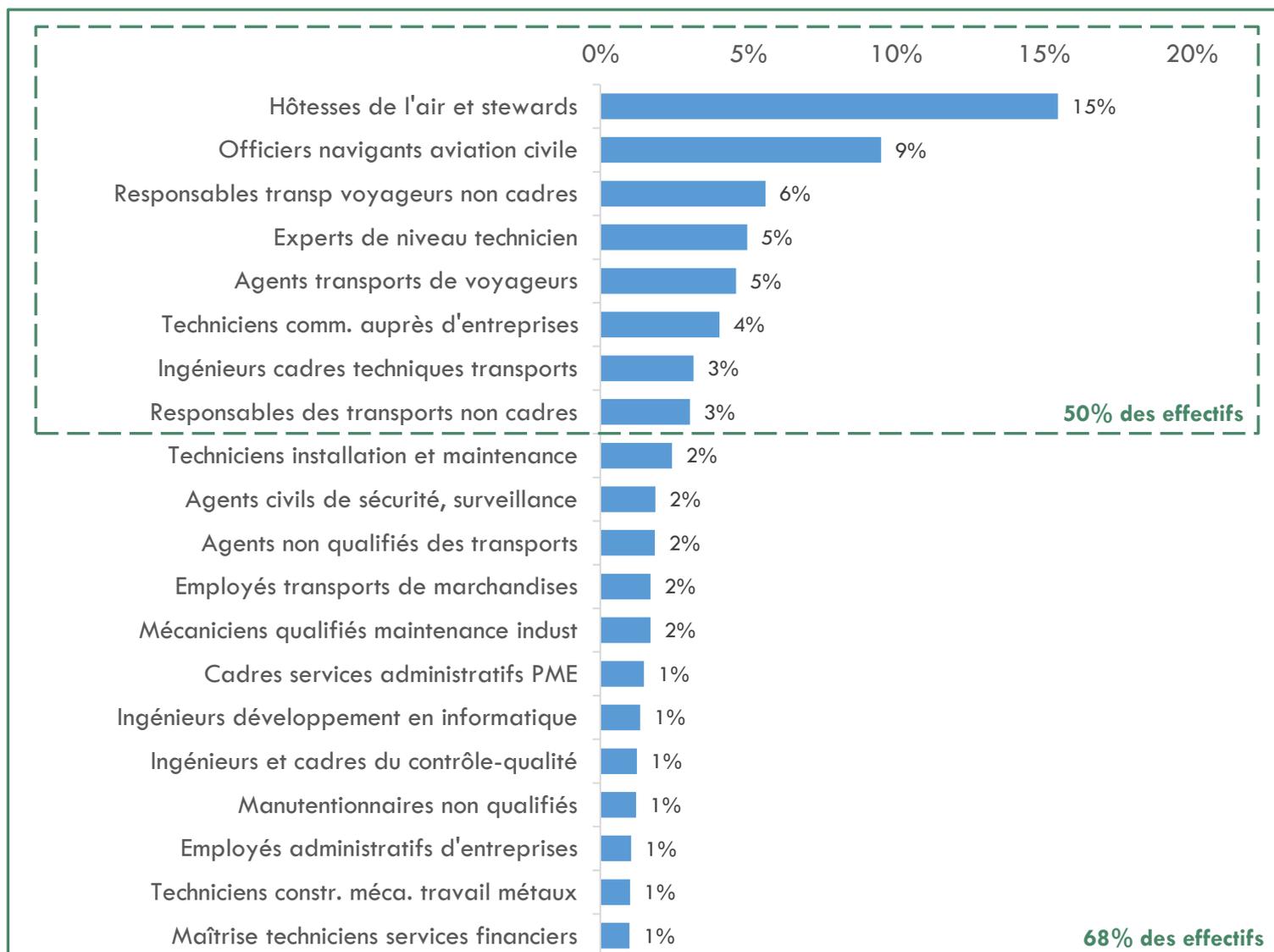
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Métiers du transport aérien

Répartition des effectifs dans les 20 professions les plus représentées dans le Transport Aérien

Source Recensement 2017, INSEE



Plus de la moitié des effectifs se répartissent sur 8 professions seulement.

Les personnels navigants représentent près d'un quart des effectifs, ils sont les salariés les plus représentés parmi les effectifs de la branche.

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 Recensement 2017, INSEE



84% des
hôtesse de l'air
et stewards
exercent dans la
branche

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, ou de maintenance.

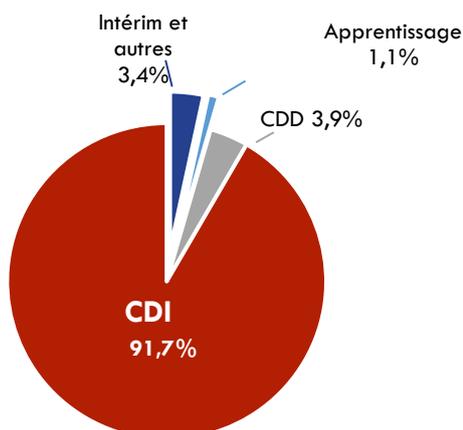
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Conditions d'emploi

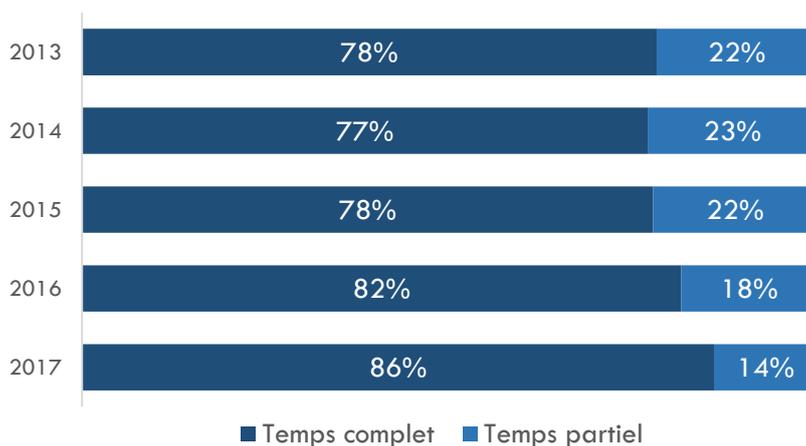
Répartition des effectifs selon le type de contrat

Enquête emploi 2020, données au 31/12/2019, INSEE



Évolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source DARES 2020 – données au 31/12/2017



CDD

- Le CDI constitue la norme puisqu'il couvre 91,7% des salariés de la branche. Viennent ensuite les CDD (3,9%).
- La part de CDD est plus importante chez les moins de 30 ans et atteint 15,6% des effectifs, elle tombe ensuite à 3,1% et 1% pour les salariés âgés de 30 à 49 ans et de 50 et plus respectivement.
- La part des femmes en CDD est 2 fois plus importante que la part des hommes en CDD (hommes 2,6% / femmes 5,5%).
- Les « ouvriers » affichent le taux de CDD le plus élevé (7,1%), ce taux était 7 fois plus faible pour les « cadres » (0,9%).

Source Enquête Emploi 2019, INSEE



Temps partiel

- Le temps partiel concerne plus particulièrement les moins de 29 ans (28,6% de temps partiel) et décroît avec l'âge (11,5% pour les plus de 50 ans).
- Le temps partiel est 2 fois plus important chez les femmes que chez les hommes : 21,3% vs 8,9%. Mais si la part des hommes en temps partiel a baissé de 1 point en un an, celle des femmes a connu une chute de plus de 10 points.
- Le temps partiel est important chez les salariés de statut « professions intermédiaires » qui sont près d'un quart à être concernés (22,2%) et dont la part a augmenté de 3 points par rapport à 2016. Viennent ensuite les « ouvriers » dont la part des temps partiels augmente sensiblement (16%), puis les « employé » (11,2%) dont la part de temps partiel baisse de plus de 50% par rapport à l'année dernière. Enfin les cadres (6,8%) enregistrent une part de temps partiel stable par rapport à 2016.

Source DARES, IDCC 0275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2017

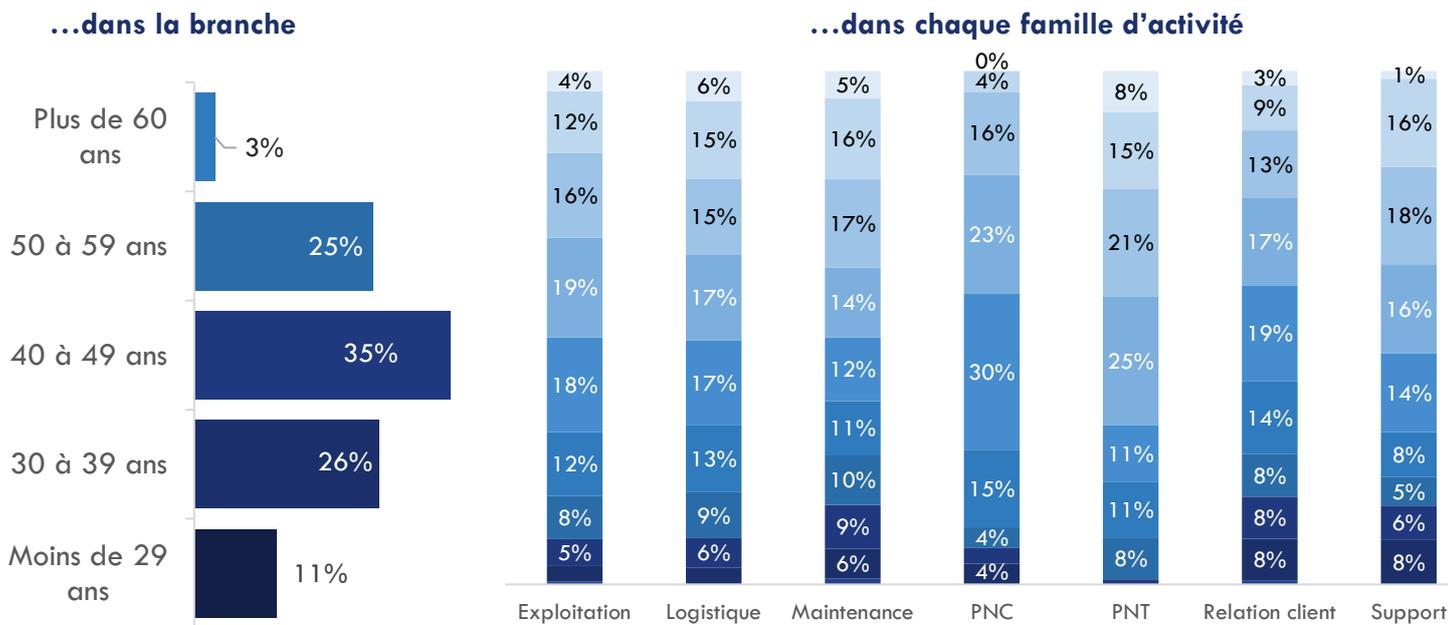
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Pyramide des âges

Répartition des effectifs par tranche d'âge...

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018)



Plus d'un salarié de la branche sur quatre (28%) a plus de 50 ans.

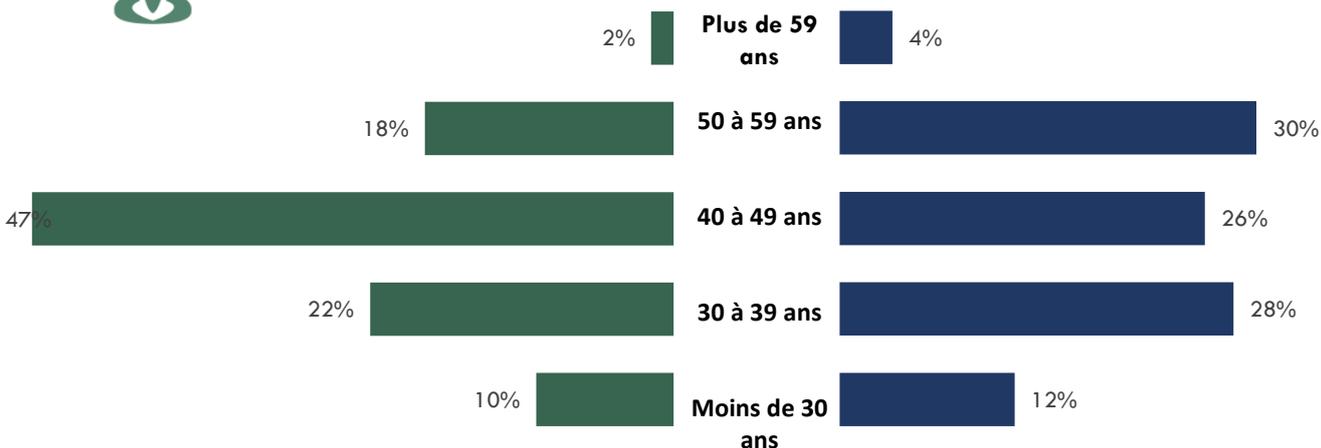
Ce phénomène est moins vrai chez les femmes et donc sur les fonctions de PNC et de relation client, familles d'activité les plus féminisées. À l'inverse, la famille PNT compte près d'un salarié sur deux de 50 ans ou plus, au global, les 2 tiers sont âgés de plus de 45 ans.

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)



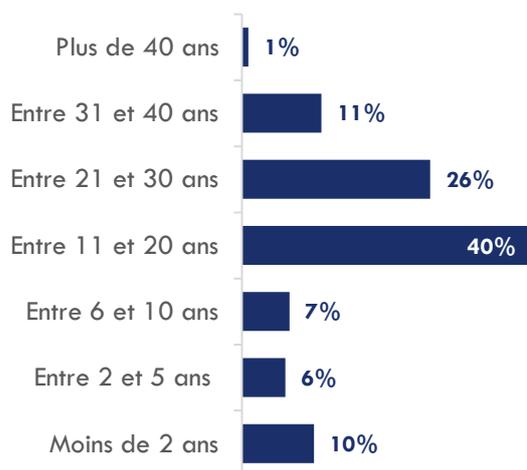
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Pyramide des âges et ancienneté

Ancienneté des salariés du Transport Aérien

Source enquête entreprises 2019 (données 2018)



Métiers les plus représentés chez les 60 ans et plus

Source Recensement 2017, INSEE



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

44,0 ans d'âge moyen pour les salariés de la branche

1 700 départs en retraite prévue chaque année dans les 5 ans à venir

En 2019, **3% des salariés ont 60 ans et plus**, ce qui laisse envisager le probable départ en retraite d'environ 8 300 salariés dans les 5 prochaines années (environ 1 700 personnes par an).

La pyramide des métiers des salariés de plus de 60 ans et plus permet d'observer les métiers les plus concernés par les prochains départs à la retraite, soit les officiers navigants aviation civile, les experts de niveau technicien ainsi que les ingénieurs cadres techniques des transports. Ces métiers représentent un quart (23%) des salariés de plus de 59 ans.

Ces postes correspondent à des fonctions d'encadrements ainsi que fonctions techniques. Des promotions internes ainsi que des formations techniques devront assurer le renouvellement des salariés partis à la retraite.

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	 65%	4 316€	5 537€
2017 : 6 532	 35%	4 090€	4 764€

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

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

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés 2018 : 7 898	 79%	1 887€	2 516€
2017 : 3 740	 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	 35%	4 150€	5 173€

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

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

OUVRIERS / EMPLOYÉS

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

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

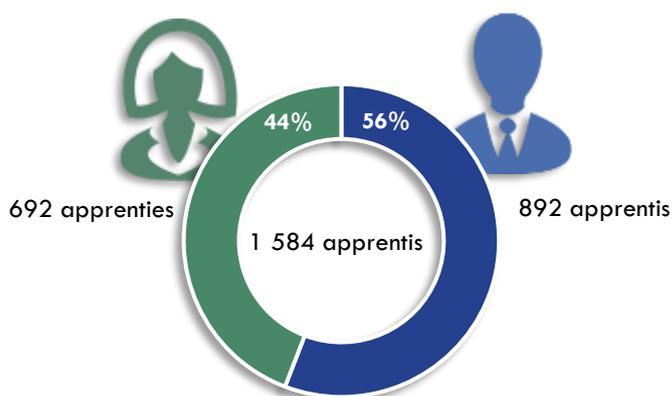


DONNÉES FORMATION

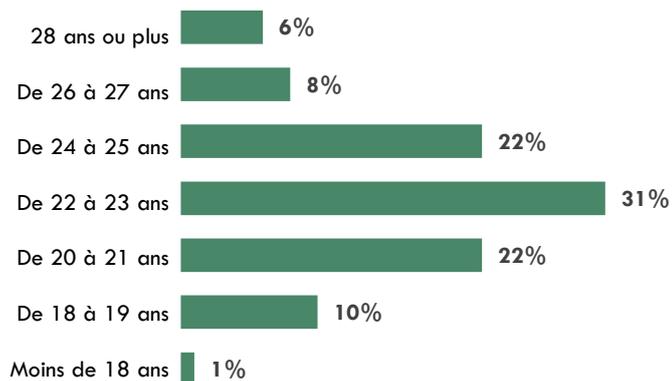
Formation initiale — l'apprentissage

Répartition des apprentis

Source Éducation nationale, au 31/12/2019 — sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)

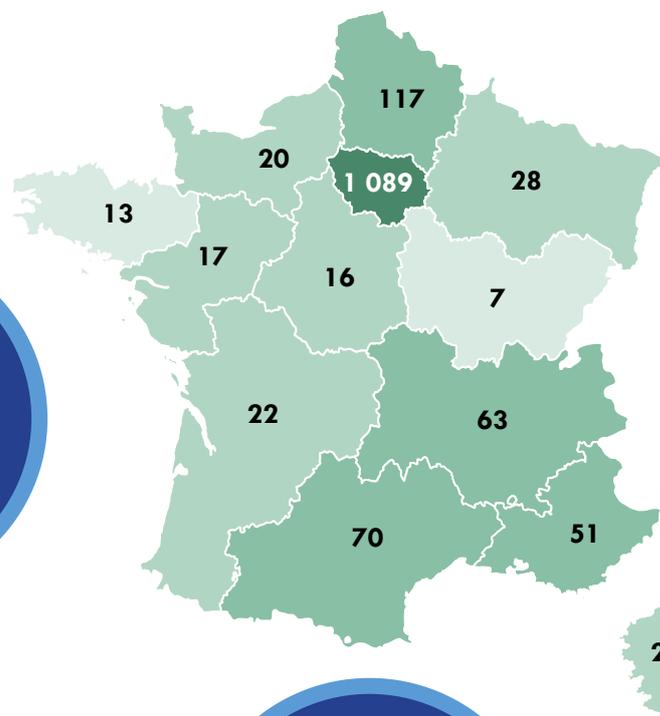


- 6,3% par rapport à 2018

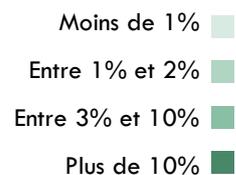


Répartition des apprentis selon la région de résidence des apprentis

Source Éducation nationale, au 31/12/2019 — 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**

69% des apprentis viennent d'Île-de-France ...

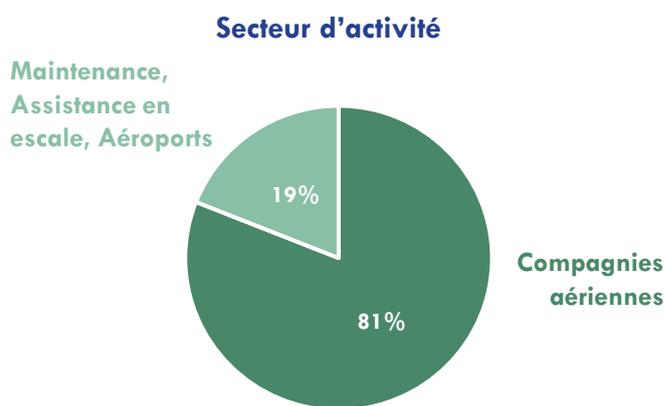
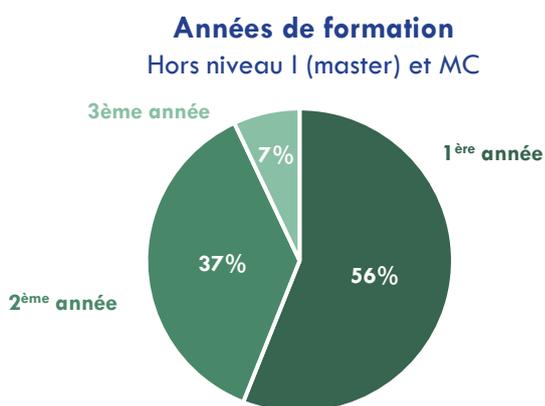
... 7% de la région **Hauts-de-France** et 4% d'**Occitanie**.

DONNÉES FORMATION

Formation initiale — l'apprentissage

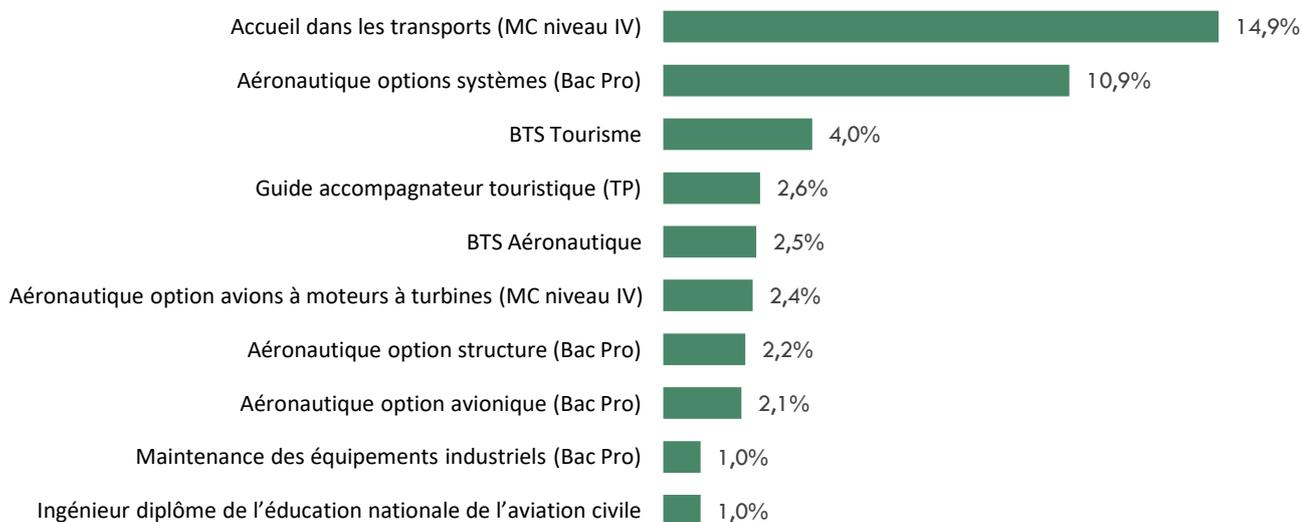
Répartition des contrats d'apprentissage

Source Éducation nationale au 31/12/2019



Principaux diplômes préparés en apprentissage

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



En 2019, près de 15% des apprentis préparent le diplôme d'accueil dans les transports (MC Niveau IV) et 11% 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 néanmoins plus élevé que le taux de féminisation des emplois dans la branche (environ 41%).

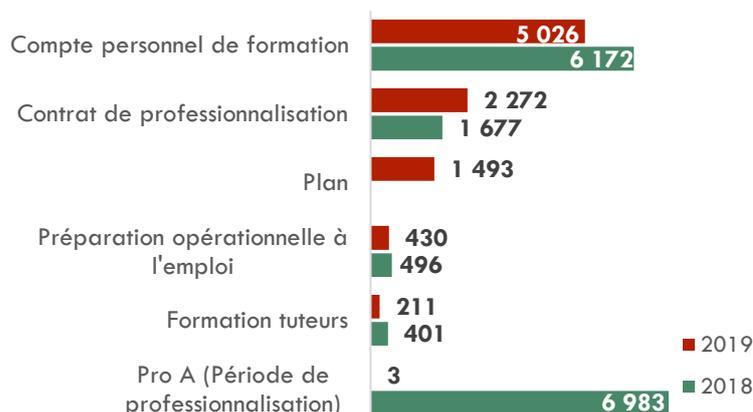
Les formations « Accueil dans les transports » et « Aéronautique options systèmes » concentrent un quart des apprentis en 2019. Les autres apprentis sont répartis sur des formations techniques et des formations de tourisme. Les 10 principales formations restent stables entre 2018 et 2019, et seulement une nouvelle formation apparaît dans le top 10 : « Maintenance des équipements industriels ».

DONNÉES FORMATION

Formation continue

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018 et AKTO 2019
(NB : pas de données affichées pour le plan en 2018)



L'effondrement des périodes de professionnalisation entraîne une forte baisse du recours à la formation.

En 2018, 15 700 stagiaires avaient bénéficié d'une formation. Ce chiffre tombe à 9 100 en 2019 (-42%).

Cette forte baisse est expliquée par la réforme de la formation et la disparition de « la période de professionnalisation » remplacée par la « reconversion ou promotion par alternance » (Pro-A). Cette dernière n'est accessible aux entreprises et aux salariés qu'une fois un accord de branche signé et étendu par l'État.

Profil des personnes formées et des entreprises formatrices par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2018 et AKTO 2019

Compte personnel de formation (CPF)

- En moyenne **75h** (49h en 2018)
- Île-de-France : 86%
- Occitanie : 3%
- 16 - 25 ans : 2%
- 26 - 44 ans : 53%
- Plus de 45 ans : 44%
- Femmes : 55%
- 71% des CPF réalisés sur le temps de travail
- Certifications inventaire liste universelle: 86%
- Certification RNCP, diplômes et titre pro: 7%
- Formations éligibles de droit (VAE-BDC-Permis-CLEA-Création d'entreprises): 7%

Contrats de professionnalisation (CP)

- En moyenne **413h** (326h en 2018)
- Île-de-France : 52%
- Occitanie : 15%
- 16 - 25 ans : 52%
- 26 - 44 ans : 41%
- Plus de 45 ans : 6%
- Femmes : 44%
- Assistance en escale : 53%
- CIE Aérienne : 32%
- Aéroport : 5%
- Qualification de la convention collective : 56%
- CQP : 26%
- Diplôme d'État ou titre professionnel : 17%



Durée de la formation



Répartition géographique des entreprises



Stagiaires



Secteur d'activité



Qualification visée

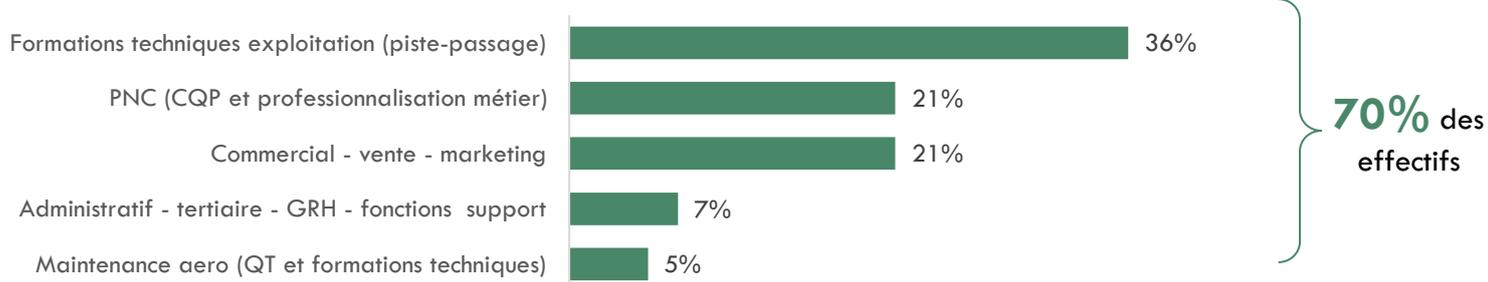
DONNÉES FORMATION

Formation continue — domaines de formation consommés

Principaux domaines de formation consommés, par enveloppe

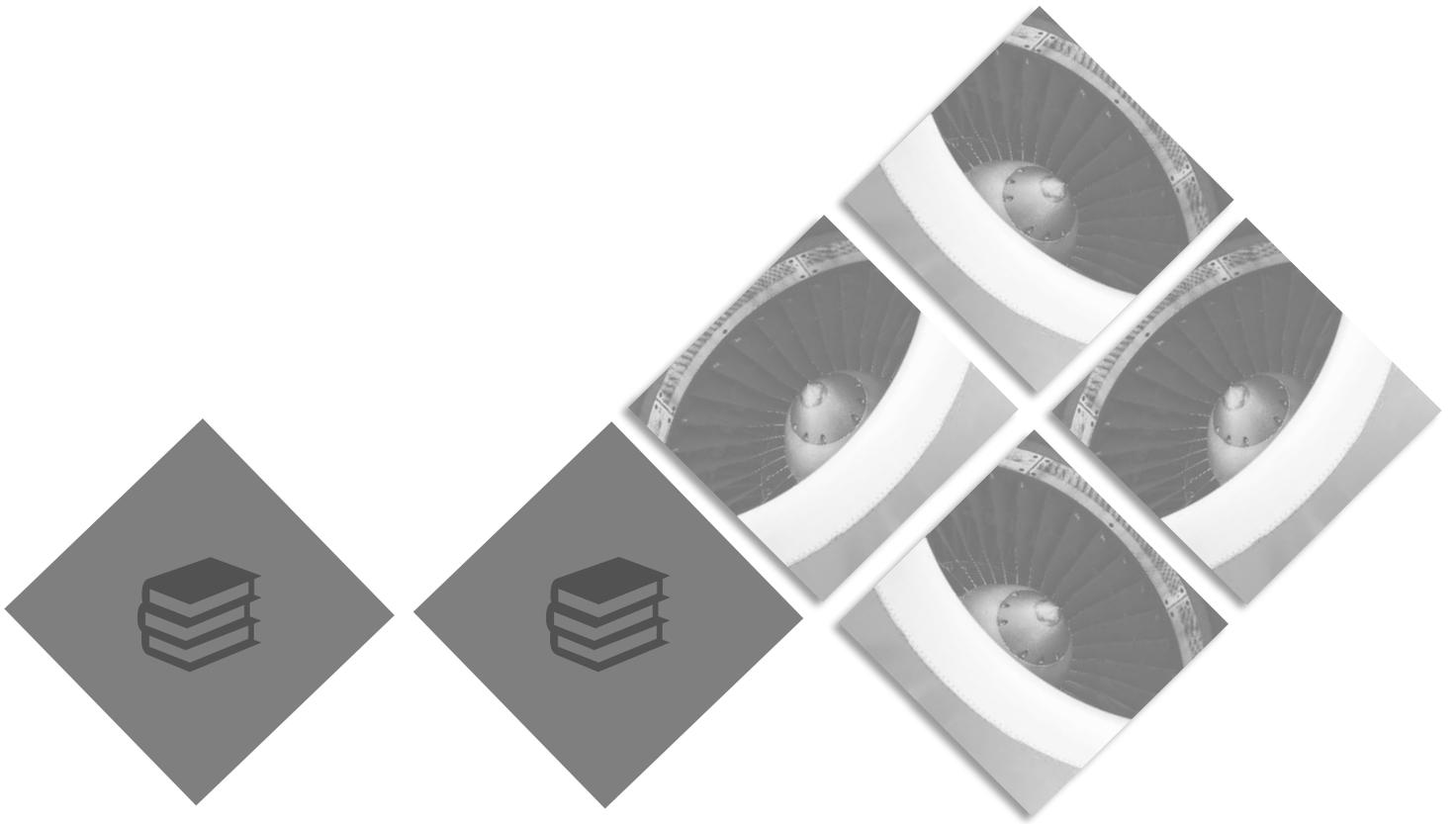
Données formation OPCALIA 2018 et AKTO 2019

CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION

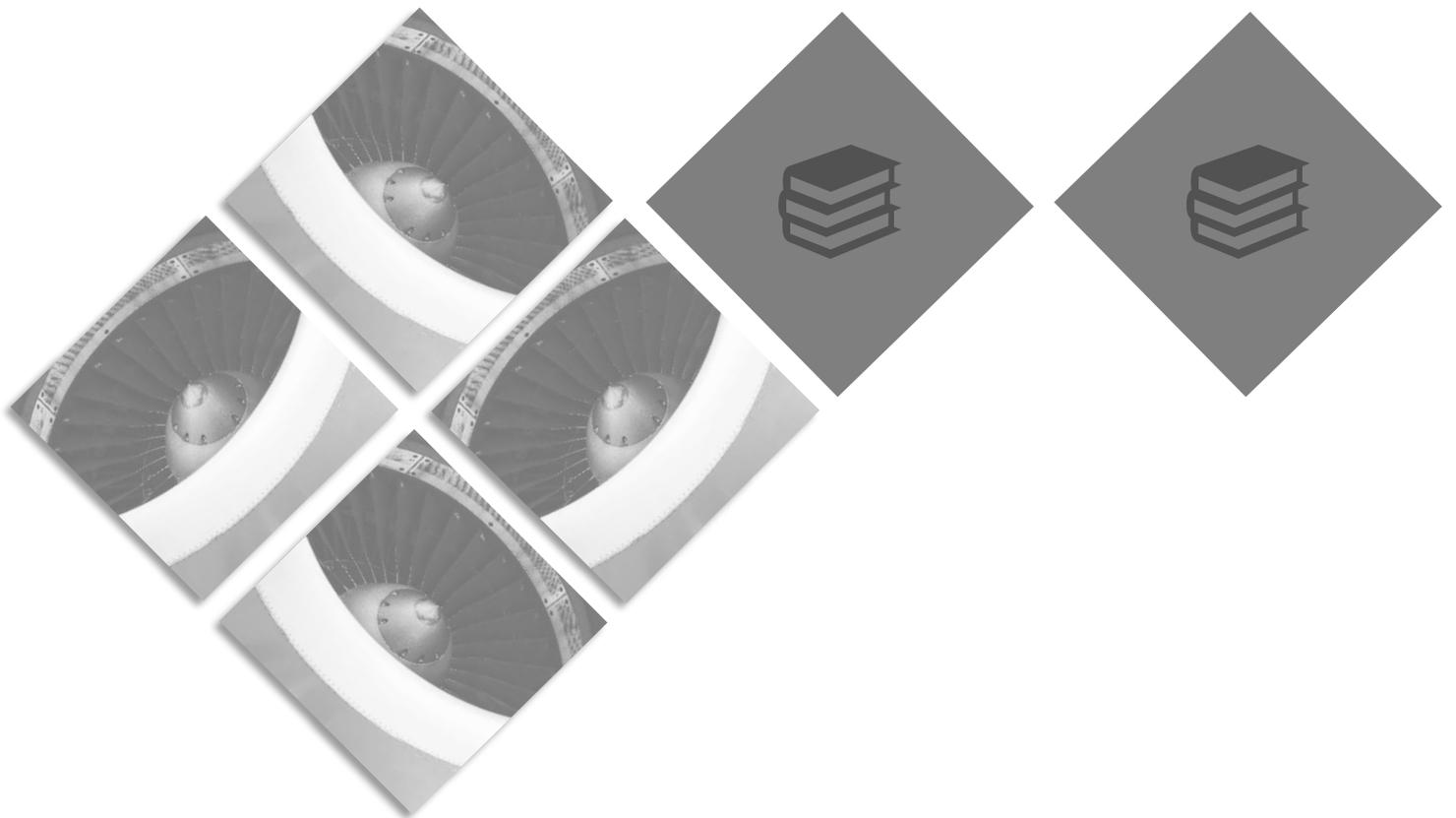


COMPTE PERSONNEL DE FORMATION





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

DONNÉES ÉCONOMIQUES

SOURCE	UTILISATION
DGAC 2019	<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 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
Eurostat 2019	<ul style="list-style-type: none"> Répartition de passagers sur les aéroports européens
Comptes transport 2019	<ul style="list-style-type: none"> Performances environnementales

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	61 179	96,8%	62 826
51.21Z Transports aériens de fret	2 949	95,5%	2 988
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	28 757	56,8%	17 322
Effectif Total	92 885		83 136

DONNÉES SOCIALES

SOURCE	UTILISATION
DARES au 31/12/2017	<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 31/12/2017, une analyse a été réalisée à l'aide des données ACOSS au 31/12/2019 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 2017.
INSEE	<ul style="list-style-type: none"> Recensement de la population 2017 : répartition par profession, conditions de travail Enquête Emploi 2019 : pyramides des âges, contrats de travail

DONNÉES FORMATION

SOURCE	UTILISATION
Education Nationale	<ul style="list-style-type: none"> Analyse de la formation initiale (apprentissage)
AKTO (Opérateur de Compétences – OPCO)	<ul style="list-style-type: none"> Analyse de la formation continue à partir des données formation AKTO



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	<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.
Pro-A	Le dispositif Pro A a pour objet de favoriser le maintien dans l'emploi de certains salariés, via une formation en alternance qualifiante. Cette dernière n'est accessible aux entreprises et aux salariés qu'une fois un accord de branche signé et étendu par l'État. 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 2020