

LES RAPPORTS DE L'AÉRIEN



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Rapport de BRANCHE données 2019/2020



Édition 2021

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 données 2019/2020 - Édition 2021

Le rapport de branche portant sur les **données 2020** 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 2020 se caractérise par la chute monumentale du trafic aérien français et mondial due aux mesures sanitaires mises en place par la plupart des gouvernements. On constate néanmoins que le pavillon français, du fait de la reconfiguration du mixte court/moyen/long courrier, a pu reprendre des parts de marché. Ainsi, en 2020, les 54 millions de passagers se répartissent à 54 % sur les compagnies non basées en France et 46 % sur le pavillon français qui souffre toujours d'un décalage de compétitivité par rapport à la concurrence étrangère.

Premiers éclairages et tendances 2021

L'année 2020 est en totale rupture avec les années de croissance de 2015-2019 en raison des conditions exceptionnelles induites par la crise sanitaire. Il en résulte de nombreuses données difficilement comparables aux années précédentes.

La pandémie liée à la COVID 19 a engendré une crise économique, sociale et sociétale impactant l'ensemble du secteur du Transport Aérien. Malgré l'arrivée du vaccin en début 2021, sa lente adoption et les vagues successives associées aux variants ont continué à largement pénaliser le trafic aérien. Le retour au niveau d'avant crise sera très progressif selon les différents experts. IATA, qui regroupe 290 compagnies aériennes, table sur un retour du trafic aérien d'avant crise en 2024.

L'enjeu principal du secteur est donc la préservation des entreprises et des emplois. Mais la crise induira son lot de transformations structurelles sur les usages et pratiques qui demanderont aussi d'accompagner les trajectoires en matière de compétences. Les entreprises du secteur ont mis en œuvre, dès mars 2020, les dispositifs d'Activité Partielle de droit commun ainsi que, pour certaines d'entre elles des Accords de Performance Collective (APC). Elles ont aussi sollicité des aides de l'État notamment sous forme de prêts.

Depuis 2020, le secteur traverse la plus forte crise qu'il ait connu depuis des décennies.

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Rapport de branche données 2019/2020 - Édition 2021

Données économiques

- 70 %

de trafic de passagers en métropole entre 2019 et 2020

54

millions de passagers en métropole en 2020

46 %

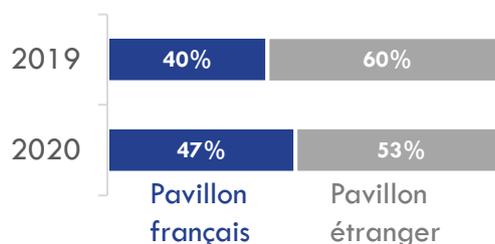
du trafic de passagers en France réalisé entre la métropole et l'Europe (UE 27 + Russie + Suisse...)

Le trafic de passagers retombe à un niveau comparable à 1989. C'est dire l'ampleur de la diminution de trafic.

On constate toutefois une résurgence du pavillon français (en parts de marché passager). L'augmentation la plus nette est observée sur les vols France – Europe (+4 pts), où la part des passagers transportés par le pavillon français est en 2020 de 27 %.

Répartition des vols touchant la France

(au départ ou à destination de la France)



710 entreprises

1 040 établissements

Source données Dares
au 31/12/2019



Les 6 % d'entreprises de 250 salariés ou plus concentrent 80 % des effectifs.

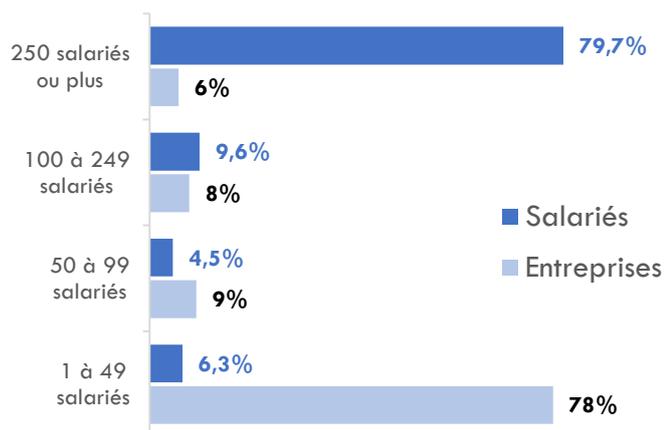
À l'inverse, 78 % des entreprises de moins de 50 salariés regroupent 6 % des effectifs de la branche.

Les effectifs de la branche avaient augmenté de 5 % entre 2018 et 2019. Une chute de 6,4 % est estimée pour l'année 2020.

Données sociales

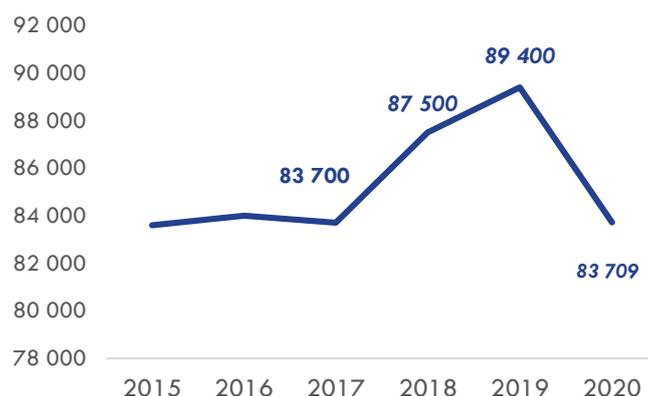
Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source données Dares au 31/12/2019



Évolution des effectifs du Transport Aérien

Source DARES 2015 - 2019, extrapolation Accos 2020



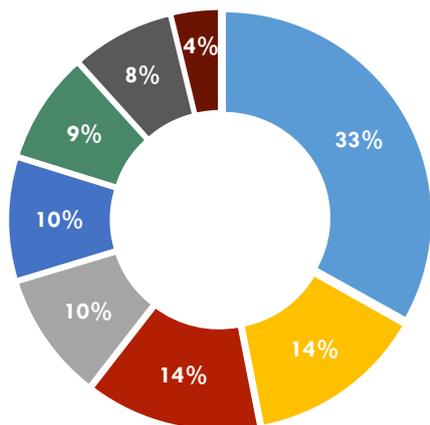
SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Rapport de branche données 2019/2020 - Édition 2021

Répartition des effectifs par famille de métiers selon la taille de l'entreprise

Source INSEE DSN 2019 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019

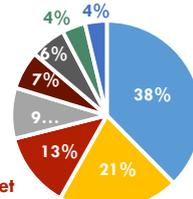
Près de 92 % des effectifs se concentrent sur 6 Catégories



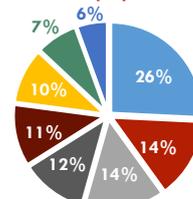
Légende :

- Employés administratifs d'entreprise
- Ingénieurs et cadres techniques d'entreprises
- Professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises
- Cadres administratifs et commerciaux d'entreprises
- Techniciens (sauf techniciens tertiaires)
- Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport
- Autres Ouvriers
- Autres

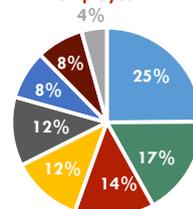
Entreprise de 0 à 9 employés



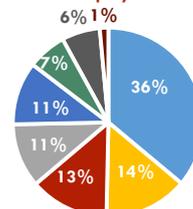
Entreprise de 10 à 49 employés



Entreprise de 50 à 250 employés



Entreprise de plus de 250 employés



Les « employés administratifs » représentent la plus grande patrie des effectifs du secteur (33 %). Ensuite, on retrouve 14 % des effectifs totaux dans la famille « ingénieurs et cadres techniques » et 14 % de « professions intermédiaires administratives et commerciales ».

90,4 % des effectifs sont employés dans des entreprises enregistrées de 3 codes NAF : 60 778 salariés sont dans les Transports aériens de passagers (51.10Z), 17 184 dans les Services auxiliaires des transports aériens (52.23Z) et 2 878 dans les Transports aériens de fret (51.21Z).

Données sociales

Données Formation

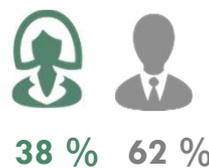
L'alternance a chuté considérablement entre 2019 et 2020 (plus de 50 %) malgré la dynamique forte en la matière en France. C'est toutefois une conséquence naturelle de l'absence de recrutements plus largement des compagnies aériennes.

En 2020, 436 stagiaires ont bénéficié du dispositif VAE (Validation des Acquis de l'Expérience) COVID.

La grande majorité (82 %) des stagiaires de formation continue ont réalisé leurs stages via le Plan de Développement des Compétences.

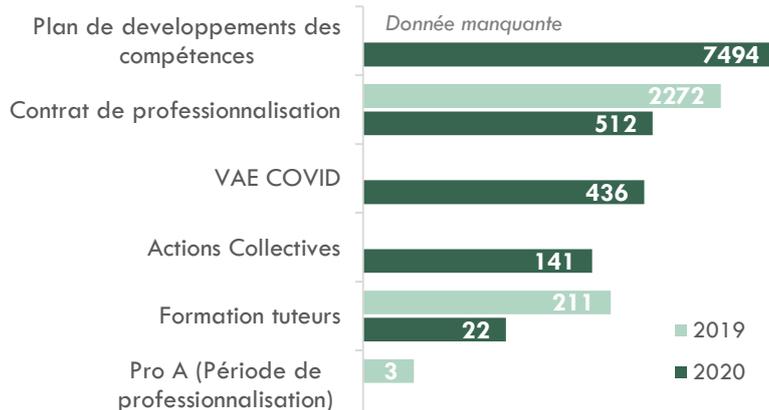
Plus de 2 811 contrats en alternance

- 2 299 apprentis
- 512 contrats de professionnalisation



Nombre de salariés en formation continue

Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021



Focus AKTO

Plus de 9 000 formations financées dans le cadre des Plan de Développements de Compétences, des contrats de professionnalisations et des VAE COVID.



DONNÉES ÉCONOMIQUES



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

54 millions

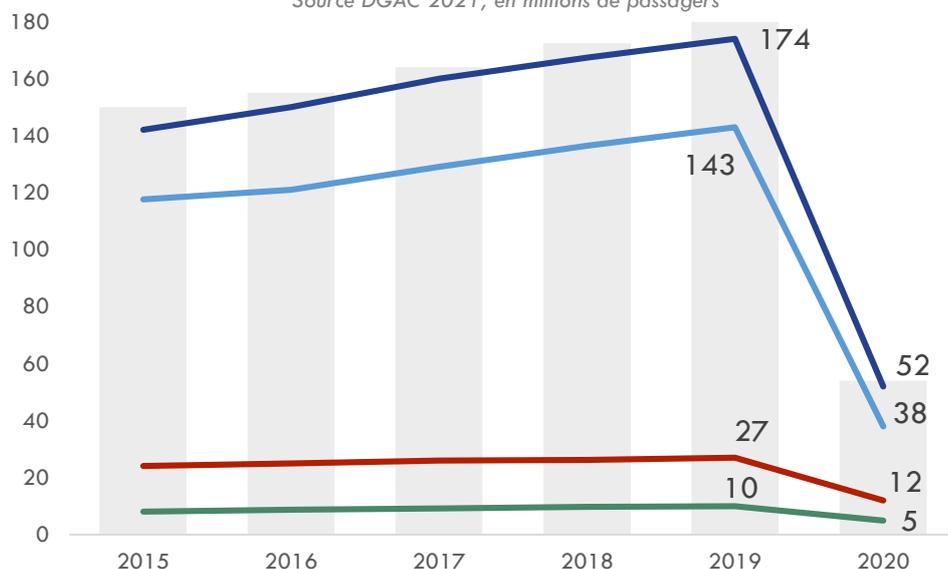
de passagers en métropole
en 2020*

- 70 %

de trafic de passagers en
métropole entre 2019 et 2020*

Évolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2021, en millions de passagers



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

Total général
- 64 % 2015-2020

Total trafic métropole
- 63 % 2015-2020

Métropole – international
- 68 % 2015-2020

Intérieur métropole
- 50 % 2015-2020

Total trafic outre-mer
- 38 % 2015-2020

Entre 2015 et 2019, le trafic de passagers a augmenté de et vers la France (+22 % entre 2015 et 2019). Après 4 années de croissance de l'ordre de 5 % par an, la crise sanitaire et les mesures prises ont bouleversé le trafic de passagers qui a chuté de 70 % en un an. Cette chute est entraînée par la **décroissance du trafic métropole – international** (-74 % en un an) alors que le trafic national perdait un peu plus que la moitié de ses passagers (-54 % intérieur métropole, -46 % Métropole – Outre-Mer et -44 % Outre-Mer – Outre-Mer). Ces derniers reprennent donc de l'importance en part de trafic global après des années de croissance forte des vols internationaux (ils représentent 29 % du total des passagers en 2020 contre 19 % en 2019).

Chiffres clés

35 %

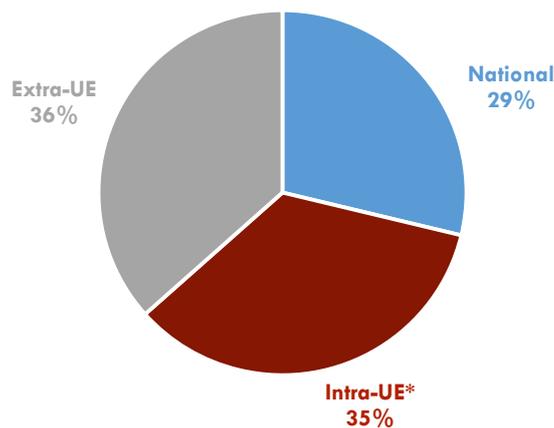
du trafic de passagers se concentre sur le transport aérien intra-Union européenne*

29 %

sur l'interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source DGAC 2020, en %



*Pays de l'UE (27)

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en France

46 %

du trafic de passagers en France est réalisé entre la métropole et l'Europe (EEE + Royaume-Uni + Russie ...)*

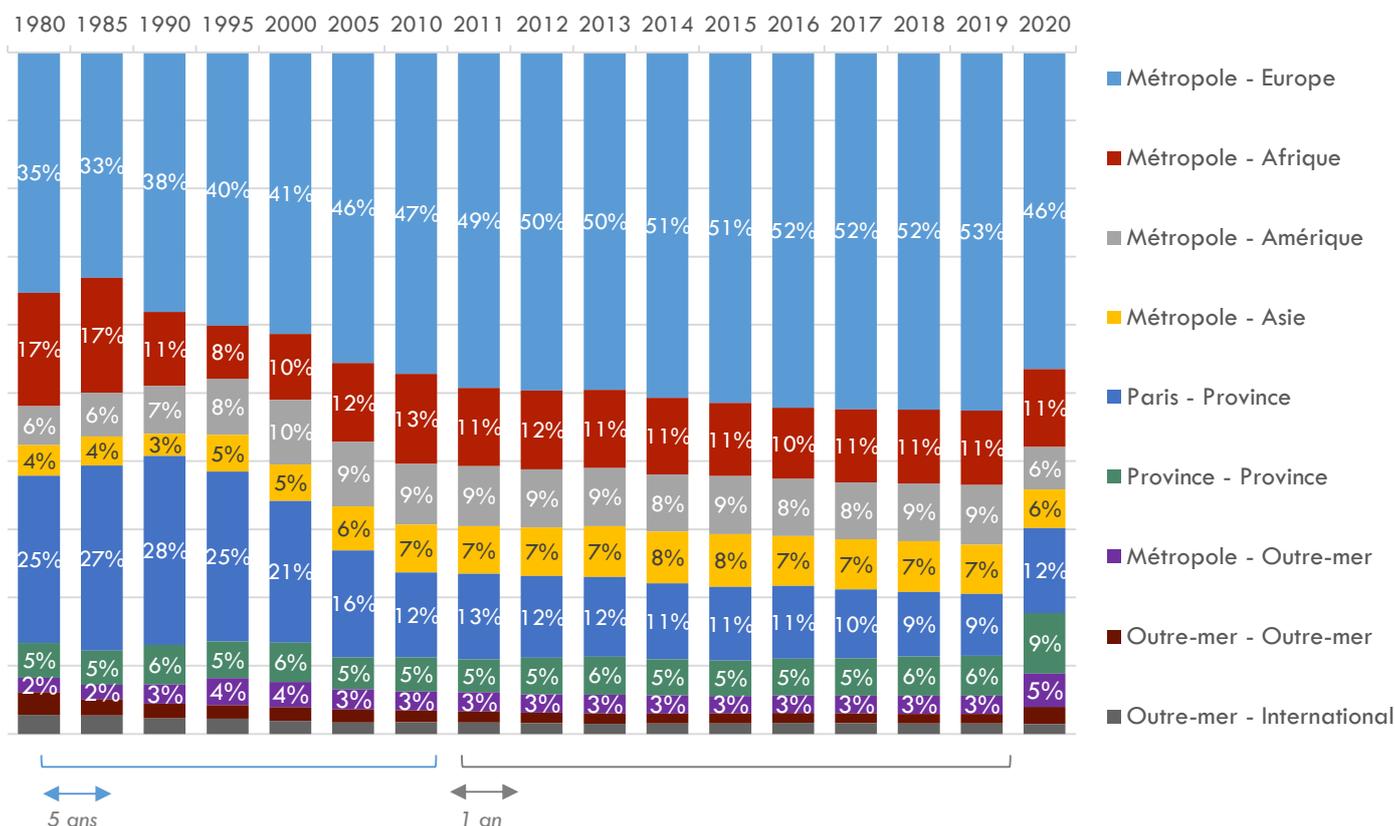
12 %

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 ministère de l'Écologie et des Transports / DGAC, en %



La part du trafic de passagers entre la métropole et l'Europe ne cesse d'augmenter depuis 1980 (à l'exception de 2020), en passant de 36 % en 1980 à 53 % en 2019. L'importance de ce trafic reste conséquente en 2020 de 46 %, ceci malgré une pandémie globale et les mesures prises.

La part du trafic intérieur a repris des parts de marché, avec chacune de ses déclinaisons prenant 1 à 3 % qui cumulé a représenté 31 % du trafic de passagers en 2020.

Alors que toutes les autres destinations ont perdu des parts de trafic international (« Métropole – Amérique » - 3 % et « Métropole – Asie » - 1 %), « Métropole – Afrique » a maintenu ses 11 % du trafic global France en 2020, quasi identique à sa part de 10 % en 1990.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Lignes intérieures métropole

15,6 millions

de passagers fréquentaient
les principales lignes
intérieures en 2020

1,6 million

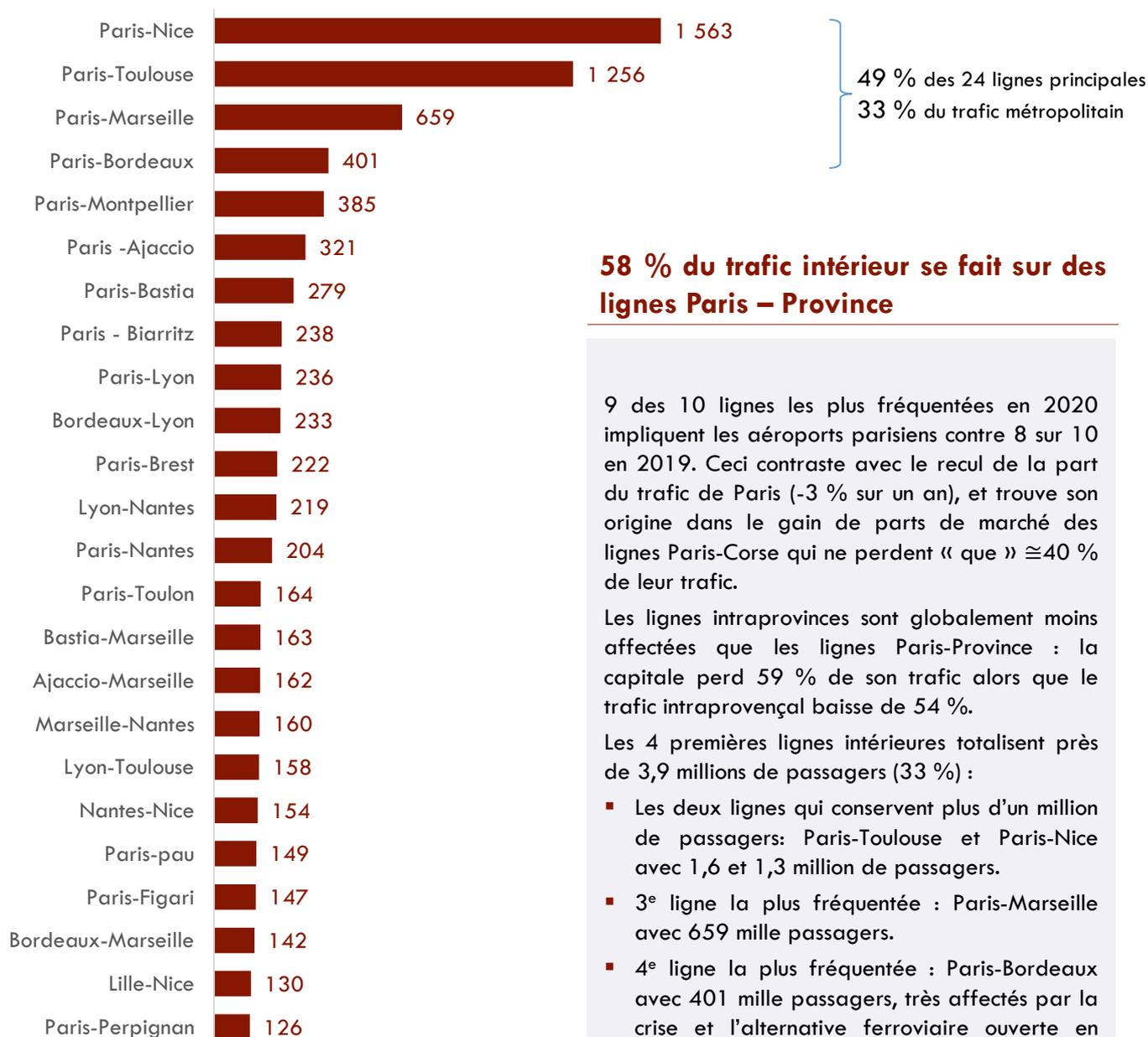
de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Toulouse en
2020, 1^{ère} ligne intérieure
en matière de fréquentation

1,3 million

de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Nice en 2020,
2^{ème} ligne intérieure en
matière de fréquentation

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2020

Source DGAC 2021, en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



58 % du trafic intérieur se fait sur des lignes Paris – Province

9 des 10 lignes les plus fréquentées en 2020 impliquent les aéroports parisiens contre 8 sur 10 en 2019. Ceci contraste avec le recul de la part du trafic de Paris (-3 % sur un an), et trouve son origine dans le gain de parts de marché des lignes Paris-Corse qui ne perdent « que » \cong 40 % de leur trafic.

Les lignes intraprovinces sont globalement moins affectées que les lignes Paris-Province : la capitale perd 59 % de son trafic alors que le trafic intraprovençal baisse de 54 %.

Les 4 premières lignes intérieures totalisent près de 3,9 millions de passagers (33 %) :

- Les deux lignes qui conservent plus d'un million de passagers: Paris-Toulouse et Paris-Nice avec 1,6 et 1,3 million de passagers.
- 3^e ligne la plus fréquentée : Paris-Marseille avec 659 mille passagers.
- 4^e ligne la plus fréquentée : Paris-Bordeaux avec 401 mille passagers, très affectés par la crise et l'alternative ferroviaire ouverte en 2018.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

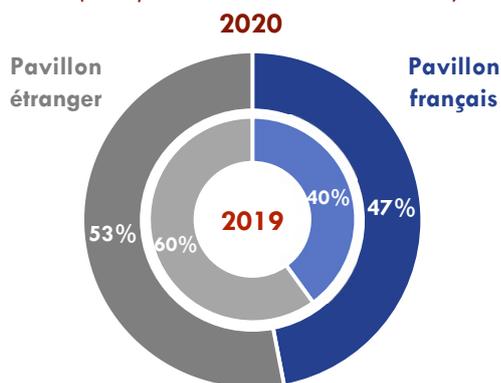
Trafic de passagers — Pavillon français

PART DU PAVILLON FRANÇAIS EN 2019

Source DGAC 2021, en %

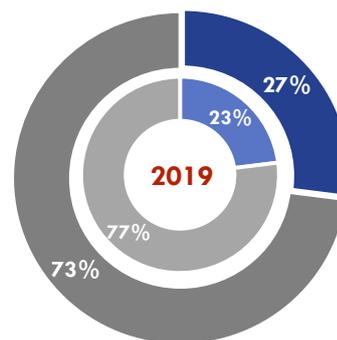
Total des vols touchant la France

(au départ ou à destination de la France)



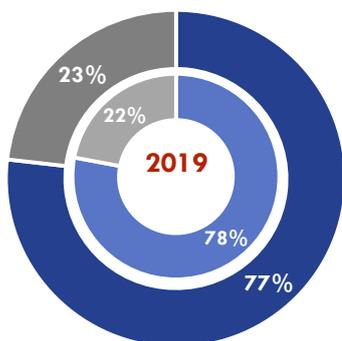
Vols France / Europe

2020



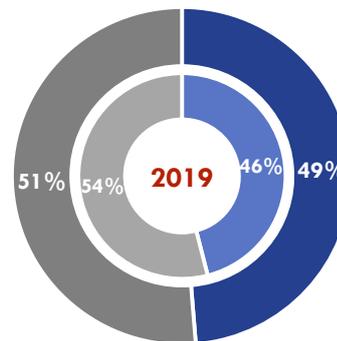
Vols domestiques

2020



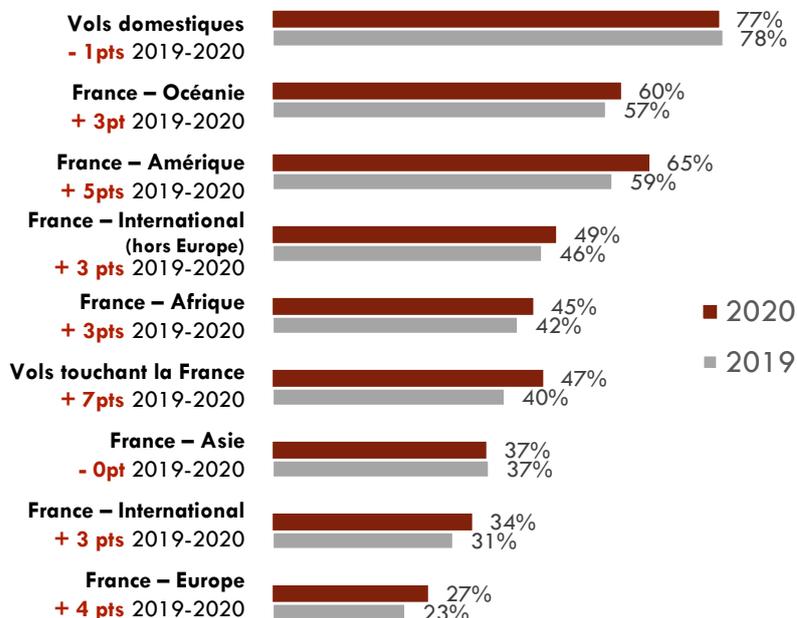
Vols France / international (hors Europe)

2020



Évolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2021



Depuis 2015, le pavillon français perd des parts de marché sur tous les segments de marché en termes de trafic de passagers. La crise sanitaire a inversé la tendance et ramenée le pavillon français à des parts de marché comparable à 2015.

Sur l'ensemble des vols réalisés au départ ou à destination de la France, les compagnies aériennes françaises gagnent jusqu'à 5 points (France - Amérique) par destination et au global 7 points du fait du poids plus importants des vols domestiques en 2020.

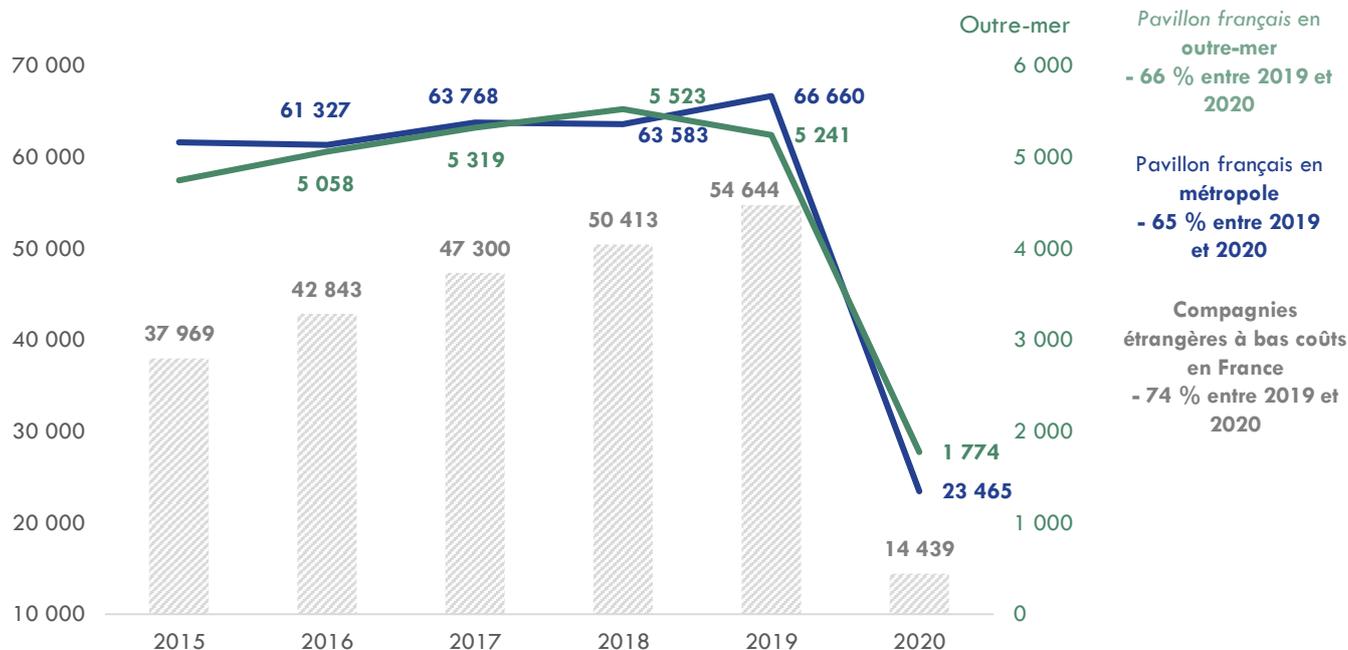
Malgré ces progressions, le pavillon français ne reste majoritaire que sur trois axes : les vols domestiques, France – Océanie et France – Amérique.

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 2021, en milliers



Pavillon français en outre-mer
- 66 % entre 2019 et 2020

Pavillon français en métropole
- 65 % entre 2019 et 2020

Compagnies étrangères à bas coûts en France
- 74 % entre 2019 et 2020

Le pavillon français en métropole est moins affecté par la crise sanitaire.

Le trafic total des compagnies aériennes françaises augmente sur la période 2015-2019 (+7,8 %) avant de chuter à 38 % de son niveau de 2015.

L'augmentation de la part de trafic du pavillon français entre 2019 et 2020 est liée à la plus forte diminution du trafic de pavillon étranger : - 64,8 % pour le pavillon français contre - 73,2 % pour le pavillon étranger.

Après une forte croissance, le trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts chute enregistrant 74 % de passager en moins en 2020.

Le trafic des compagnies étrangères low-cost en France a baissé de **73 %** en 1 an

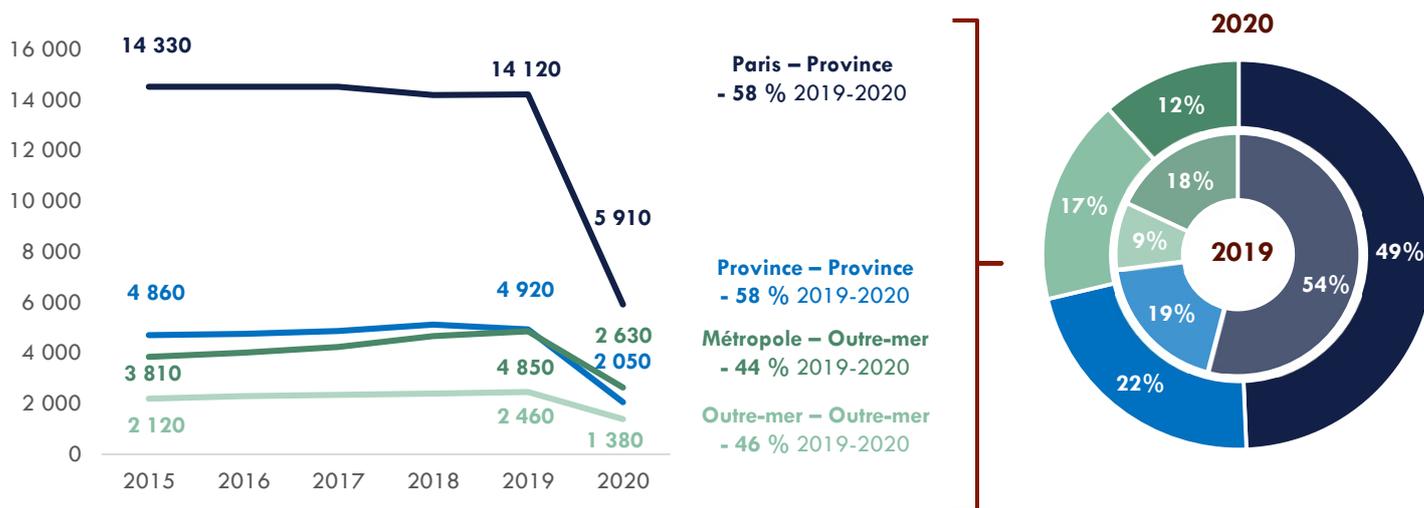
Le part de trafic du pavillon français en métropole augmente alors de **6,6 %**

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers intérieur – Pavillon français

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs

Source DGAC 2021, en milliers de passagers



Le part du trafic aérien du pavillon français suit la tendance générale : chute forte en métropole, plus modérée en Outre-mer.

En conséquence de la crise sanitaire, le nombre de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols intérieurs a baissé de 54,7 %, 1 pt de plus que les compagnies étrangères . Le trafic français perd 5 % de part du marché sur le trafic Province-Province et réalise des progrès mineurs sur les autres (<0,6 %).

Les vols Métropole – Outre-mer ont connu une forte augmentation sur la période 2015-2019 et sont les moins atteints par les mesures sanitaires (-44 %). Les compagnies aériennes françaises continuent d'assurer les liaisons Outre-mer – Outre-mer perdant tout de même 46 % de passagers entre 2019 et 2020. Plus de 99 % de ces vols sont assurés par des compagnies françaises qui prennent quelques fractions de parts de marché en plus en 2020.

La résilience de l'Outre-mer à la crise sanitaire a conduit les liaisons Paris-Province à descendre à 49 % du trafic du pavillon français.

Chiffres clés 2020

49 % du trafic de passagers intérieur du pavillon français se fait entre Paris et Province

77 % du trafic intérieur est opéré par des compagnies françaises (8 points de moins qu'en 2015)

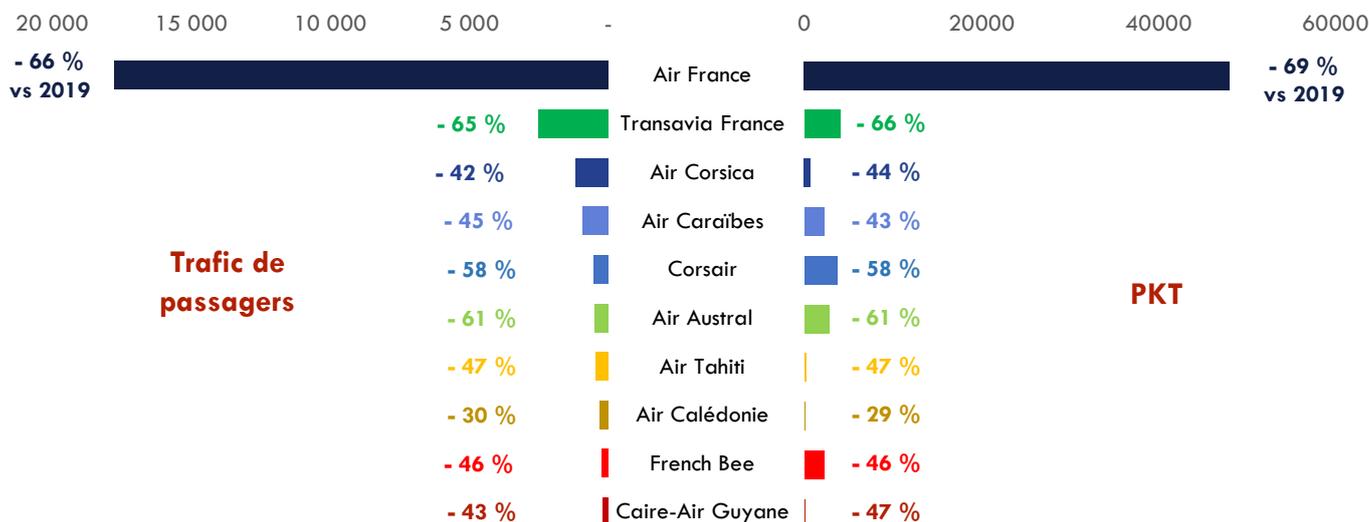
Le pavillon français a transporté 12 millions de passagers en France

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Activité des principales compagnies aériennes

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2020

Source ministère de l'Écologie DGAC 2021, en milliers (passagers) et millions (PKT)



Près de 25 millions de passagers transportés et 70 milliards de kilomètres/passagers parcourus par le pavillon français en 2020.

En 2020, Air France représente presque deux tiers (65 %) du trafic global de passagers du pavillon français et subit la plus grande baisse de passager : -66 % par rapport à 2019.

De même, la filiale Transavia France subit un important recul de -65 %, mettant fin à sa croissance importante des dernières années (elle réalise deux tiers du chiffre de 2015 contre un tiers de 2019). L'autre filiale Air France HOP! réalise une activité extrêmement limitée : moins de 2 000 passagers en 2020.

Des pavillons corses, Air Corsica ne perd « que » 42 % des ses passagers contre les 58 % du concurrent Corsair, plaçant Air Corsica comme la deuxième chute

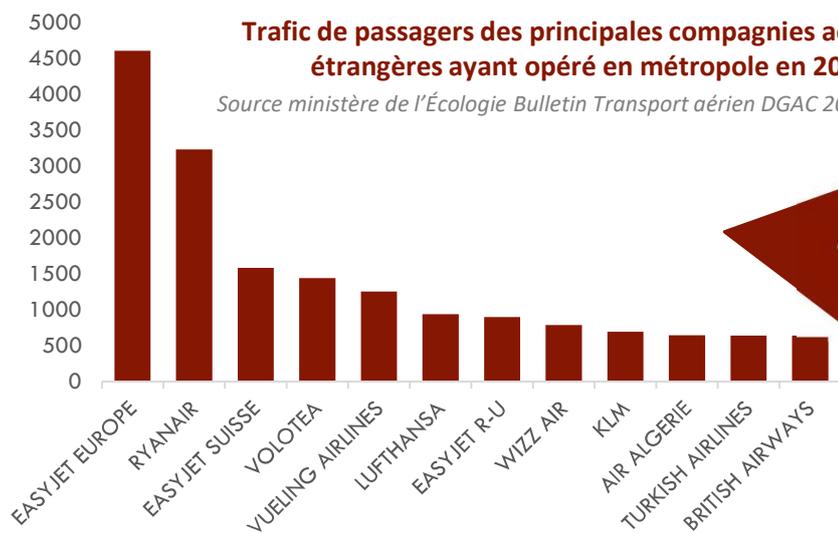
la plus limitée du pavillon français.

L'Outre-Mer est le moins touché par les mesures sanitaires du gouvernement: Air Caraïbes, Air Tahiti et Caire-Air Guyane minimisent les pertes à un peu moins de 50 % (-45 %, -47 % et -43 % respectivement) alors que Air Calédonie ne perd que 30 %, soit le « meilleure » performance.

Après une chute en PKT de 67 % par rapport à 2019, Air France réalise 68 % des PKT du pavillon français, 3 points de moins qu'en 2019.

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en métropole en 2020

Source ministère de l'Écologie Bulletin Transport aérien DGAC 2021, en milliers



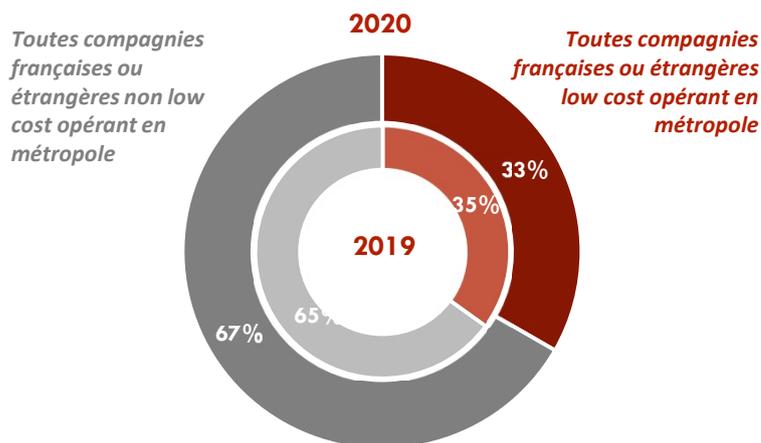
Les principales compagnies aériennes à bas coûts Easyjet, Ryanair, Vueling, Volotea et Wizz Air représentent 44 % du trafic passager à pavillon étranger en métropole (2019).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Focus : Activités des compagnies à bas coûts

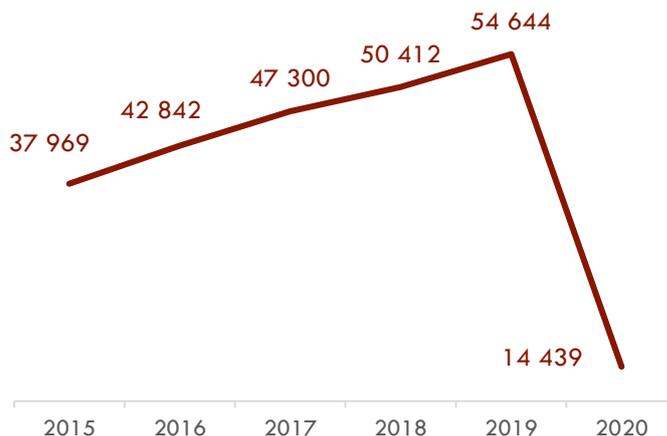
Part du trafic des compagnies à bas coûts sur l'ensemble du trafic métropolitain

Source UAF 2021, 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 recule de 2 points.

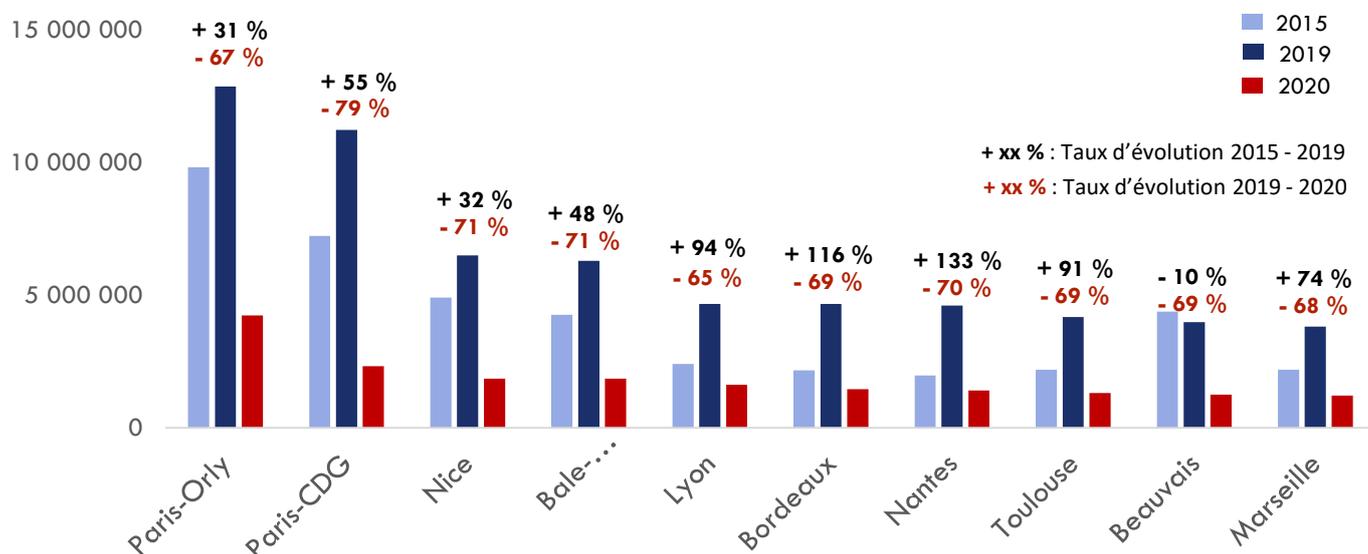
La part des compagnies aériennes à bas coûts a augmenté de **9 points** entre 2014 et 2019, avant un recule de **2 points** en 2020.

Au sein de ces dernières, les compagnies étrangères à bas coûts étaient en forte croissance : **+44 %** depuis 2015, mais la crise sanitaire les impactent lourdement : 38 % des passagers réalisés en 2015.

Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français baisse en moyenne de 70 % sur la période. Les aéroports enregistrent une décroissance assez uniforme, avec Paris-CDG enregistrant la moins bonne performance : presque - 80 % de nombre de passagers low-cost (x2,5). Bien que les aéroports parisiens soient ceux qui concentrent le plus de passagers des compagnies, elles perdent 3 % du total des passagers low-cost en 2020 (**31 % en 2020 contre 34 % des passagers à bas coûts en 2019**).

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2021



DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports européens

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2020 en nombre de passagers

Source Eurostat 2021, en milliers de passagers

Évolution annuelle 2019/2020

FR Paris Charles de Gaulle	22 242	-70,8 %
NL Amsterdam Schiphol	20 885	-70,9 %
DE Frankfurt main	18 738	-73,4 %
ES Madrid Barajas	16 495	-72,4 %
ES Barcelona El Prat	12 441	-76,0 %
DE Muechen	11 093	-76,8 %
FR Paris Orly	10 783	-66,1 %
IT Roma Fiumicino	9 773	-77,5 %
PT Lisboa	9 267	-70,3 %
EL Athina Eleftherios	8 772	-65,7 %
AU Wien Schwechat	7 848	-75,2 %
DK Kobenhavn Kastrup	7 491	-75,1 %
IT Milano Malpensa	7 206	-74,9 %
IE Dublin	7 095	-78,3 %
BE Brussels	6 715	-74,5 %

Les 15 premiers aéroports européens ont permis de transporter plus de **176 millions** de passagers en 2019

CDG réalise **12,5 %** du trafic de passagers du top 15 des aéroports européens

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

En 2020, les aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Orly) transportent 19 % du trafic de passagers des 15 premiers aéroports européens.

En 2020, le nombre de passagers voyageant via les aéroports européens a chuté de **73,3 %**. Parmi les 15 principaux aéroports européens en nombre de passagers, les aéroports français enregistrent des moins mauvaises performances entre 2019 et 2020 : Paris – CDG est 2,5 points au-dessus de la moyenne européenne et Orly et Nice ne perdent « que » \cong 65 % de leurs passagers.

Avec plus de 22,2 millions de passagers, Paris - CDG prend la première place des aéroports de l'Union européenne, mais aussi des aéroports européens. En raison du Brexit, London - Heathrow qui est sorti de cette liste, a enregistré 22,1 millions de passagers (-72,7 % en 2020).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers — Aéroports français

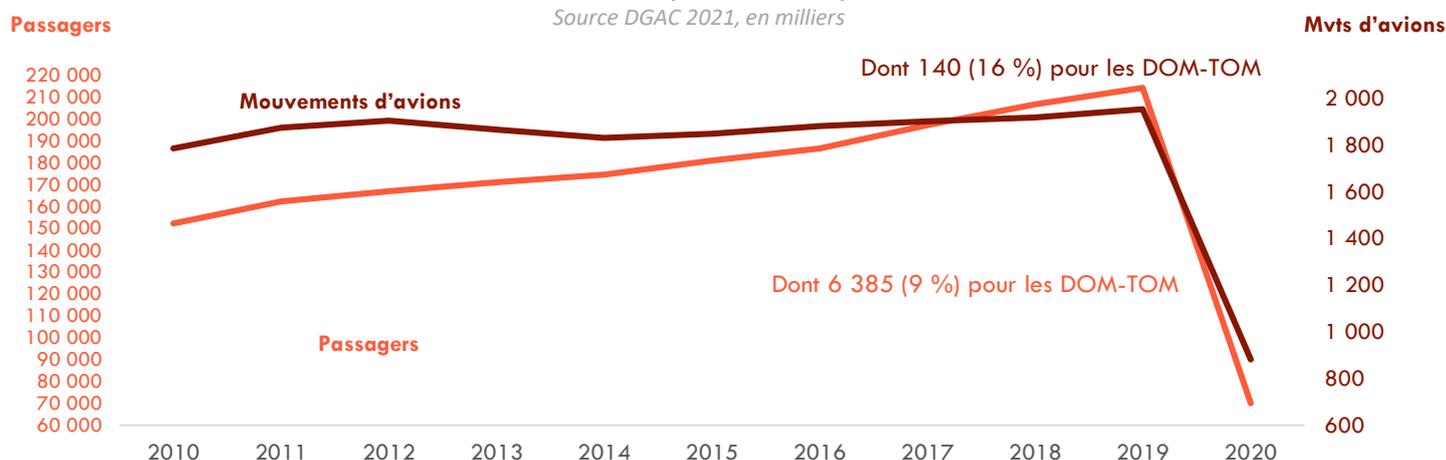
70 millions
de passagers
dans les
aéroports
français

Paris-CDG
représente **32**
% du trafic
de passagers
des aéroports
français

880 381
mouvements
commerciaux
d'avions sur les
aéroports
français

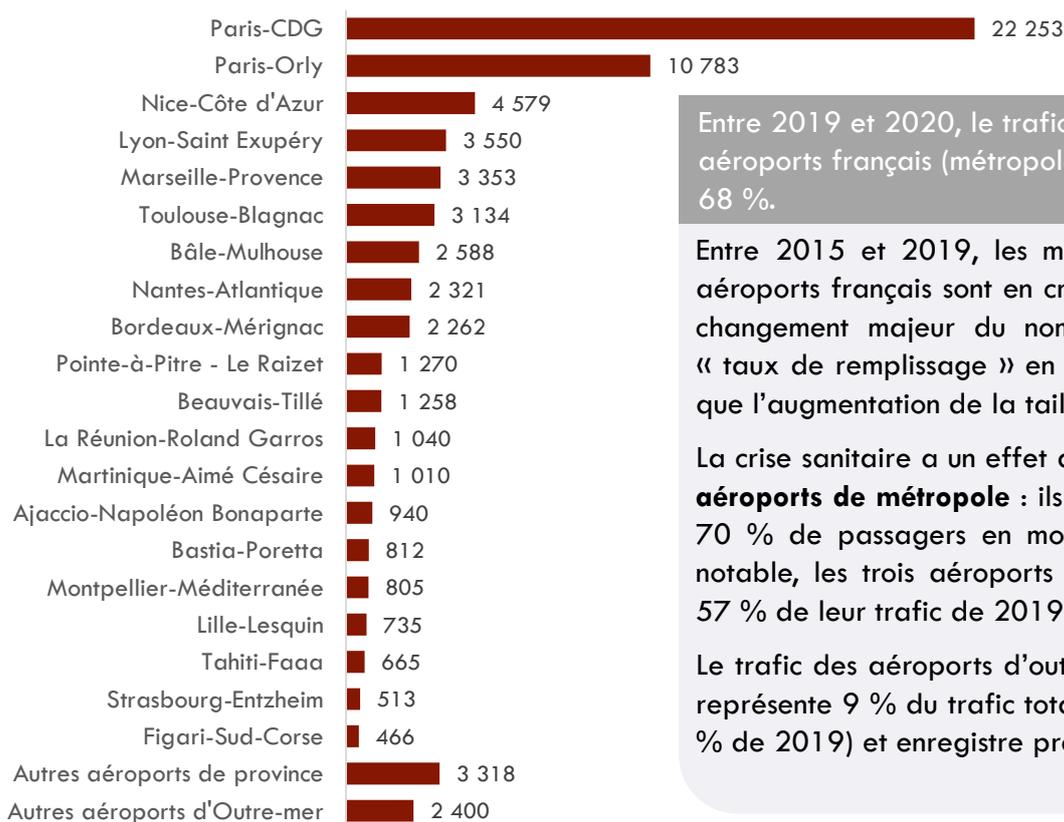
Évolution du trafic des aéroports – Métropole et DOM-TOM

Source DGAC 2021, en milliers



Fréquentation des principaux aéroports en 2020

Source ministère de l'Écologie Bulletin Transport aérien DGAC 2021, Niveaux en milliers de passagers



Entre 2019 et 2020, le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a baissé de 68 %.

Entre 2015 et 2019, les mouvements d'avions dans les aéroports français sont en croissance (~7 % par an) sans changement majeur du nombre de vols, soulignant un « taux de remplissage » en croissance pour ces vols ainsi que l'augmentation de la taille des avions en moyenne.

La crise sanitaire a un effet assez uniforme sur les **grands aéroports de métropole** : ils enregistrent tous entre 60 et 70 % de passagers en moins. La Corse est l'exception notable, les trois aéroports corses réalisent en moyenne 57 % de leur trafic de 2019.

Le trafic des aéroports d'outre-mer est le moins touché, il représente 9 % du trafic total des aéroports français (+3 % de 2019) et enregistre près de 16 % des vols.

DONNÉES ÉCONOMIQUES

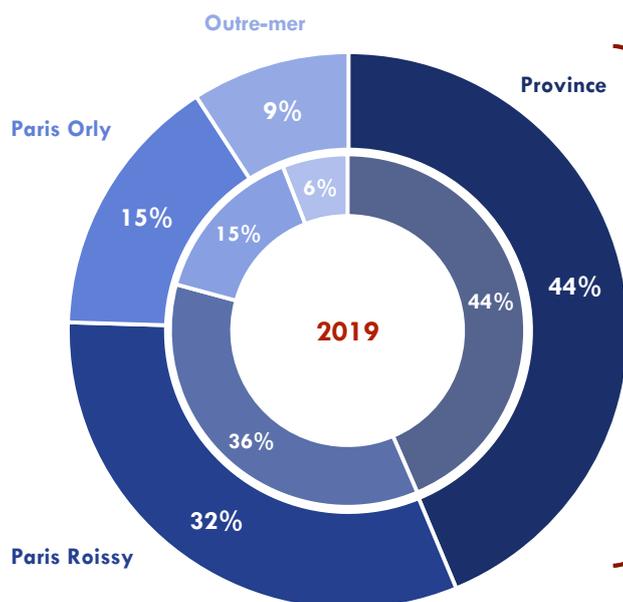
Trafic de passagers — Aéroports français

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source DGAC 2021, en pourcentages

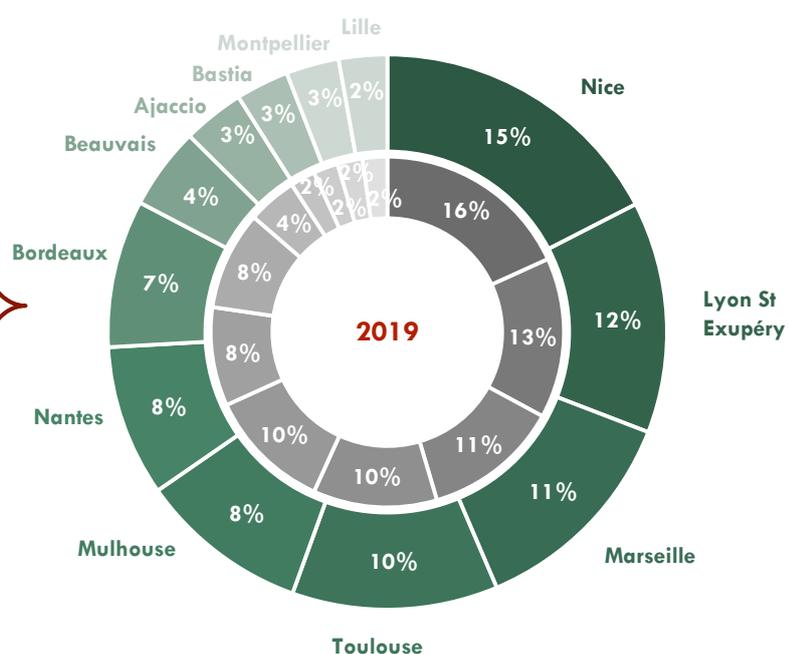
2020

Principaux aéroports français



2020

Aéroports régionaux (hors IDF)



Les aéroports de Paris cèdent 3 pts de trafic à ceux d'**Outre-Mer** entre 2019 et 2020.

La part des passagers sur les aéroports de province n'augmente que légèrement en 2020 (+0,2 pts sur un an), mais confirme la tendance récente d'augmentation (de 41 % à 44 % depuis 2014).

Celle des passagers sur les aéroports d'outre-mer a baissé de façon nettement moins forte et l'Outre-Mer prend des parts de marché (6 % sur 2015-2019, 9 % en 2020).

Parmi les aéroports régionaux, **les 10 premiers se partagent 81 % du flux** (3 pts de moins que 2019) et les 5 premiers perdent 4 points, représentant 56 % de la fréquentation de passagers.

47 % du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens

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

15 % du total

DONNÉES ÉCONOMIQUES

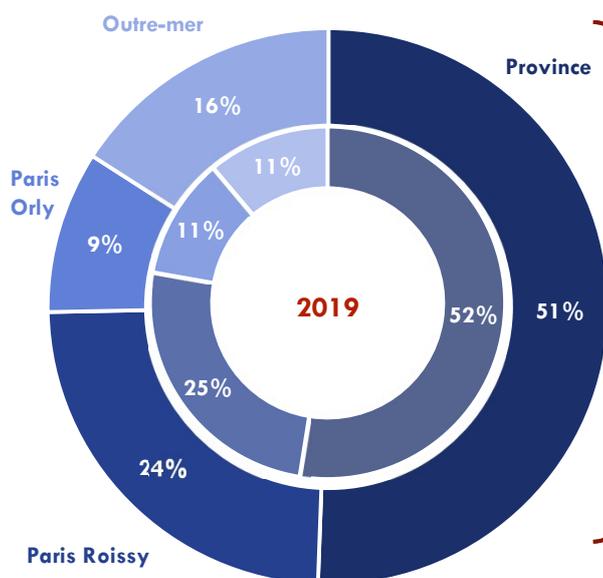
Mouvements d'avions — Aéroports français

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

Source DGAC 2021, en pourcentages

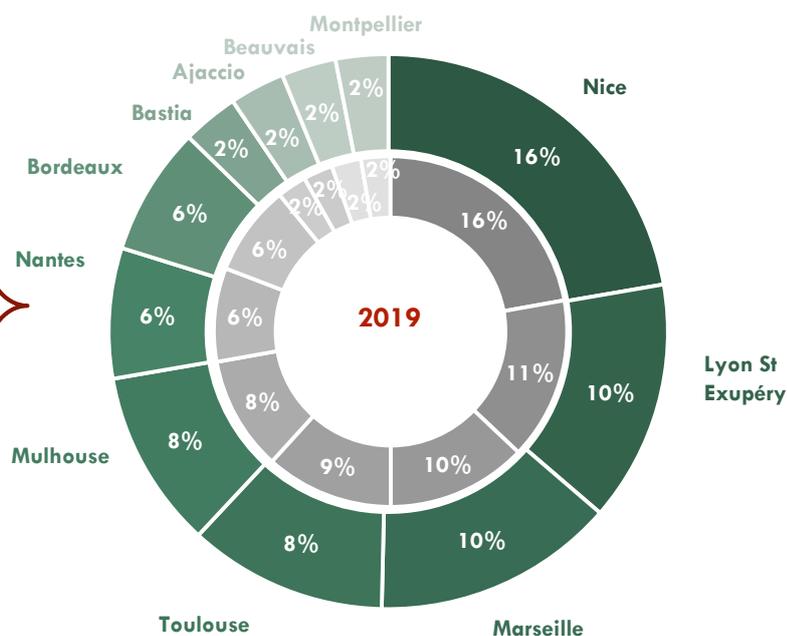
2020

Principaux aéroports français



2020

Aéroports régionaux (hors IDF)



33 % des mouvements d'avions se concentrent sur Paris - Orly et Paris - CDG

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

La répartition des mouvements commerciaux reste relativement identique en Province, Paris recule et l'Outre-Mer gagne 5 points.

La part des mouvements d'avions sur les aéroports de province et comparable à 2019, la répartition est marquée par la représentation plus importante des aéroports corses en augmentation légère sur les 5 dernières années. Les aéroports parisiens perdent des parts de marché.

Parmi les aéroports régionaux (plus de 400 000 mouvements en 2020), 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.

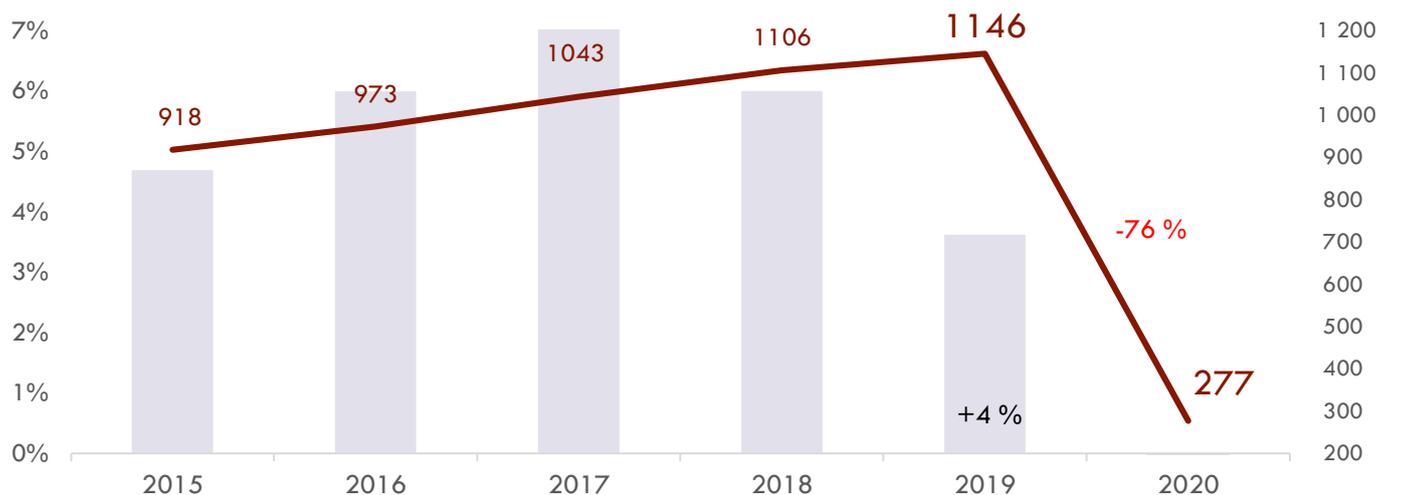
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de passagers en Europe

Évolution du trafic de passagers en Europe (UE 28)

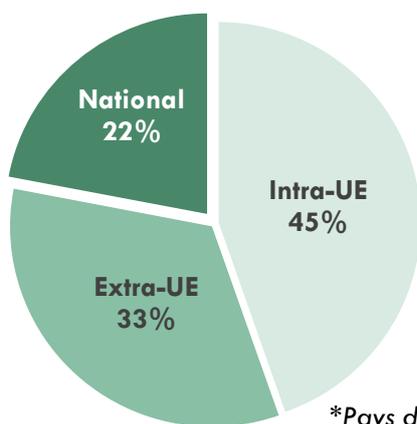
Source Eurostat 2020, en millions de passagers

Taux d'évolution



Répartition des passagers du trafic européen (UE27*)

Source Eurostat 2020, en %



*Pays de l'Union européenne (27)

En 2020, le trafic de passagers en Europe a baissé de presque **76%**

Après une augmentation moyenne de 4,5 % par an depuis 2015, le trafic européen chute de 76 % en 2020.

Après un **record de 1,146 milliard de passagers en 2019** (+31 % depuis 2013) la crise sanitaire enregistre la plus grande chute de passagers de l'histoire à 277 millions de passagers : les aéroports européens perdent un total de 869 millions de passagers, soit l'équivalent de tous **les passagers de l'année 2014** (877 millions de passagers).

En 2020, comme constaté pour la France, le trafic national augmente nettement (+7 % du trafic européen) au détriment du trafic Extra-UE (-5,5 %). La part du trafic intra-UE est restée stable à 45 % (46 en 2019).

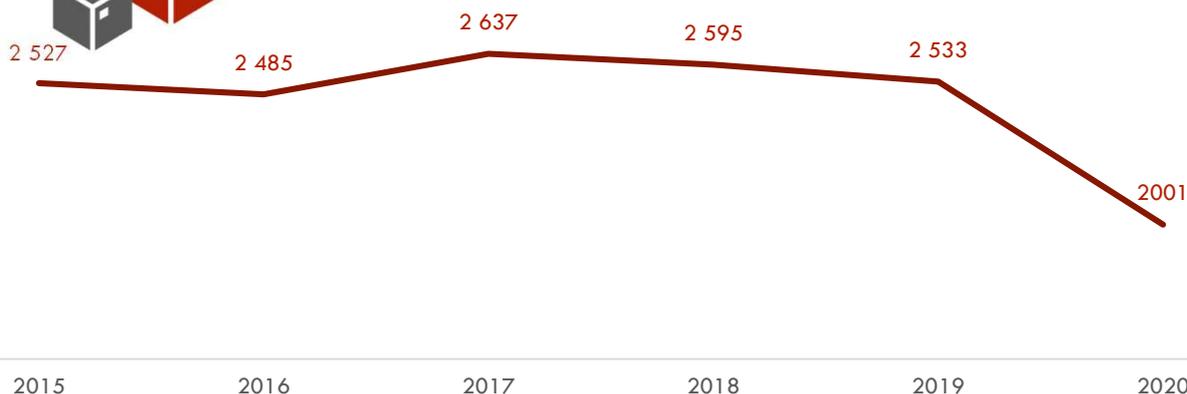
DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - France



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

Source DGAC 2021, en milliers de tonnes



2 millions de tonnes de fret et poste ont été transportées en France métropolitaine en 2020.

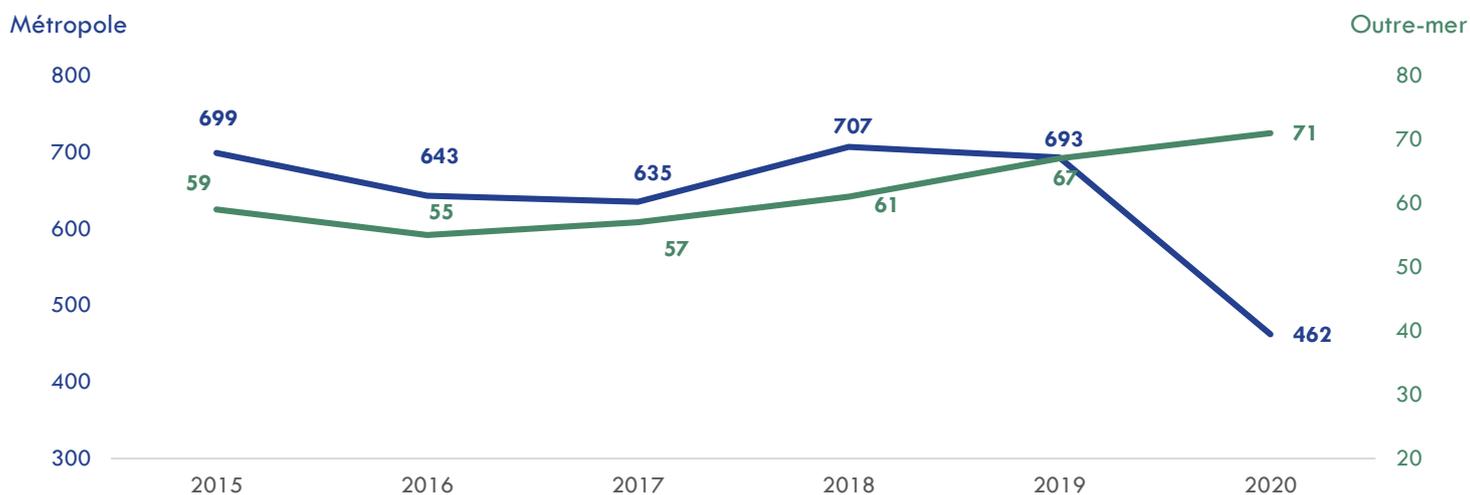
Le trafic de fret ressent nettement moins les effets de la crise sanitaire que le trafic de passagers et enregistre une décroissance de 20 %. En effet, la consommation de bien a augmenté en 2020, et malgré les mouvements aériens très réduits, le transport de fret et postes s'est mieux maintenu à 2 millions de tonnes en 2020.

Le transport de fret du pavillon français en métropole baisse plus que la moyenne du fret entre 2019 et 2020 et perd 33 points.

Le transport de fret en outre-mer continue sa croissance en 2020 et s'établit à 71 000 tonnes.

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

Source DGAC 2021, en milliers de tonnes

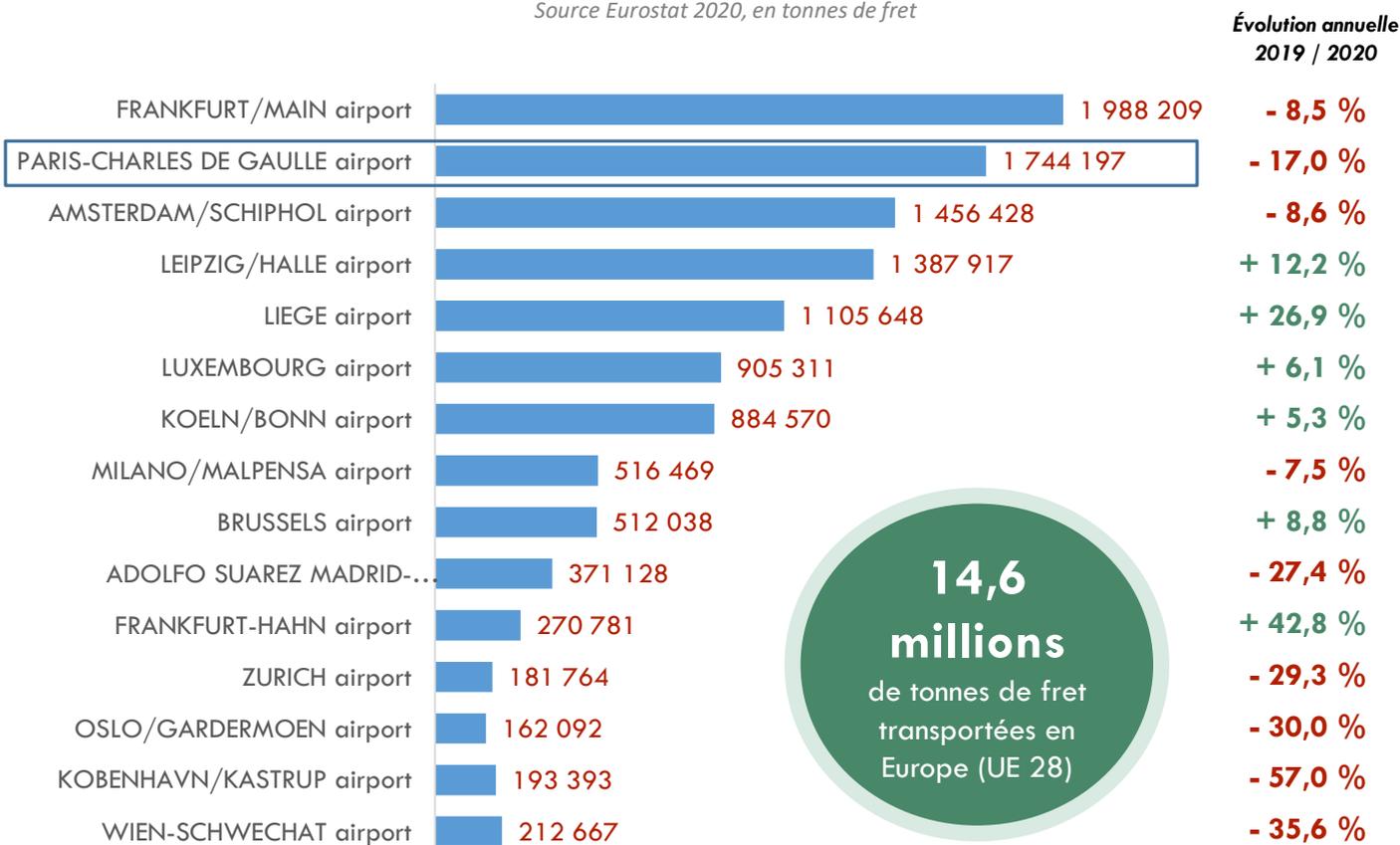


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Trafic de fret et poste - Europe

Les 15 principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2020

Source Eurostat 2020, en tonnes de fret



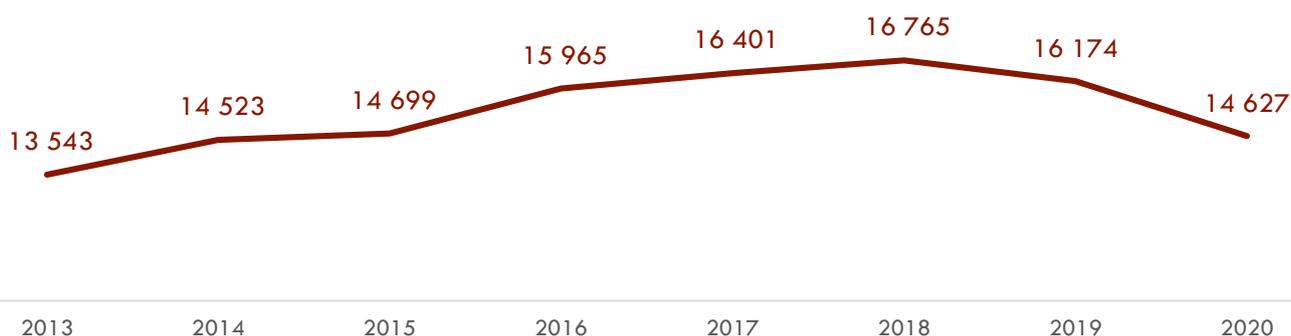
Paris CDG conserve sa place de deuxième aéroport européen en volume de fret et de courrier, mais enregistre une baisse considérable : -17 %.

Les volumes de fret et de courriers passant par l'aéroport de Paris CDG ont perdu 17 % de leurs mouvements de fret alors que beaucoup d'aéroports européens ont subi des variations encore plus importantes (entre +42,8 et -57 %, presque 100 % d'amplitude).

Le volume global de mouvement en Union européenne s'établit à 14 627 milliers de tonnes, mais à cause du Brexit les plus de 1,3 million de tonnes du Royaume-Uni auraient décrit une baisse marginale du trafic de fret et de poste européen.

Évolution de fret et courrier transportés en Europe (UE27)

Source Eurostat 2020, en milliers de tonnes de fret

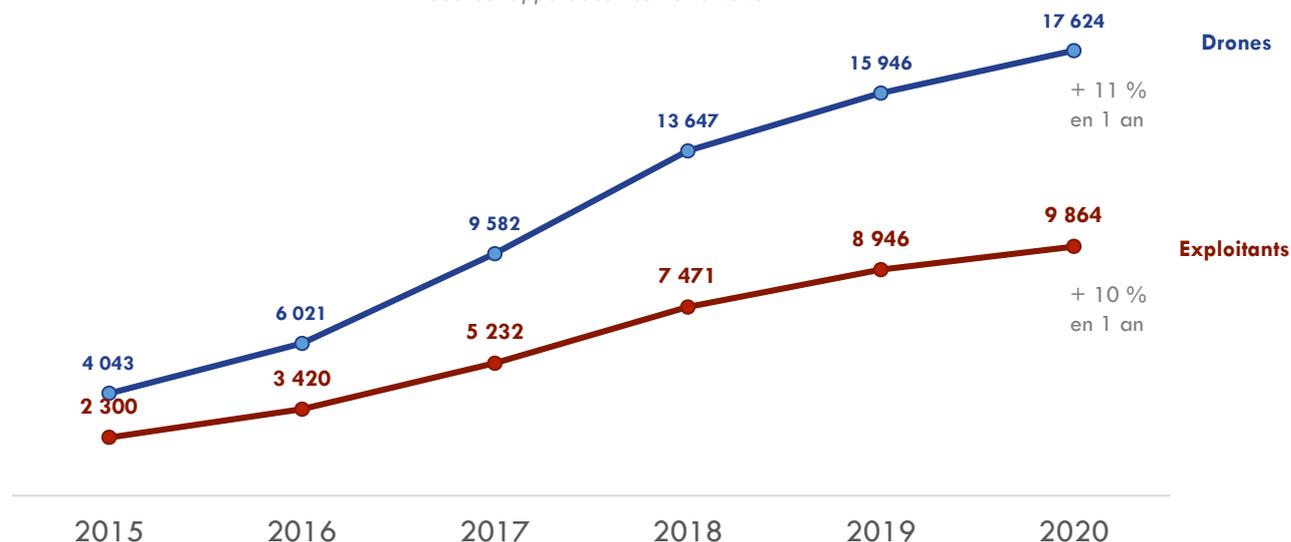


DONNÉES ÉCONOMIQUES

Les drones

Évolution du nombre d'aéronefs sans équipage à bord utilisés par des exploitants professionnels

Source rapport activité DSAC 2020



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

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

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

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

Le nombre de drones civils professionnels en activité stabilise son rythme de croissance (+ 2 000 chaque année depuis 2 ans).

DONNÉES ÉCONOMIQUES

Dépenses et Développement Durable

Dépense d'investissement totale*

Source Comptes Transport 2021, en milliards d'euros courants



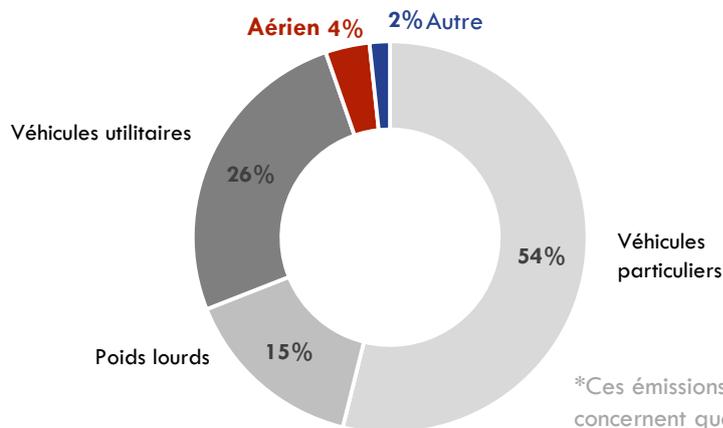
Les dépenses d'investissement dans le transport aérien ont connu un pic en 2019, mais retrouvent leur niveau autour de 3,8 milliards/an.

Entre 2014 et 2019, les dépenses d'investissement totales ont augmenté de 110 %. En 2020, la crise sanitaire a ralenti cette tendance : les dépenses passent de 2,1 à 1,6 milliard d'euros.

Ce sont les investissements en infrastructures qui sont affectés comparablement par la crise sanitaire : -25 % et -20 % entre 2019 et 2020.

Émission de gaz à effet de serre par mode de transport en France métropolitaine en 2020*

Source Comptes transports 2021

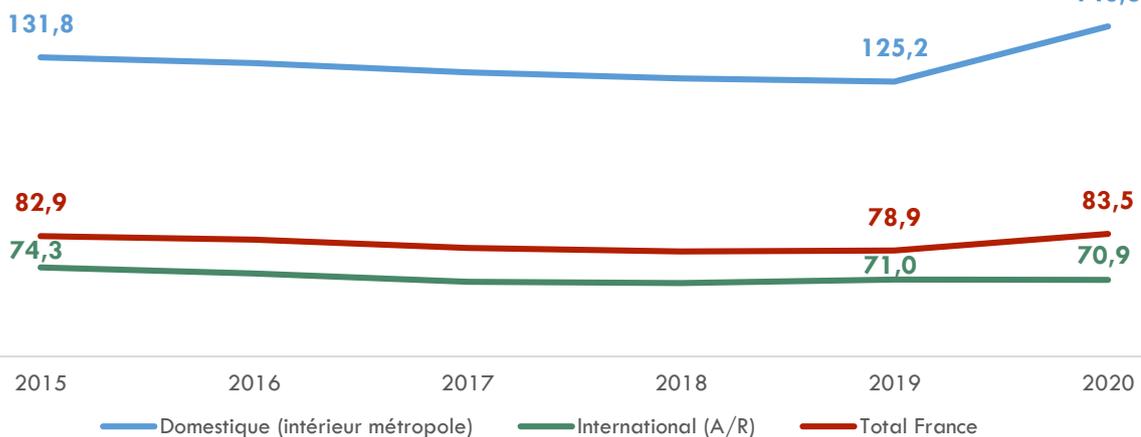


*Ces émissions ne concernent que les vols internes

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 2020, DGAC.

Des chiffres impactés par la baisse du taux de remplissage des avions.





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Données générales

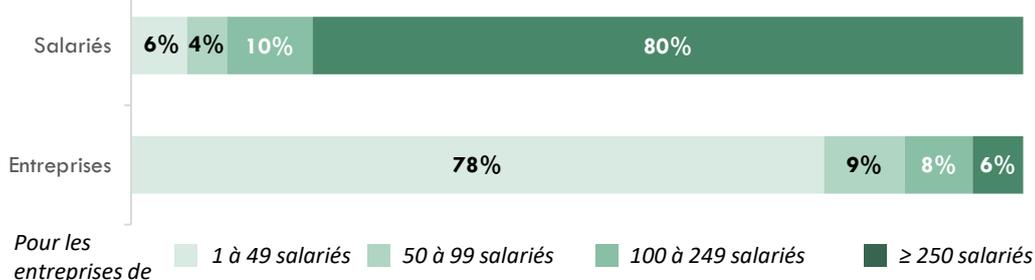


710 entreprises

1 080 établissements

Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2021, données au 31/12/2019



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 78 % des entreprises de la branche, concentrent seulement 6 % des effectifs totaux.

La majorité des salariés (68 %) 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 %



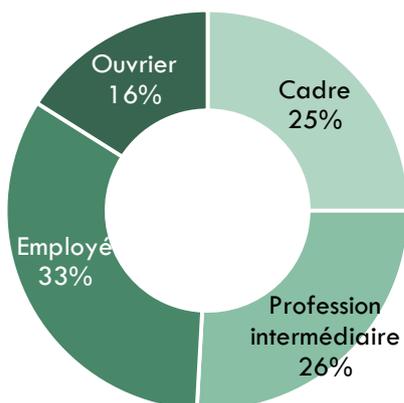
89 400 salariés fin 2019

84 900 ETP (équivalent temps plein)

Source Dares 2021, données au 31/12/2019

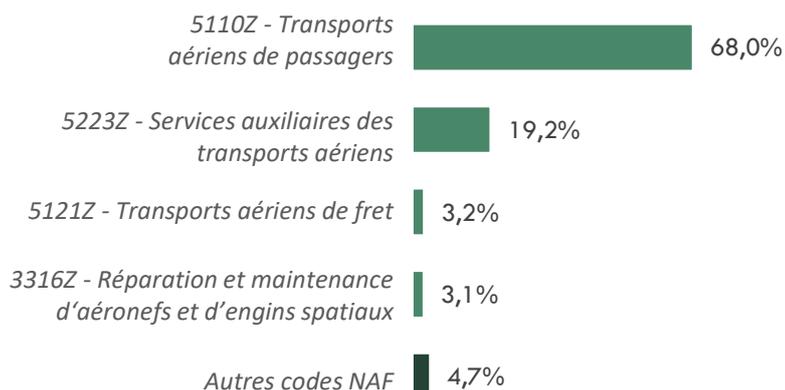
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source Dares 2021 – données au 31/12/2019



Répartition des salariés par code NAF

Source Dares 2021 – données au 31/12/2019



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



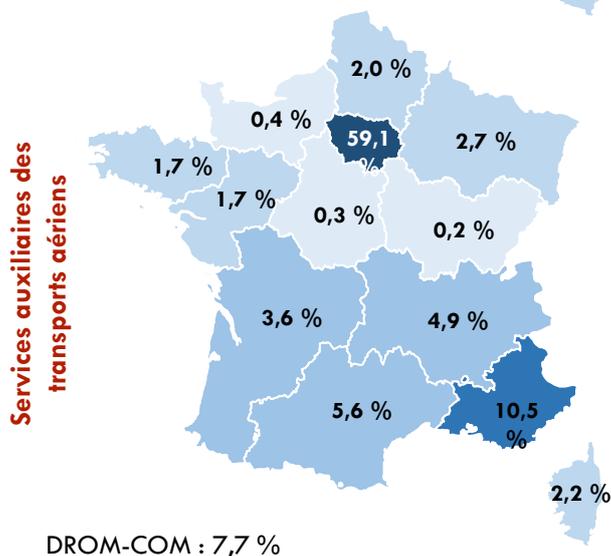
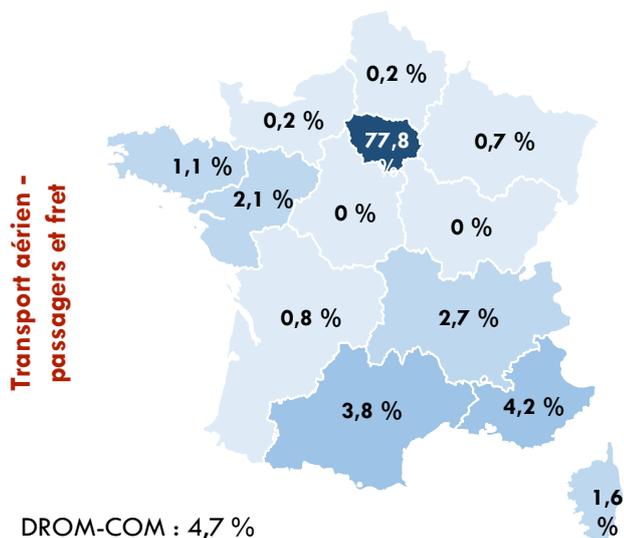
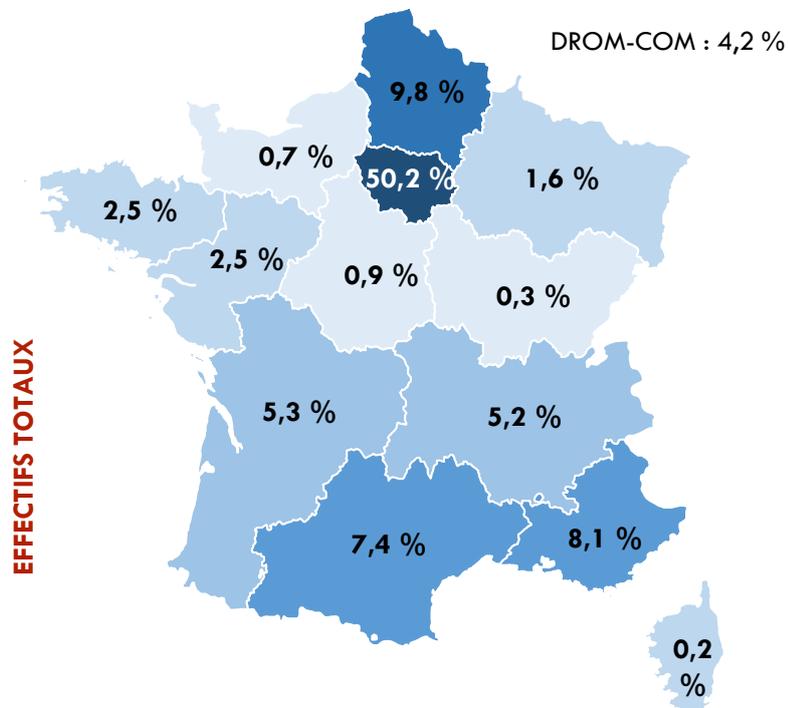
Répartition géographique des effectifs

Répartition géographique des salariés

Source INSEE 2021, données DSN au 31/12/2019 (en % selon la région de l'entreprise) pour les effectifs globaux sinon Acoess au 31/12/2020

Part des salariés (en %)

- Moins de 1 %
- Entre 1 et 3 %
- Entre 3 et 6 %
- Entre 6 et 9 %
- Entre 9 et 15 %
- Plus de 15 %



Les effectifs de la branche sont surtout concentrés en Île-de-France, où l'on retrouve 1 salarié sur 2.

Ce phénomène de **concentration des effectifs** est d'autant plus fort lorsqu'il s'agit du personnel navigant qui se trouve pour plus des $\frac{3}{4}$ en Île-de-France (77,8 %), à proximité des aéroports d'Île-de-France de Roissy-Charles de Gaulle et Orly. Le personnel au sol tend à être moins concentré en Île-de-France et se répartit aussi dans d'autres régions comme la Provence-Alpes-Côte d'Azur qui réunit 10,5 % des effectifs au sol.

Par ailleurs, non représentés sur la carte de France métropolitaine, 4,2 % des effectifs sont situés dans les DROM-COM.

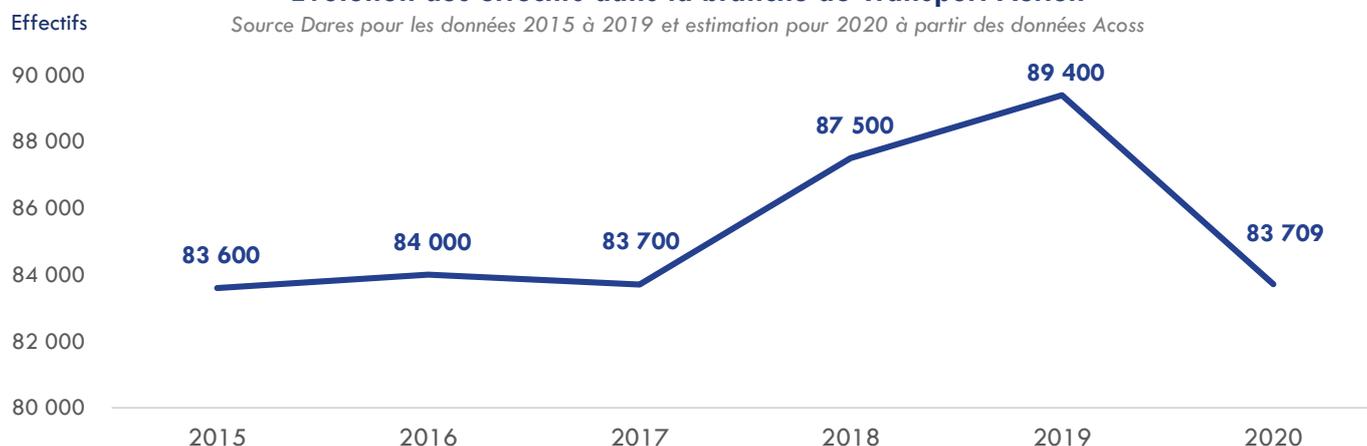
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Évolution des effectifs

Évolution des effectifs dans la branche du Transport Aérien

Source Dares pour les données 2015 à 2019 et estimation pour 2020 à partir des données Acoiss



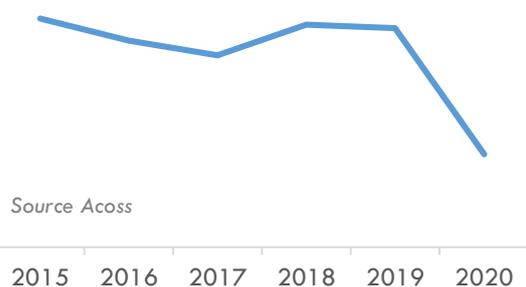
Effectifs totaux du NAF

Effectifs de la branche par code NAF

Source ACOSS 2021 corrigé DARES 2019

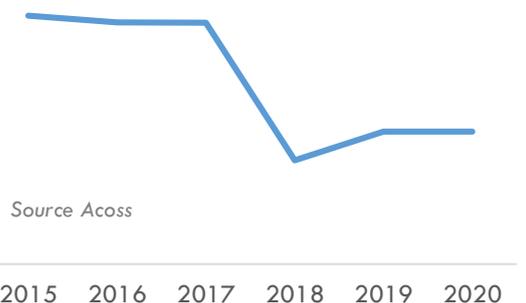
Codes NAF	Eff. 2019	Evol. Acoiss	Eff. 2020 estimé
51.10Z Transports aériens de passagers	60 778	-6,13 %	57 053
51.21Z Transports aériens de fret	2 878	+0,27 %	2 886
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	17 184	-8,32 %	15 755
Autres codes NAF	8 560		8 015
Effectif Total	89 400		83 709

Transport aérien de passagers



Source Acoiss

Transport aérien de fret



Source Acoiss

Services auxiliaires des transports aériens



Source Acoiss

Les effectifs de la branche ont diminué de 6,4 % entre 2019 et 2020, après une augmentation entre 2017 - 2019.

Les emplois dans le code NAF du transport aérien de fret ont le mieux résisté à la crise aucun changement depuis 2019. En effet, bien que le trafic de passagers est plongé, celui de fret n'a pas été affecté dans la même ampleur

Les effectifs du transport aérien de passagers enregistrent une baisse importante, après quelques années de stabilité.

Les effectifs des services auxiliaires des transports aériens subissent eux aussi une baisse significative en 2020.

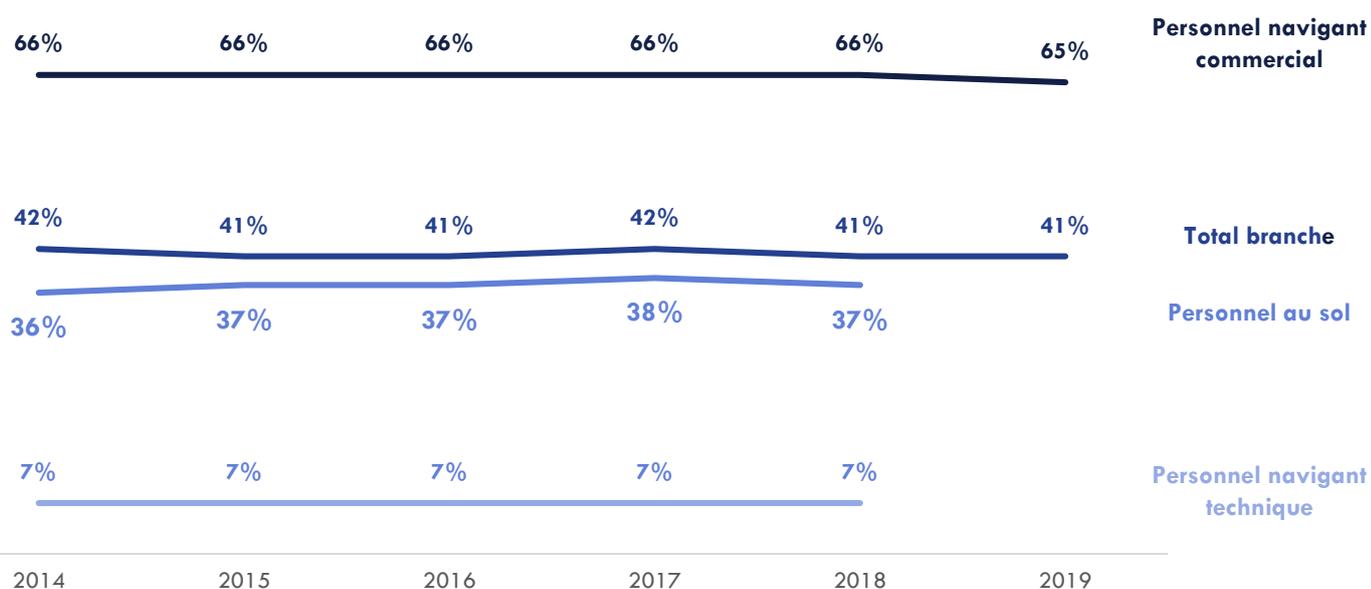
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Égalité femmes-hommes

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

Source Enquête entreprises 2019 (données 2018) et Dares + INSEE DSN au 31/12/2019 pour le total branche



La part des femmes dans la branche est stable depuis 2013

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

Les femmes sont
SOUS-
représentées
dans le PN
technique

4 salariées
sur 10 de la
branche sont des
femmes

Les femmes sont
SUR-
représentées
dans le PN
commercial

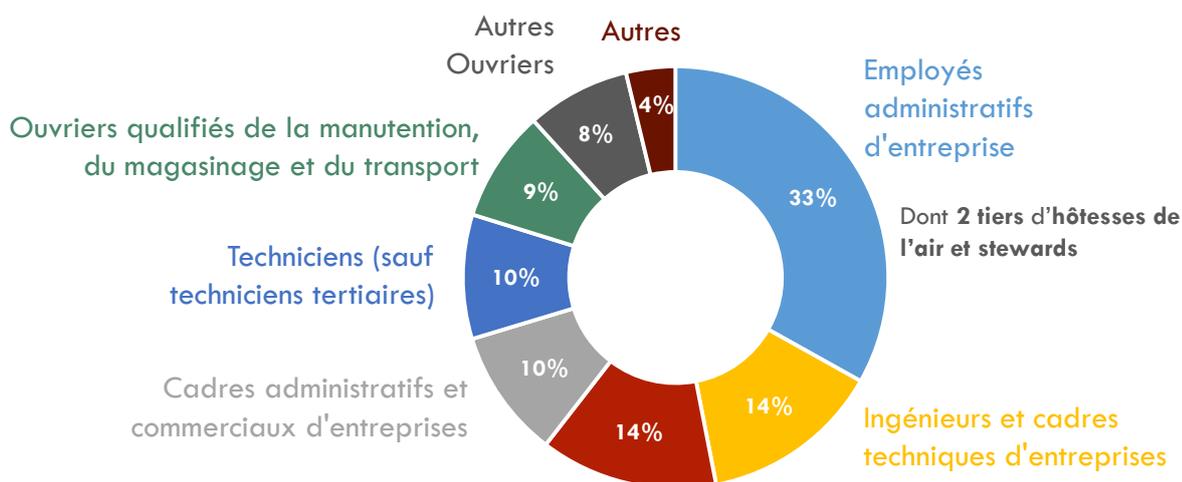
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par famille

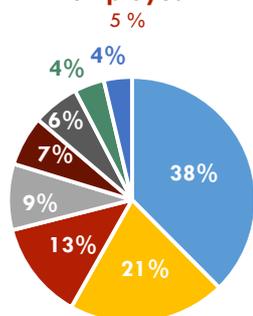
Répartition des effectifs par catégorie socio-professionnelle et par tranche d'effectif d'entreprise

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019

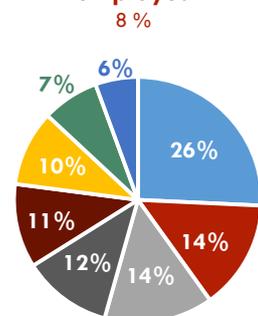


Professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises

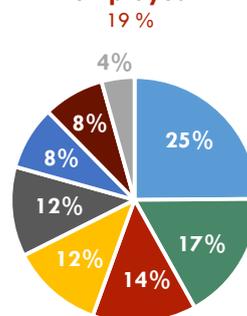
Entreprise de 0 à 9 employés



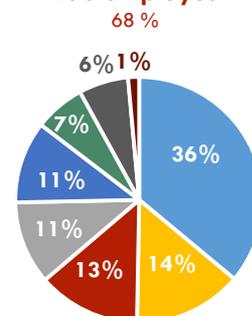
Entreprise de 10 à 49 employés



Entreprise de 50 à 250 employés



Entreprise de plus de 250 employés



Les employés administratifs représentent un tiers des effectifs.

Les employés administratifs sont surreprésentés dans les plus grandes entreprises (> 250 employés) et les plus petites structures (TPE) 36 % et 38 % d'effectifs de ces entreprises respectivement. Cependant sur les entreprises intermédiaires, bien qu'il reste la plus grande catégorie, ils ne représentent qu'un quart des effectifs.

Les ouvriers, en particulier ceux de la manutention, du magasinage et du transport sont nombreux dans les entreprises de 50 à 250 employés ou ils rassemblent près d'un tiers des effectifs. Ils sont minoritaires dans les TPE et les entreprises de plus de 250 employés (moins de 13 % contre 17 % des effectifs totaux).

Les ingénieurs et cadres techniques d'entreprises sont représentés de façon assez proportionnelle sauf dans les TPE, ou ils sont un cinquième des effectifs.

Les professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises sont représentées uniformément dans toutes les tranches d'effectif.

Les cadres administratifs et commerciaux d'entreprises sont sous-représentés dans les entreprises de 50 à 250 employés.

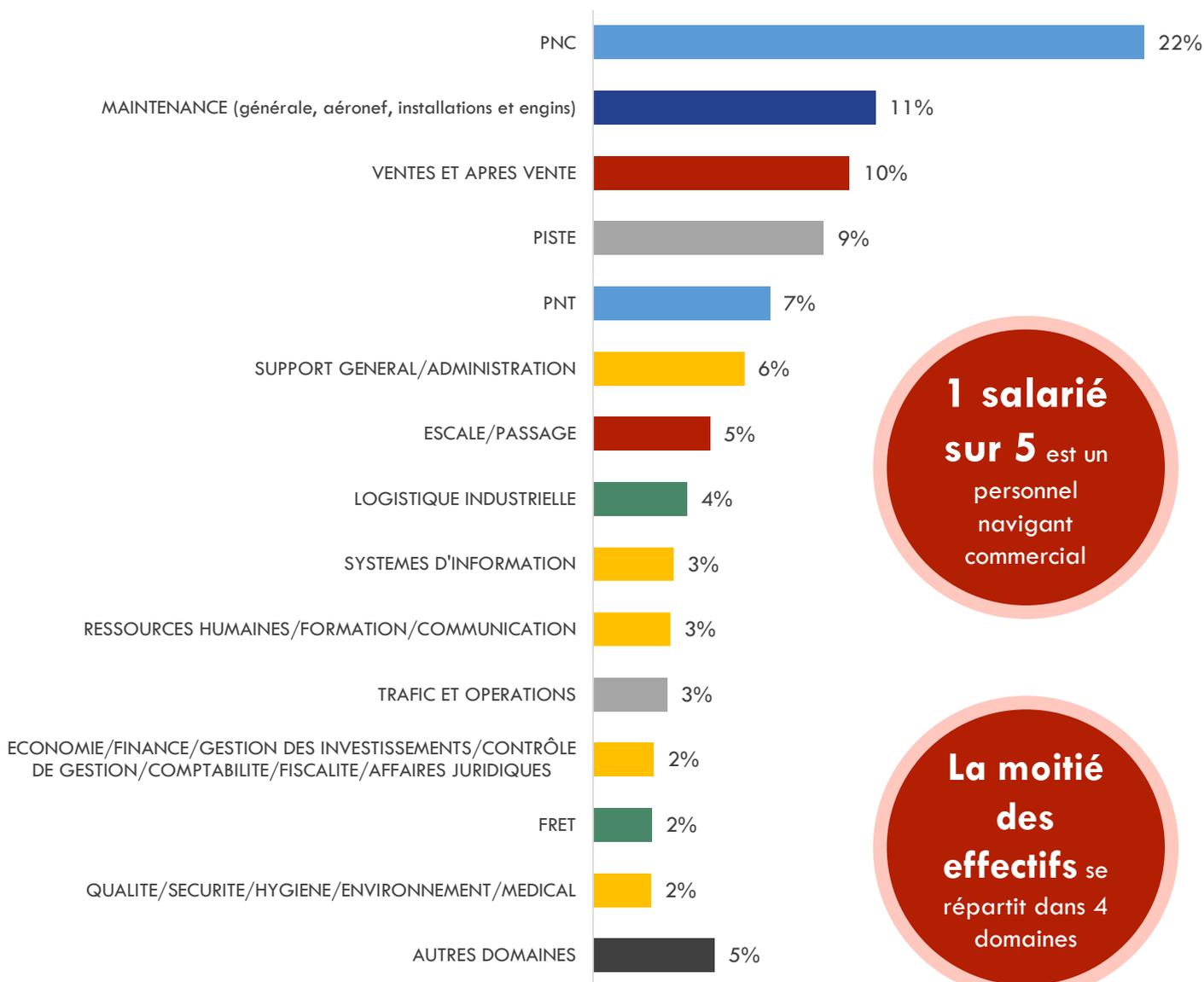
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition des effectifs par domaine métier

Source enquête entreprise 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 %).

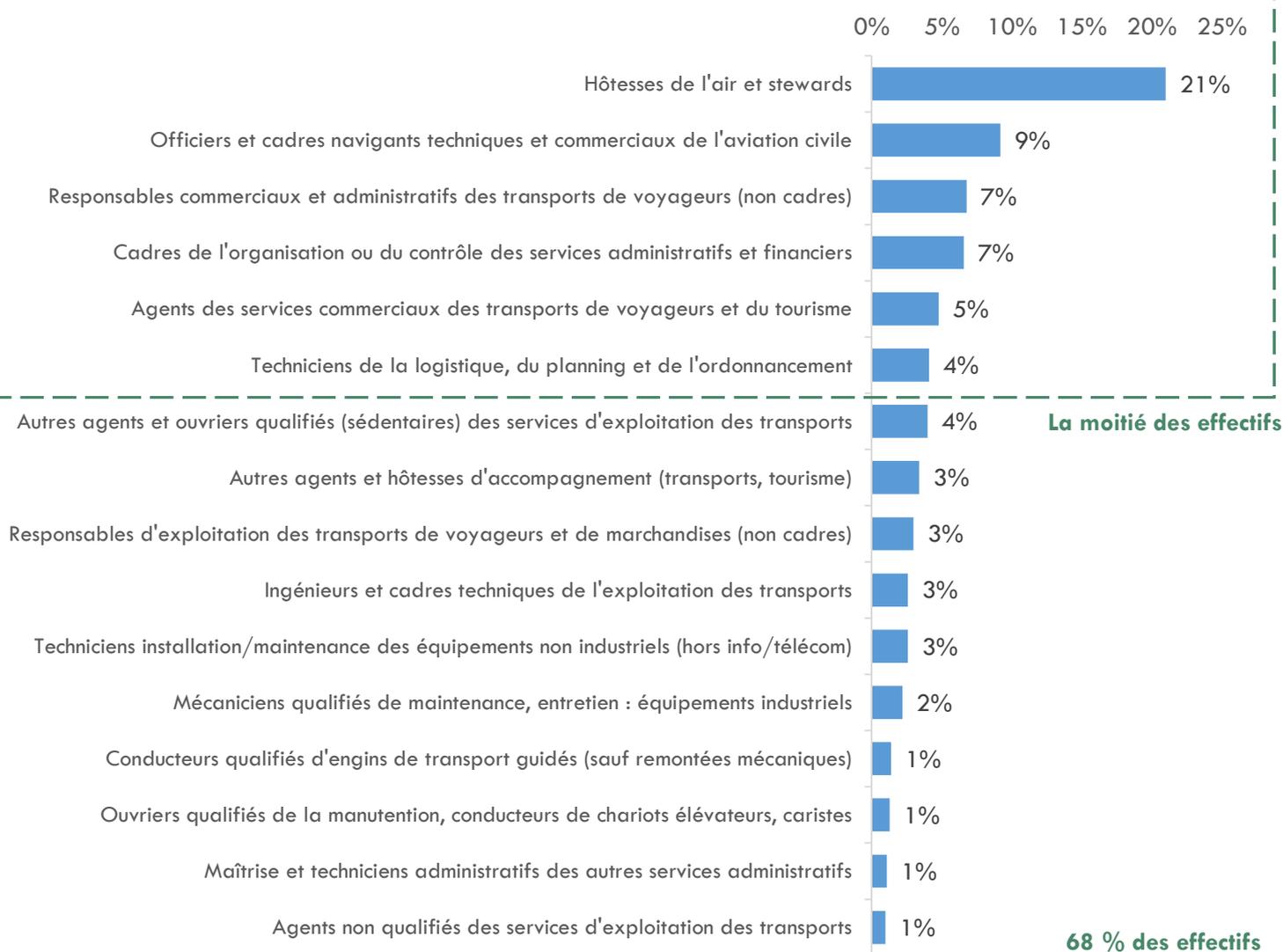
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Métiers du transport aérien

Répartition des effectifs dans les 16 professions les plus représentées dans le Transport Aérien

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019



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

Les personnels navigants représentent près d'un tiers 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 16 métiers les plus représentés dans le secteur

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019



94 % des
hôtesse de l'air
et stewards
exercent dans la
branche

La branche bénéficie d'une faible concurrence pour le recrutement sur quelques 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 client, logistique, ou de maintenance.

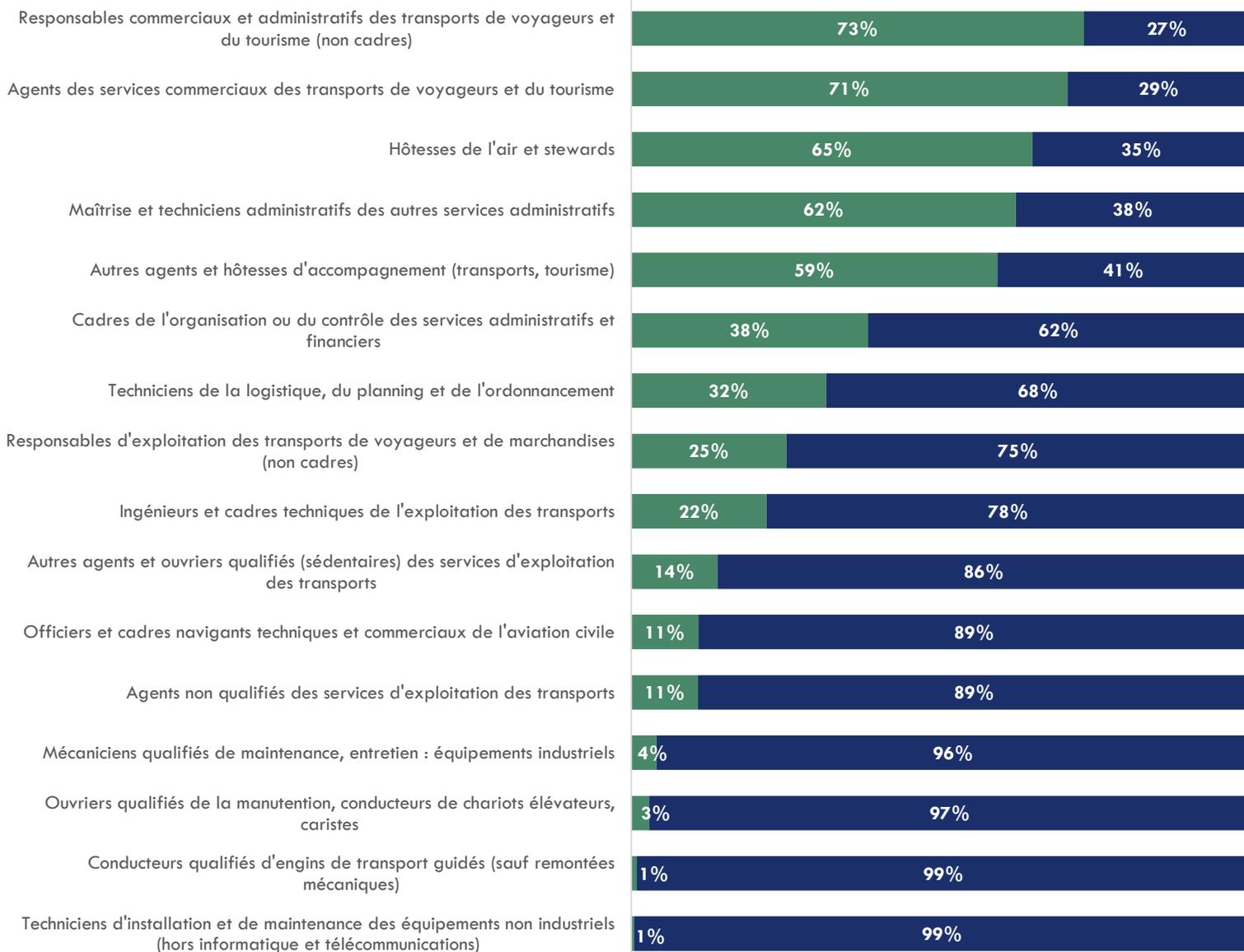
DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019



La branche est relativement féminisée (40 %), mais les femmes restent minoritaires dans la majorité des grandes catégories de professions (11 sur 16).

Parmi les 16 catégories les plus représentées, la part des femmes dans les effectifs est supérieure à celle des hommes dans seulement 5 domaines métiers. Cependant, ces 5 métiers représentent 37 % des effectifs. La moitié des 6 catégories qui composent plus 50 % des effectifs de la branche sont majoritairement féminine. Il est à noter que 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



Conditions d'emploi

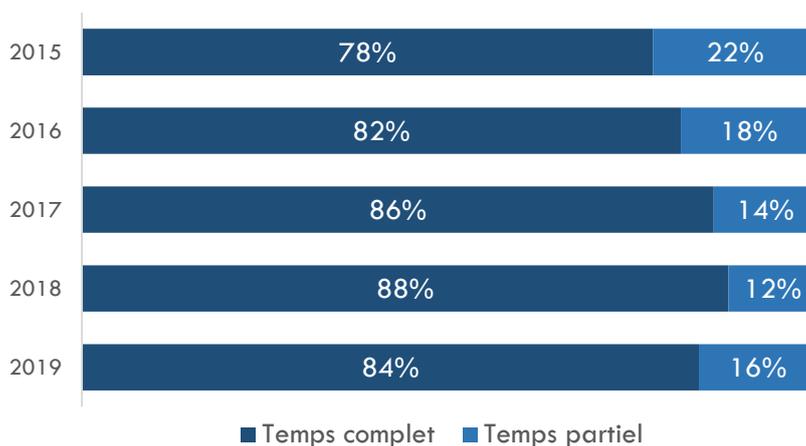
Répartition des effectifs selon le type de contrat

Source Dares 2021, Données au 31/12/2019

4,5% de
CDD

Évolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source Dares 2021, Données au 31/12/2019



CDD

- Le CDI constitue la norme puisque les CDD ne représentent que 4,5 %.
- La part de CDD est plus importante chez les 29 ans ou moins et atteint 19,4 % des effectifs, elle tombe ensuite à 2,8 % pour les salariés âgés de 30 à 49 ans.
- On constate une part des femmes en CDD plus importante que la part des hommes en CDD (hommes 3,9 % / femmes 5,5 %).
- Les « ouvriers » et « employés » affichent les taux de CDD les plus élevés à 8 %, contre 1 % pour les professions intermédiaires et cadres.



Temps partiel

- Le temps partiel concerne un peu plus les moins de 30 ans (18,4 % de temps partiel), mais ne décroît que peu avec l'âge (15,4 % pour les 30-49 ans et 16,2 % pour les plus de 50 ans).
- Le temps partiel est près de 3 fois plus important chez les femmes que chez les hommes : 26,1 % vs 9,4 %.
- Le temps partiel est important chez les salariés de statut « employé » qui sont près d'un quart à être concernés (22,9 %) et dont la part a augmenté de 10 points par rapport à 2017. Viennent ensuite les « professions intermédiaires » dont la part des temps partiels baisse sensiblement (17,7 %), puis les « ouvrier » (13,9 %) dont la part de temps partiel baisse de légèrement par rapport à 2017. Enfin les cadres (6,8 %) enregistrent une part de temps partiel stable.

Source DARES, IDCC 0275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2019

Source DARES, IDCC 0275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2019

DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

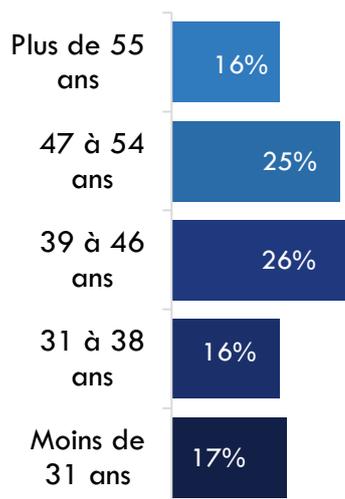


Pyramide des âges

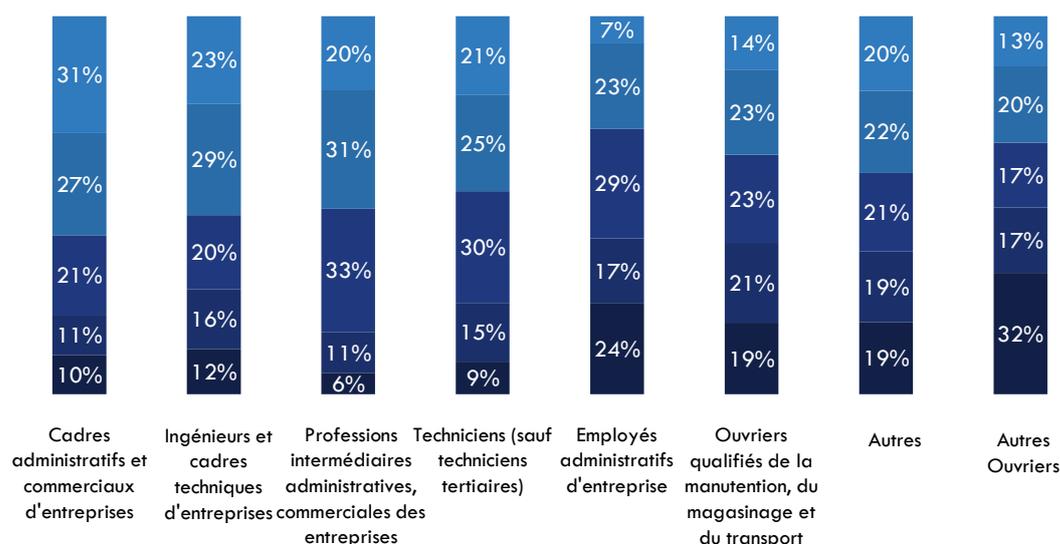
Répartition des effectifs par tranche d'âge...

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019

...dans la branche



...dans chaque famille d'activité



Plus de la moitié des salariés de la branche a entre 39 et 54 ans

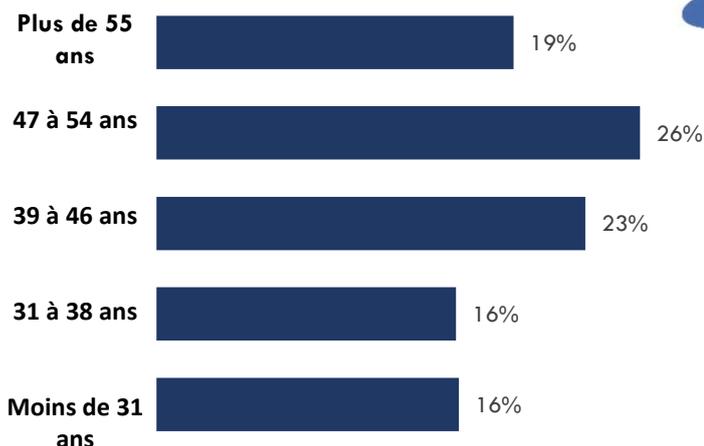
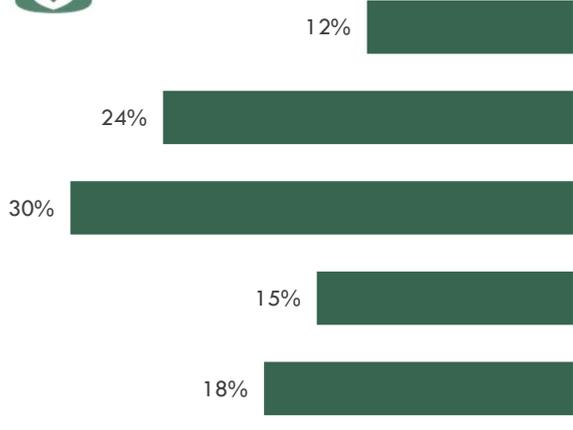
Ce phénomène est moins vrai chez les femmes et donc sur les fonctions de PNC et de relation client, familles d'activité les plus féminisées. À l'inverse, la famille PNT compte près d'un salarié sur deux de 50 ans ou plus, au global, les 2 tiers sont âgés de plus de 45 ans.

Les moins de 31 ans sont 17 % dans la branche. Ils sont les plus nombreux chez les employés administratifs d'entreprise (24 %) et les ouvriers (24 %). Représentant aussi 16 % de la branche, les plus de 55 ans sont plus présents chez les cadres administratifs d'entreprises et des ingénieurs et cadres techniques d'entreprises.

La pyramide des femmes et des hommes est relativement similaire, mais la part des hommes de plus de 55 ans est supérieure à celle des femmes (19 % vs 12 %).

Pyramide des âges des salariés du transport aérien selon le sexe

Source INSEE 2021, Données DSN au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2019



DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI



Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel de la branche selon la CSP

Source Enquête entreprises 2022 (données 2020)

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

Moyenne mensuelle du
 salaire annuel brut

CADRES

Échantillon salariés 2020: 8 164	 64 %	4 790 €	4 983 €
2018 : 8 633 2017 : 6 532	 36 %	4 505 €	4 543 €

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés 2020: 16 588	 62 %	3 086€	3 621 €
2018 : 21 131 2017 : 14 993	 38 %	2 966€	3 138 €

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés 2020: 6 924	 75 %	2 092 €	2 514 €
2018 : 7 898 2017 : 3 740	 25 %	1 821 €	2 097 €

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 2022 (données 2020)

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

Moyenne mensuelle du **salaire annuel brut**

CADRES

Échantillon salariés 2020 : 6 778	 65 %	4 849 €	4 921 €
2018 : 7 605 2017 : 6 107	 35 %	4 614 €	4 511 €

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés 2020 : 14 399	 62 %	3 193 €	3 657 €
2018 : 18 784 2017 : 14 152	 38 %	3 057 €	3 196 €

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés 2020 : 2 475	 87 %	2 474 €	2 840 €
2018 : 4 066 2017 : 2 763	 13 %	2 090 €	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 en assistance en escale selon la CSP

Source Enquête entreprises 2022 (données 2020)

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

Moyenne mensuelle du **salaire annuel brut**

CADRES

Échantillon salariés 2020 : 1 386 2018 : 826	 57 %	4 466 €	5327 €
	 43 %	4066 €	4 671 €

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

Échantillon salariés 2020 : 2 189 2018 : 1 969	 64 %	2 409€	3 394 €
	 36 %	2 315 €	2 728 €

OUVRIERS / EMPLOYÉS

Échantillon salariés 2020 : 4 449 2018 : 3 625	 68 %	1 822 €	2 284 €
	 32 %	1 760 €	2 059 €

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

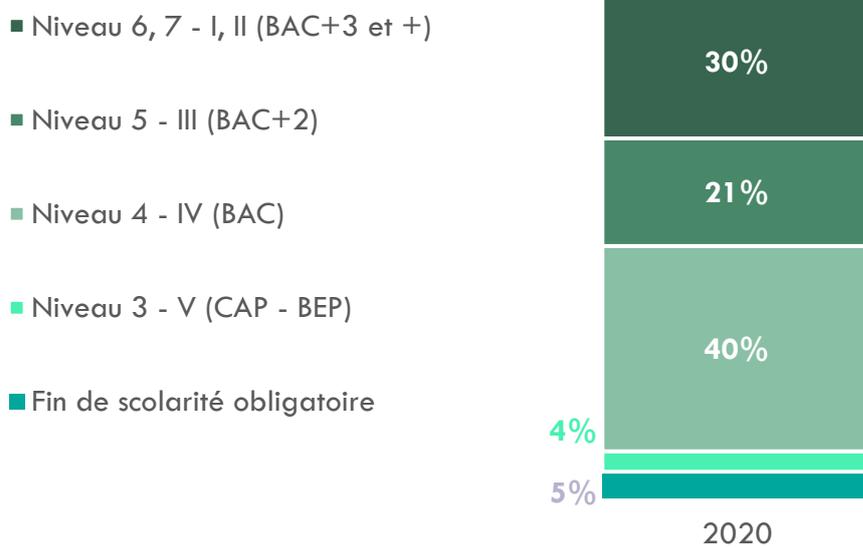
Répartition des apprentis

Source Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021



Répartition des apprentis selon leur niveau au début de la formation

Source Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021



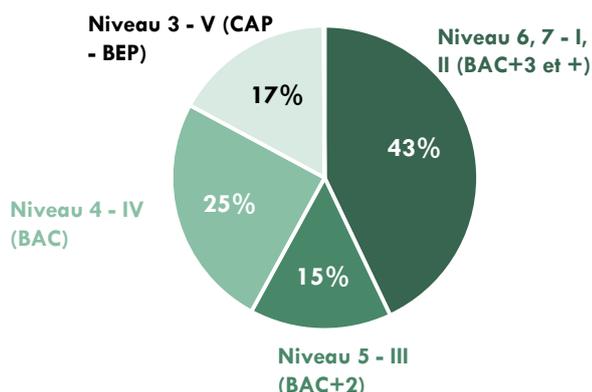
DONNÉES FORMATION

Formation initiale — l'apprentissage

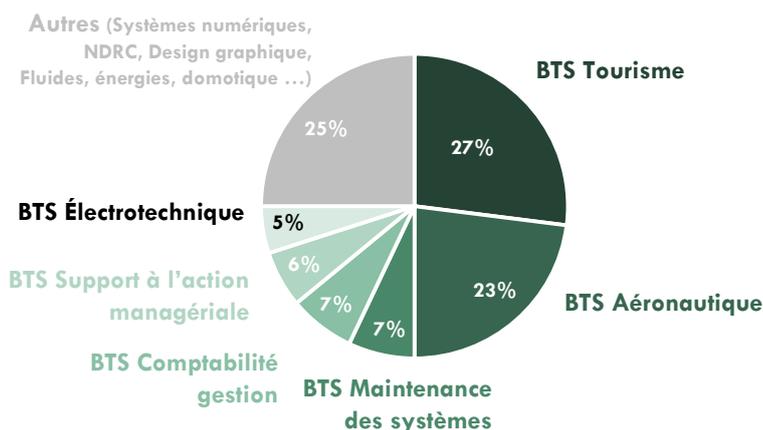
Répartition des contrats d'apprentissage

Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021

Niveau de certification visée

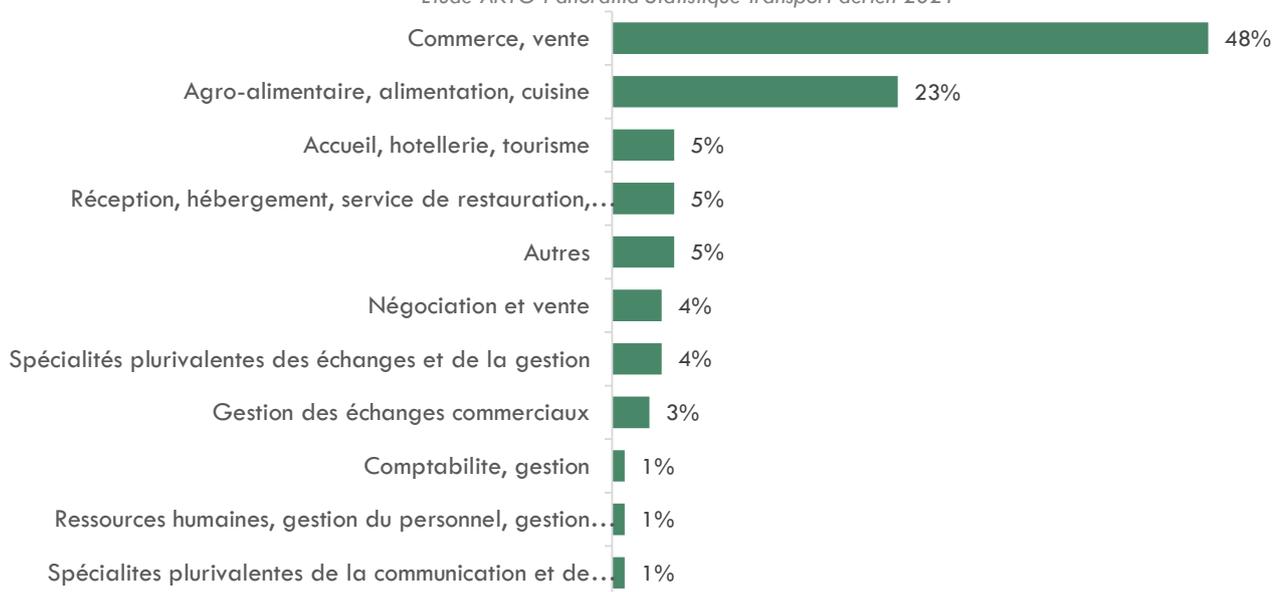


Zoom BTS (Niveau 5)



Taux des différents thèmes des certifications d'apprentissage

Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021



En 2020, près de la moitié des apprentis préparent un diplôme en commerce et ventes et un quart en Agro-alimentaire, alimentation, cuisine.

On constate que les diplômes de niveau 6 et plus sont prépondérants dans l'apprentissage de la branche avec 43 % des apprentis. À part égale, la part des apprentis ayant le niveau BAC ou moins est 42 %

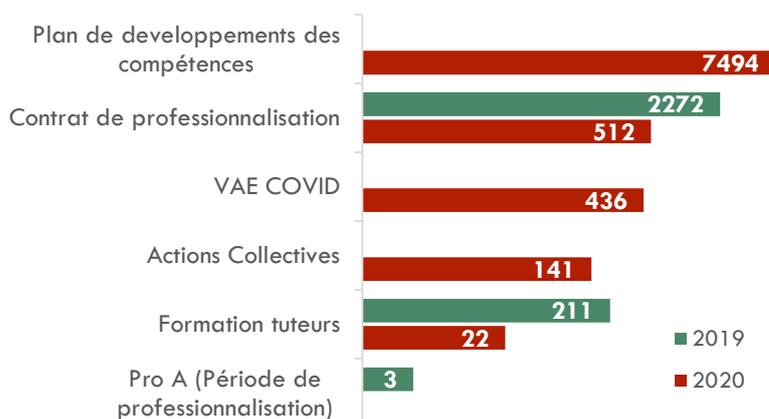
Les formations ayant pour thématique commerce et ventes et agroalimentaire, alimentation, cuisine concentrent 61 % des effectifs des apprentis. Les autres apprentis sont répartis sur des formations commerciales et des formations de tourisme.

DONNÉES FORMATION

Formation continue

Nombre de salariés formés par dispositif

Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021



Le nombre de stagiaires se stabilise sur une année de crise sanitaire.

En 2019, 9100 stagiaires avaient bénéficié d'une formation. Ce chiffre baisse légèrement à 8 615 en 2020 (-5 %). Ceci contraste avec la baisse de 42 % entre 2018 et 2019.

Profils des personnes formées et des entreprises formatrices par dispositif

Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021

Plan de Développement des compétences

- **Entreprise moins de 11 salariés :**
 - Durée moyenne : 20,0 h
 - Femmes : 27 %
 - Employés et Ouvriers : 69 %
- **Entreprise entre 11 et 49 salariés :**
 - Durée moyenne : 13,5 h
 - Femmes : 24 %
 - Employés et Ouvriers : 68 %
- **Entreprise entre 50 et 299 salariés :**
 - Durée moyenne : 5,6 h
 - Femmes : 26 %
 - Employés et Ouvriers : 78 %
- **Entreprise moins de 11 salariés :**
 - Durée moyenne : 10,7 h
 - Femmes : 34 %
 - Employés et Ouvriers : 66 %

Contrats de professionnalisation (CP)

- En moyenne **294h** prévues de formations (358h en 2019)
- En moyenne **9,5 mois** de durée de formations (10,5 mois en 2019)
- 16 - 25 ans : 49 %
- 26 - 35 ans : 30 %
- Plus de 36 ans : 21 %
- Femmes : 47 % (48 % en 2019)
- Moins 11 salariés : 1 % (6 % en 2019)
- De 11 à 49 salariés : 4 % (5 % en 2019)
- De 50 à 299 salariés : 40 % (35 % en 2019)
- 300 salariés et plus : 55 % (54 % en 2019)
- Niveau 3 - V (CAP - BEP) : 0 % (6 % en 2019)
- Niveau 4 - IV (BAC) : 50 % (4 % en 2019)
- Niveau 5 - III (Bac+2) : 23 %
- Niveau 6, 7 - I, II (Bac+3 et +) : 30 %

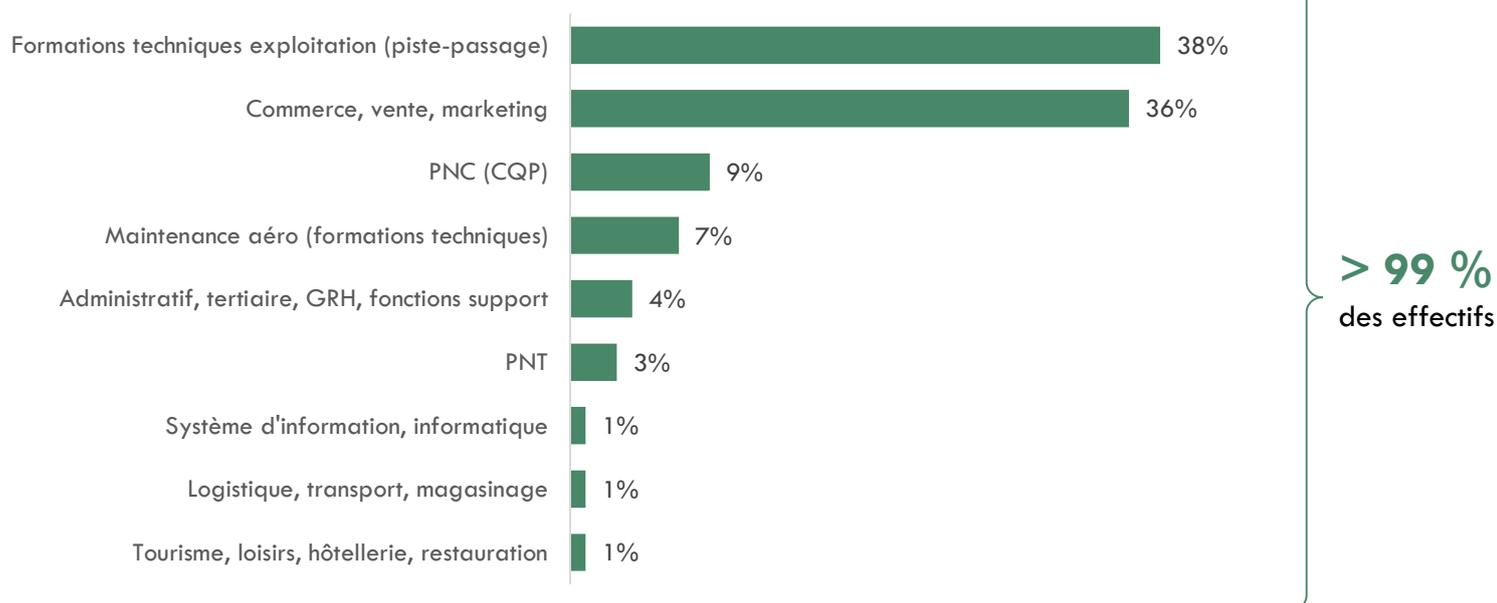
DONNÉES FORMATION

Formation continue — thèmes de formation consommés

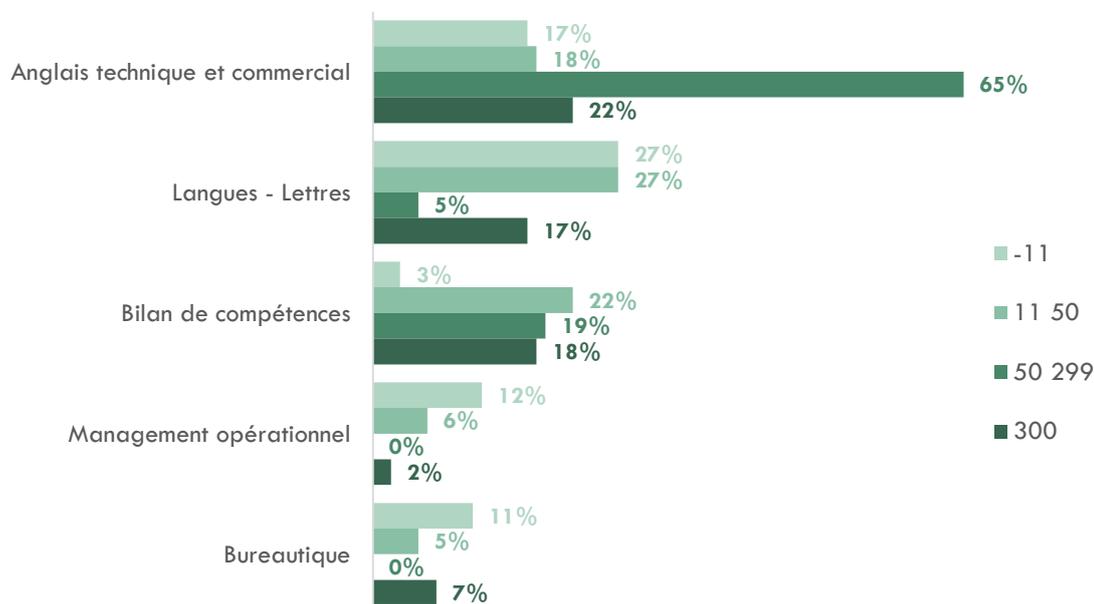
Principaux domaines de formation, par enveloppe

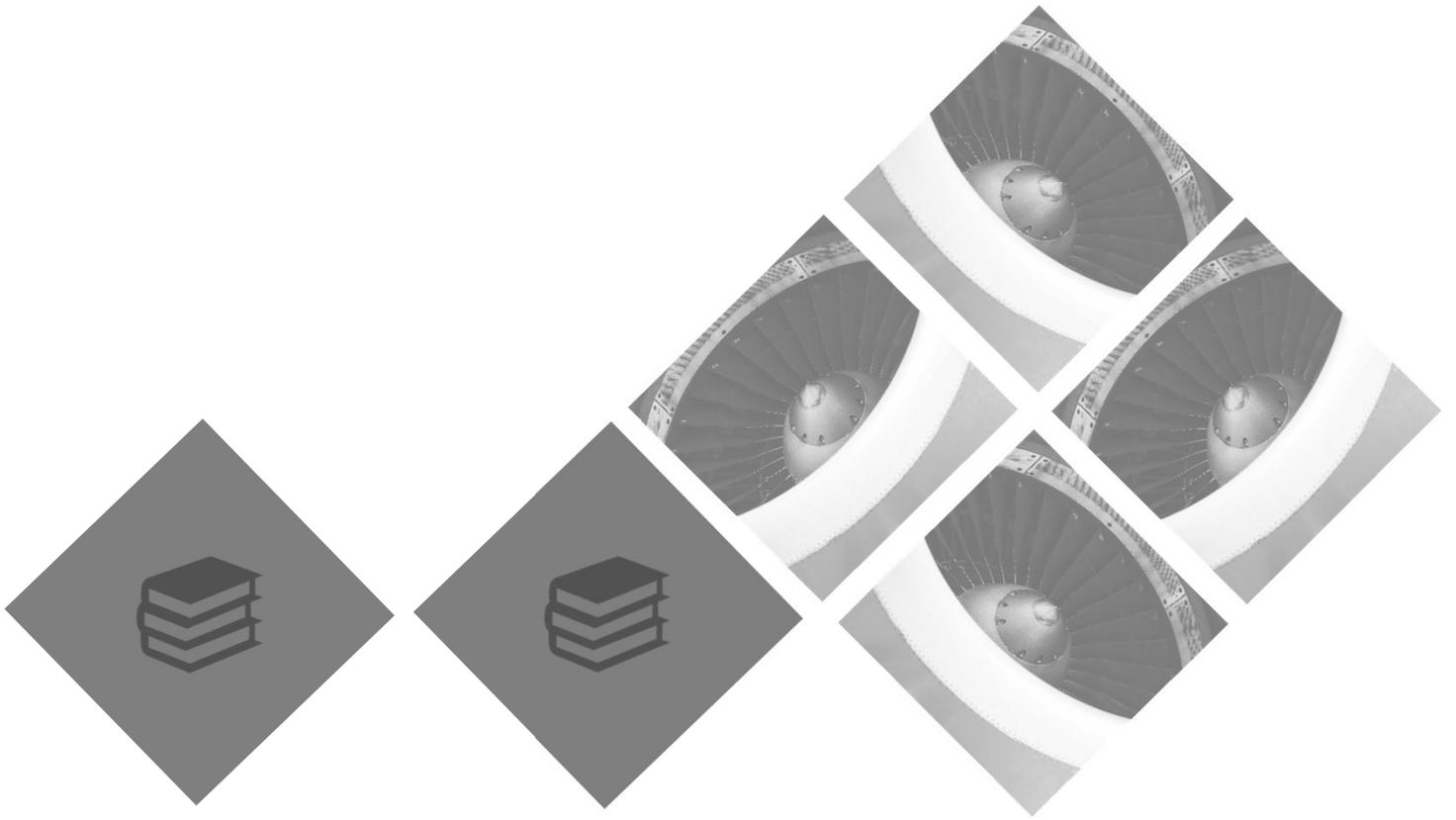
Étude AKTO Panorama Statistique transport aérien 2021

Contrat de Professionnalisation

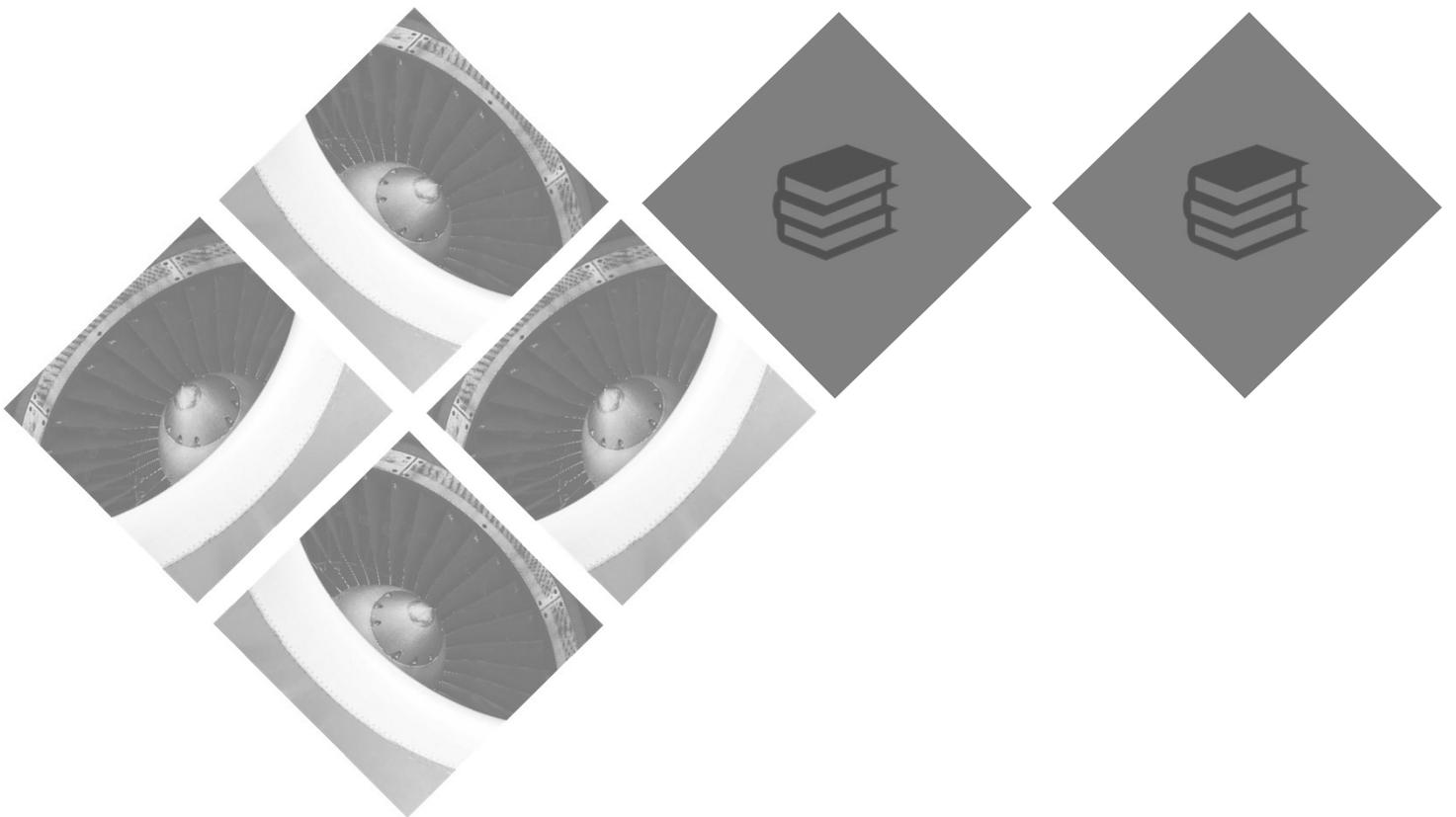


Plan de Développement des compétences, par taille d'entreprise





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE





MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

Source et méthodologie

DONNÉES ÉCONOMIQUES

SOURCE	UTILISATION
DGAC 2021 Données 2020 + Rapport Ministère de l'écologie (Donnée DGAC)	<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 2020	<ul style="list-style-type: none"> Répartition de passagers sur les aéroports européens Données de fret européennes
Comptes transport 2021	<ul style="list-style-type: none"> Performances environnementales
DSAC 2021	<ul style="list-style-type: none"> Évolution de l'utilisation de drones civiles
UAF 2020	<ul style="list-style-type: none"> Traffic Low-Cost

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 31/12/2019	<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 31/12/2019, une analyse a été réalisée à l'aide des données ACOSS au 31/12/2020 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 2019.
INSEE, Base tout salariés 2019	<ul style="list-style-type: none"> Répartition par profession, conditions de travail Pyramides des âges, contrats de travail

DONNÉES FORMATION

SOURCE	UTILISATION
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
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 »
Familles professionnelles	<p>Employés administratifs d'entreprise : elle regroupe les salariés affectés à des tâches de secrétariat, de mise en forme ou de transcription de l'information, de contrôle des opérations administratives, d'accueil. (Hôtesse de l'air et stewards, agente d'escale, agent de comptoir ...)</p> <p>Ingénieurs et cadres techniques d'entreprises : elle regroupe des fonctions de responsabilité impliquant une activité de commandement dans le domaine technique ou nécessitant des connaissances scientifiques approfondies. (Commandant de bord, copilote, chef de cabine, chef d'aérogare, contrôleur aérien ...)</p> <p>Professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises : elle regroupe les salariés de niveau maîtrise effectuant un travail administratif ou commercial en entreprise. (Agent de voyages, chef de logistique, affréteur, chef de traction, billettiste, agent de réservation ...)</p> <p>Cadres administratifs et commerciaux d'entreprises: elle regroupe les cadres salariés, dont l'activité se rapporte, au sein d'une entreprise ou d'un cabinet de conseil, à l'organisation des services administratifs, commerciaux ou financiers, au contrôle de leur fonctionnement ou de leurs résultats, ou au contrôle de la comptabilité. (auditeur interne, expert-comptable, contrôleur de gestion ...)</p> <p>Techniciens (sauf techniciens tertiaires) : elle regroupe les salariés qui appliquent, dans leur activité, des connaissances ou pratiques technologiques de type industriel. (Technicien chronométrateur, technicien de planning, technicien en aéronautique, technicien en électronique ...)</p> <p>Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport : elle regroupe les ouvriers qualifiés de la manutention et du magasinage, les conducteurs d'engins lourds de levage et les ouvriers qualifiés du transport à l'exclusion des chauffeurs routiers. (chef de manœuvre, opérateur mouvement sécurité, inspecteur d'exploitation, conducteur de route, cariste, opérateur de matières premières ...)</p> <p>Autres ouvriers : les ouvriers de la manutention étant la majorité des ouvriers, la catégorie « autres ouvriers » regroupe tous les autres ouvriers de la catégorie 6 – Ouvrier des PCS-ESE de l'INSEE.</p> <p>Autres : de la même façon, cette catégorie regroupe toutes les autres PCS-ESE de l'INSEE non mentionnées ci-dessus.</p>



MÉTHODOLOGIE ET GLOSSAIRE

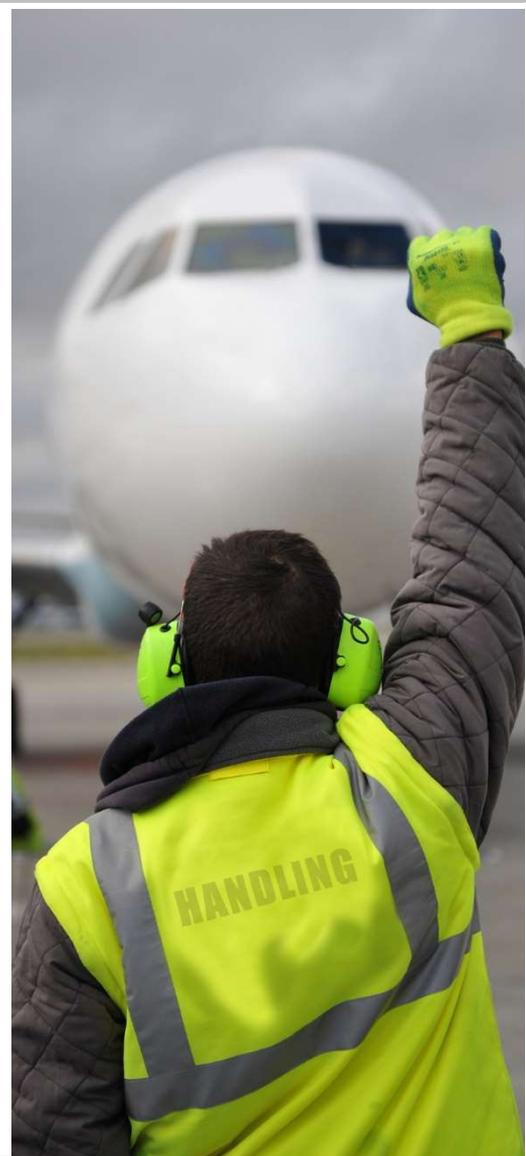
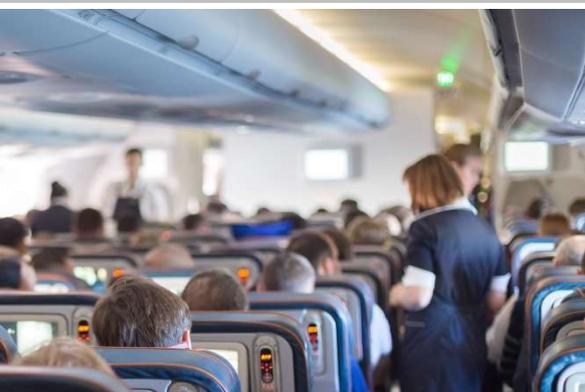
Source et méthodologie

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 s'effectue la plupart du temps dans la continuité d'une scolarité
Contrat de professionnalisation (CP) – formation continue	Le contrat de professionnalisation vise avant tout l'emploi ou le retour à l'emploi . Il relève de la formation professionnelle continue. Le jeune a le statut de salarié en formation. Le contrat prévoit une action de professionnalisation : le jeune doit suivre une formation qualifiante en rapport avec le poste qu'il occupe au sein de l'entreprise. Le contrat de professionnalisation est ouvert aux jeunes de 16 à 25 ans révolus et aux demandeurs d'emploi de 26 ans et plus. Il s'adresse en priorité aux jeunes sortis du système éducatif sans qualification et à ceux qui veulent compléter leur formation initiale pour faciliter leur insertion professionnelle
Pro-A ex-Période de professionnalisation (PP) – formation continue	La période de professionnalisation a pour objet de favoriser le maintien dans l'emploi de certains salariés, via une formation en alternance qualifiante. Financée sur les fonds de la professionnalisation, cette formation peut se dérouler pendant ou en dehors du temps de travail

CONTACT

Liete DA COSTA
Responsable Emploi et Formation
lidacosta@fnam.fr

Conception et réalisation : KYU Lab / www.kyu.fr
Actualisation des données 2019/2020 : BVA



Les rapports de l'aérien – Édition 2021