

Rapport de Branche professionnelle Transport aérien

Edition
2023

fnam


OBSERVATOIRE
Prospectif des Métiers &
des Qualifications de l'Aérien

AKTO
L'humain au cœur des services



SOMMAIRE

Préambule

1

**SYNTHÈSE ET
CHIFFRES CLÉS**

2

**DONNÉES
ÉCONOMIQUES**

3

**DONNÉES SOCIALES ET
EMPLOI**

4

**DONNÉES
FORMATION**

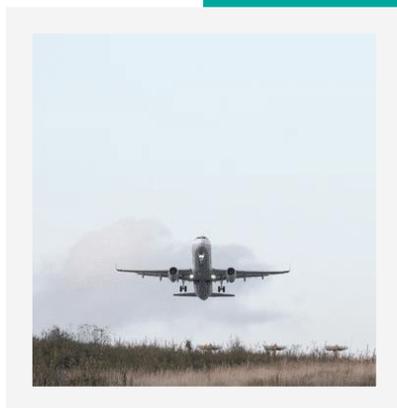


Méthodologie

Préambule

Le rapport de branche 2023 fournit des informations économiques, sociales, emploi et formation sur le secteur de l'aérien sur la base de données 2020-2022. Il rassemble des informations provenant de plusieurs sources de référence pour le secteur et plus largement de référence sur le champ de l'emploi et de la formation. Il s'inscrit dans le cadre des travaux des partenaires sociaux de l'aérien pour le Rapport sur l'emploi de l'Observatoire des métiers de l'aérien.

Ce rapport favorise une meilleure compréhension du champ de l'aérien et couvre, en termes de périmètre, les compagnies aériennes (transport de passagers et de fret), les entreprises d'assistance en escale, de maintenance aéronautique, les aéroports, les exploitants d'hélicoptères et de drones à usage professionnel.



En 2023, le trafic aérien des passagers est en passe de dépasser son niveau d'avant pandémie



Le trafic passagers mondial va revenir cette année à son niveau d'avant la pandémie de coronavirus, avant de dépasser, fin 2023, l'activité de 2019, a estimé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette prévision table sur une nouvelle accélération du transport aérien, après une année 2022 qui a vu son trafic passager atteindre 81% du volume enregistré en 2019, dernière année pleine avant l'arrivée du Covid-19. L'OACI estime que d'ici la fin de l'année, la fréquentation sera supérieure d'environ 3% aux chiffres de 2019.

L'année 2022 a vu pour la branche du transport aérien son nombre d'effectif évoluer de +5,7% (85K) par rapport à l'année 2021. On observe un nombre de nouvelle offre record enregistré au 1^{er} trimestre 2022 avec plus de 1190 offres d'emploi sur les trois principaux codes NAF (Transports aériens de passagers / Transports aériens de Frets / Services auxiliaires des transports aériens) de la branche. Ces croissances sont suivies par de fort investissement en formation avec un ratio pour l'ensemble de la branche atteignant 4,6% (contribution réglementaire 1%). Aussi nous observons un bon du nombre d'apprentis et de bénéficiaires et stagiaires dans les différents dispositifs d'alternance et de formation. Avec une forte progression du nombre de contrats de professionnalisation +203% ou encore de préparation opérationnelle à l'emploi collective +213%.



1

Synthèse et chiffres clés

Le trafic aérien est en passe de retrouver son niveau de 2019. Le trafic intérieur s'élève à 81,5% de son niveau de 2019 et le trafic international est quant à lui à 81,6% de son niveau de 2019.

Chiffres clés

+107%

De croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2021

81,5%

Le trafic intérieur s'élève à 90,9% de son niveau de 2019

81,6%

Le trafic international est supérieur à celui de mai 2019 à 101,6%

Source: Publication du rapport de branche 2022, secteur aérien, FNAM



688
entreprises

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



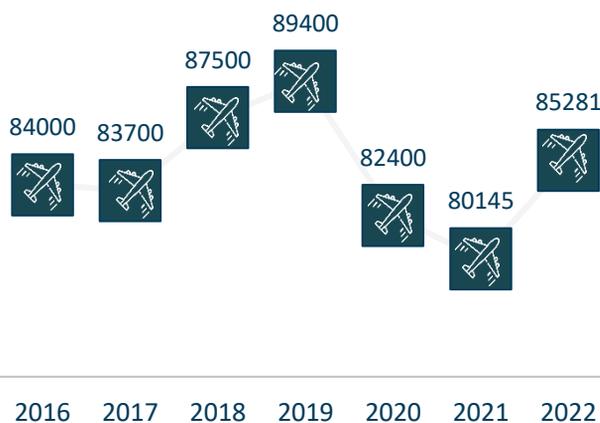
37%



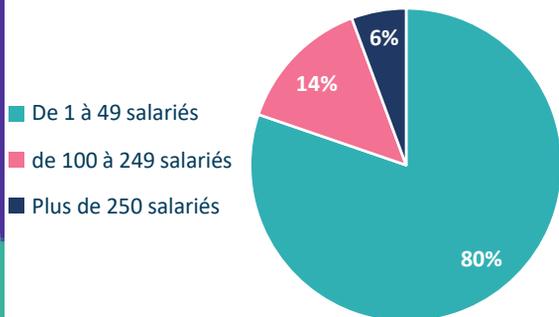
63%

Evolution du nombre de salariés du Transport aérien

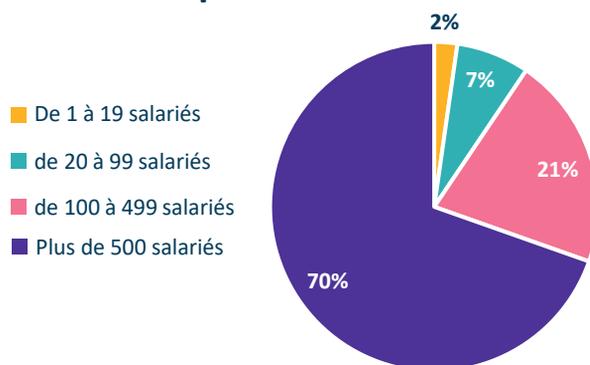
Source: Sources Dares



Répartition des entreprises



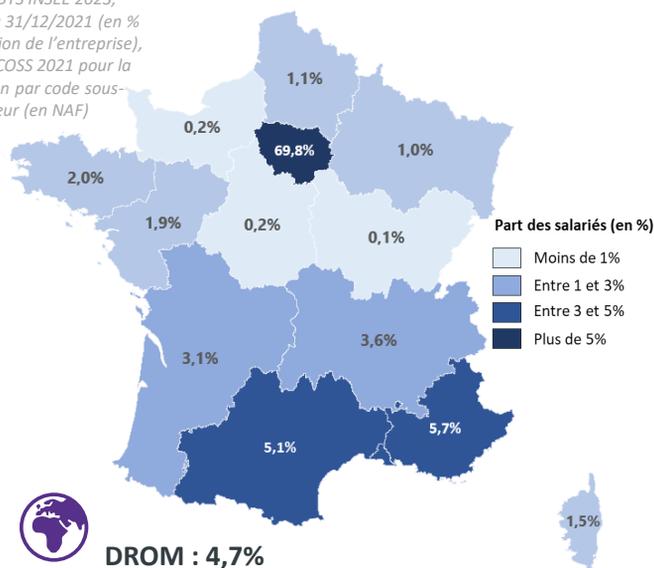
Répartition des salariés



Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

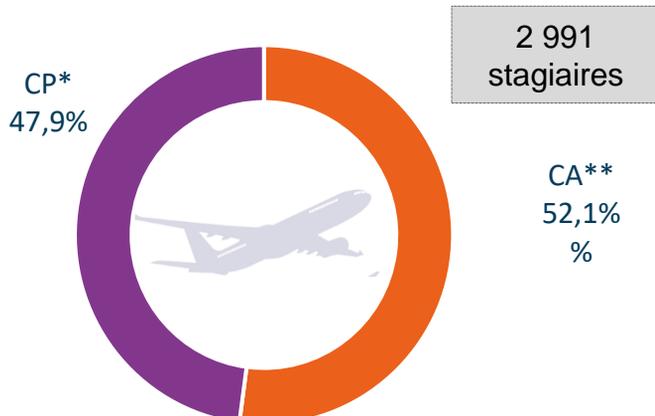
Répartition géographique des salariés

Source: BTS INSEE 2023, données au 31/12/2021 (en % selon la région de l'entreprise), Sources ACOSS 2021 pour la répartition par code sous-secteur (en NAF)



En 2022, la branche du transport aérien compte 688 entreprises. Après la crise Covid 19 et la baisse de près de 8% de ses effectifs en 2020, la branche connaît une croissance de ses effectifs salariés de + 3,9%. La majorité des salariés (91%) sont employés dans une entreprise de plus de 100 salariés, représentant 20% des entreprises de la branche. Plus de la moitié d'entre elles (69,8%) sont localisées en Île-de-France.

Répartition des dispositifs de formation en 2022



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



Parmi les dispositifs d'alternance déployés au sein de la branche « Transport et travail aérien » en 2022, les contrats d'apprentissage sont légèrement supérieurs avec un total de 1558 contrats en 2022, contre 1 433 contrats de professionnalisation.

Répartition par genre des salariés formés en 2022

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

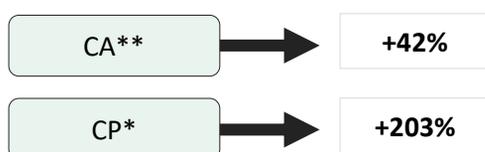


Nombre de salariés par dispositif en 2022



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Evolution pour chaque dispositif du nombre de salariés formés depuis 2021

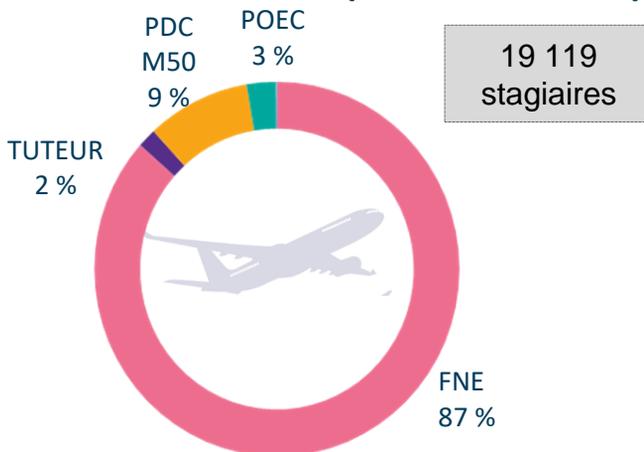


Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



Par rapport à 2021, le nombre de contrats d'alternance a fortement évolué, avec une hausse plus prononcée pour les contrats de professionnalisation.

Répartition des dispositifs de formation en 2022 (hors alternance)



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



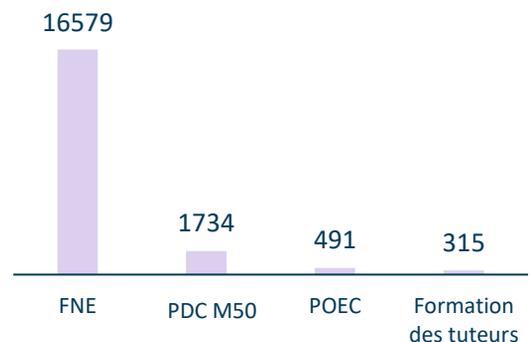
Parmi les dispositifs de formation hors alternance déployés au sein de la branche « Transport aérien » en 2022, 87 % des bénéficiaires le sont dans le cadre du Fond National pour l'Emploi (FNE). Viennent ensuite le plan de développement des compétences (PDC ; 9 %)

Répartition par genre des salariés formés en 2022

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

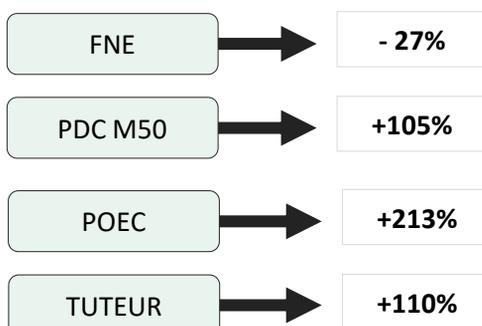


Nombre de salariés par dispositif en 2022



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Evolution pour chaque dispositif du nombre de salariés formés depuis 2021



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



L'évolution du nombre de salariés depuis 2021 reste indépendant selon le dispositif considéré, même si le FNE reste largement majoritaire.



2

Données économiques

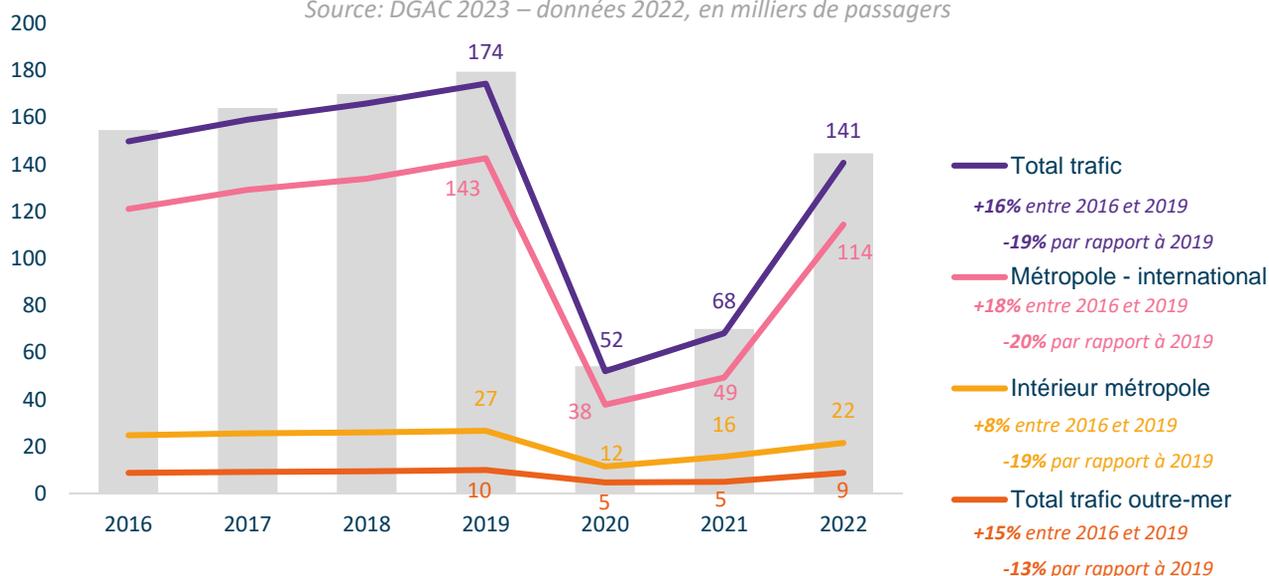
145 millions de passagers enregistrés en 2022*

Multiplication par 2 du trafic de passagers en métropole par rapport à 2020*

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

Evolution du trafic aérien de passagers

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers de passagers



Le trafic aérien connaît entre 2016 et 2019 une forte expansion, avec une augmentation globale de + 16 %. Cette hausse se caractérise notamment par une forte évolution du trafic métropole – international : + 18 %, contre + 8 % pour le trafic métropole, + 15 % pour trafic outre-mer et +8% pour le trafic intérieur métropole. La crise Covid 19 a profondément marqué le secteur avec une forte baisse du nombre de passagers à partir de 2020 de l'ordre de – 70 % du trafic de passagers, au global.

En revanche, l'année 2022 poursuit sa progression initiée en 2021, à la sortie de la crise sanitaire, en doublant ses effectifs de passagers, passant de 70 millions de passagers en 2021 à 145 millions en 2022, plus spécifiquement impulsée par une multiplication par 2,3 du nombre de passagers métropole-international et une multiplication par 2 du trafic métropole. En parallèle, le trafic outre-mer revient presque à un niveau équivalent à celui enregistré avant la crise sanitaire : près de 9 millions de passagers, soit juste 13 % inférieur à son niveau de 2019.

En 2022, la répartition du trafic de passagers selon qu'il s'agisse de vols nationaux, européens ou extra-européens revient à l'image de ce qui était connu en 2019, c'est-à-dire une plus faible proportion de vols nationaux.

41 %

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

15 %

Sur l'interne / national

National



15 %

29% en 2021 (19% 2019)

Intra-UE *



41 %

40% en 2021 (46% en 2019)

Extra-UE



44 %

31% en 2021 (35% en 2019)

* Pays de l'UE (27)

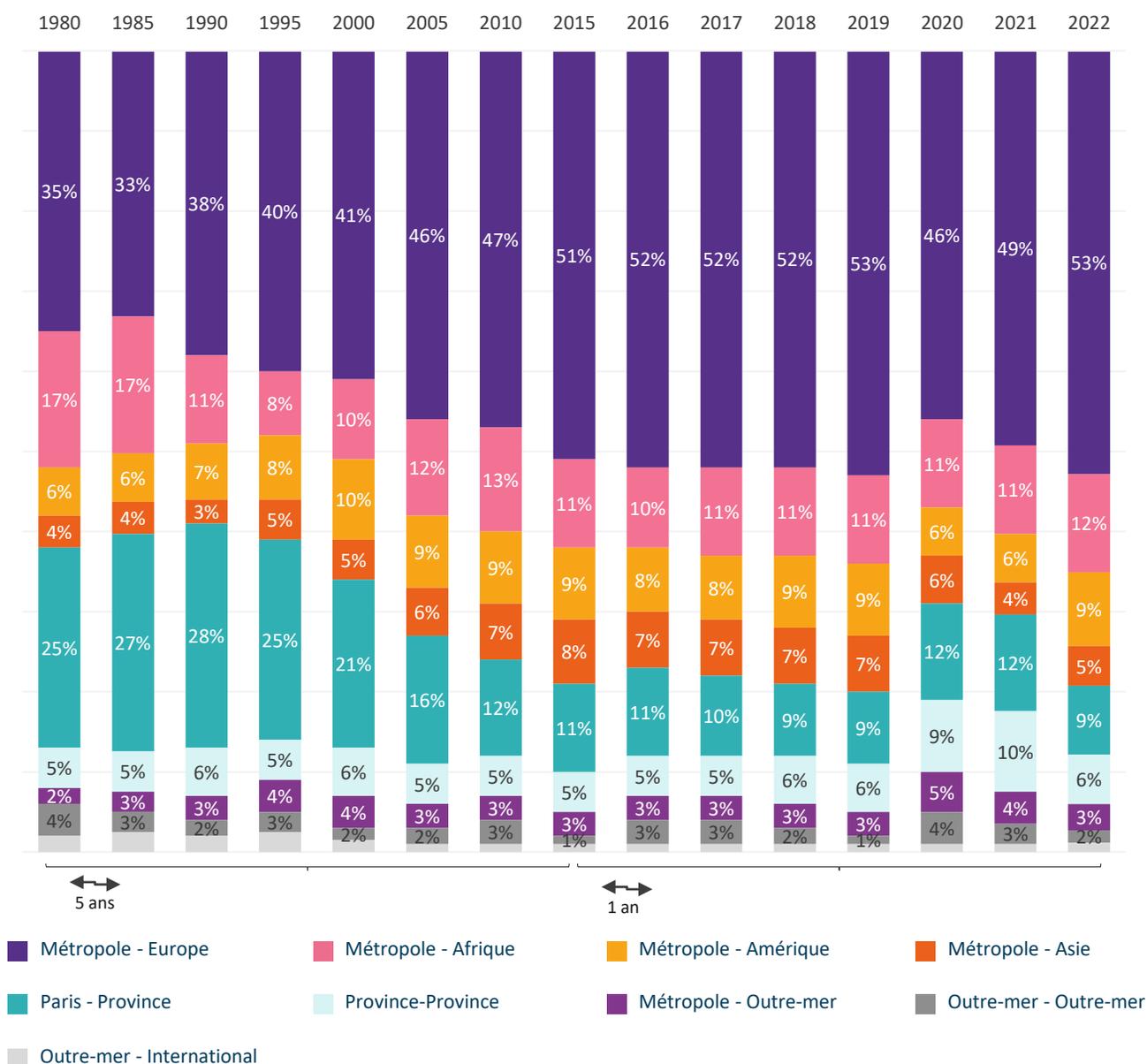
53 % du trafic passagers en France

sont réalisés entre la métropole et l'Europe* en 2022

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

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

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers de passagers



La proportion de passagers originaires de métropole et à destination de l'Europe est en constante évolution depuis 1980 passant de 35% en 1980 à 53% en 2019. Les années 2020 et 2021 (période de crise sanitaire) restent relativement à part avec une hausse de la proportion de passagers restant en métropole par rapport aux années précédentes : au total, 22% des passagers ont réalisé le trajet Paris – Province ou Province-Province en 2021, contre seulement 15% en 2019.

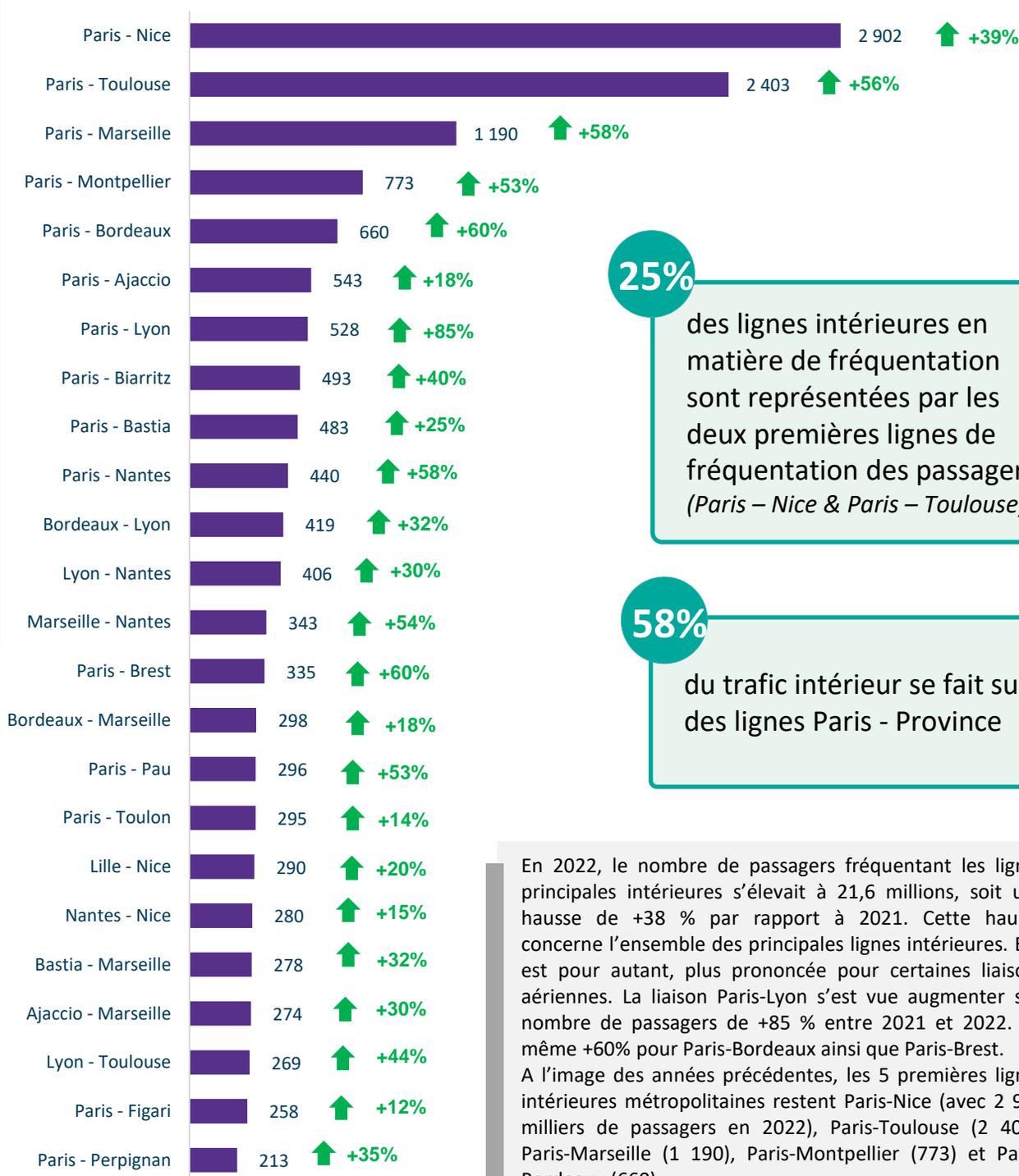
L'année 2022 reprend une structure similaire à celle connue depuis le milieu des années 2010, où plus de la moitié des trafics passagers sont liés à des trajets Métropole-France (53%), et une part relativement importante de trajets partant de métropole vers l'Afrique (12%), vers l'Amérique (9%) et vers la Province (9%)

21,6 millions de passagers

fréquentaient les principales lignes intérieures en 2022

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2022

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



25%

des lignes intérieures en matière de fréquentation sont représentées par les deux premières lignes de fréquentation des passagers (Paris – Nice & Paris – Toulouse)

58%

du trafic intérieur se fait sur des lignes Paris - Province

En 2022, le nombre de passagers fréquentant les lignes principales intérieures s'élevait à 21,6 millions, soit une hausse de +38 % par rapport à 2021. Cette hausse concerne l'ensemble des principales lignes intérieures. Elle est pour autant, plus prononcée pour certaines liaisons aériennes. La liaison Paris-Lyon s'est vue augmenter son nombre de passagers de +85 % entre 2021 et 2022. De même +60% pour Paris-Bordeaux ainsi que Paris-Brest. A l'image des années précédentes, les 5 premières lignes intérieures métropolitaines restent Paris-Nice (avec 2 902 milliers de passagers en 2022), Paris-Toulouse (2 403), Paris-Marseille (1 190), Paris-Montpellier (773) et Paris-Bordeaux (660).

Légende



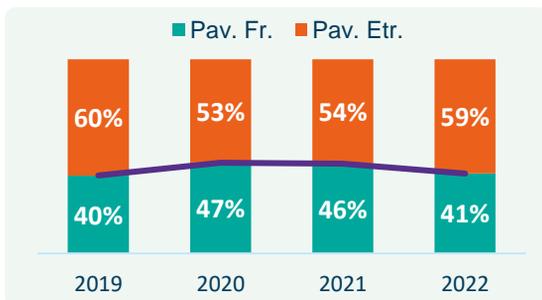
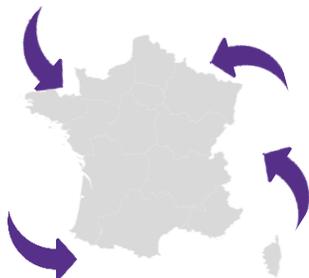
Evolution par rapport à 2021

41 % des vols touchant la France sont de pavillon français en 2022

Part du pavillon français en 2022

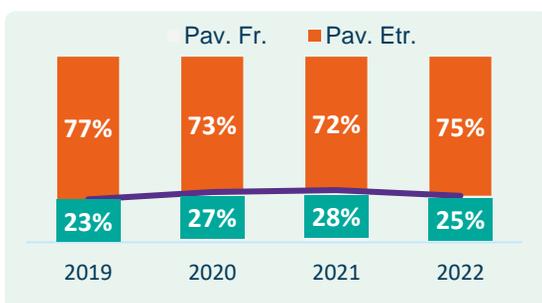
Source: DGAC 2023 – données 2022, en %

Vols touchant la France



Après une hausse de la proportion de pavillon français pour les vols touchant la France en 2020 et 2021, cette proportion revient en 2022 à son niveau d'avant crise sanitaire, à savoir 41 %.

Vols France / Europe



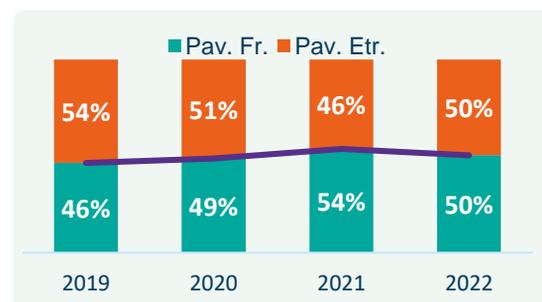
La majorité des vols France/Europe se font sous un pavillon étranger. En 2022, les trois quarts des vols vers l'Europe se fait sous un pavillon étranger.

Vols intérieurs (Métropole/ outre-mer)



A l'inverse des vols européens, la grande majorité des vols intérieurs se fait sous pavillon français (72 % en 2022)

Vols France / international



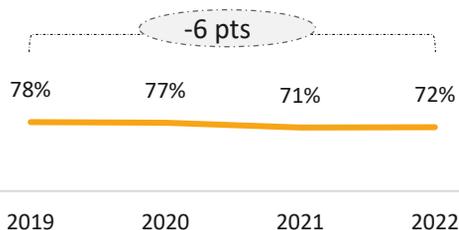
Les vols internationaux sont historiquement en plus forte proportion sous pavillon étranger. Cette année 2022 se caractérise par une égale répartition entre pavillon français et étranger.

Les vols à l'international en progression par rapport à 2019

Evolution de la part du pavillon français en 2022

Source: DGAC 2023 – données 2022, en %

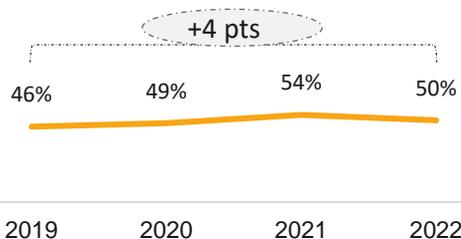
Vols domestiques



Vols touchant la France



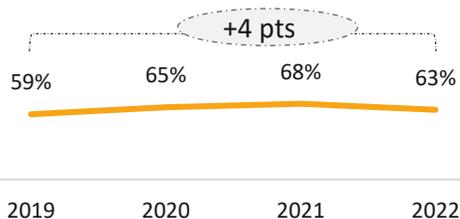
France-International (hors Europe)



France-Europe



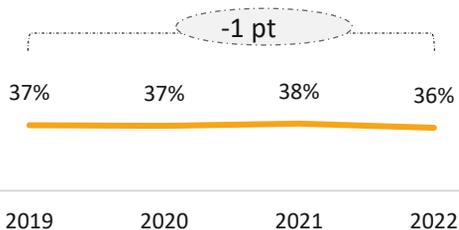
France-Amérique



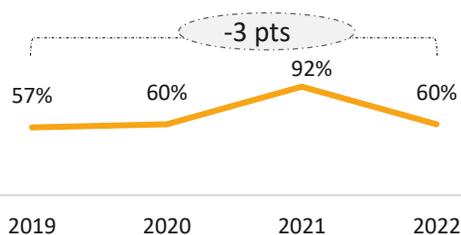
France-Afrique



France-Asie



France-Océanie



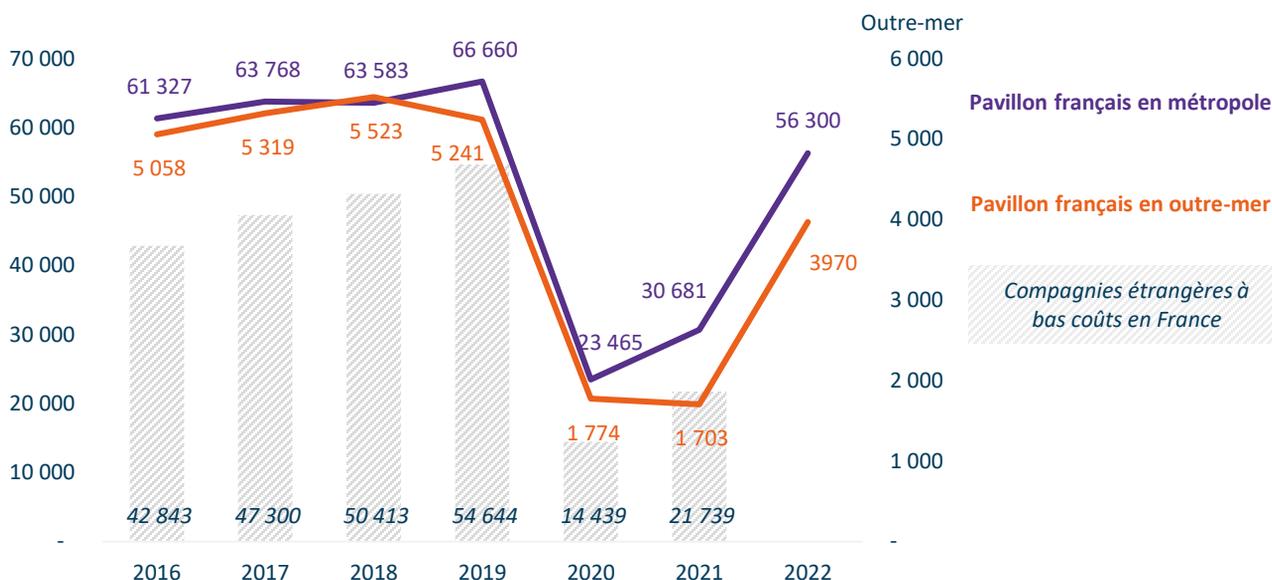
Malgré une dominance de pavillon français dans les vols domestiques, il y a une tendance à la baisse ces dernières années passant de 78% en 2019 à 72% en 2022. Au contraire, pour les vols touchant la France, la tendance est à la stabilité depuis 2019, après une forte hausse pendant la période de crise sanitaire (2020 et 2021).

Pour ce qui est des vols internationaux, et plus spécifiquement sur les vols vers l'Amérique ou l'Afrique, la part de pavillons français est de plus en plus importante passant de 59% en 2019 à 63% en 2022 pour les premiers et 42% à 47% en 2022 pour les seconds.

Le pavillon français en métropole augmente de +84% par rapport à 2021

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

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers, UAF pour le trafic à bas-coûts



Entre 2016 et 2019, le trafic total du pavillon français en métropole a augmenté de +8,7 %. Après une chute de près de 65 % entre 2019 et 2020 liée à la crise sanitaire Covid 19, la dynamique reprend à partir de 2021, mais surtout en 2022 avec une hausse de +84 % entre 2021 et 2022. Le pavillon français en outre-mer suit également cette dynamique, avec un nombre de passagers multiplié par 2,3 entre 2021 et 2022, même si il reste toujours en retrait par rapport à son niveau de 2019.

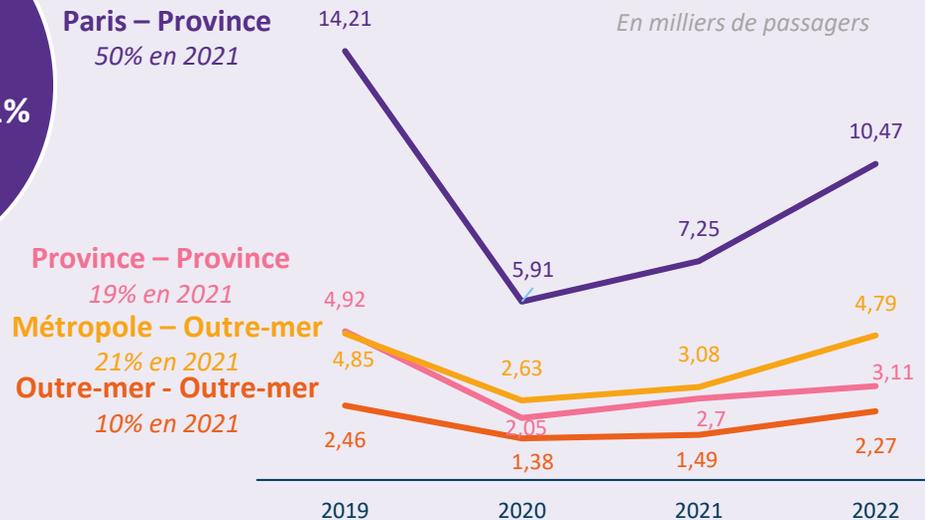
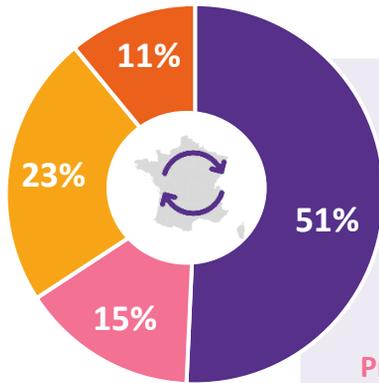
En 1 an, le trafic du pavillon français en métropole augmente de
+ 84 %

En 1 an, le trafic du pavillon français en outre-mer a été
multiplié par 2

51% du trafic intérieur est lié au trafic Paris-Provence

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs

Source: DGAC 2023 – données 2022, en %



En 2022, 51 % du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs est constitué par la liaison Paris-Provence. Le nombre de passagers sur cette liaison a augmenté de +44% par rapport à 2021 passant de 7,25 milliers de passagers à 10,47 en 2022.

La liaison Métropole-Outre-mer représente la seconde liaison principale du trafic des compagnies aériennes françaises en vol intérieur : 23 %, proportion qui a d'ailleurs augmentée par rapport à 2021 (qui était alors de 21%). Il s'agit de la liaison aérienne connaissant la plus forte augmentation entre 2021 et 2022 : + 56 %, contre + 52 % pour la liaison Outre-mer – Outre-mer et seulement +15 % pour la liaison Province-Provence.

En 1 an, le nombre de passagers sur la liaison Paris-Provence a augmenté de **+ 44 %**

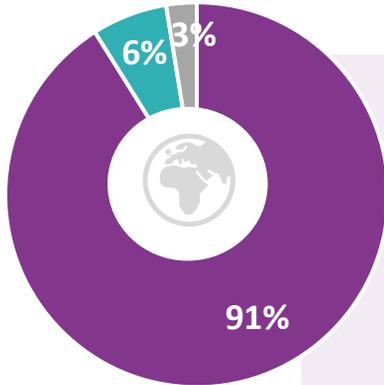
En 1 an, le nombre de passagers sur la liaison Métropole – Outre-mer a augmenté de **+ 56 %**

72 % du trafic intérieur est opéré par des compagnies françaises (12 points de moins qu'en 2015)

91% du trafic extérieur est lié au trafic Paris-International

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols extérieurs

Source: DGAC 2023 – données 2022, en %



En 2022, 91 % du trafic extérieur est lié au trafic Paris-International. Le nombre de passagers sur cette liaison a été multiplié par 2,1 par rapport à 2021 passant de 16,53 milliers de passagers à 35,45.

La liaison Métropole-International voit également ses effectifs plus que doubler par rapport à 2021 (multiplié par 2,2), mais c'est surtout la liaison entre l'Outre-mer et l'international qui connaît la plus forte augmentation où le nombre de passager a été pratiquement multiplié par 5, passant de 0,21 à 1 millier en 2021 et 2022.

En 1 an, le nombre de passagers sur la liaison Paris-International a été **multiplié par 2,1**

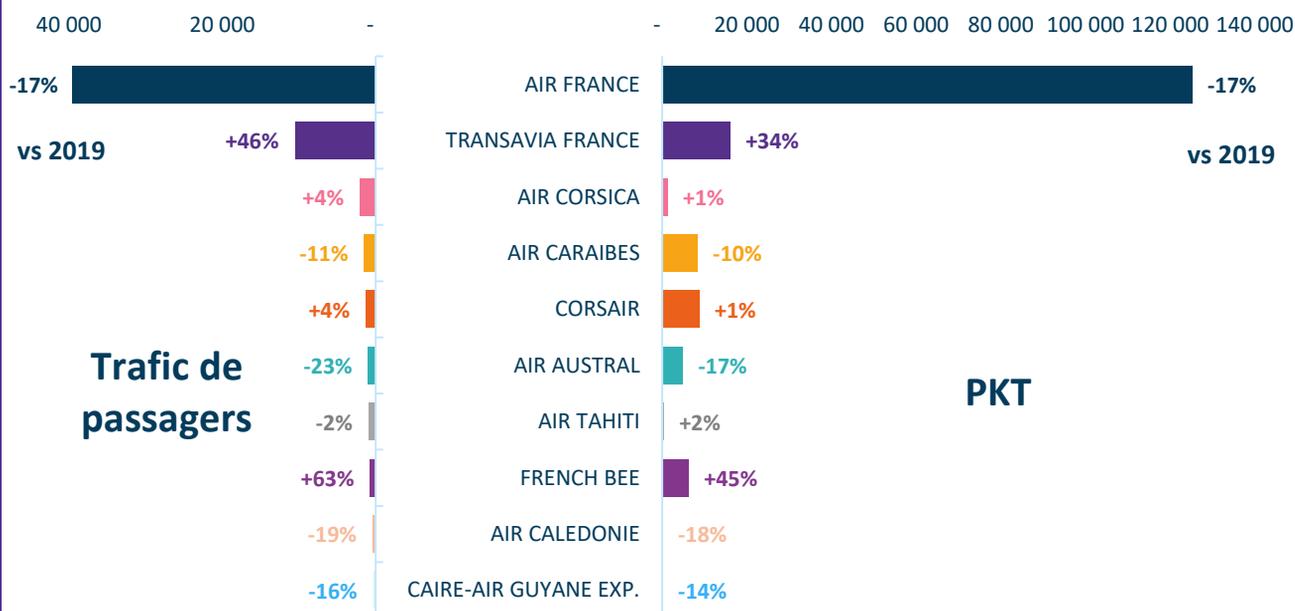
En 1 an, le nombre de passagers sur la liaison Outre-mer - International a été **multiplié par 4,8**

34% du trafic intérieur est opéré par des compagnies françaises

Près de 60 millions de passagers transportés et 176 millions de kilomètres parcourus par le pavillon français

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2022

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers (passagers) et millions (PKT)

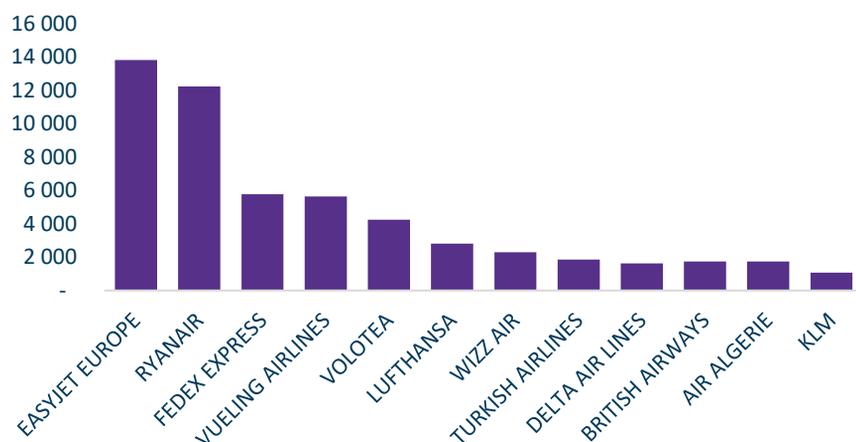


En 2022, Air France représente les deux tiers du trafic global de passagers du pavillon français (67 %) et 71 % des PKT du pavillon français. Le nombre de passagers sur cette compagnie est 17 % moins élevé que son niveau en 2019, ce qui marque une progression par rapport à 2021 qui était alors de -53%. La filiale Transavia France poursuit également sa croissance : + 88% entre 2020 et 2021 et son nombre de passagers a été multiplié par 2,2 entre 2021 et 2022.

La plupart des compagnies aériennes ont désormais dépassé le nombre de passagers enregistré en 2019. Reste encore en retrait Air Caraïbes (-11%), Air Austral (-23%), Air Tahiti (-2%), Air Calédonie (-19%) ou encore Caire – Air Guyane Exp (-16%).

Trafic de aérien des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en métropole

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers



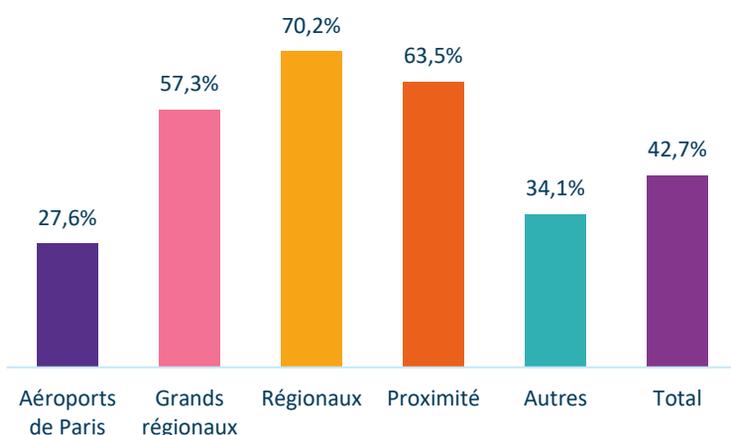
**EasyJet Europe,
Ryanair et
Fedex express**

TOP 3 du trafic à pavillon étranger en métropole en 2022

Le trafic à bas coûts représente **43 %** du trafic en France métropolitaine

Part du trafic à bas coûts dans les différentes catégories d'aéroports en France métropolitaine

Source: UAF, Résultats d'activité des aéroports français 2022



Evolution du trafic à bas coûts total

2019 : **35%**



2020 : **33%**



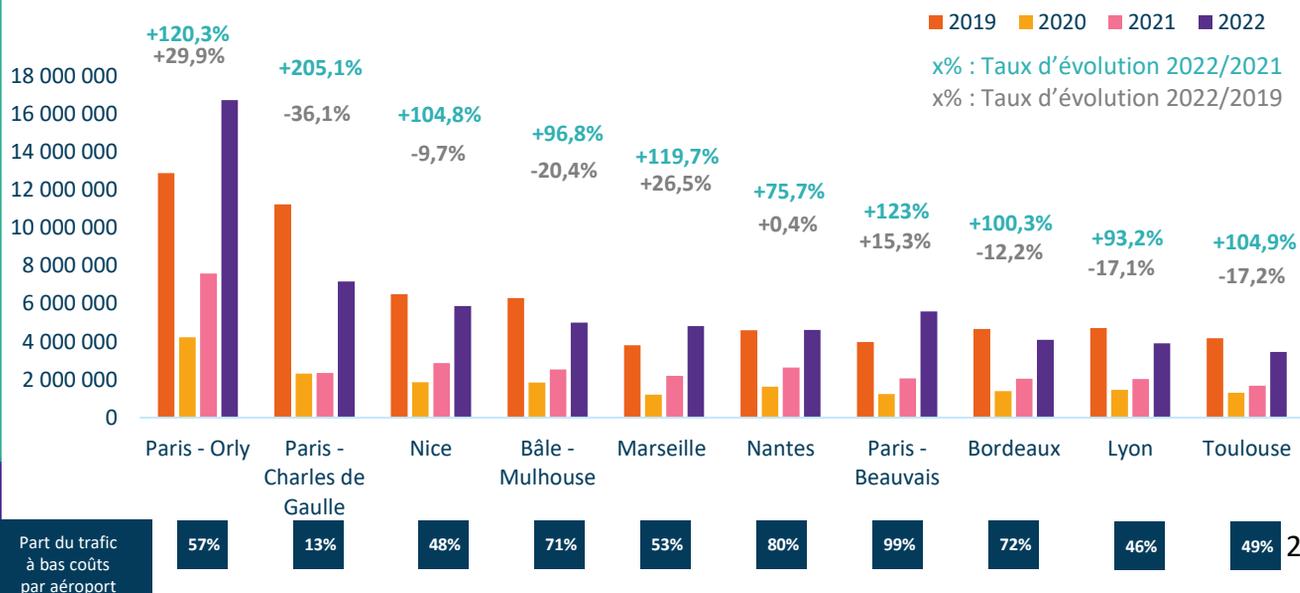
2021 : **39%**

La part des compagnies à bas coût ne cesse de progresser depuis 2019 passant de 35 % à 43 % en 2022, après un léger recul en 2020 en lien avec la crise sanitaire. Le trafic à bas coûts concerne majoritairement les aéroports régionaux ou de proximité (respectivement 70,2% et 63,5% du trafic).

Impulsée par la dynamique post-covid, les compagnies à bas coûts sont de plus en plus présentes dans le paysage aérien. Par rapport à 2021, la plupart des principaux aéroports métropolitains ont doublé leurs effectifs de passagers voyageant dans des compagnies à bas coûts. Au global, le nombre de passagers voyageant dans des compagnies à bas coûts reste toujours en retrait par rapport à 2019, mais certains aéroports ont dépassé leur performance de 2019 : +30 % pour Paris-Orly, +27 % pour Marseille ou encore +15 % pour Paris-Beauvais.

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source: UAF, Résultats d'activité des aéroports français 2022



Les 15 premiers aéroports ont permis de desservir plus de 521 millions de passagers en 2022

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2022 en nombre de passagers

Source: EuroStat 2022, en milliers



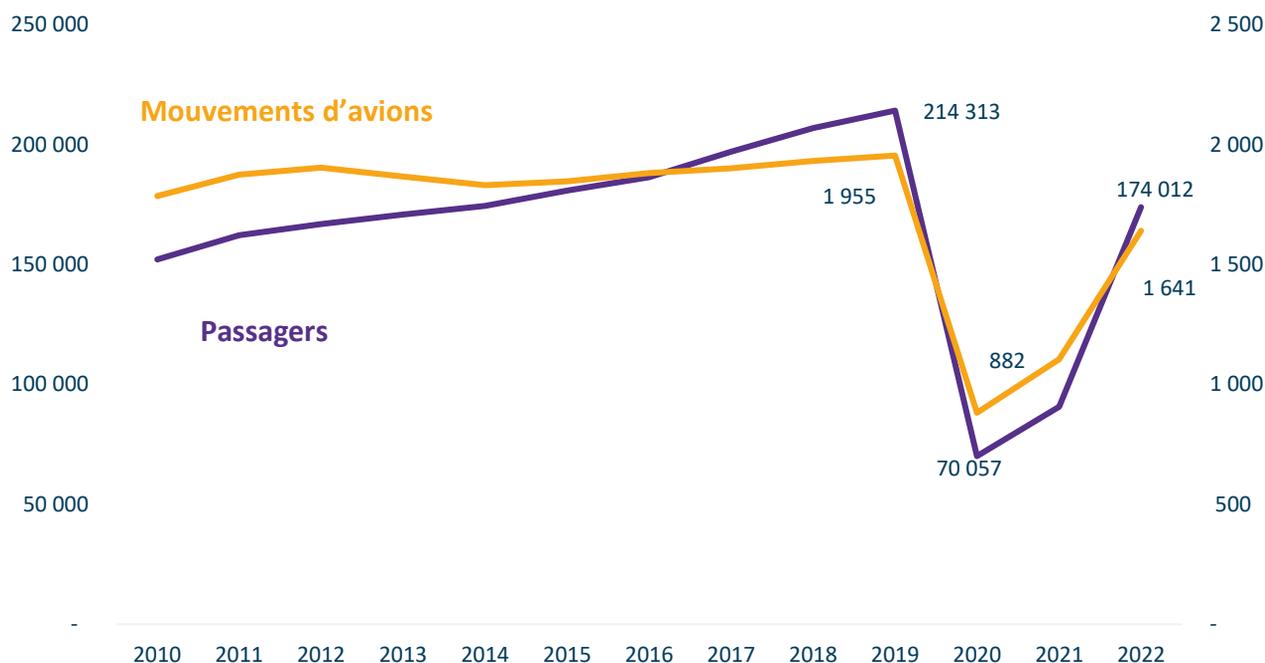
En 2022, les aéroports parisiens concentrent 17% du trafic de passagers des 15 premiers aéroports européens. L'aéroport Paris Charles de Gaulle est d'ailleurs le premier aéroport de l'Union européenne.

La forte évolution du nombre de passagers entre 2021 et 2022 (+98% sur l'ensemble des aéroports européens) se ressent également sur les chiffres puisque le retard avec le nombre de passagers enregistrés en 2019 n'est plus que de -20% (en moyenne) en 2022 par rapport à l'année 2019 sur les 15 premiers aéroports, alors qu'il était de l'ordre de -65% en 2021. Plus encore, l'aéroport de Lisbonne enregistre des chiffres supérieurs à ceux enregistrés en 2019 : 31 190 milliers contre 34 559 milliers en 2022.

174 millions de passagers ont été recensés équivalent à 1,6 millions de mouvements d'avion

Evolution du trafic des aéroports – Métropole et DOM-TOM

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers



L'évolution du nombre de passagers (Métropole et Outre-mer confondus) suit logiquement la même trajectoire que celle des mouvements d'avion.

L'évolution est néanmoins plus forte en ce qui concerne l'augmentation du nombre de passagers qui passe de 152 millions à plus de 214 millions entre 2010 et 2019, soit une hausse de plus de 40 %, équivalent à une augmentation de +9% de mouvements d'avions.

La crise Covid19 ayant profondément impacté le secteur de l'aérien, une reprise s'amorce à partir 2021, mais s'intensifie surtout à partir de 2022. Entre 2021 et 2022, le nombre de passagers a augmenté de + 92 % et le nombre de mouvements d'avions de + 48 %.

En 1 an, le nombre de passagers
Métropole et DOM-TOM a été
multiplié par 1,9

En 1 an, le nombre de
mouvements d'avions de la
Métropole et des DOM-TOM a
augmenté de **+48 %**

Le trafic de passager par aéroport a quasiment doublé depuis 2021

Trafic passagers des aéroports (Métropole et Outre-mer)

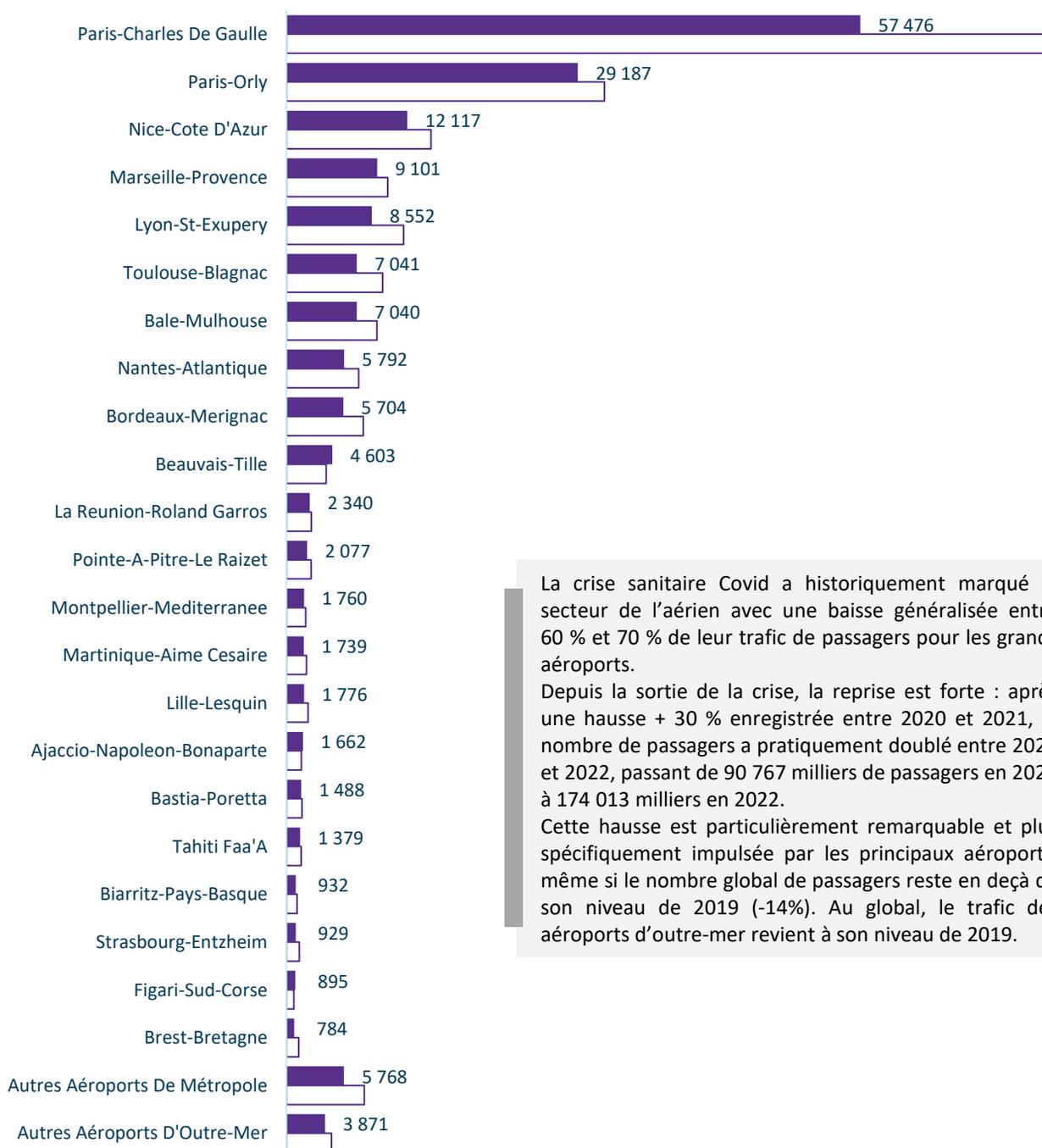
Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers



Fréquentation des principaux aéroports en 2022 et évolution depuis 2019

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers

■ 2022 □ 2019



La crise sanitaire Covid a historiquement marqué le secteur de l'aérien avec une baisse généralisée entre 60 % et 70 % de leur trafic de passagers pour les grands aéroports.

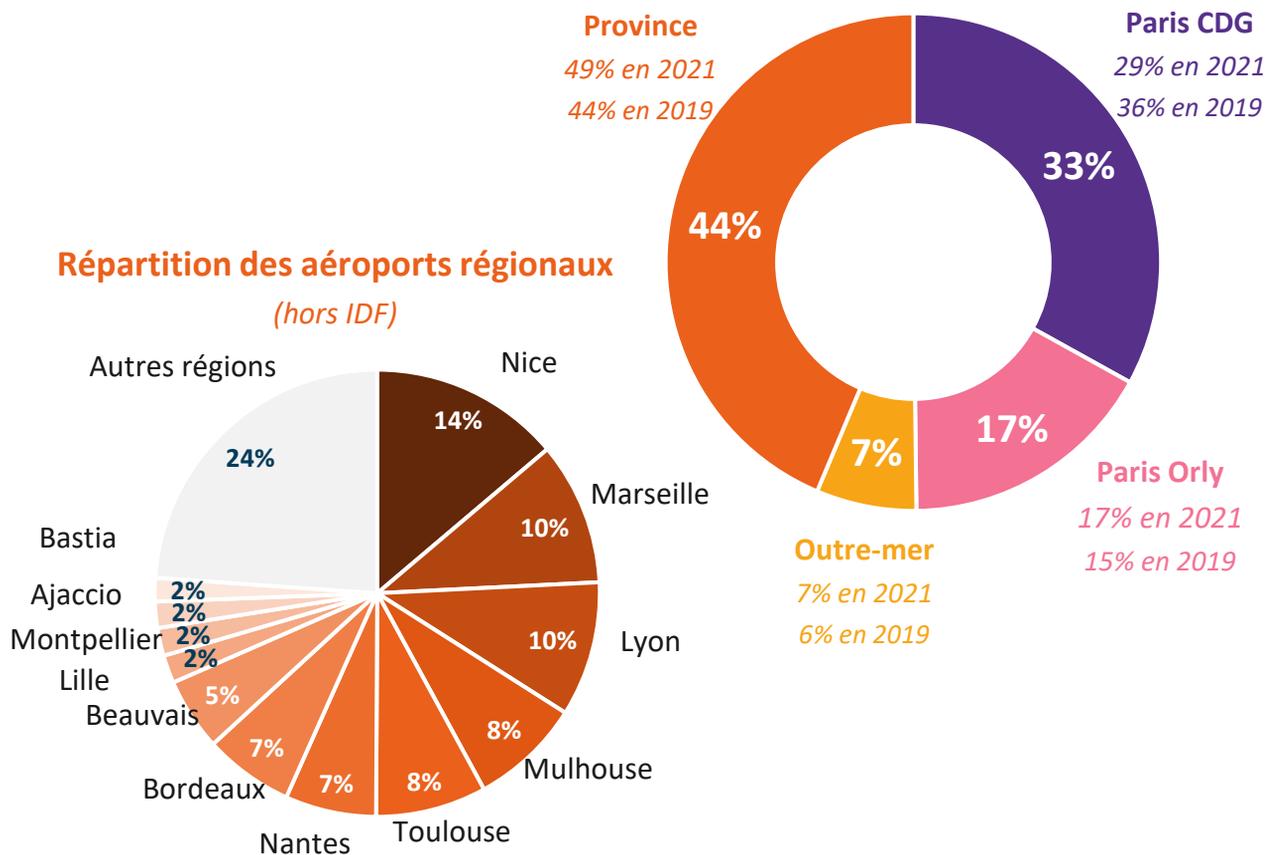
Depuis la sortie de la crise, la reprise est forte : après une hausse + 30 % enregistrée entre 2020 et 2021, le nombre de passagers a pratiquement doublé entre 2021 et 2022, passant de 90 767 milliers de passagers en 2021 à 174 013 milliers en 2022.

Cette hausse est particulièrement remarquable et plus spécifiquement impulsée par les principaux aéroports, même si le nombre global de passagers reste en deçà de son niveau de 2019 (-14%). Au global, le trafic des aéroports d'outre-mer revient à son niveau de 2019.

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

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français en 2022

Source: DGAC 2023 – données 2022, en %



En 2022, le tiers des passagers se concentre sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, cette proportion est en augmentation par rapport à 2021 (+ 4 points), mais reste en retrait par rapport à 2019 (- 3 points). Pour autant, la répartition 2022 entre les principaux aéroports revient à une de structuration similaire à celle connue en 2019.

Parmi les 44% de passagers en Province, les trois principaux aéroports sont Nice (14 % des passagers), Marseille (10 %) et Lyon (10 %). Parmi les aéroports régionaux, les cinq premiers aéroports se partagent la moitié du flux.

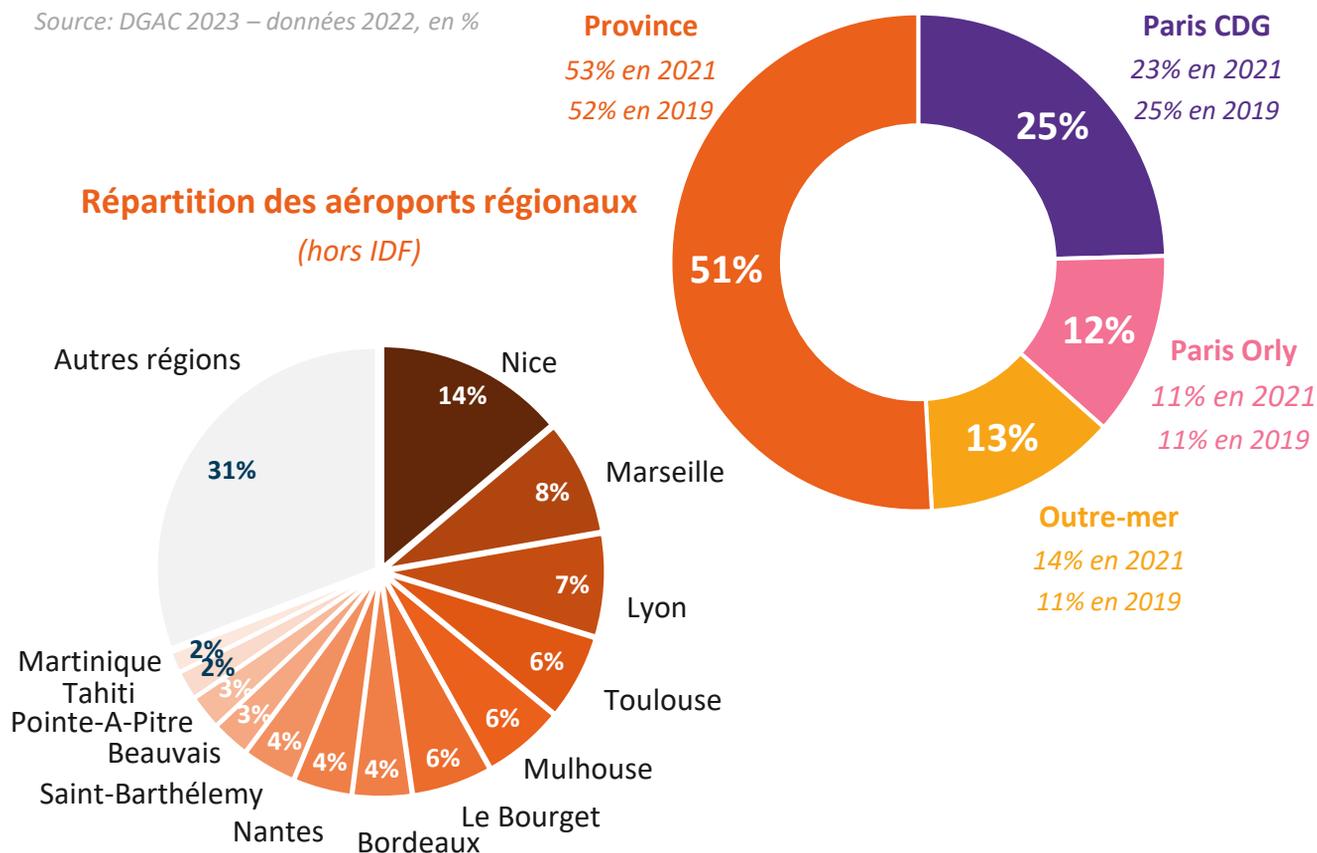
44 % du trafic se concentre sur les aéroports de Province

Nice, Marseille et Lyon concentrent le tiers des flux de passagers

37% des mouvements commerciaux se concentre sur les aéroports parisiens

Répartition des mouvements d'avions commerciaux sur les principaux aéroports français en 2022

Source: DGAC 2023 – données 2022, en %



En 2022, le quart des mouvements commerciaux se concentre sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, cette proportion est en augmentation par rapport à 2021 (+2 points), mais reste stable par rapport à 2019. On observe d'ailleurs une certaine stabilité de la répartition globale des mouvements commerciaux des principaux aéroports depuis 2019.

Parmi les 51% des mouvements commerciaux en Province, les trois principaux aéroports sont Nice (14 % des passagers), Marseille (8%) et Lyon (7 %). Parmi les aéroports régionaux, les 10 premiers aéroports se partagent 63 % des flux.

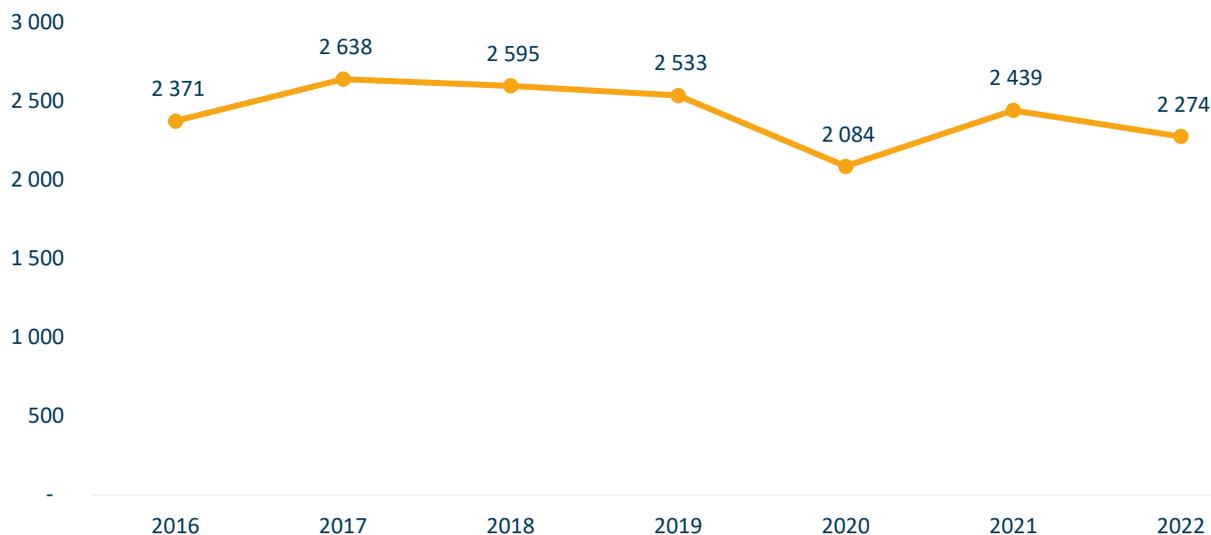
51% du trafic se concentre sur les aéroports de Province

Nice, Marseille et Lyon concentrent 29% des mouvements d'avions

Près de 2,3 millions de tonnes de fret et de courrier ont été transportés en France métropolitaine en 2022

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

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers de tonnes



L'évolution du trafic de fret et de courrier sur les aéroports de la métropole reste stable avec une diminution entre 2016 et 2022 de 4%.

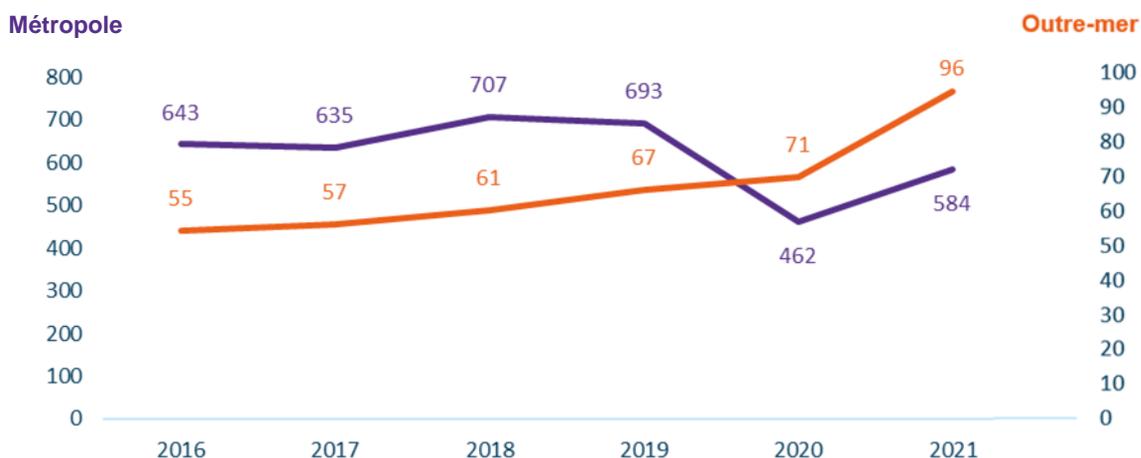
On observe une nette diminution au cours de l'année 2020 causée à la pandémie mondiale de 22% par rapport à 2019.

Le trafic de fret et de courrier des compagnies aériennes a amorcé une reprise importante des 2021, après la chute de 50% sur la métropole en 2020 par rapport à 2019.

Concernant l'Outre-mer, la croissance continue et s'accroît en 2021 avec une croissance de 35%.

Trafic de fret et de courrier des compagnies aériennes françaises de Métropole et d'Outre-mer

Source: DGAC 2023 – données 2022, en milliers de tonnes

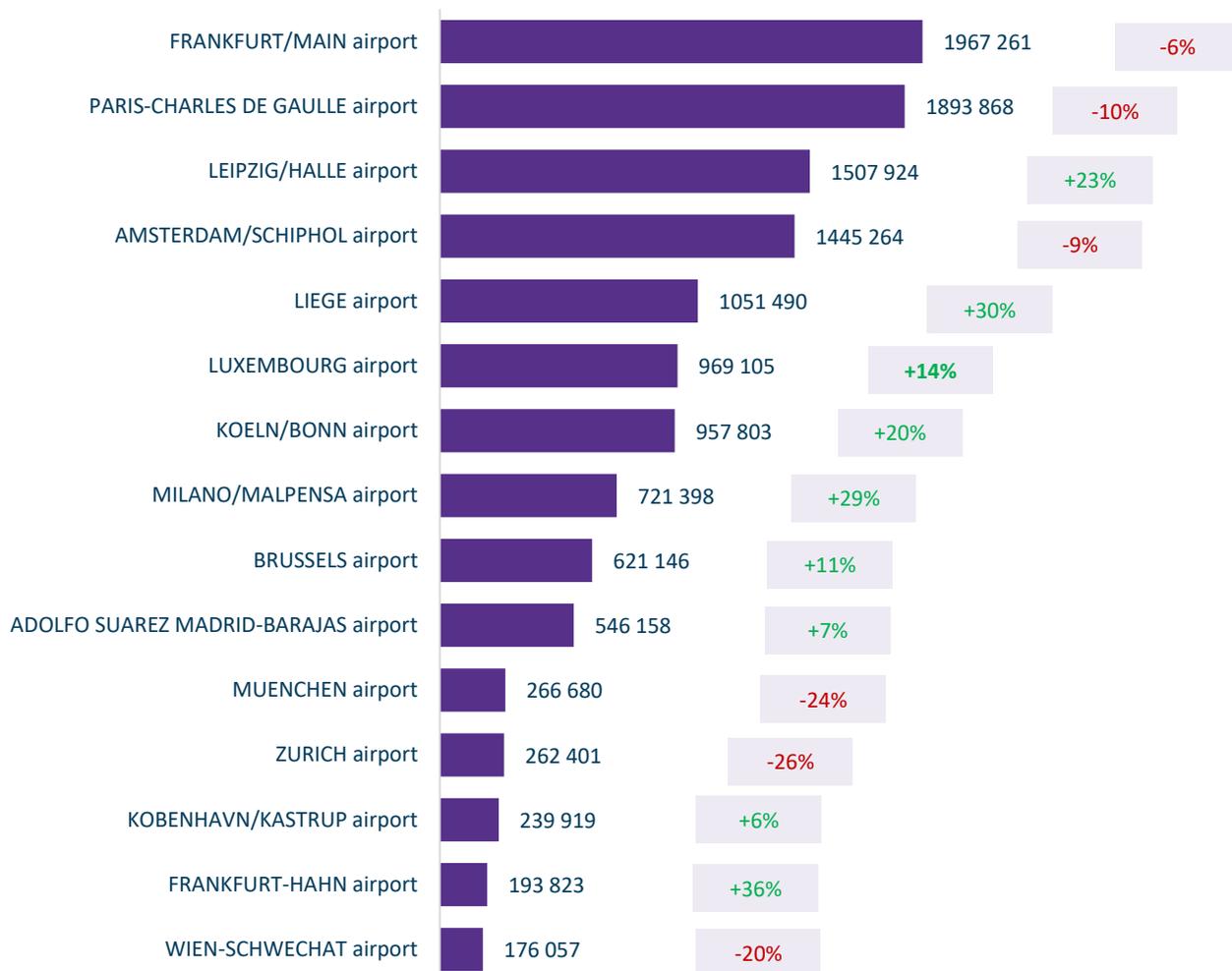


Près de 16 millions de tonnes de fret et de courrier transportés en Europe en 2022

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne selon le volume de fret et de courrier traité en 2021

Source: EuroStat 2022, en tonnes de fret

Evolution 2019/2022



Le volume de fret et de courrier est en baisse par rapport à 2021 qui passe de 17,1 millions à 15,9 millions en 2022, soit une baisse de -7%.

Paris Charles de Gaulle conserve sa place de deuxième aéroport européen en volume de fret et de courrier, mais maintient un retard de -10% par rapport à 2019. En parallèle, certains aéroports ont dépassé leur volume de fret et de courrier enregistré en 2019 à l'image des aéroports de Frankfurt (+36%), Liège (+30%) ou encore Milan (+29%).

Evolution de fret et de courrier transportés en Europe

Source: EuroStat 2022, en milliers de tonnes de fret





3

Données sociales & emploi



Données générales

85 011 salariés +5,7%

Source : enquête entreprises 2023 Estimation des effectifs au 31/12/2022

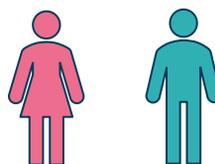


688 entreprises

+ 4,24% ; 660 entreprises en 2021

Source : Enquête, données au 31/12/2022

37,1% 62,9%



Répartition des entreprises de la branche

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



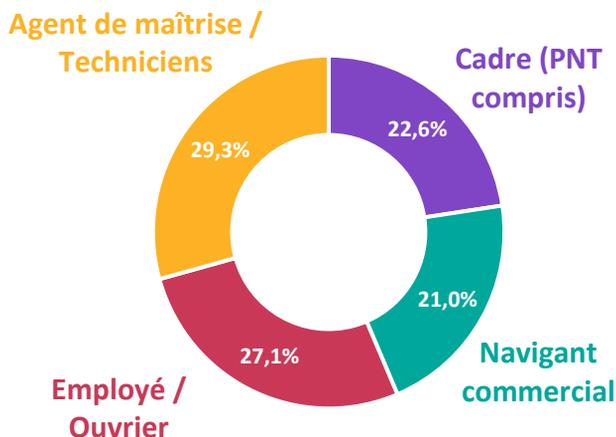
Répartition des effectifs de la branche

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



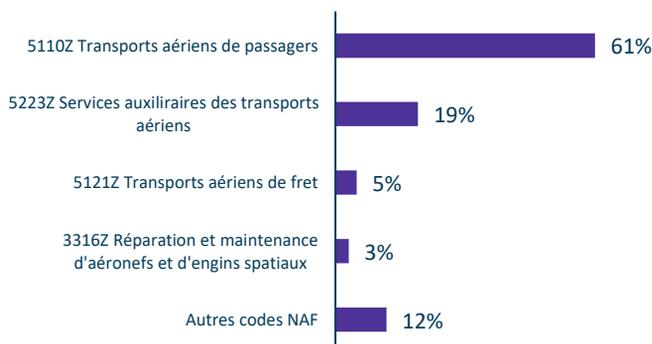
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelles (CSP)

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Répartition des salariés par principaux code NAF

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

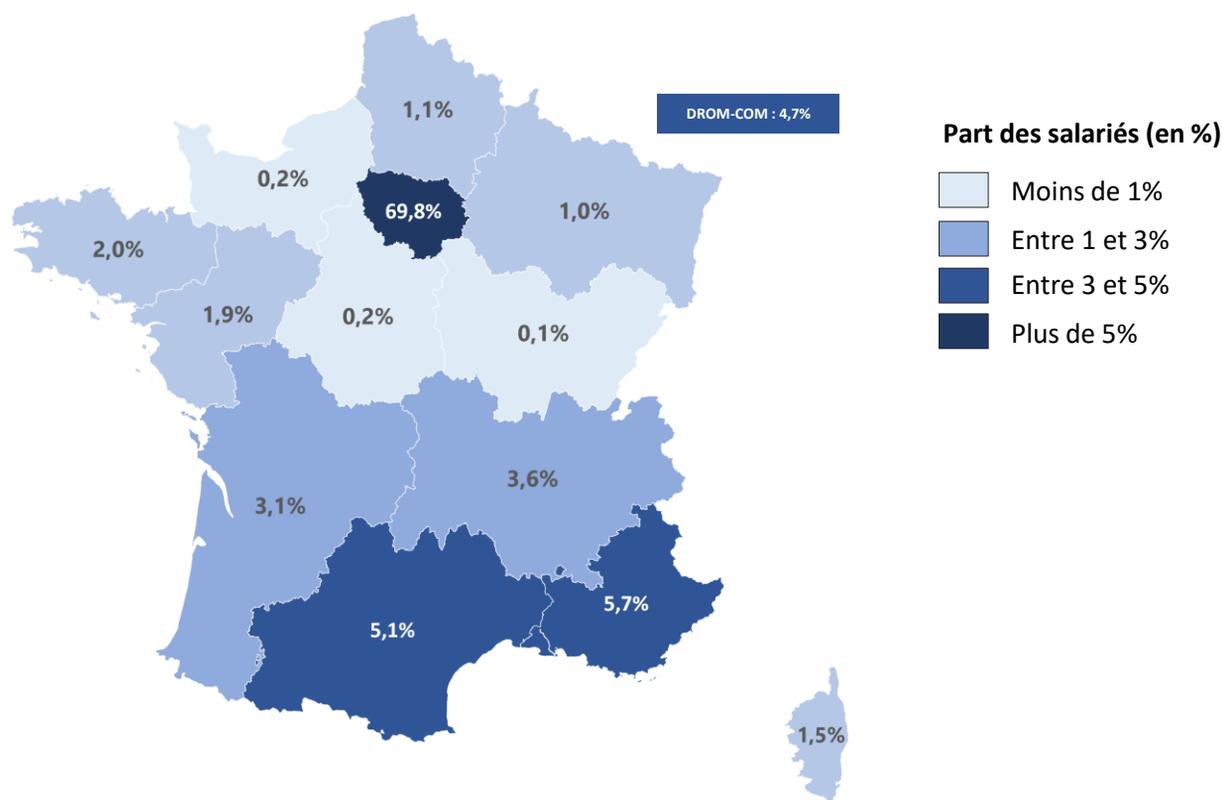


Répartition géographique des effectifs

Répartition géographique des salariés

Source: BTS INSEE 2023, données au 31/12/2021 (en % selon la région de l'entreprise)

Sources ACOSS 2021 pour la répartition par code sous-secteur (en NAF)



Les effectifs de la branche sont concentrés à 70% en Ile de France, cette proportion est stable par rapport à 2020 mais en nette croissance par rapport à 2019 (50,2%).

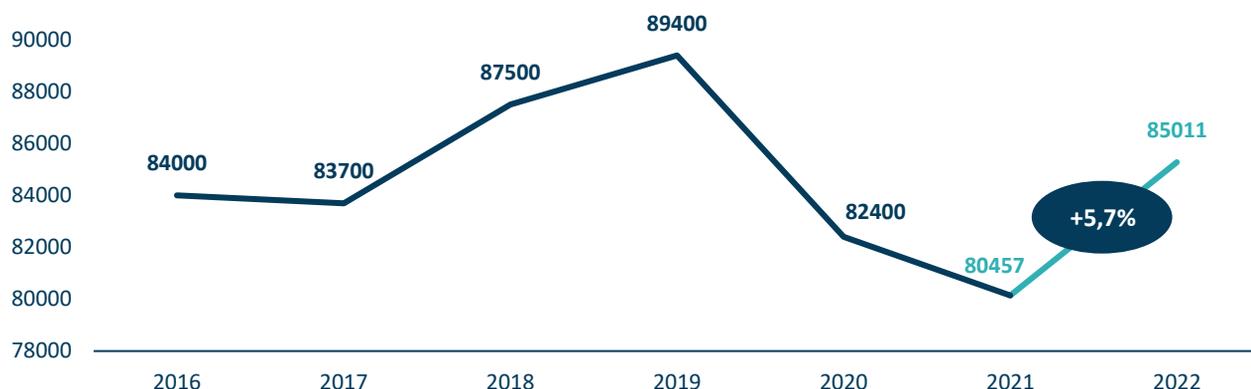
La concentration des effectifs dans la région francilienne est bien sûr liée à la présence des aéroports Roissy-Charles de Gaulle et Orly, avec des personnels navigants largement majoritaires. Le personnel au sol est moins concentré en Ile de France, avec une répartition également importante dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. 4,7% des effectifs sont situés dans les DROM-COM.

Evolution des effectifs



Evolution des effectifs dans la branche du Transport Aérien

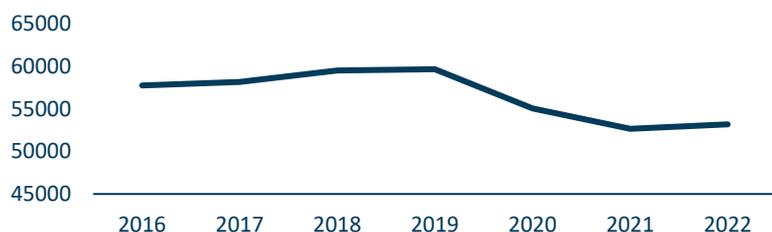
Source: Sources Dares pour les données 2016 à 2020 et enquête estimations pour 2021 et 2022



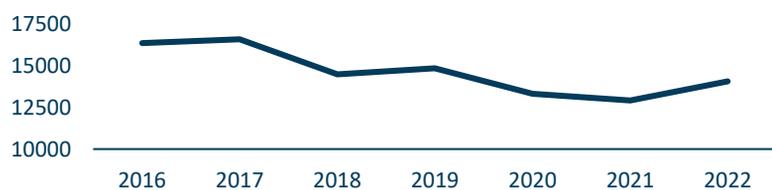
Evolution des effectifs dans la branche du Transport Aérien par principaux codes NAF

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021

5110Z Transports aériens de passagers



5223Z Services auxiliaires des transports aériens



5121Z Transports aériens de fret



Les effectifs totaux de la branche connaissent en 2022 une nette croissance après les années Covid +5,7 %.

Le niveau de croissance est variable selon les secteurs. Les effectifs du transport aérien de passagers entament une légère croissance.

Les effectifs auxiliaires des transports aériens repartent à la hausse après une baisse continue depuis 2019.

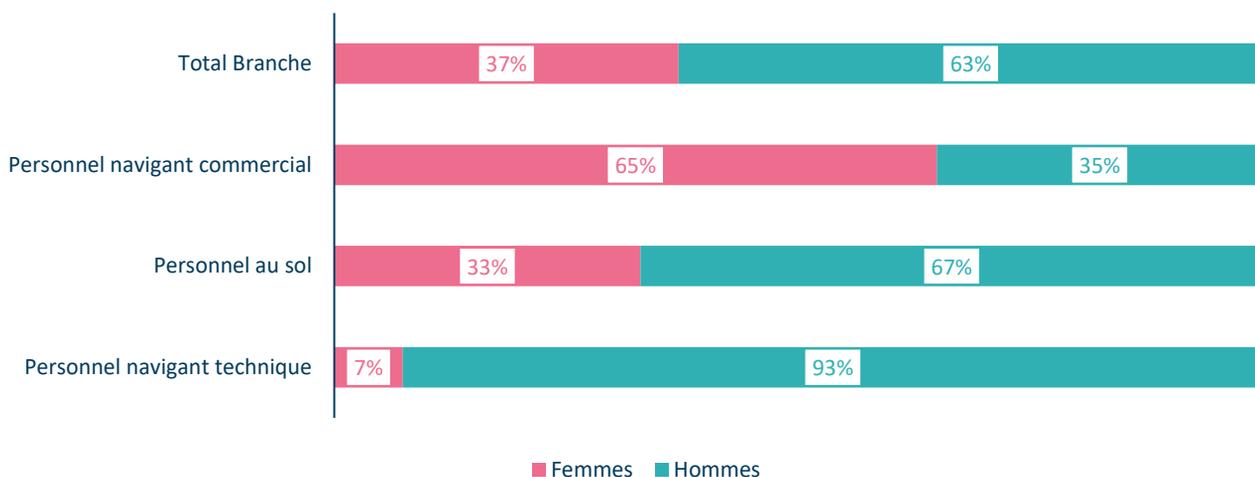
Les transports aériens de fret connaissent la hausse la plus marquée avec une reprise entamée dès 2020 et une accélération de l'augmentation en 2022 par rapport à 2021.



Egalité femmes-hommes

Par des femmes et des hommes selon les principaux métiers de la Branche

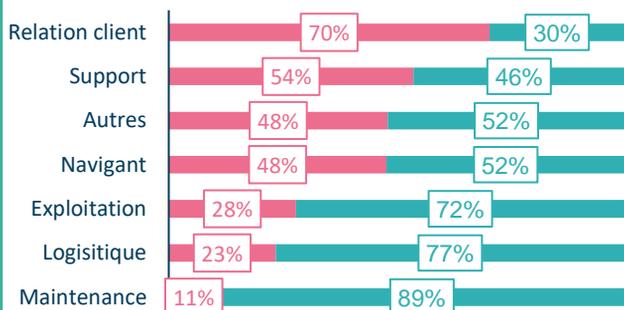
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Une forte majorité (89%) d'hommes dans les métiers de la filière maintenance.
La filière Relation client a une proportion de femmes (70%) supérieure à celle des hommes.

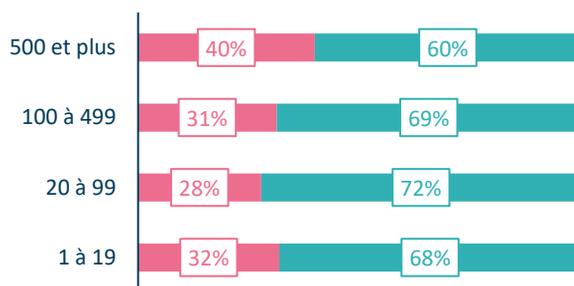
Répartition Femmes / hommes par filières

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Répartition Femmes / hommes selon la taille de l'entreprise

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Les femmes sont **sous-représentées** dans le PN technique

Les femmes représentent **33%** des effectifs de Personnel au sol

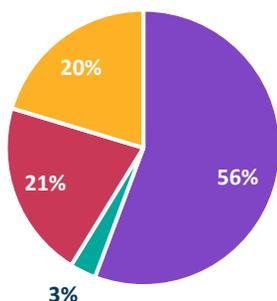
Les femmes sont **sur-représentées** dans le PN Commercial

Répartition des effectifs par famille

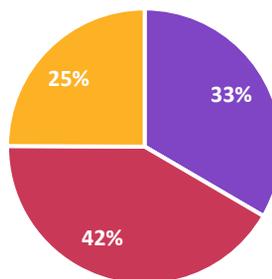
Répartition des effectifs

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

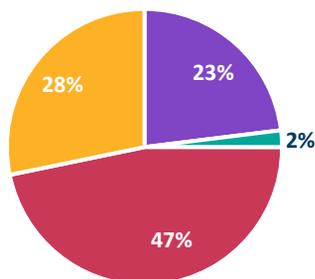
Entreprises de moins de 11 salariés



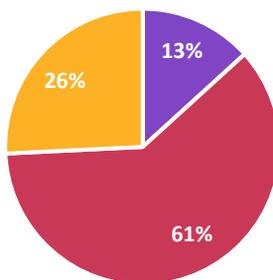
Entreprises de 11 à 19 salariés



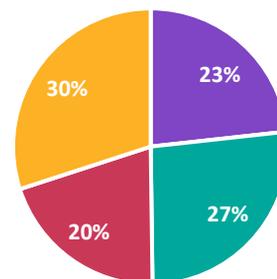
Entreprises de 20 à 49 salariés



Entreprises de 50 à 299 salariés



Entreprises de plus de 300 salariés



Cadre (PNT compris)

Navigant commercial

Employé / Ouvrier

Agent de maîtrise / Techniciens

Les Agents de maîtrise / Techniciens représentent près de 30% des effectifs de la branche.

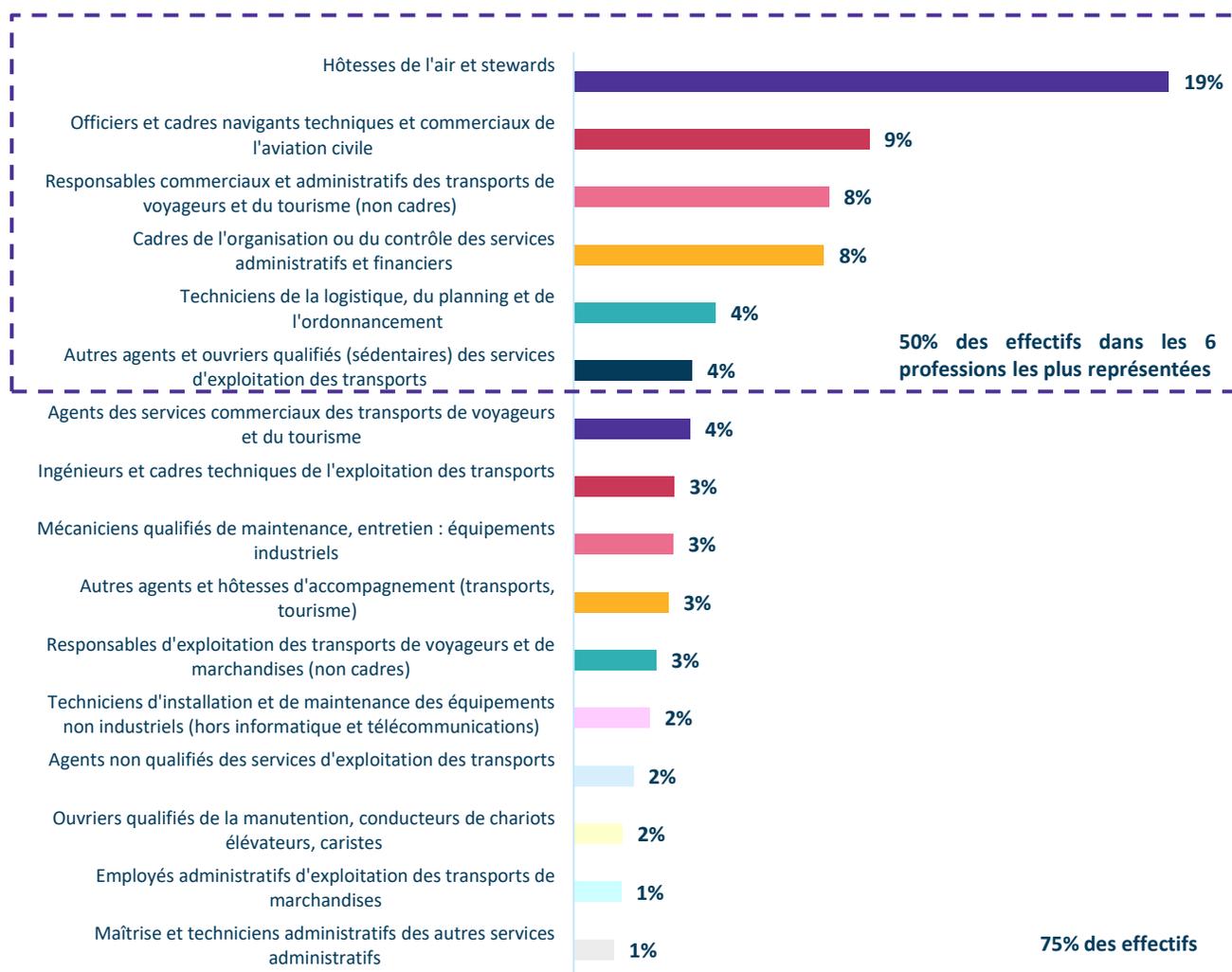
Les Employés / Ouvriers sont surreprésentés dans les entreprises de 11 à 299 salariés.

Les cadres ont une proportion plus élevée dans les entreprises de moins de 11 salariés atteignant 56% contre 22% pour le total branche.

Métiers du transport aérien

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

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



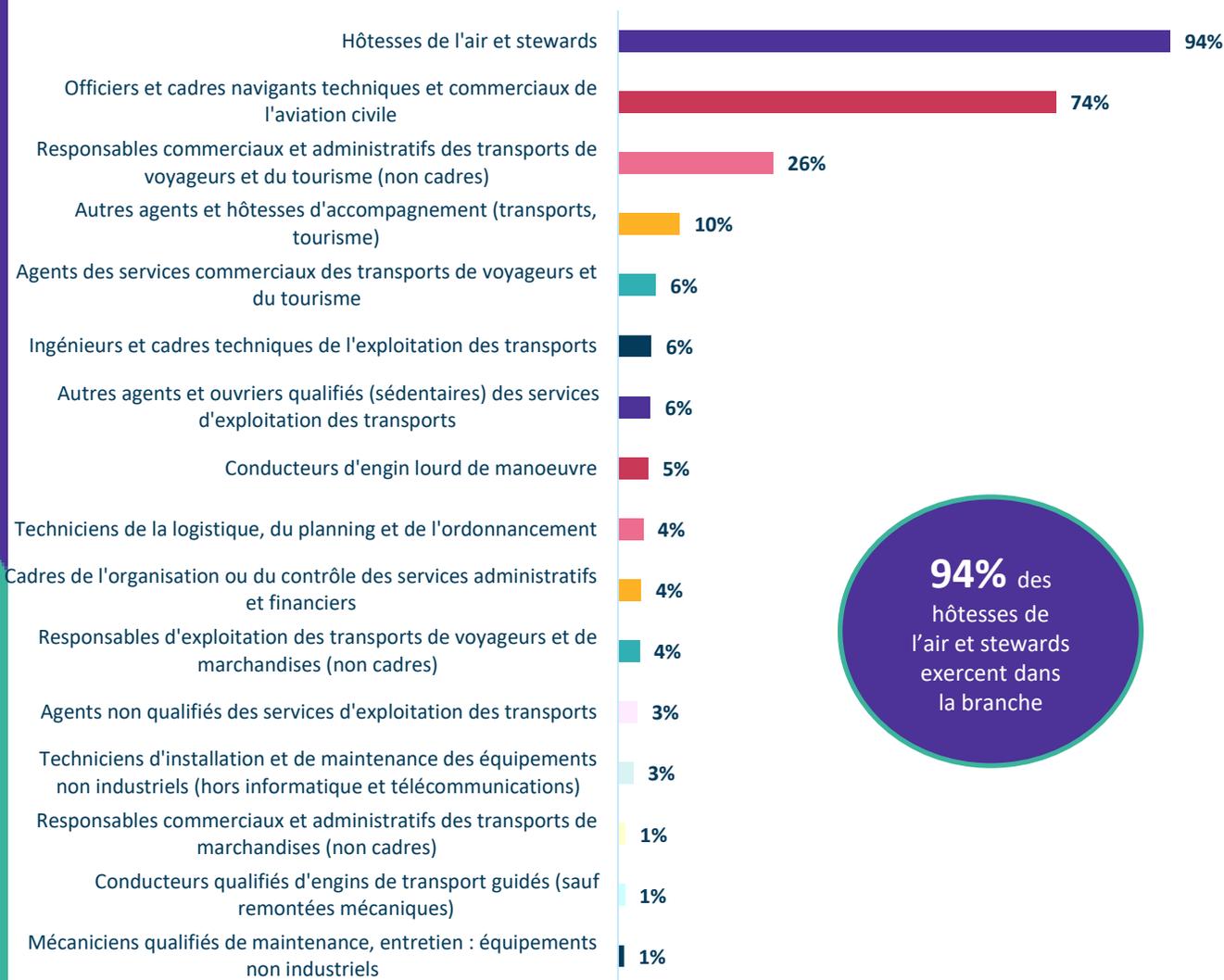
Six professions concentrent 50% des effectifs.

Les personnels navigants forment la profession la plus représentée dans les effectifs, avec 20% des effectifs. La proportion est en baisse par rapport à 2020 où ils représentaient le tiers des effectifs.



Part du travail aérien dans l'ensemble des emplois des branches pour les 16 métiers les plus représentés dans la branche IDCC 00275

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



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

La branche est largement prédominante sur quelques métiers qui lui sont très spécifiques sur lesquels il n'y a donc quasiment pas de concurrence pour les recrutements.

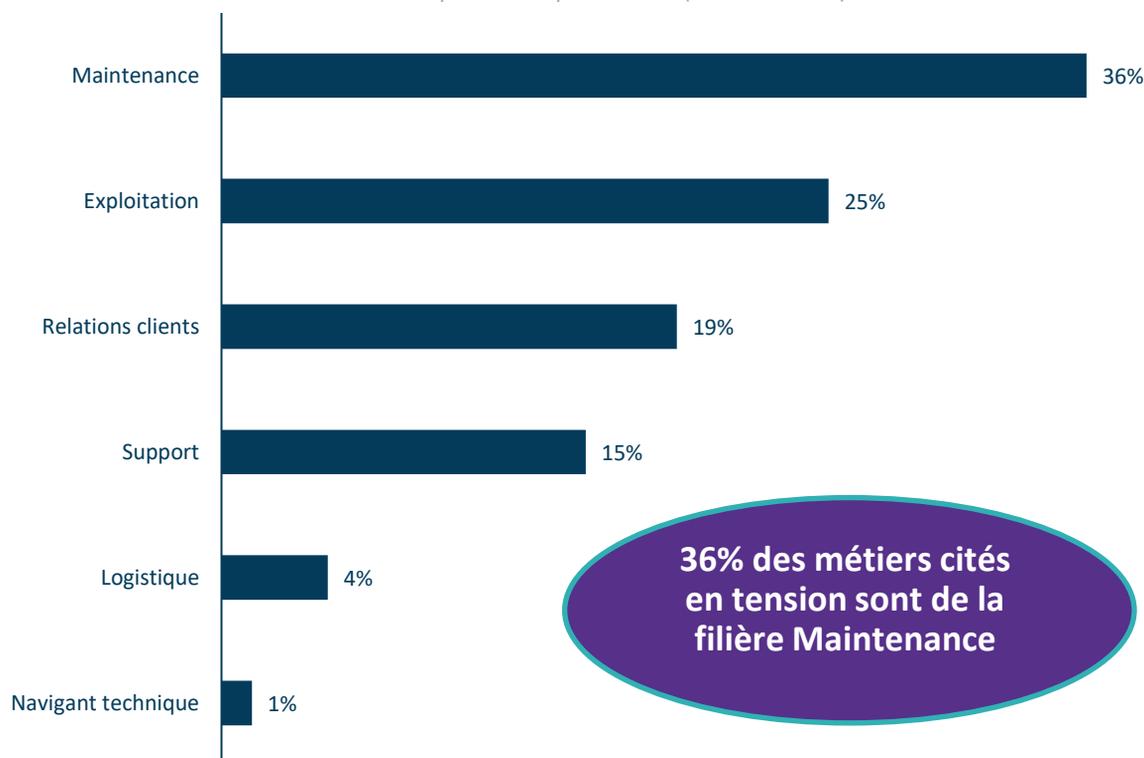
Le secteur du transport aérien est le principal employeur en France de ces métiers spécifiques que sont les hôtesse de l'air et stewards, les officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile. Néanmoins, la branche a également des besoins sur des métiers moins spécifiques plus concurrentiels comme les fonctions de la relation client, la logistique ou la maintenance qui connaît une vraie tension sur le recrutement.

Difficultés de recrutement



Filières rencontrant le plus de difficultés de recrutement par nombre de citations

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)



36% des métiers cités en tension sont de la filière Maintenance

Des difficultés de recrutements dans les différentes filières.

Seule la filière Navigant commercial n'est pas citée dans l'enquête comme ayant des difficultés de recrutement.

Les 6 métiers les plus en tension sont :

- Mécanicien
- Agent de passage
- Agent de trafic
- Agent de piste
- Agent relation clientèle

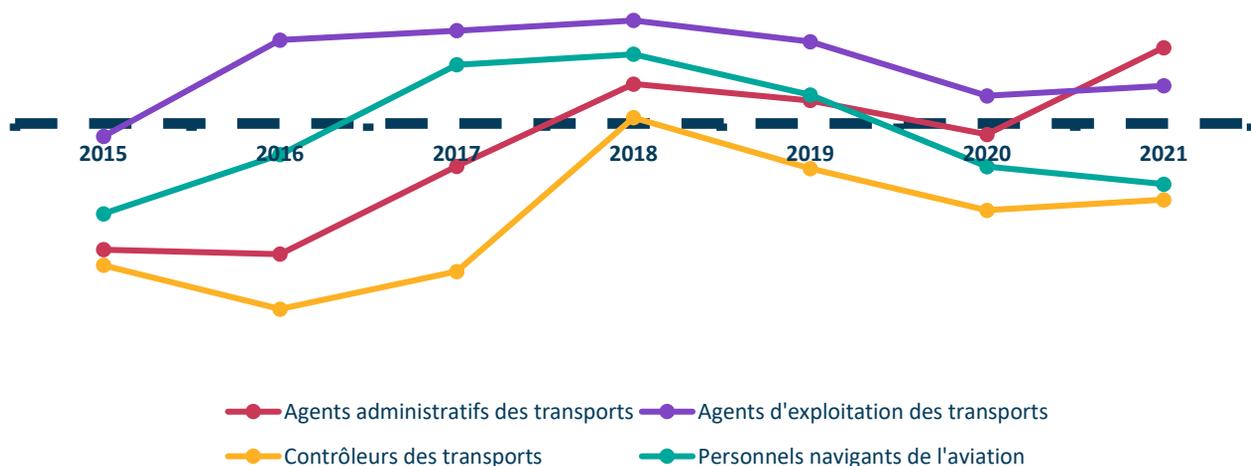
Les principales typologies des difficultés rencontrées par les entreprises du secteur sont :

- « Rétention des cadres en général, notamment les jeunes »
- « Pas assez de personnes formées par rapport aux besoins des entreprises »
- « Pénurie de candidats / difficultés d'accès »
- « tension sur les effectifs OPL après reprise d'activité post-Covid »

Métiers du transport aérien

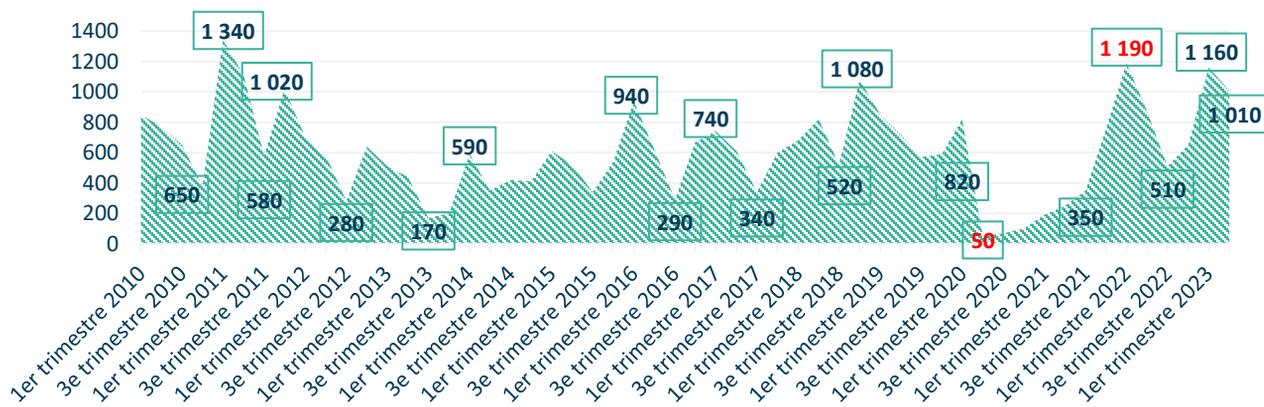
Indicateur de tensions du marché du travail sur les métiers de la branche

Dares et Pôle emploi 2022



Nombre d'offres d'emploi par trimestre sur les trois principaux codes NAF de la branche

Dares et Pôle emploi 2022

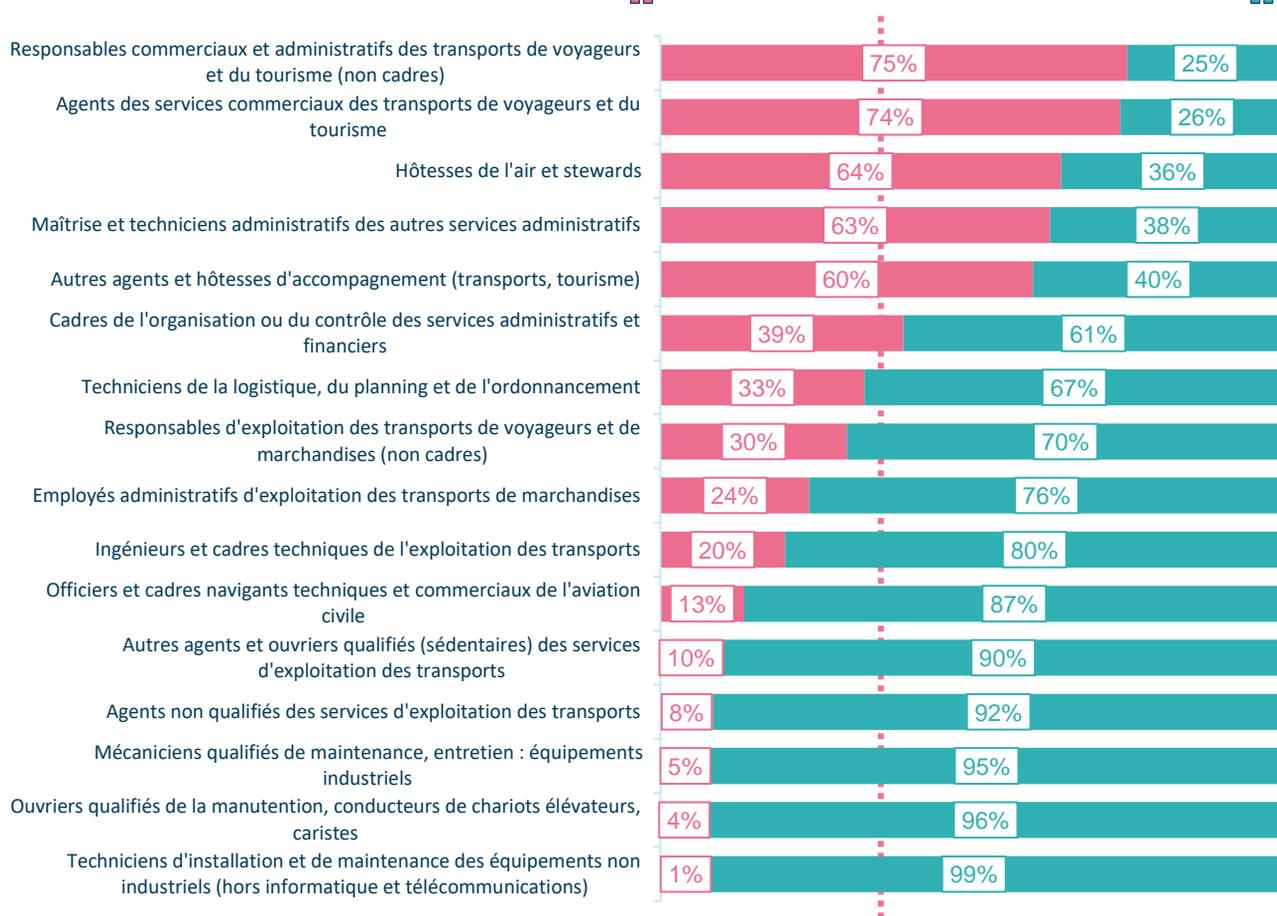


Depuis la chute quasiment totale du nombre d'offres d'emploi au plus fort de la pandémie, la reprise depuis le dernier trimestre 2022 est forte. On retrouve au 1^{er} trimestre 2023 un niveau équivalent à celui de 2022 qui se rapproche du trimestre record de 2011 (1 340).

Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



Rappel total Branche



37,1%

62,9%



La branche est relativement féminisée (37,1%) mais le taux de féminisation dépend de manière très importante des familles métiers avec une variation très large de 1 à 75%. Les femmes restent minoritaires dans 11 des 16 catégories de métiers. La part des femmes est supérieure à celle des hommes dans seulement 5 domaines, mais ces domaines représentent environ le tiers des effectifs de la branche. On note une sur-représentation féminine dans les emplois commerciaux et administratifs.

Conditions d'emploi

Répartition des effectifs selon le type de contrat

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

2022

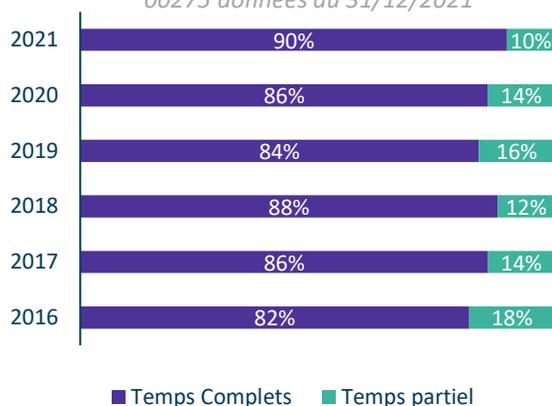


4,9% de CDD

Le CDI continue à constituer la norme dans la branche puisque les CDD ne représente que 4,9% des effectifs en 2022.

Evolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



Répartition des effectifs en CDD par genre

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



46%

54%



La part des hommes en CDD est plus importante que celle des femmes (54% contre 46%).

Répartition des effectifs en temps partiel par genre

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



55%

45%



Le temps partiel concerne de manière moindre les hommes (45%).

La part des CDD est plus importante chez les moins de 30 ans où elle atteint une proportion de 51%, elle tombe à 10% pour les salariés âgés de 50 ans.

Le temps partiel est 2 fois plus important chez les femmes que chez les hommes (16% contre 8%).

Les Employés / Ouvriers affichent les taux de CDD le plus élevé (11,9%), ce taux est 16 fois plus faible chez les cadres (0,7%).

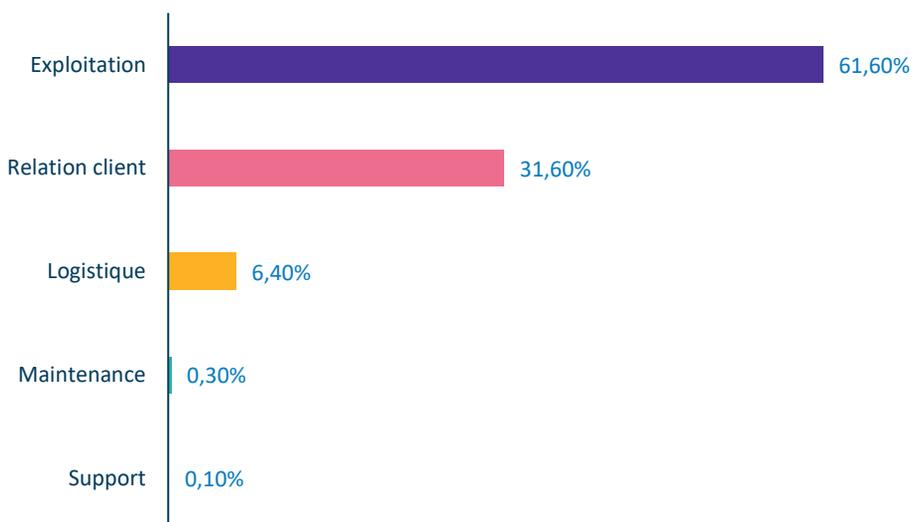
Le temps partiel concerne de manière moindre les moins de 30 ans (15% de temps partiel) et concerne majoritairement la tranche d'âge 30-49 ans (48% de temps partiel).



Conditions d'emploi

Le recours à l'intérim en 2022 selon la filière

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



93,2%

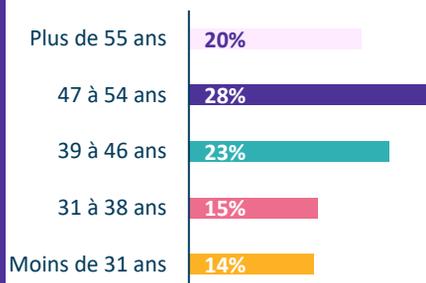
93,2% des contrats d'intérim concernent les employés/ouvriers, cette part est légèrement en baisse par rapport à 2021 (99%).

Pyramides des âges

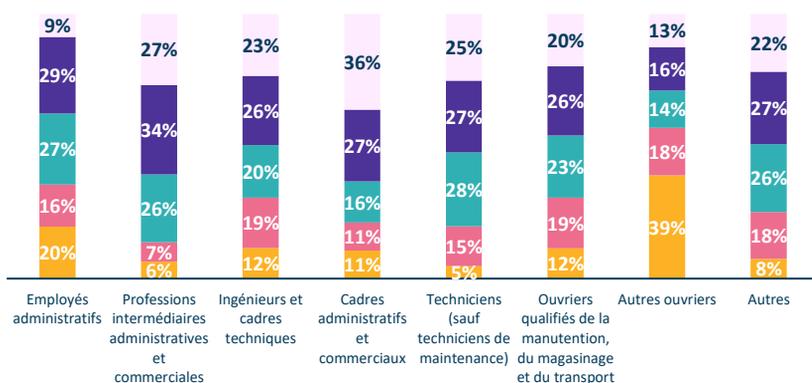
Répartition des effectifs par tranche d'âge

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021

Dans la branche



Dans chaque famille d'activité

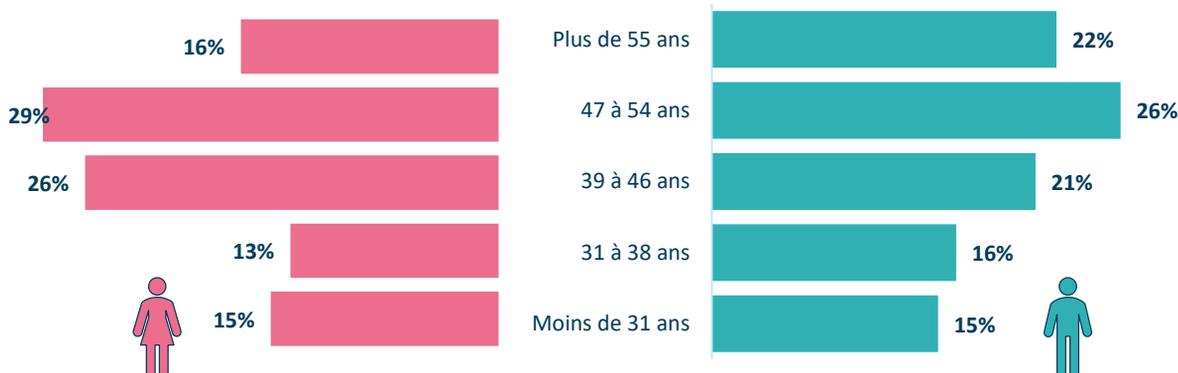


Plus de la moitié des salariés de la branche sont âgés de 39 à 54 ans (51%). La famille de métier la plus jeune de la branche est la famille des autres ouvriers avec près de 40% des effectifs qui ont moins de 31 ans. La seconde famille avec les effectifs les plus jeunes est constituée par les employés administratifs (20% des effectifs ont moins de 31 ans). On note parmi les cadres administratifs et commerciaux une forte proportion de salariés de plus de 55 ans (36%). Cette proportion est en hausse de 3 points par rapport à l'année précédente.

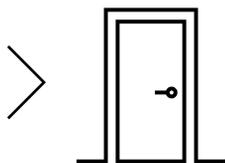
La pyramide des âges selon le genre est relativement similaire. On note une légère surreprésentation des femmes dans la tranche des 39 à 46 ans (26% pour les femmes contre 21% pour les hommes) et à l'opposé, une surreprésentation des hommes de plus de 55 ans (22% contre 16%).

Pyramide des âges des salariés du transport aérien selon le sexe

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



Les flux entrées/sorties



Les flux d'entrées/sorties en 2022

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Un ratio positif entre entrées et départs. Tout statut confondu.

Globalement, les recrutements (CDI ou CDD) sont supérieurs aux départs en 2022. Dans les recrutements, les CDI sont les plus présentés avec 8 532 contrats conclus contre 8 444 CDD.

Trois catégories enregistrent davantage d'entrée que de départs :

- Employé / Ouvrier + 4 702 contrats
- Navigant technique + 836 contrats
- Navigant commercial + 383 contrats

Au contraire, on observe un solde négatif pour :

- Agent de maîtrise / technicien – 984 contrats
- Cadre – 78 contrats

Les flux entrées/sorties



Les flux d'entrées/sorties en 2022 (% en ligne)

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

2022	Solde	Part et Nombre de recrutement en CDI		Part et Nombre de recrutements en CDD		Part et Nombre de recrutement alternants et autres		Nombre de départs
		%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	
Navigant technique	+ 836	88%	1 419	11%	170	1%	19	772
Navigant commercial	+ 383	16%	542	80%	2 796	4%	138	3 093
Employé / Ouvrier	+ 4 702	37%	4 047	49%	5 313	14%	1 440	6 098
Agent de maîtrise / Technicien	- 984	64%	1 138	17%	300	19%	342	2 764
Cadre	-78	93%	1 161	7%	92	0%	2	1 333
Total	+ 4 858		8 306		8 670		1 941	14 060

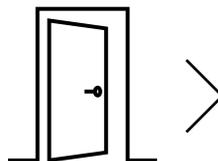
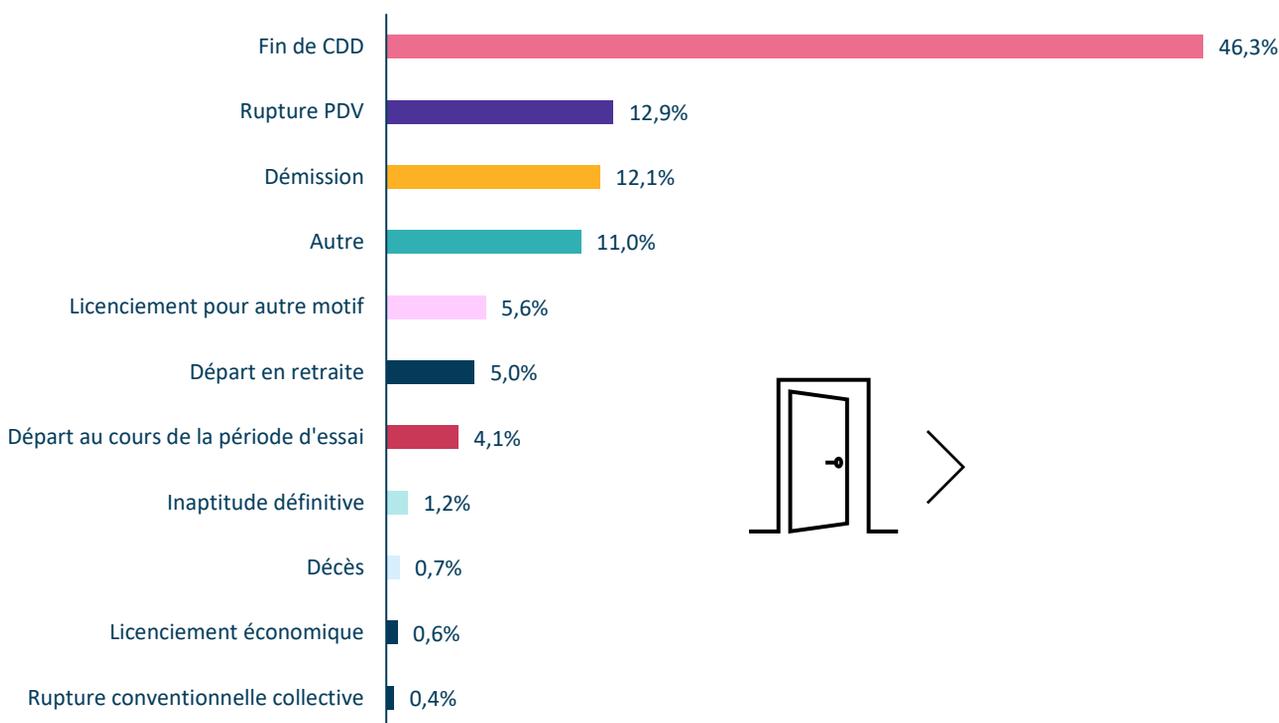
L'analyse des entrées et sorties en CDI et en CDD indique une croissance globale des effectifs avec un solde de + 3 858.

La balance est négative pour les agents de maîtrise / techniciens avec 1 780 entrées pour 2 764 départs. Chez les cadres, la balance est presque à l'équilibre avec 1 255 recrutements pour 1 333 départs. La famille qui a connu en 2022 la plus forte croissance est la famille des employés et ouvriers avec un solde positif de +4 702, elle représente plus de la moitié des effectifs en CDI en 2022.

Au global, on note cette année quasiment autant de recrutements en CDI qu'en CDD alors qu'en 2021 les recrutements en CDD représentaient le double des recrutements en CDI, preuve de la confiance des entreprises en une reprise durable.

Les causes de départs en 2022 - Récapitulatif

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



La fin de CDD est à l'origine de la moitié des départs (46,3%). On retrouve ensuite pour les ruptures dues à des plans de départs volontaires pour 12,9% des cas et des démissions pour 12,1% des cas. Les départs en retraite ne représentent cette année que 5% des départs alors qu'ils représentaient 28% des causes de départ en 2021.

Les départs au cours de la période d'essai ont été multipliés par 4 par rapport à 2021.

Les causes de départs en 2022 (% en colonne)

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

2022	Navigant technique	Navigant commercial	Employé / ouvrier	Agent de maîtrise / Technicien	Cadre
Démission	31,0%	3,3%	10,1%	13,9%	27,2%
Licenciement économique	0,9%	0,0%	0,1%	2,8%	0,0%
Licenciement pour autre motif	1,2%	2,1%	8,0%	6,7%	3,2%
Départ en retraite	2,7%	5,7%	1,9%	8,6%	11,3%
Décès	0,9%	0,6%	0,2%	1,7%	1,4%
Inaptitude définitive	3,7%	0,6%	1,5%	1,0%	0,4%
Départ au cours de la période d'essai	3,8%	0,7%	5,9%	3,8%	4,4%
Rupture PDV	24,5%	0,0%	1,3%	37,5%	38,1%
Rupture conventionnelle collective	1,1%	0,0%	0,4%	0,4%	1,2%
Fin de CDD	15,1%	86,3%	52,9%	15,2%	5,8%
Autre	15,0%	0,6%	17,8%	8,6%	7,0%
	100%	100%	100%	100%	100%
Total	772	3 093	6 098	2 764	1 333

On peut noter une forte proportion de démission et de ruptures dans le cadre de plans de départs volontaires chez les navigants techniques. Pour les navigants commerciaux, la quasi-totalité des départs fait suite à la fin d'un CDD. Pour les ouvriers et les employés, la fin de CDD est responsable de la moitié des départs.

Les causes de départs en 2022 (% en ligne)

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

2022	Navigant technique	Navigant commercial	Employé / ouvrier	Agent de maîtrise / Technicien	Cadre		Total
Démission	14,0%	6,1%	36,2%	22,5%	21,2%	100%	1 702
Licenciement économique	8,1%	0,0%	5,6%	86,3%	0,0%	100%	88
Licenciement pour autre motif	1,2%	8,4%	61,8%	23,2%	5,3%	100%	791
Départ en retraite	3,0%	25,1%	16,7%	33,8%	21,4%	100%	703
Décès	6,8%	17,4%	13,1%	44,5%	18,2%	100%	103
Inaptitude définitive	16,7%	11,6%	51,8%	16,4%	3,5%	100%	172
Départ au cours de la période d'essai	5,2%	3,6%	62,4%	18,5%	10,3%	100%	572
Rupture PDV	10,5%	0,0%	4,2%	57,2%	28,1%	100%	1 809
Rupture conventionnelle collective	14,4%	0,0%	42,9%	17,2%	25,5%	100%	61
Fin de CDD	1,8%	41,0%	49,5%	6,5%	1,2%	100%	6 509
Autre	7,4%	1,2%	70,0%	15,3%	6,1%	100%	14 060

Les licenciements économiques en 2022 ont concerné à plus de 86,3% les agents de maîtrise et les techniciens. Un tiers des départs en retraite sont également générés par les agents de maîtrise et les techniciens. Les départs au cours de la période d'essai ont été relevés pour plus de 60% chez les employés et les ouvriers.

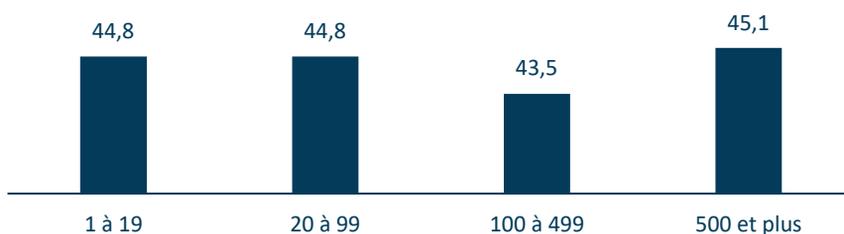
Pyramides des âges

L'âge moyen des femmes et hommes dans la branche est sensiblement le même avec respectivement 44,8 ans et 44,7 ans.

L'âge moyen est plus important chez les femmes comme chez les hommes pour les aéroports (44,8 ans / 45,7 ans), les compagnies aériennes (45,5 ans / 44,8 ans) et pour les activités «autres» (46,2 ans / 46,4 ans), et au contraire moins important en assistance en escale (40,2 ans / 44,6 ans) et maintenance (40,9 ans / 42,1).

Âge moyen par taille d'entreprise

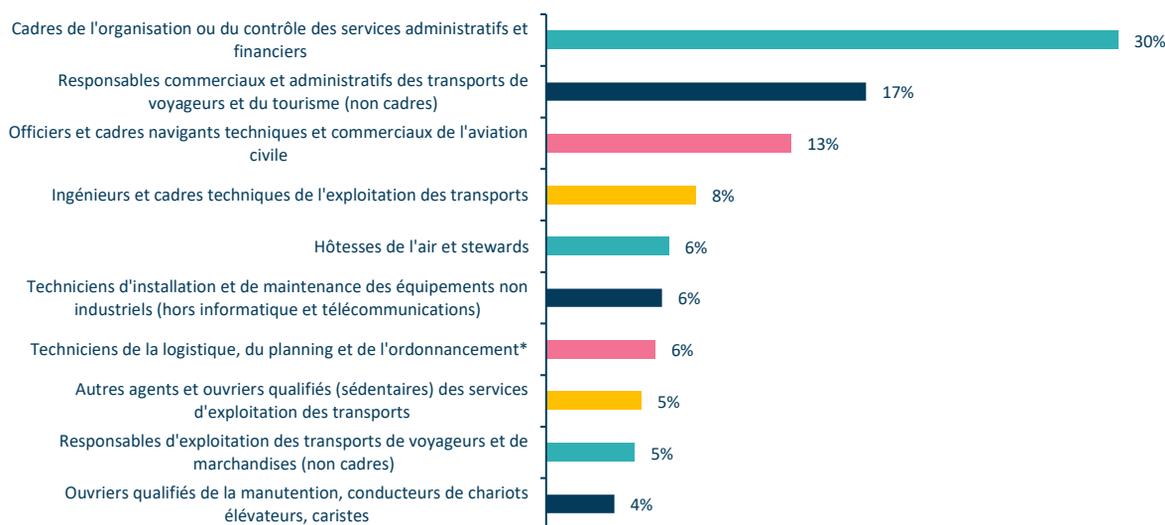
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



L'âge moyen est moins élevé dans les entreprises de taille intermédiaire chez les femmes (42,7 ans contre 45,6 pour les hommes).

Métiers les plus représentés chez les 60 ans et plus

Source: BTS INSEE 2023 au 1/12^{ème} sur la CNN 00275 données au 31/12/2021



L'âge moyen de départ à la retraite est de 61,4 ans. Les premiers départs à la retraite surviennent dès 59 ans, les plus tardifs se font à 71 ans.

EN 2021, 5,8% des salariés ont 60 et plus (5,7% en 2020).

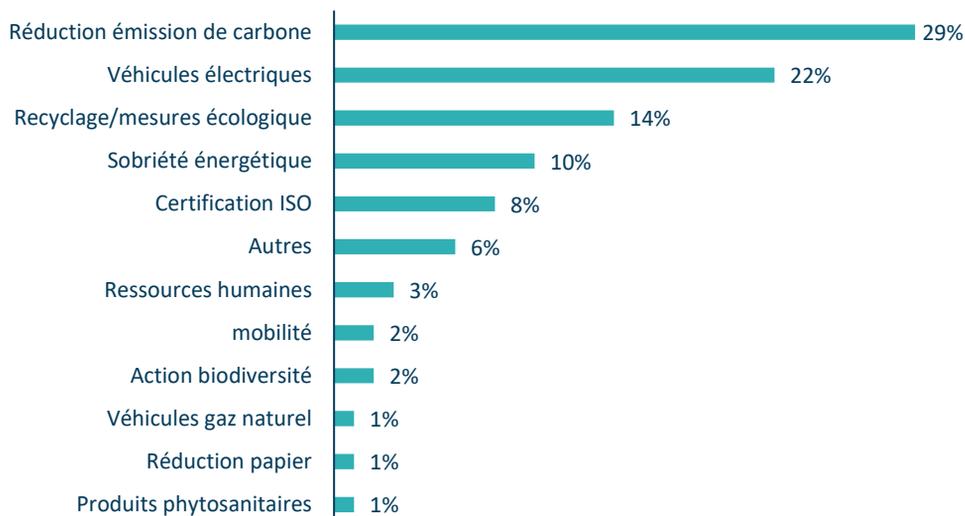
La pyramide des âges des salariés de plus de 60 ans et plus, permet d'observer les métiers les plus concernés par les prochains départs à la retraite, ce sont les cadres de l'organisation ou du contrôle des services administratifs et financier et les Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres).

3

Responsabilité sociale des entreprises

Thématiques d'actions en faveur de la RSE

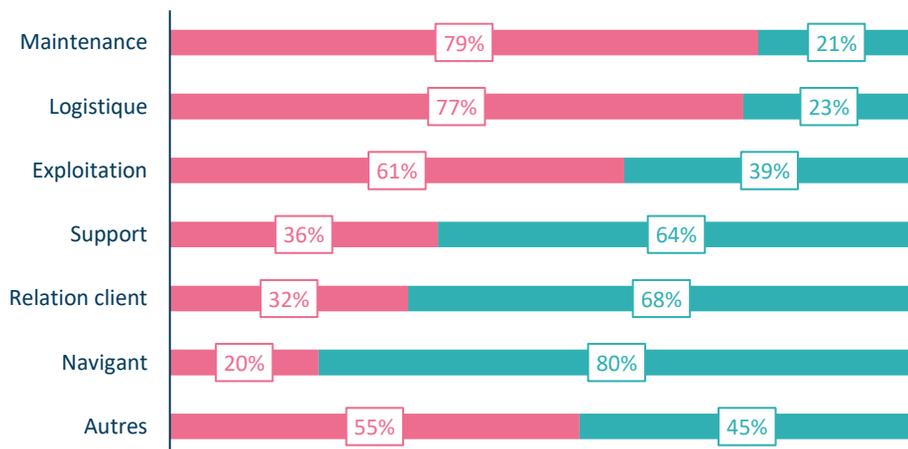
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



La proportion de véhicules électriques est d'environ 42% et s'élève jusqu'à 50% dans les entreprises de plus de 500 salariés

Travailleurs handicapés dans l'effectif salarié en 2022

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



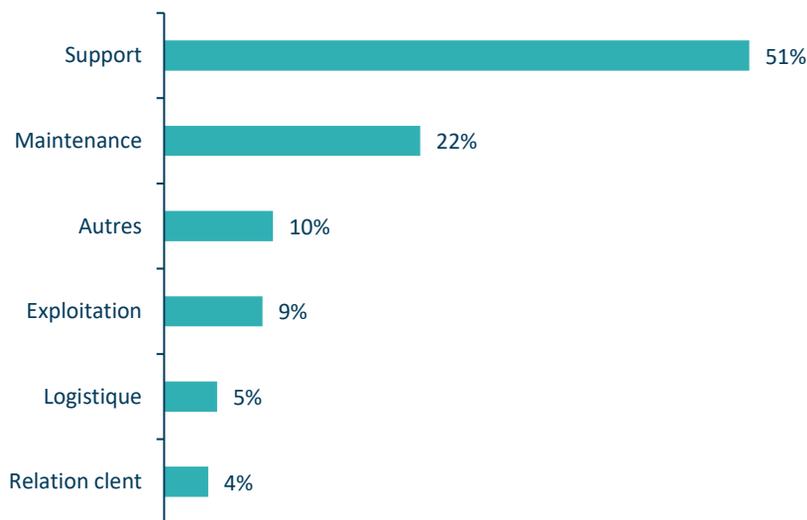
Environ **7,5%** des entreprises de plus de 500 salariés mentionnent un accord sur la thématique du handicap.

On recense 3119 travailleurs handicapés dans la branche, soit 3,67% de l'effectif au 31/12/2022 ; près de la moitié de l'effectif est employé dans la filière Exploitation. 53%, 21% dans la filière Maintenance.

Télétravail

Estimation de la part du télétravail par filière

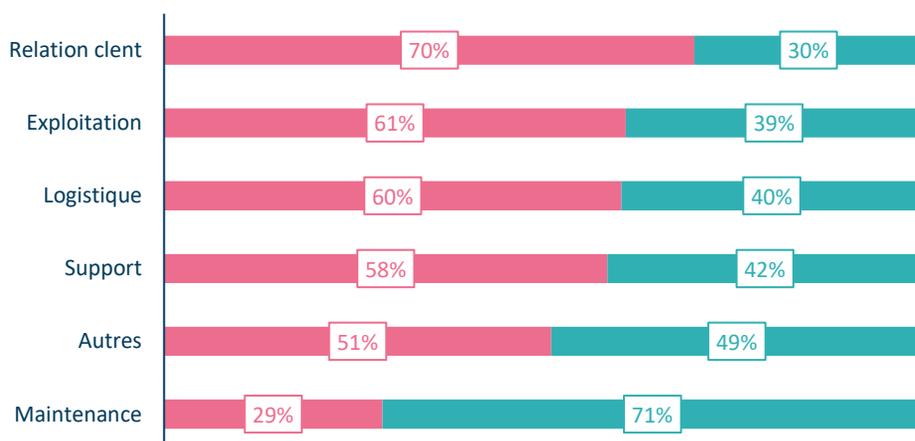
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



51% des salariés en télétravail appartiennent à la filière support. La filière maintenance représente 22% des salariés en télétravail.

Estimation de la répartition du télétravail par genre et filière

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Environ **52%**
des salariés
effectuant du
télétravail sont
des femmes.

La part des femmes en télétravail est la plus importante dans la filière relation client avec une part de 70%, ces chiffres sont en corrélation parfaite avec le pourcentage de femmes dans cette filière.

58% des salariés en télétravail de la filière support sont des femmes chiffre homogène avec le pourcentage de femmes dans cette filière de 54%.

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel de la branche

Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

Toute Filière

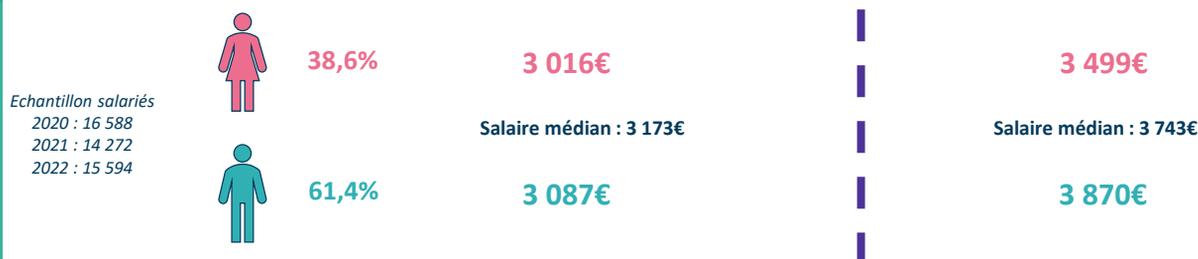
Salaire mensuel brut moyen de base,
ancienneté comprise (hors primes)

Moyenne mensuelle brute
calculée à partir du salaire
annuel (toutes primes incluses)

OUVRIERS / EMPLOYES



AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS



CADRES



Ces données prennent en compte les salaires des salariés en CDI, sur la base d'un temps. La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle et incluant toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel de la branche selon l'activité

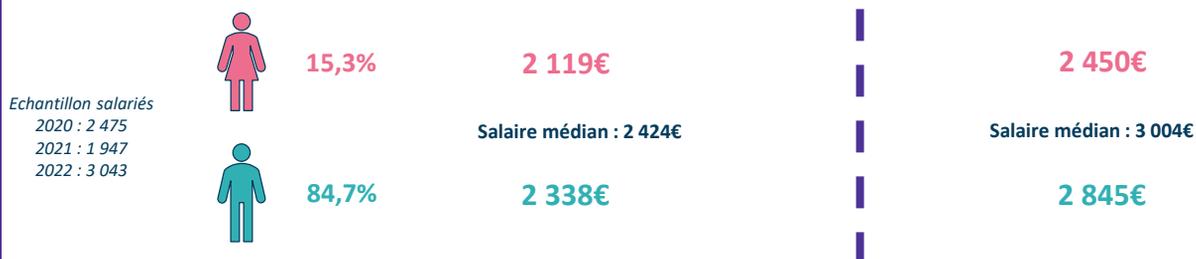
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

Activité compagnies aériennes

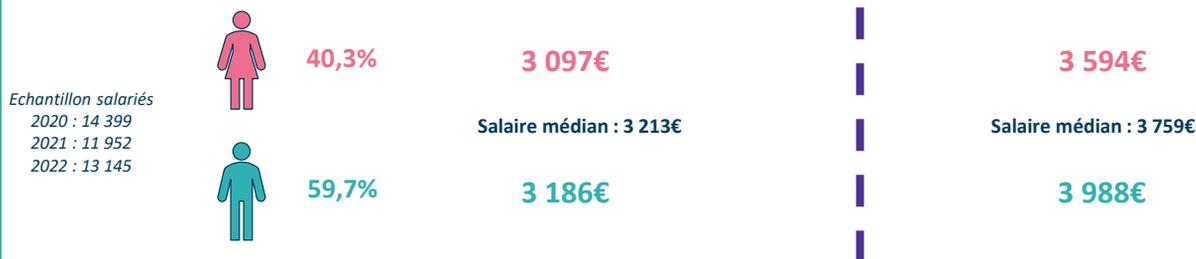
Salaire mensuel brut moyen de base,
ancienneté comprise (hors primes)

Moyenne mensuelle brute
calculée à partir du salaire
annuel (toutes primes incluses)

OUVRIERS / EMPLOYÉS



AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS



CADRES



Ces données prennent en compte les salaires des salariés en CDI, sur la base d'un temps. La rémunération « Salaire mensuel brut moyen » correspond au salaire versé sur une base mensuelle et incluant toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.

Rémunération du personnel au sol

Rémunération du personnel de la branche selon l'activité

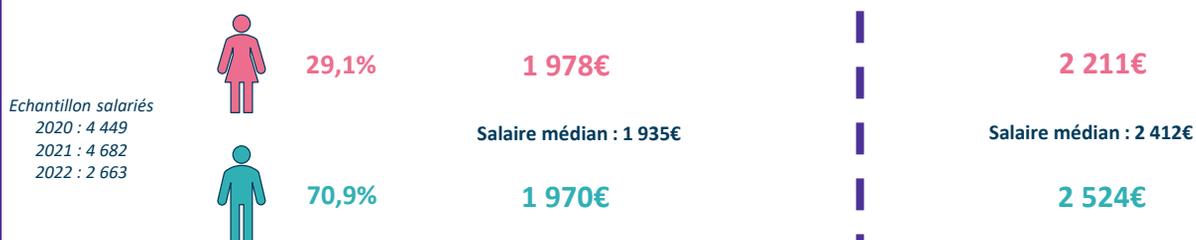
Source: Enquête entreprises 2023 (données 2022)

Activité assistance en escale

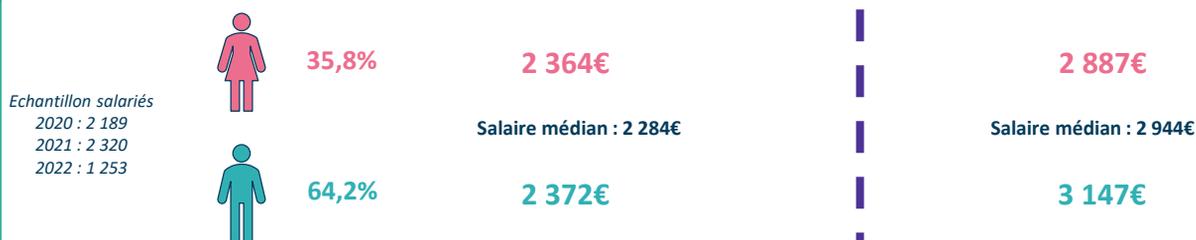
Salaire mensuel brut moyen de base,
ancienneté comprise (hors primes)

Moyenne mensuelle brute
calculée à partir du salaire
annuel (toutes primes incluses)

OUVRIERS / EMPLOYÉS



AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS



CADRES



Ces données prennent en compte les salaires des salariés en CDI, sur la base d'un temps. La rémunération « Salaire mensuel brut moyen » correspond au salaire versé sur une base mensuelle et incluant toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.



4

**Données
formation**

Investissement formation

Bénéficiaires d'une formation en 2022

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Répartition des Coûts pédagogiques selon les principaux secteurs d'activité

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)

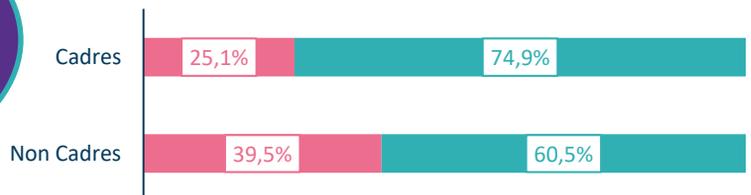


Les compagnies aériennes concentrent 91% des engagements des coûts pédagogiques

61% des bénéficiaires sont issus de la tranche 26 et 50 ans dont 63% sont des hommes.

Répartition des bénéficiaires par genre et CSP

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Plus de 200 000 actions de formation réalisés en 2022. En moyenne, chaque salarié a suivi au moins deux formations.

Plus de la moitié des formations effectuées concernent des formations réglementaires (52%).

Les formations à distance représentent 61% des formations non obligatoires, et plus d'un quart des formations réglementaires

Investissement formation



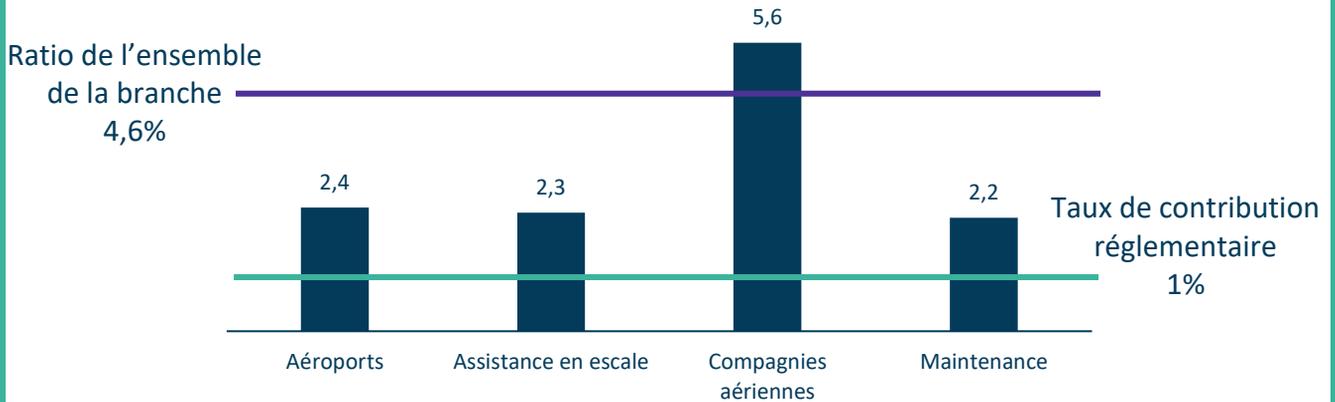
Ratio des coûts pédagogiques sur la masse salariale brute en fonction des tailles d'entreprises

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)



Ratio des coûts pédagogiques sur la masse salariale brute en fonction de l'activité

Source : Enquête entreprises 2023 (données 2022)



L'investissement formation, c'est-à-dire le ratio coûts pédagogiques sur masse salariale brute (MSB) est estimé à 4,6% dans l'ensemble de la Branche.

Les compagnies aériennes dépensent entre 5 et 6% de la MSB pour la formation des salariés, soit presque deux fois plus que les autres activités de la branche où le ratio est compris entre 2 et 3 %.

TABLEAU DE BORD ALTERNANCE

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022,
extraction du 13/09/2023

Contrat
d'apprentissage

1 433 apprentis en 2022

+42% par rapport à 2021

Contrats de
professionnalisation

1 558 bénéficiaires en
2022

+203% par rapport à 2021



TABLEAU DE BORD FORMATION

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022,
extraction du 13/09/2023

Formation des tuteurs

315 bénéficiaires en 2022

+110% par rapport à 2021

Préparation opérationnelle à l'emploi collective

491 POEC en 2022

+213% par rapport à 2021

Plan de développement des compétences des entreprises de moins de 50 salariés

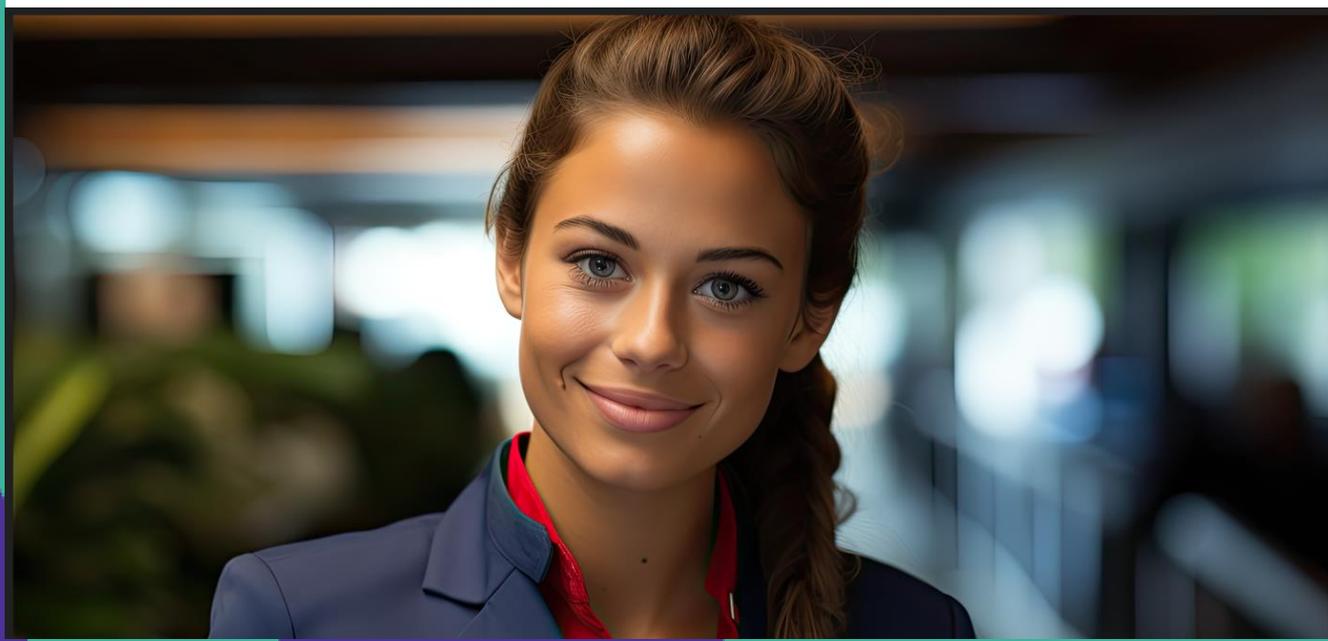
1 734 stagiaires en 2022

+105% par rapport à 2021

FNE Formation

16 579 bénéficiaires en 2022

-27% par rapport à 2021





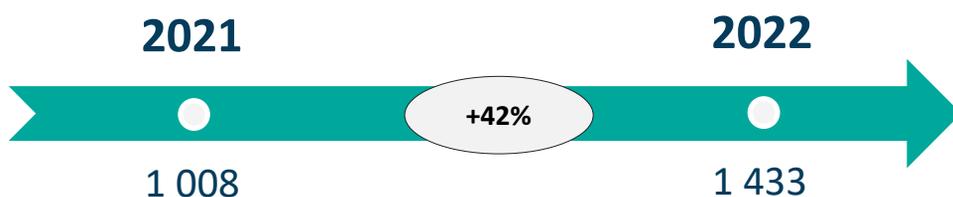
Contrats d'apprentissage

1 433 apprentis en 2022

+42% par rapport à 2021

Les contrats d'apprentissage

Evolution du nombre de contrats d'apprentissage



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Répartition par genre

861 hommes

572 femmes

60%

40%

+ 30 %
par rapport à 2021

+ 66 %
par rapport à 2021

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



48% rattachés à une entreprise
de **Transport aérien de passagers**

+ 48 % de contrats par rapport à 2021



28% rattachés à une entreprise
de **Services auxiliaires de transports
aériens**

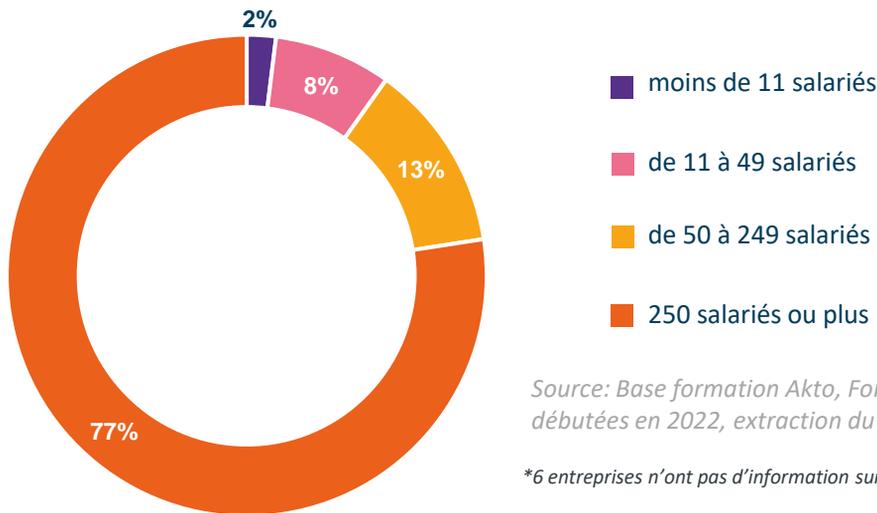
+ 53 % de contrats par rapport à 2021

Après une baisse constatée entre 2019 et 2020, le nombre d'apprentis en contrats d'apprentissage repart à la hausse pour atteindre 1 433 contrats en 2022. Les apprentis de la branche sont essentiellement des hommes (60%), mais cette tendance tend à diminuer avec une forte progression du nombre de femmes entre 2021 et 2022 (+66%), qui correspond d'ailleurs à une tendance nationale où le nombre de femmes en contrats d'apprentissage continue de progresser (DARES).

Les deux filières majoritaires sont le Transport aérien de passagers (48%) et Services auxiliaires de transports aériens (28%)

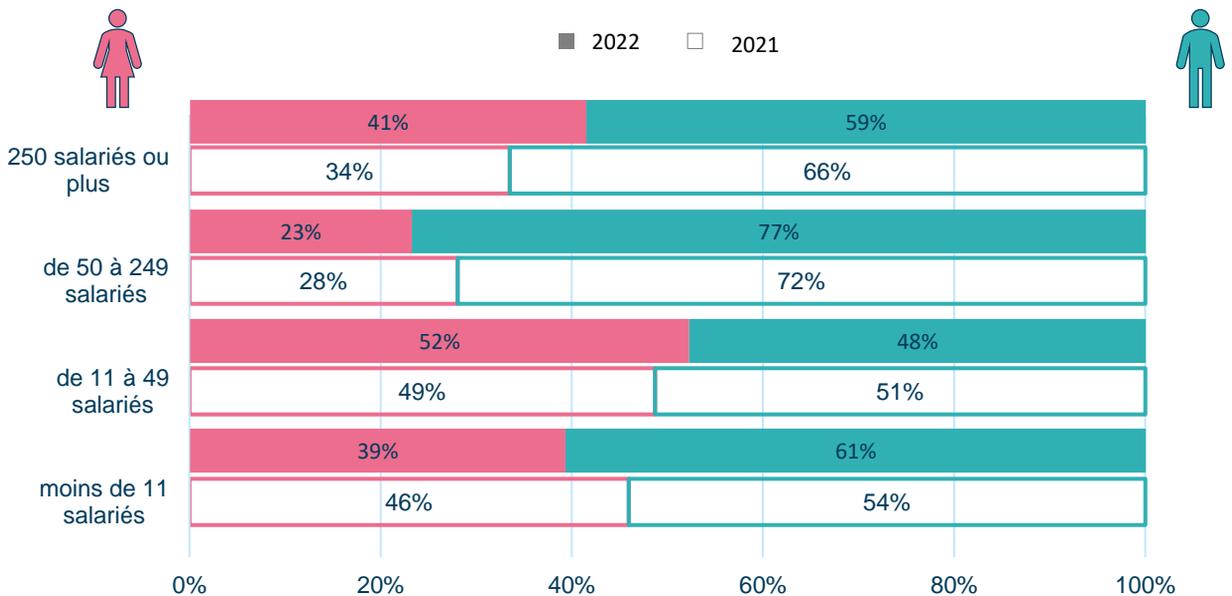
Les contrats d'apprentissage

Répartition des apprentis par taille d'entreprise et par genre en 2022*



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

*6 entreprises n'ont pas d'information sur leur nombre d'effectif

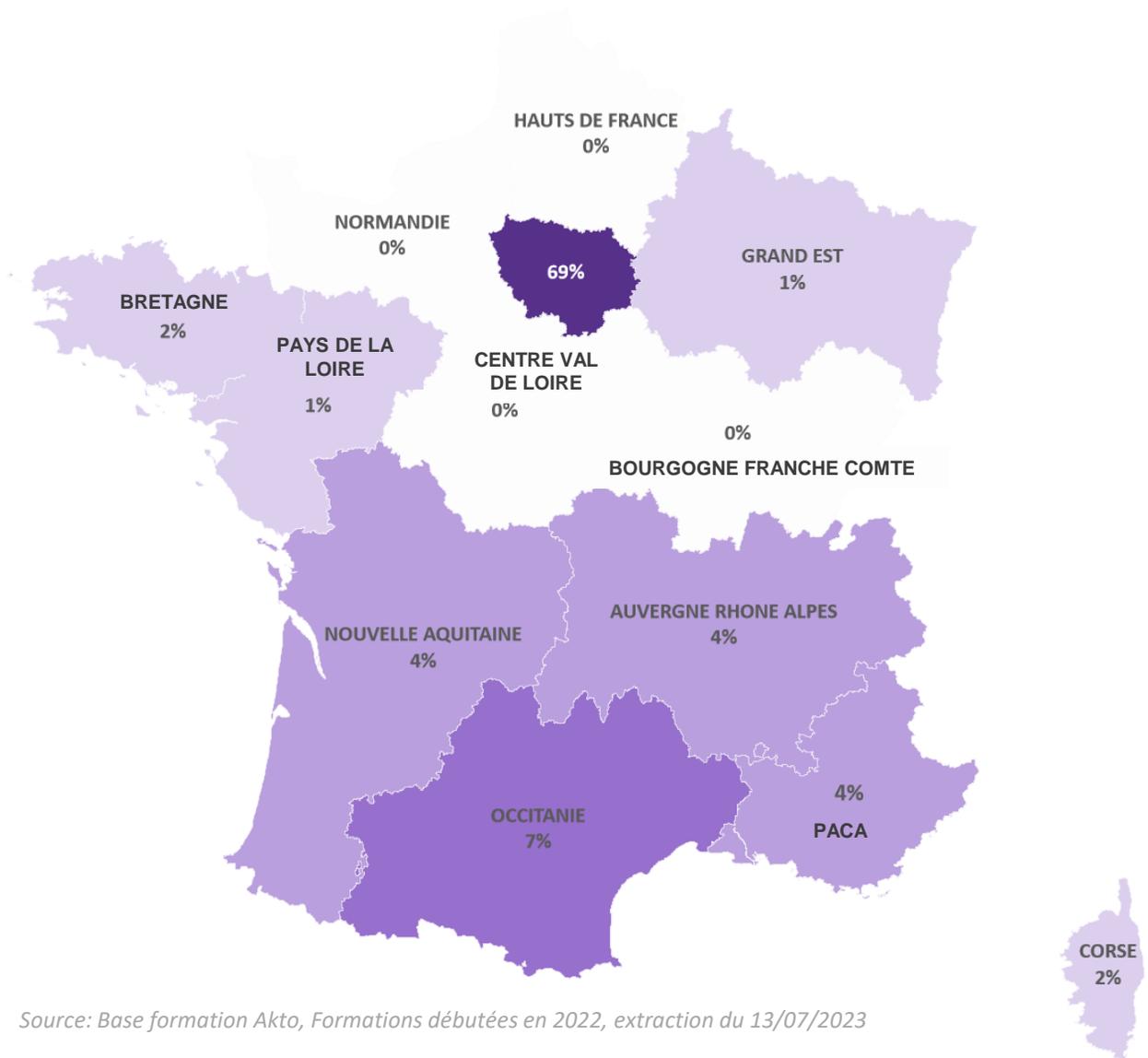


Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Près des $\frac{3}{4}$ des apprentis travaillent dans une entreprise de 250 salariés et plus. Parmi eux, la majorité des apprentis sont des hommes (59%), répartition en baisse par rapport à 2021 (qui était de 66%). On observe une tendance à la baisse de la proportion de femmes pour les entreprises de 50 à 249 salariés ainsi que pour celles de moins de 11 salariés.

Les contrats d'apprentissage

Répartition des apprentis par région en 2022



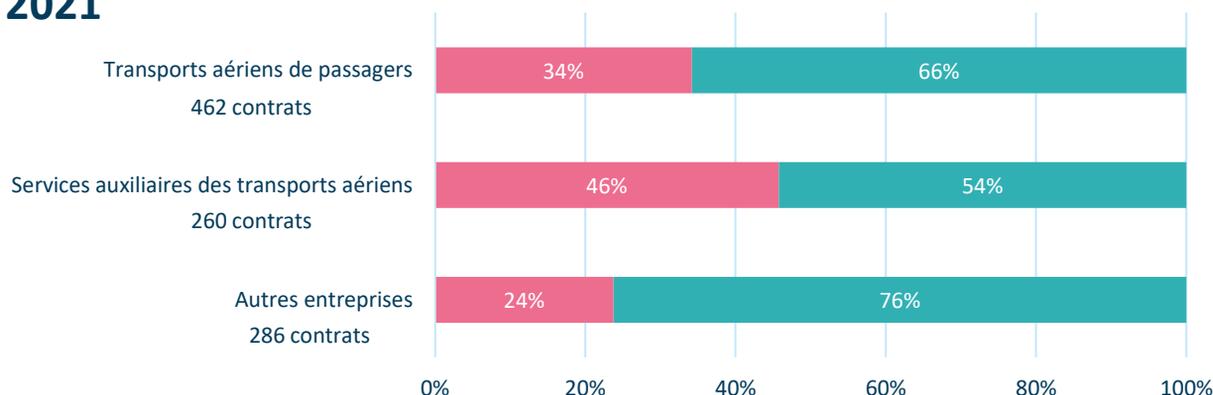
Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Les deux tiers des apprentis se concentrent en Île-de-France (66,9%). Le Sud-ouest demeure également une région attractive pour les apprentis : 6,9% d'entre eux travaillent en Occitanie, 4,2% en Nouvelle Aquitaine et 4,1% en Auvergne-Rhône-Alpes.

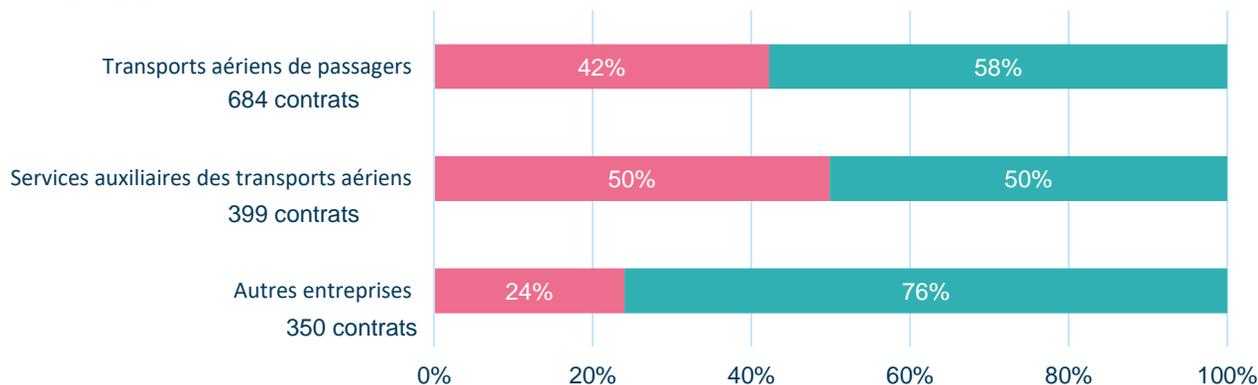
Les contrats d'apprentissage

Répartition par secteur d'activité et par genre

2021



2022



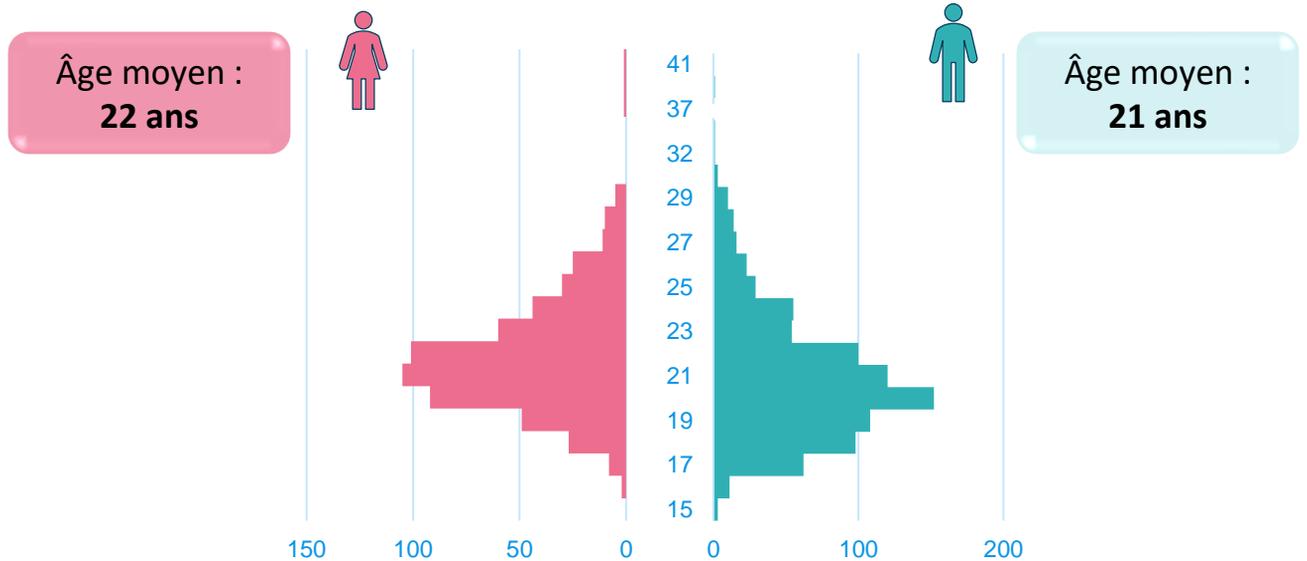
Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Au global, la répartition par genre des apprentis est à dominance masculine (60%). Cette tendance se confirme pour le secteur d'activité majoritaire de la branche, où 58% des apprentis sont des hommes en 2022. A l'inverse, parmi les services auxiliaires des transports aériens, on observe une équité.

Même si les tendances restent les mêmes entre 2021 et 2022, les écarts entre les hommes et les femmes sont moins affirmés et tendent vers une égale répartition.

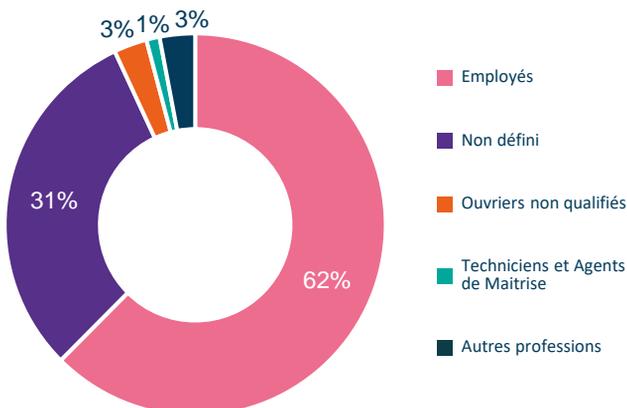
Les contrats d'apprentissage

Evolution de la pyramide des âges



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Catégories socio-professionnelles*



Entre 2021 et 2022, la structure d'âge des apprentis de la branche est sensiblement la même, avec une forte proportion de jeunes entre 19 et 23 ans. Les tendances nationales toutes branches confondues montrent que l'âge à l'entrée aurait d'ailleurs tendance à augmenter (58 % des contrats sont signés par des apprentis ayant 20 ans ou plus selon la DARES)

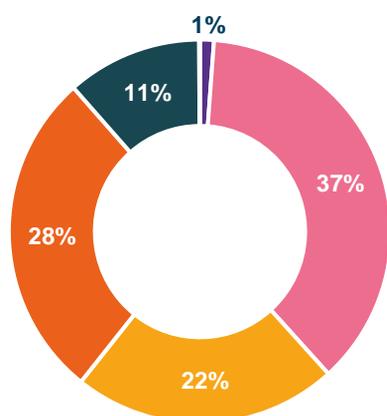
En 2022, 62% des apprentis sont déclarés en CSP employés.

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

*367 contrats n'ont pas d'information sur la catégorie socio-professionnelles

Les contrats d'apprentissage

Répartition des contrats d'apprentissage par niveau de formation*



■ Niv. 3 – CAP-BEP

■ Niv. 4 - BAC

■ Niv. 5 – BTS-DUT-DEUG

■ Niv. 6 – Licence BAC+4

■ Niv. 7 – Master BAC+6

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Principaux domaines des formations en contrat d'apprentissage

1	Production industrielle, transport, logistique	22%
2	Mécanique, électronique	19%
3	Vie et gestion des organisations	14%
4	Technologies de l'information et de la communication, arts	12%
5	Commerce, marketing, finance	12%
6	Sport, loisirs, tourisme	5%
7	Energie, électricité	3%

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

En 2022, la part des diplômés de niveau 7 – Master BAC +6 reste importante dans l'apprentissage, tout comme en 2021. Le niveau 4 – BAC est également fortement représenté, comptant près d'1/3 des apprentis.

En 2021, les principaux domaines de formations en apprentissage sont liés à la « Production industrielle, transport, logistique » (21%).

4



Contrat de professionnalisation

1 558 bénéficiaires en 2022

+203% par rapport à 2021

4

Contrats de professionnalisation



TOTAL BRANCHE

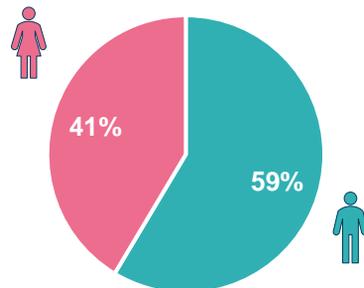
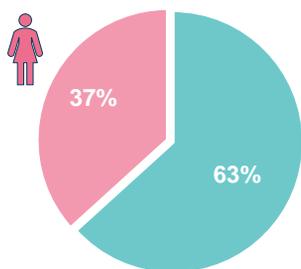
Evolution du nombre de contrats

2021



»»» x3 »»»

2022



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023



En 2022, le nombre de bénéficiaires de contrats de professionnalisation sur l'ensemble de la branche s'est élevé à 1 558, soit près de 3 fois plus de contrats par rapport à 2021. La branche se caractérise notamment par une forte proportion de bénéficiaires de sexe masculin.

Parmi les deux filières majoritaires de la branche, on note une forte hausse du nombre de contrats de professionnalisation parmi les services auxiliaires des transports aériens avec un effectif de contrats de professionnalisation multiplié par 4. Alors que les services de transports auxiliaires en représentaient 39% des contrats de professionnalisation en 2021, ils représentent 55% en 2022



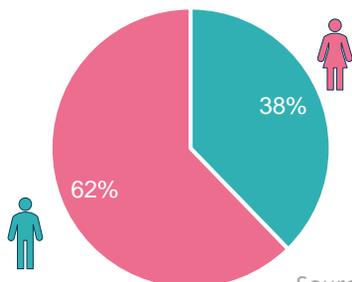
Transport aérien de passagers

2021



»»» x1,67

2022



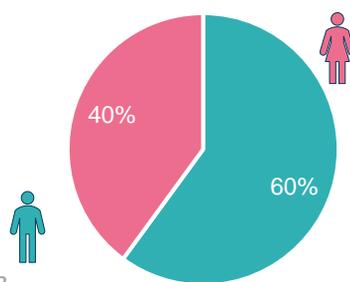
Services auxiliaires des transports aériens

2021



»»» x4,27

2022



Source: Base formation Akto en 2022

4

Contrats de professionnalisation



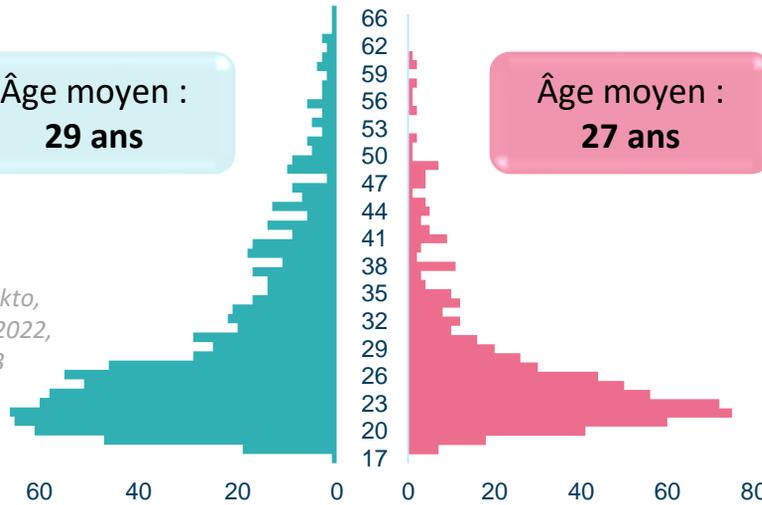
Pyramide des âges



Âge moyen :
29 ans



Âge moyen :
27 ans

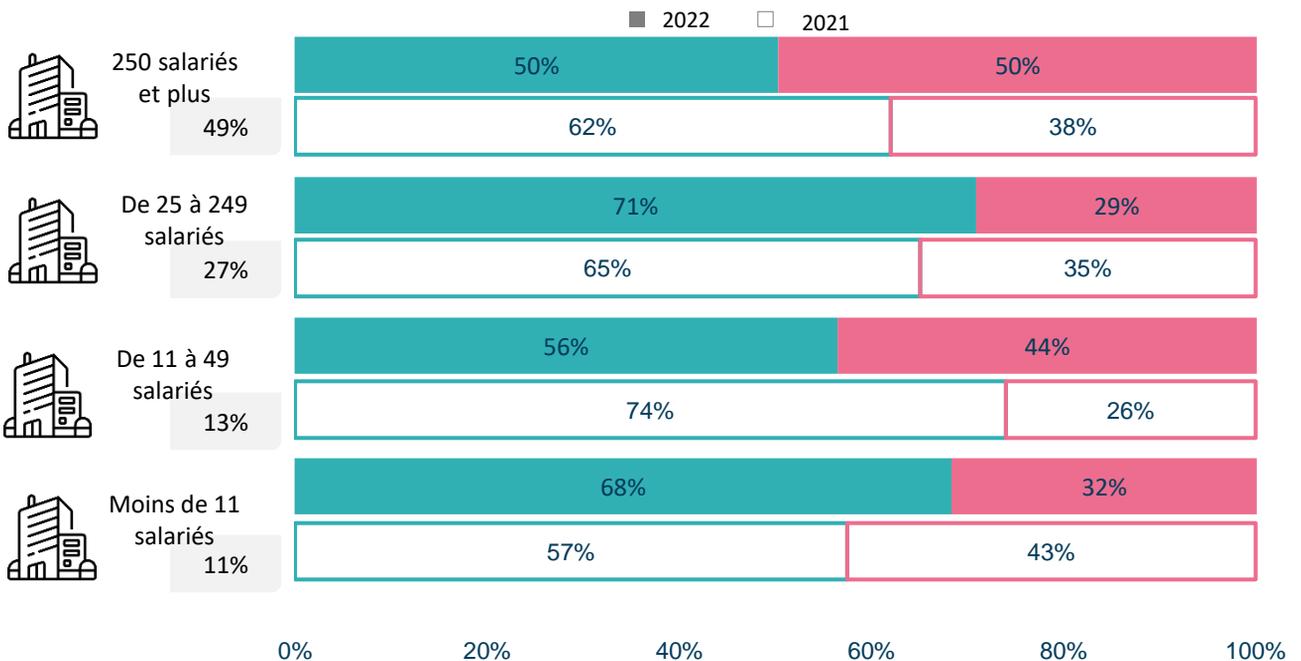


Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Au global sur l'ensemble de la branche, 59% des bénéficiaires de contrats de professionnalisation sont des hommes. Cette tendance est à la baisse par rapport à 2020. Cette tendance à dominance masculine correspond aux tendances nationales puisque d'après la DARES, 52% des nouveaux contrats de professionnalisation signés concernent des hommes

Parmi les salariés en contrat de professionnalisation, les hommes sont globalement plus âgés que les femmes.

Evolution de la répartition par genre et par taille d'entreprise



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

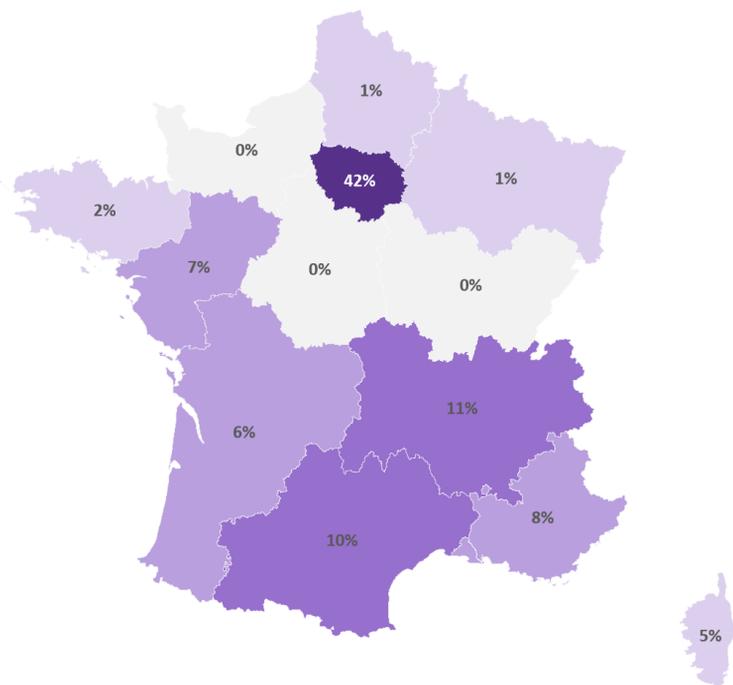
En 2022, plus de la moitié des contrats de professionnalisation de la branche sont accueillis dans une entreprise de plus 250 salariés et plus et 27% dans une entreprise entre 50 et 249 salariés.

Historiquement, les hommes sont majoritaires, toutes tailles d'entreprise confondues. Une évolution notable reste cependant à souligner pour les très grandes entreprises en 2022 avec une répartition plus équilibrée par genre par rapport à 2021.

Contrats de professionnalisation



Répartition des contrats de professionnalisation par région



DROM : 7%

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

La plupart des contrats de professionnalisation sont localisés en Île-de-France (42%). Cette proportion est pourtant en baisse par rapport à 2021 au profit de la région Rhône-Alpes (passant de 1% à 11% des contrats de professionnalisation en 2022) et de la région Occitanie (passant de 4% à 10% en 2022)

Catégories socio-professionnelles

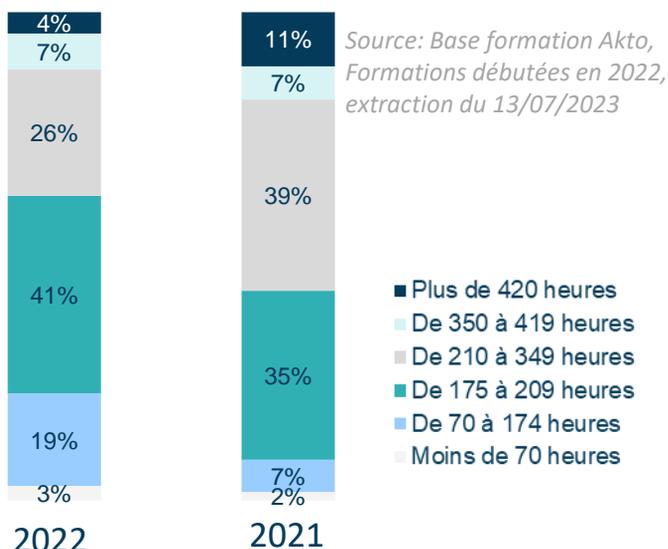
Employés

Ouvriers non qualifiés

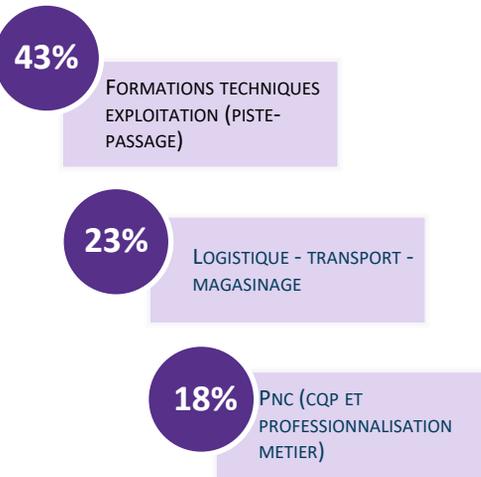


Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Répartition des contrats de professionnalisation selon la durée



Principaux domaines de formation en contrat de professionnalisation



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

En 2022, 41% des contrats de professionnalisation ont une durée comprise entre 175 et 209 heures. Le principal domaine de formation dans le cadre de contrat de professionnalisation de la branche est lié à la thématique suivante : « Formations techniques exploitation (piste-passage)». 67

4



FNE Formation

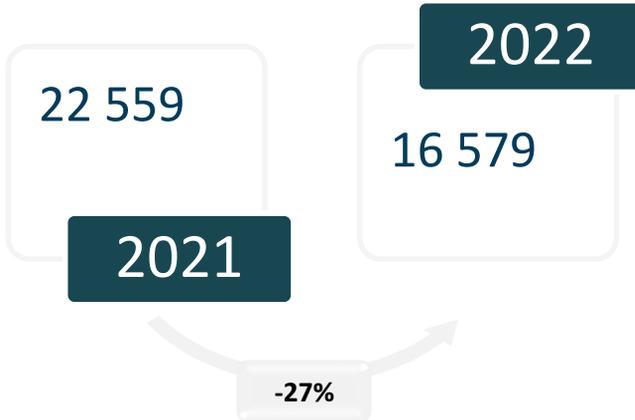
16 579 bénéficiaires en 2022

-27% par rapport à 2021

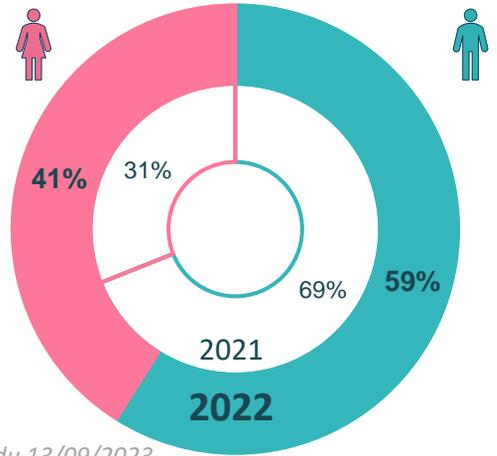


FNE Formation

Evolution du nombre d'actions



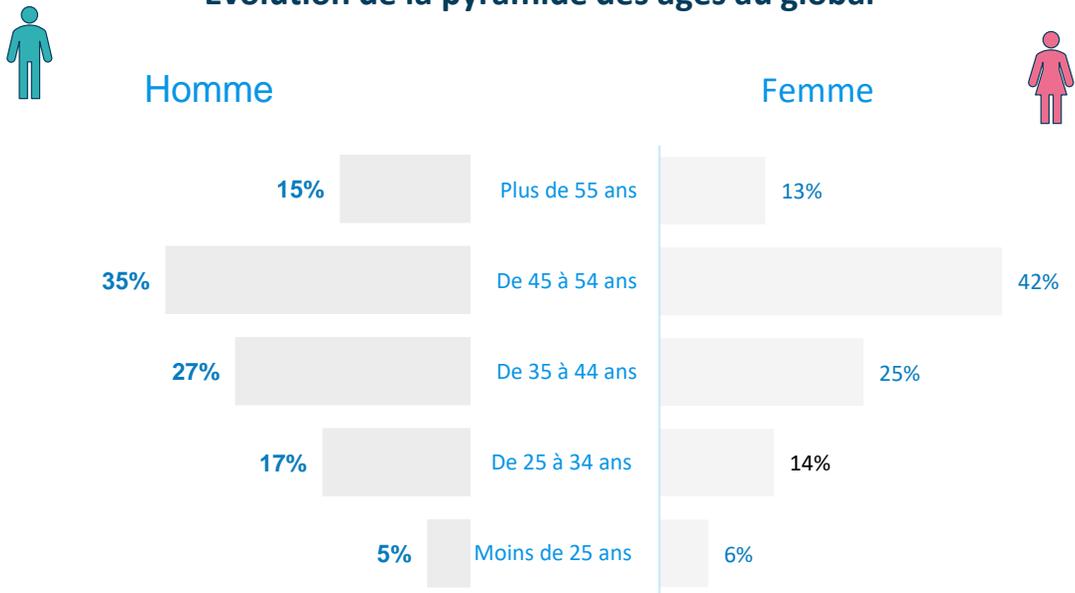
Répartition par genre et évolution



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Le nombre d'actions de formation dans le cadre du FNE Formation est passé de 22 559 à 16 579 entre 2021 et 2022, équivalent à une baisse de -27%.
 Les bénéficiaires du FNE Formation sont majoritairement masculin. En comparaison avec 2021, la proportion d'homme est plus importante passant de 69% à 59%.

Evolution de la pyramide des âges au global



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

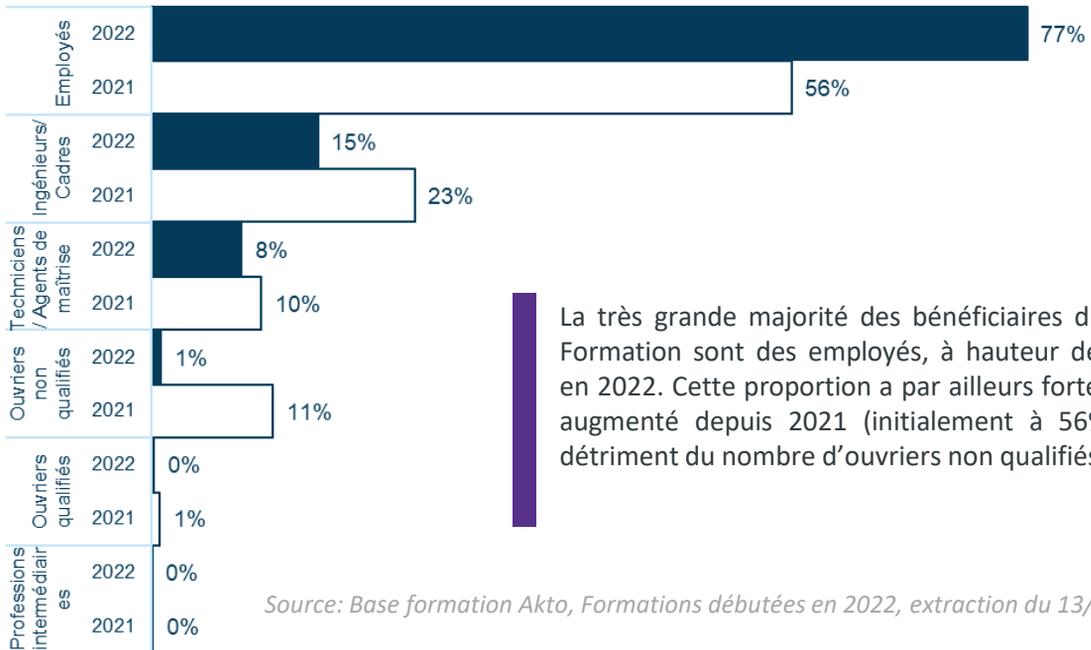
La majorité des bénéficiaires du FNE Formation ont plus de 55 ans en 2022. Cette tendance se distingue par rapport à 2021 où la part majoritaire était située entre 45 et 54 ans, ce qui montre une tendance au vieillissement pour cette année 2022.



FNE Formation

Répartition par catégorie socio-professionnelle et évolution

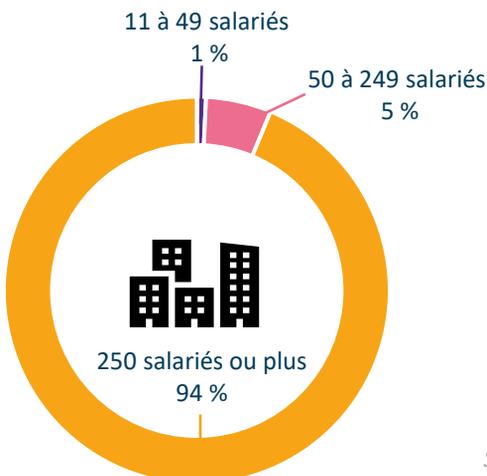
■ 2022 □ 2021



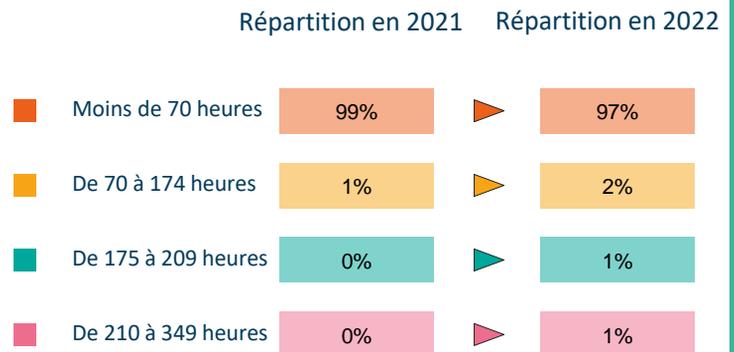
La très grande majorité des bénéficiaires du FNE Formation sont des employés, à hauteur de 77% en 2022. Cette proportion a par ailleurs fortement augmenté depuis 2021 (initialement à 56%) au détriment du nombre d'ouvriers non qualifiés.

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Répartition des bénéficiaires par taille d'entreprise en 2022



Répartition des stagiaires du dispositif FNE Formation selon la durée en 2022



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Les bénéficiaires des formations FNE sont en très grande majorité rattachés à une entreprise de 250 salariés ou plus (94%).

En 2022, plus des 97% des formations FNE ont duré moins de 70 heures. La répartition est globalement similaire à l'année 2021.

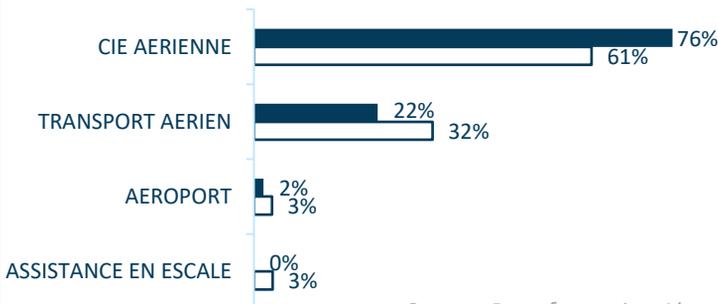


FNE Formation



+21% sont rattachés à une entreprise du
Transport aérien de passagers
en 2022

Répartition par secteur dans la
branche Transport aérien



Les bénéficiaires relèvent :

90%

Transports aériens de passagers, contre 69% en 2021

9%

Services auxiliaires des transports aériens, contre 27% en 2021

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Principaux domaines des formations FNE

44%

Transport, logistique, magasinage

10%

Sécurité des biens et des personnes,

7%

Secrétariat, bureautique

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

90% des bénéficiaires du FNE Formation relèvent des Transports aériens de passagers, soit une augmentation de 21% par rapport à 2021.

Par ailleurs, la majorité des formations FNE sont dédiées à la thématique « Transport, logistique, magasinage ».



Plan de développement des compétences

TPE/PME de moins 50 salariés

1 734 stagiaires en 2022

+ 105% par rapport à 2021

Plan de développement des compétences

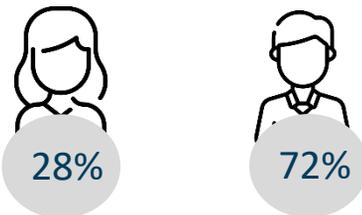
TPE/PME de moins 50 salariés

Evolution du nombre de bénéficiaires du plan de développement des compétences



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

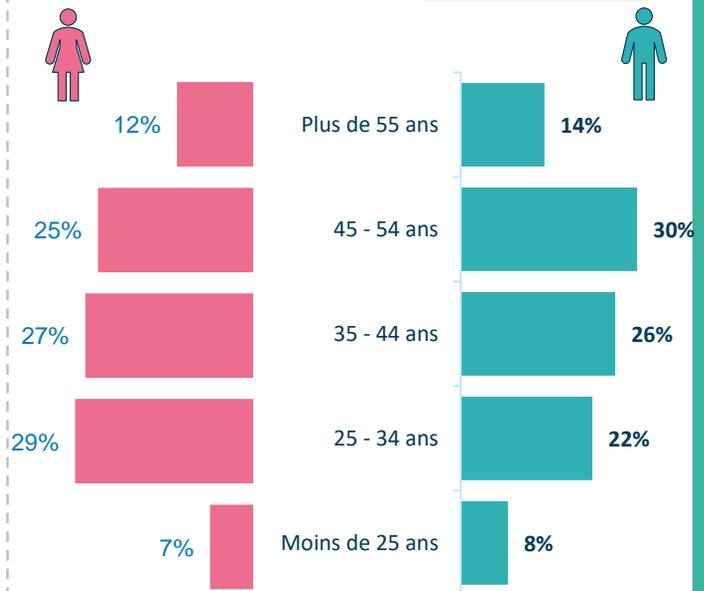
Répartition par genre



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

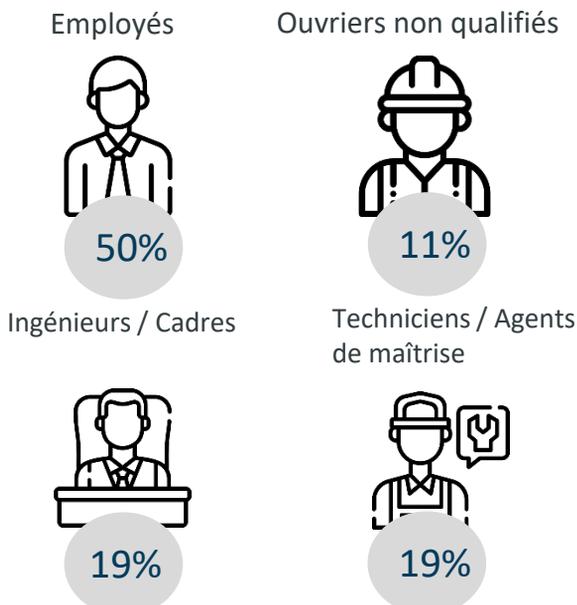
Pyramide des âges

Âge moyen : 41,1 ans



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Catégories socio-professionnelles



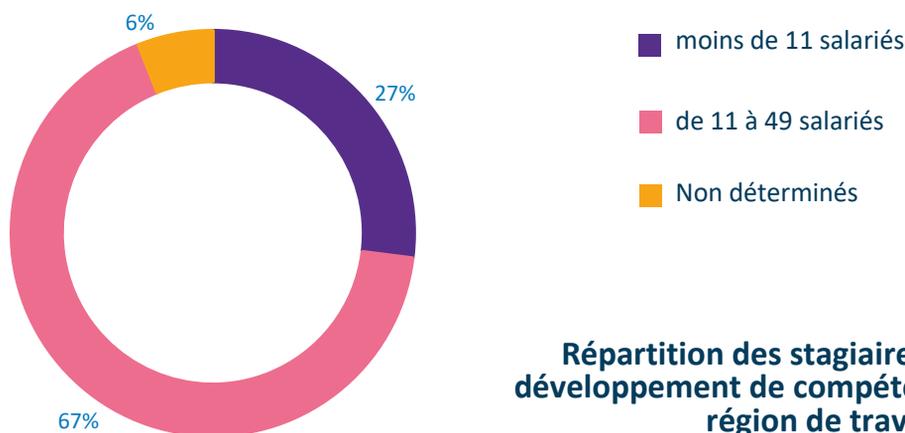
Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

En 2022, le nombre de bénéficiaires du plan de développement des compétences a augmenté passant de 846 à 1 734 bénéficiaires. Les stagiaires sont essentiellement des hommes, avec une majorité d'employés (50%). La moyenne d'âge des stagiaires du plan de développement des compétences est de 41 ans.

Plan de développement des compétences

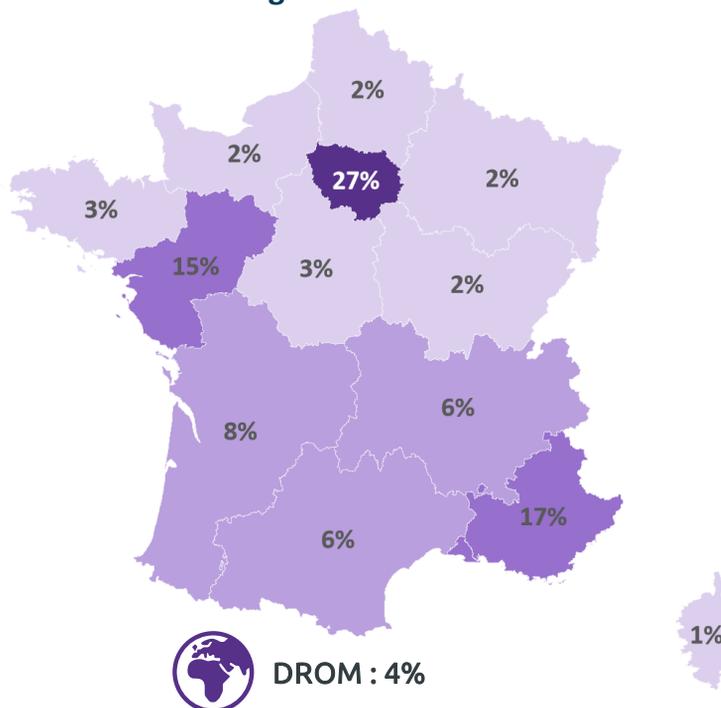
TPE/PME de moins 50 salariés

Evolution de la répartition par taille d'entreprise



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Répartition des stagiaires du plan de développement de compétences selon leur région de travail



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023



Transport aérien de passagers

19 %



Services auxiliaires des transports aériens

60 %

En 2022, 67 % des entreprises formatrices au titre du plan de développement des compétences comptabilisent entre 11 et 49 salariés.

61% des stagiaires du plan de développement des compétences se trouvent en Île-de-France (27%), PACA (17%) et Centre-Val de Loire (15%)

Parmi l'ensemble des stagiaires du plan de développement des compétences, 60 % sont rattachés à la filière « Services auxiliaires des transports aérien ».

4



Formation des tuteurs

315 bénéficiaires en 2022

+ 110% par rapport à 2021

Formation des tuteurs

Evolution du nombre de formations des tuteurs

2021

150

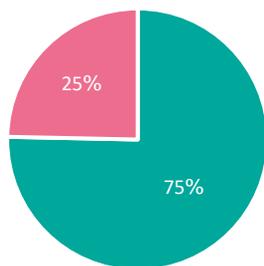
x2

2022

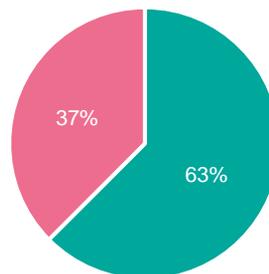
315

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Entre 2021 et 2022, le nombre de tuteurs formés passe de 152 à 315, soit un nombre doublé en 1 an.



GENRE



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Ingénieurs / Cadres



Techniciens / Agents de maîtrise



Employés



EMPLOI

Ingénieurs / Cadres



Techniciens / Agents de maîtrise



Employés



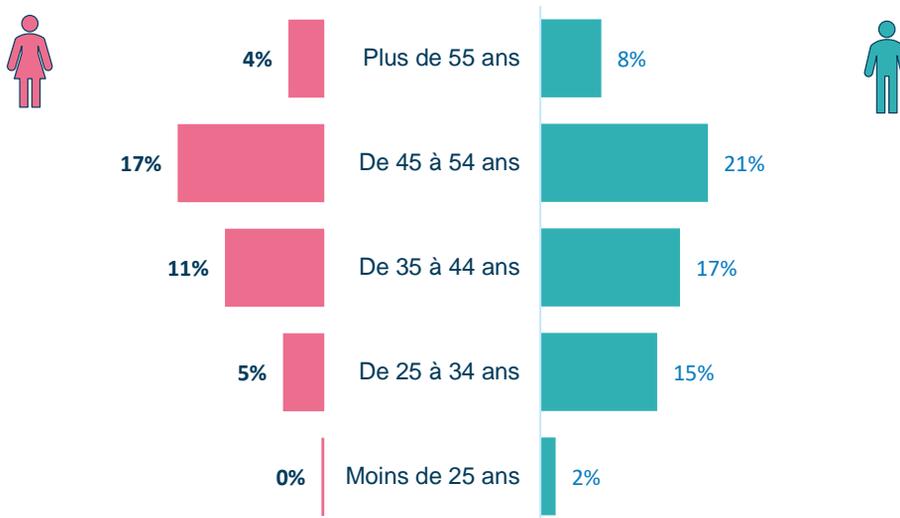
La majorité des tuteurs formés sont des hommes, mais cette tendance tend à diminuer puisque la proportion passe de 75% à 63% en 2022.

La répartition par catégorie socio-professionnelle évolue également légèrement depuis 2021, avec une plus forte proportion d'employés bénéficiaires de formation tuteurs (43% contre 35% en 2021).

Formation des tuteurs



Evolution de la pyramide des âges



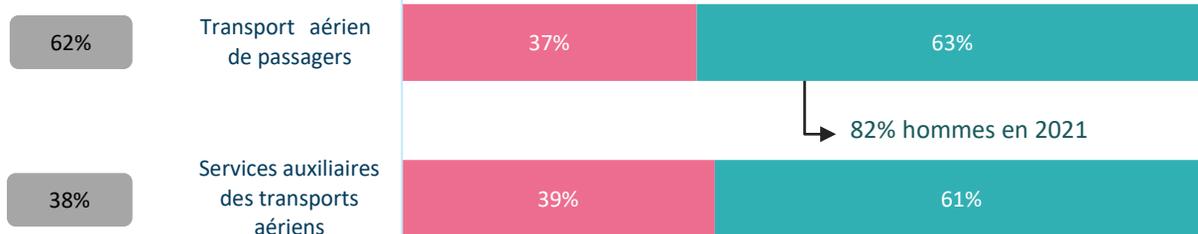
Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

La majorité des tuteurs formés sont âgés de 35 à 54 ans. Il existe une tendance au vieillissement des bénéficiaires de ces formations car on passe d'une proportion de bénéficiaires âgés de 45 à 54 ans de 27% en 2021 à 38% en 2022.

Répartition par filière et par sexe en 2022

% effectif de
branche 2022

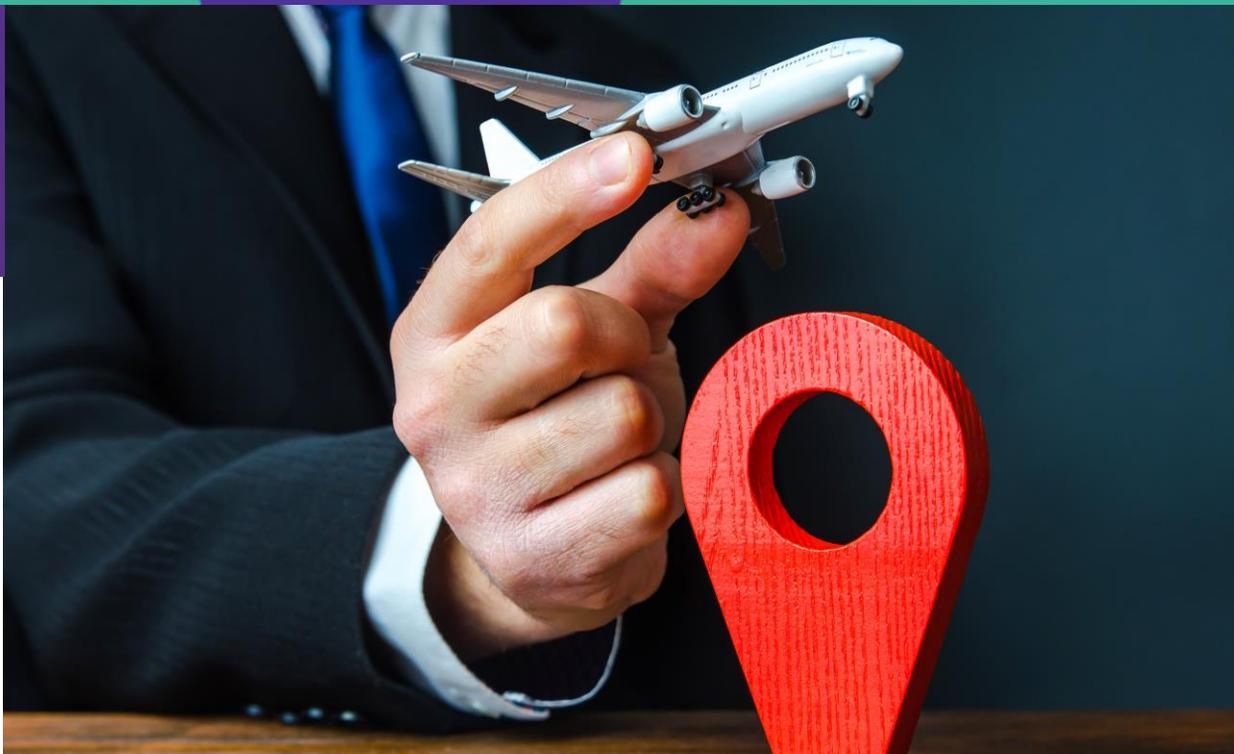
■ Féminin ■ Masculin



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

En 2022, la filière « Transport aérien de passagers » représente 62% des effectifs de bénéficiaires de formations tuteurs de la branche, et les 38% restant sont inclus dans la filière « Services auxiliaires des transports aériens ». La répartition hommes/femmes de ces deux filières est similaire avec une majorité d'hommes (à hauteur de 63 et 61%). Par rapport à 2021, cette répartition par genre est pourtant relativement plus équilibrée, à plus forte raison pour les « Transport aérien de passagers ».

4



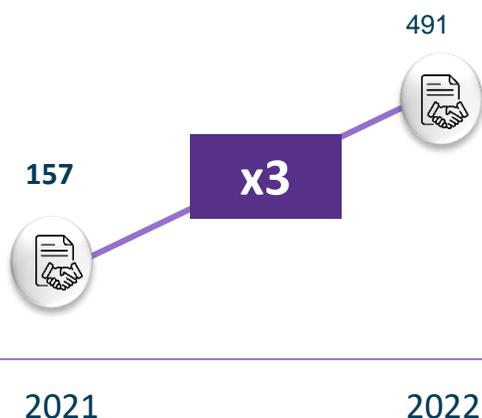
Préparation opérationnelle à l'emploi collective

491 POEC en 2022

+213% par rapport à 2021

Préparation opérationnelle à l'emploi collective

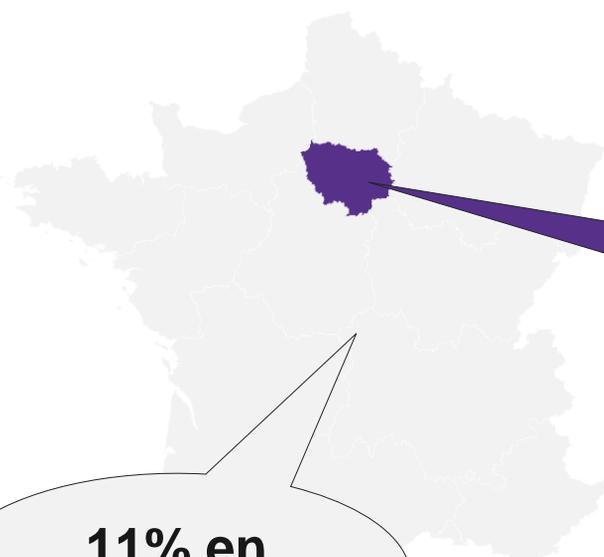
Evolution du nombre de POEC



Entre 2021 et 2022, le nombre de préparations opérationnelles à l'emploi collectives (POEC) a été multiplié par 3, passant de 157 à 491 contrats.

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Répartition géographique des POEC



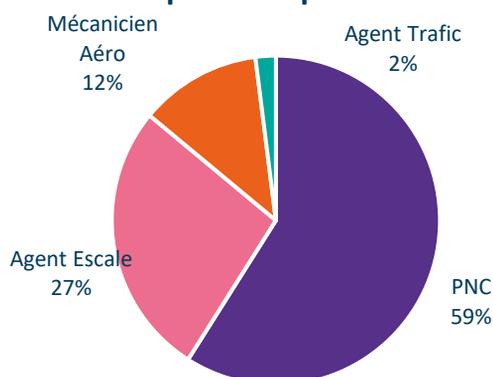
11% en
Province

75% en
IDF



DROM : 14%

Répartition par filière



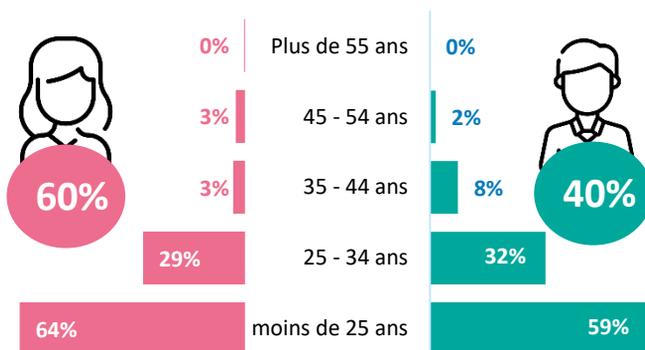
Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023

Préparation opérationnelle à l'emploi collective

Pyramide des âges au global

En 2022, la majorité des bénéficiaires de la POEC a moins de 25 ans. Il s'agit d'une population majoritairement féminine (60%) au global.



Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/07/2023



94%

des POEC sont localisées en **Île-de-France**



99%

des bénéficiaires de POEC ont le statut d'employé

DONNÉES FORMATION POUR LES 55 ANS ET PLUS (SENIOR)

Source: Base formation Akto, Formations débutées en 2022, extraction du 13/09/2023

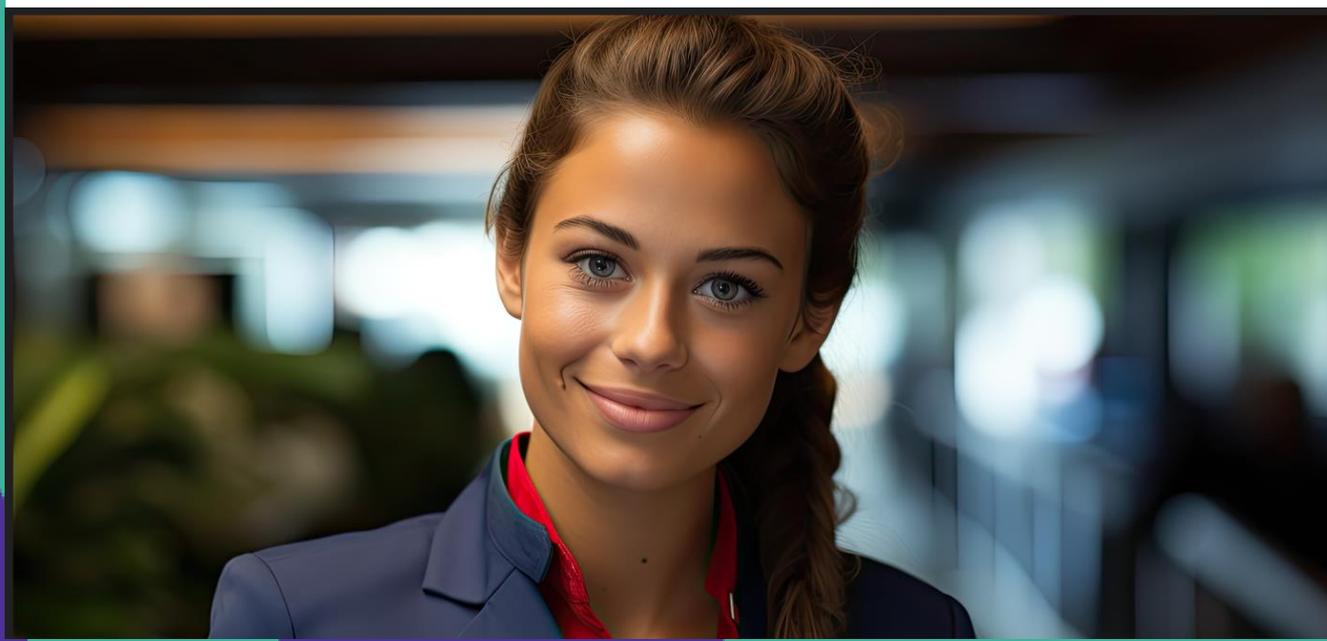
14% des bénéficiaires d'une formation de plan de développement des compétences moins de 50 salariés, FNE en 2022 ont plus de 55 ans alors que la proportion des salariés de plus de 55 ans représente 20% des salariés de la branche.

14,4% des bénéficiaires d'actions de formation au titre du FNE sont des séniors.

13,6% des bénéficiaires du Plan de développement des compétences moins de 50 salariés sont des séniors.

15% des séniors de la branche ont bénéficié d'une formation de développement des compétences moins de 50 salariés, FNE en 2022, chiffre inférieur à l'ensemble de la branche, en effet **22%** des salariés de la branche ont pu bénéficier d'une formation issue du plan de développement des compétences moins de 50 salariés, FNE.

La part de sénior ayant bénéficié d'une formation financée au titre du FNE (2394 salariés) est de **3%** des effectifs total de la branche.



RAPPORT DE
BRANCHE

EDITION
2023

METHODOLOGIE

Méthodologie

Ce rapport de branche présente une étude statistique économique et sociale ainsi qu'une analyse des pratiques des entreprises en termes de formation.

Pour la réalisation de ce rapport, plusieurs sources de données ont été utilisées :

Données sectorielles

DGAC, Eurostat, UAF

Base Formation AKTO

A partir de la base de données formation AKTO, extraite au 13/09/2023, nous venons de délivrer une cartographique de la formation 2022 pour la branche Transport aérien.

1

2

3

4

Enquête

Des résultats de l'**enquête entreprises 2023**, enquête réalisée par BL SET sur l'exercice 2022 auprès des entreprises de la branche (le taux de réponses entreprises est de 20% ce qui représente 74 % des effectifs salariés de la branche) réalisée entre juillet et octobre 2023.

Statistiques publiques

DARES, Insee – DSN/BTS, Urssaf-Acoss, ESANE, Insee-ICA

L'enquête a été réalisé par le cabinet
BL SET



Le rapport a été réalisé par le cabinet
PARADOXES CONSEIL

PARADOXES
Relier les mondes

RAPPORT DE BRANCHE

EDITION
2023

fnam


OBSERVATOIRE
*Prospectif des Métiers &
des Qualifications de l'Aérien*

AKTO
L'humain au cœur des services

