

LES RAPPORTS DE L'AÉRIEN



fnam

Fédération Nationale de l'Aviation Marchande

Rapport de BRANCHE année 2015



Edition 2016

SOMMAIRE

Préambule	p. 3
Synthèse et chiffres clés	p. 4
1. Données économiques	p. 7
2. Données sociales / emploi	p. 26
3. Données formation	p. 44
4. Méthodologie et Glossaire	p. 52

PREAMBULE

Le rapport de branche sur les **données 2015** donne des informations économiques, sociales, emploi et formation sur le secteur de l'aérien. Il rassemble des informations émanant de diverses sources, et notamment des travaux des partenaires sociaux de l'aérien dans le cadre du **Rapport sur l'emploi de l'Observatoire des métiers de l'aérien**.

Ce rapport, dans sa nouvelle présentation, doit permettre une meilleure compréhension du champ de l'aérien et lui donner plus de visibilité. Il couvre ainsi les compagnies aériennes (transport de passagers et de fret) et le travail aérien, les entreprises d'assistance en escale et de maintenance aéronautique et les aéroports.

L'année 2015 se caractérise par la poursuite de la croissance du trafic de passagers en France. Cependant, cette croissance est essentiellement le fait des compagnies non basées au détriment du pavillon français. Ainsi, entre 2010 et 2015, les 18 millions de passagers supplémentaires se répartissent à 70% sur les compagnies non basées et seulement 30% sur le pavillon français.

De plus, s'ajoutant à la concurrence des compagnies étrangères à bas coûts, les effets combinés des évolutions technologiques, de l'arrivée des nouveaux avions, des modifications d'organisation et des effets d'amélioration de la productivité font constater une baisse de l'ordre de 11% des effectifs de la branche du Transport Aérien entre 2010 et 2015.

Cependant, prenant en compte le contexte de croissance dans lequel se trouve le transport aérien mondial, le secteur du transport aérien français a pour objectif de profiter de cette croissance qui peut être porteuse de créations d'emplois.

Ce secteur doit pouvoir s'appuyer sur une nouvelle stratégie nationale de l'Etat français dans le domaine de l'aérien soutenant ainsi le pavillon français dans sa reconquête du marché.

Au sein de la branche, l'année 2015 a été riche en travaux paritaires sur le champ des relations sociales, de l'emploi et de la formation, les principaux étant :

- . La deuxième année d'un **ADEC avec le Ministère de l'Emploi** qui a conduit notamment à la production de 5 études métiers/missions (Agent d'Escale Commercial, Système de Gestion de la Sécurité, Agent AFIS, Tutorat, Aviation Générale) et au développement d'outils (catalogues formation, guides pédagogiques RH, fiches pratiques,...), ainsi qu'au financement de plus de 100 000h de formation pour plus de 1 000 bénéficiaires
- . Une étude et la définition d'un plan d'action pour **l'insertion et l'emploi des travailleurs handicapés**
- . La finalisation des travaux du **Répertoire des métiers** qui a conduit à la refonte du site de l'Observatoire des métiers
- . Les travaux sur les certifications professionnelles, avec notamment la **création de deux CQPI Agent Logistique et CQPI Conseiller Commercial**
- . La prorogation de **l'accord prévoyance / décès**
- . Les premières discussions paritaires sur la **rénovation des classifications** de la convention collective.

De plus, l'accueil dans le périmètre de l'aérien d'un nouveau secteur professionnel en pleine expansion, **les exploitants de drones civils à usage professionnel** donne de nouvelles perspectives aux travaux du secteur pour les années à venir.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur les sites www.fnam.fr et www.observatoire-metiers-aerien.fr

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

DONNÉES ECONOMIQUES

142 millions de passagers en métropole en 2015

11% du trafic de passagers se fait entre Paris et la Province, contre 25% en 1980.

53% du trafic de passagers se concentrait en 2015 sur les aéroports parisiens (**37% sur Roissy**)

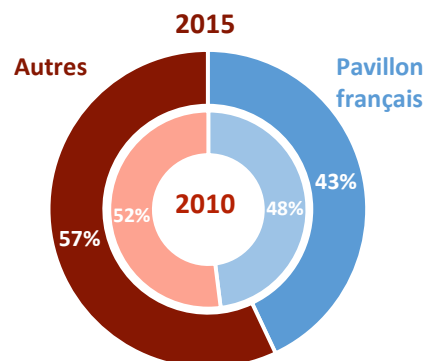
+ 21%

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2010

+ 3,4%

de croissance moyenne annuelle du trafic de passagers **en Europe** depuis 2010, une tendance qui semble durable

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



On constate le recul global du pavillon français (en parts de marché passagers) passant de 48% en 2010 à 43% en 2015. Le recul le plus net s'est opéré sur les vols domestiques, où la part des passagers transportés par le pavillon français est aujourd'hui de 80% (contre 87% en 2010).

DONNÉES SOCIALES CLÉS



570 entreprises

Source DARES au 31 décembre 2013

940 établissements

Source DARES au 31 décembre 2013



86 600 salariés

Source DARES au 31 décembre 2013

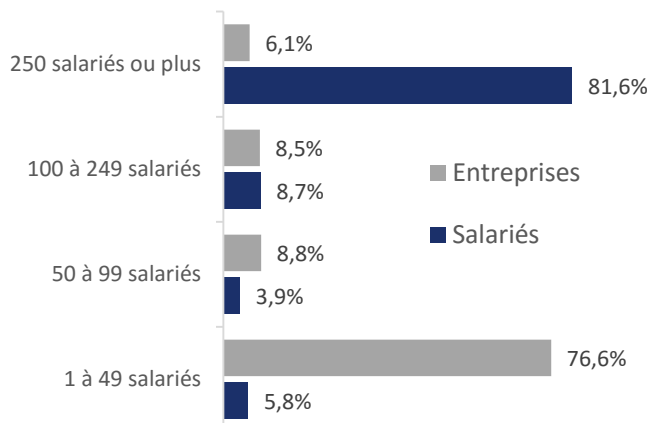


41% de femmes

Source Enquête entreprises 2015

Répartitions par taille d'entreprise

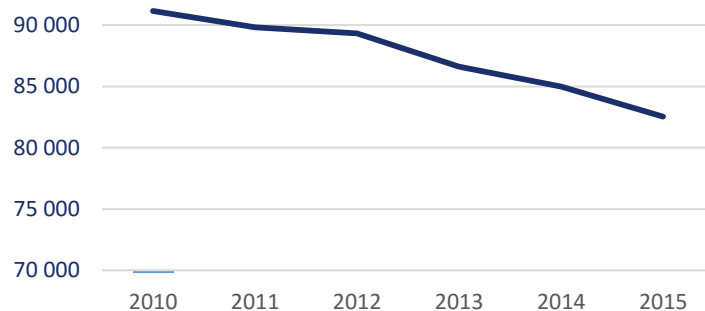
Source DARES au 31 décembre 2013



Branche du Transport Aérien

Source Acooss – corrigé DARES

Effectifs



Les 6% d'entreprises de 250 salariés ou plus concentrent plus de 80% des effectifs. À l'inverse près de 80% des entreprises comptent moins de 50 salariés, mais elles ne regroupent que 6% des effectifs de la Branche. Les effectifs de la Branche sont en baisse de près de 11% sur la période 2010-2015, soit environ -2% par an pour atteindre près de 82 500 salariés en 2015.

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

Effectifs par code NAF

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

51.10Z Transports aériens de passagers	60 164
51.21Z Transports aériens de fret	3 767
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens*	13 640
Sous-total sur ces 3 codes NAF	77 571
Effectif total secteur	82 537

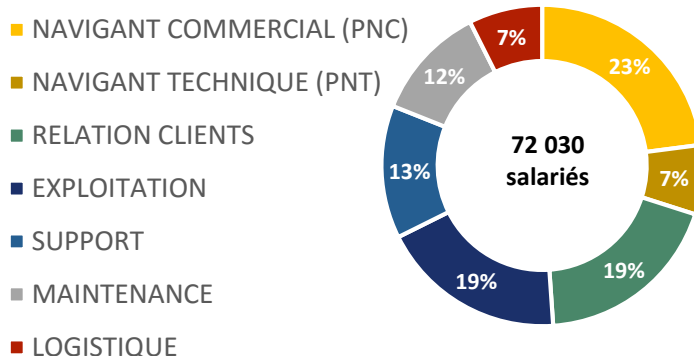
* Comprend les entreprises d'assistance en escale et les exploitants aéroportuaires – hors ADP

Seulement 49% des effectifs du code NAF 52.23Z sont effectivement couverts par la CCN

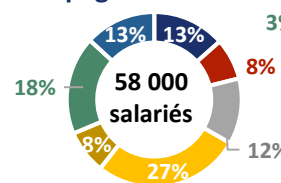
Répartition des effectifs par famille et par famille selon l'activité des entreprises

Source enquête entreprises au 31/12/2015

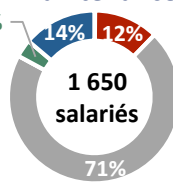
Près de 70% des effectifs sur 3 familles métiers



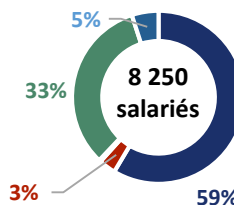
Compagnies aériennes



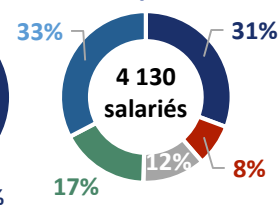
Maintenance



Assistance en escale



Aéroports



Près du tiers des salariés exercent à des postes de personnel navigant (23% navigant commercial et 7% technique). Les effectifs se répartissent ensuite pour près de 20% dans la famille « relation clients » puis 20% dans la famille « exploitation ».

Le « support » et la « maintenance » regroupent respectivement 13% et 12% des salariés.

Enfin, les métiers de la « logistique » rassemblent les 7% des effectifs restants.

DONNÉES FORMATION

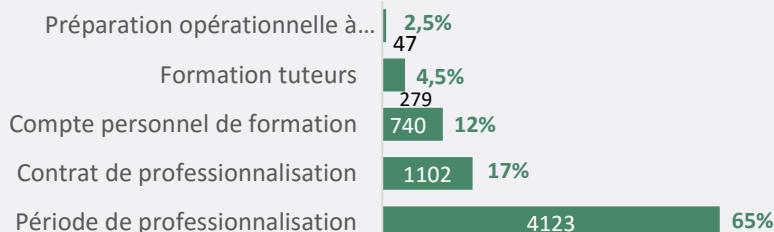
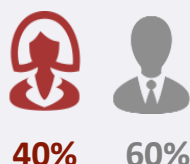
Près de 2 400 salariés formés en alternance (1 280 apprentis et 1 102 contrats de professionnalisation)

6 300 salariés formés via OPCALIA dans le cadre de la professionnalisation et du CPF et près de 750 000 h de formation financées

Source Education nationale au 31/12/2015 et OPCALIA 2015

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2015



Les formations en période de professionnalisation se concentrent largement sur les risques industriels (50%), mais aussi sur les techniques industrielles (7%) et les métiers du transport aérien (5%).

Les formations en contrat de professionnalisation sont très orientées métiers du transport aérien (plus du tiers des stagiaires) de la manutention, de la logistique et de l'entretien.

Les formations en CPF se distinguent et les stagiaires se forment à près de 60% sur les langues (TOEIC, anglais, espagnol...). Ceci s'explique en partie par le fait que les formations en langues ont été les premières inscrites à l'inventaire en 2015



DONNÉES ÉCONOMIQUES



Trafic de passagers en France

Tout Pavillon - selon trafic par liaison
Un passager est comptabilisé une seule fois

142 millions

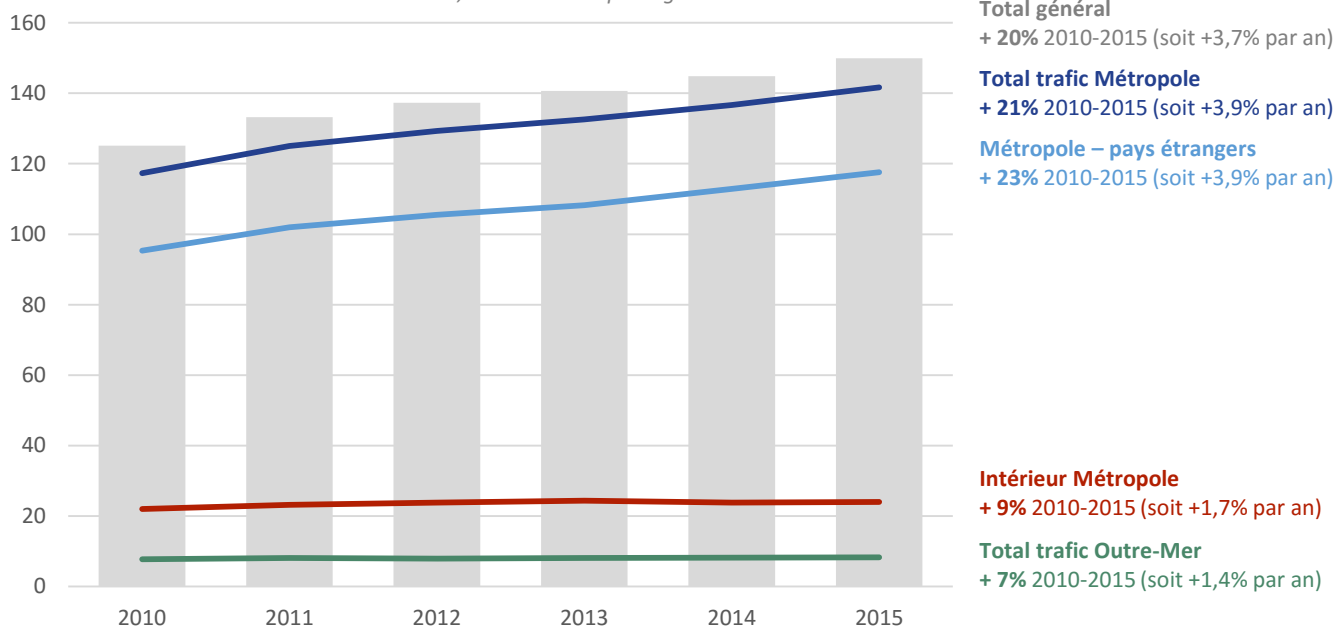
de passagers en métropole en 2015

+21%

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2010

Evolution du trafic de passagers

Source DGAC 2015, en millions de passagers



La tendance de fond est à l'augmentation du trafic de passagers en France (+20% entre 2010 et 2015). Elle est corrélée à la croissance du trafic en Métropole (+21% sur la même période, soit une hausse de près de **4% par an**), elle-même principalement soutenue par les vols « métropole - pays étrangers » (+23% entre 2010 et 2015). Ces derniers ont un poids prépondérant en termes de voyageurs et la croissance du trafic passagers associé est 2,5 fois supérieure à celle des vols intérieurs de métropole.

Chiffres clés

44%

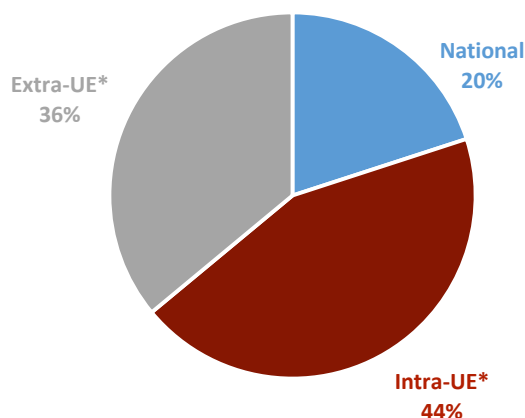
du trafic français de passagers se concentre sur le transport aérien intra-Union Européenne

20%

seulement du trafic est interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source Eurostat 2016, en 2015 en %



*Pays de l'UE (28)



Trafic de passagers en France

Tout Pavillon

53%

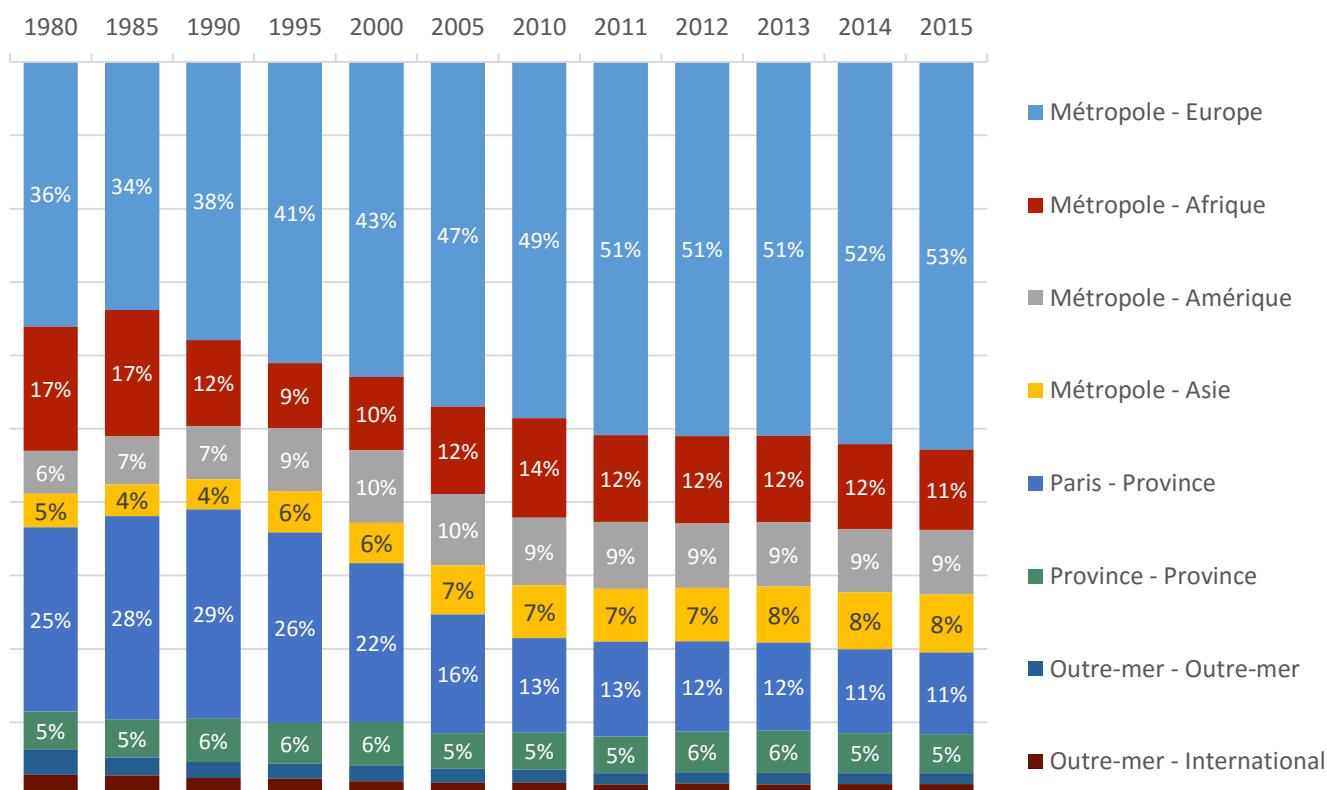
du trafic de passagers en France est réalisé entre la Métropole et l'Europe (UE 28 + Russie + Suisse...)

11%

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

Évolution de la répartition du trafic de passagers France, Outre Mer et International, depuis 1980

Source Comptes Transport 2015, en %



La part du trafic de passagers entre la Métropole et l'Europe ne cesse d'augmenter depuis 1980, en passant de 36% en 1980 à plus de 50% en 2015.

La part du trafic entre les aéroports parisiens et les aéroports en région hors IDF a, à l'inverse, décliné progressivement pour chuter de moitié. Il représentait 25% du trafic de passagers en 1980, cette part ne s'élève plus qu'à 11% en 2015.

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



Trafic de passagers – Lignes intérieures métropole

13 millions

de passagers fréquentaient les principales lignes intérieures en 2014

3,2 millions

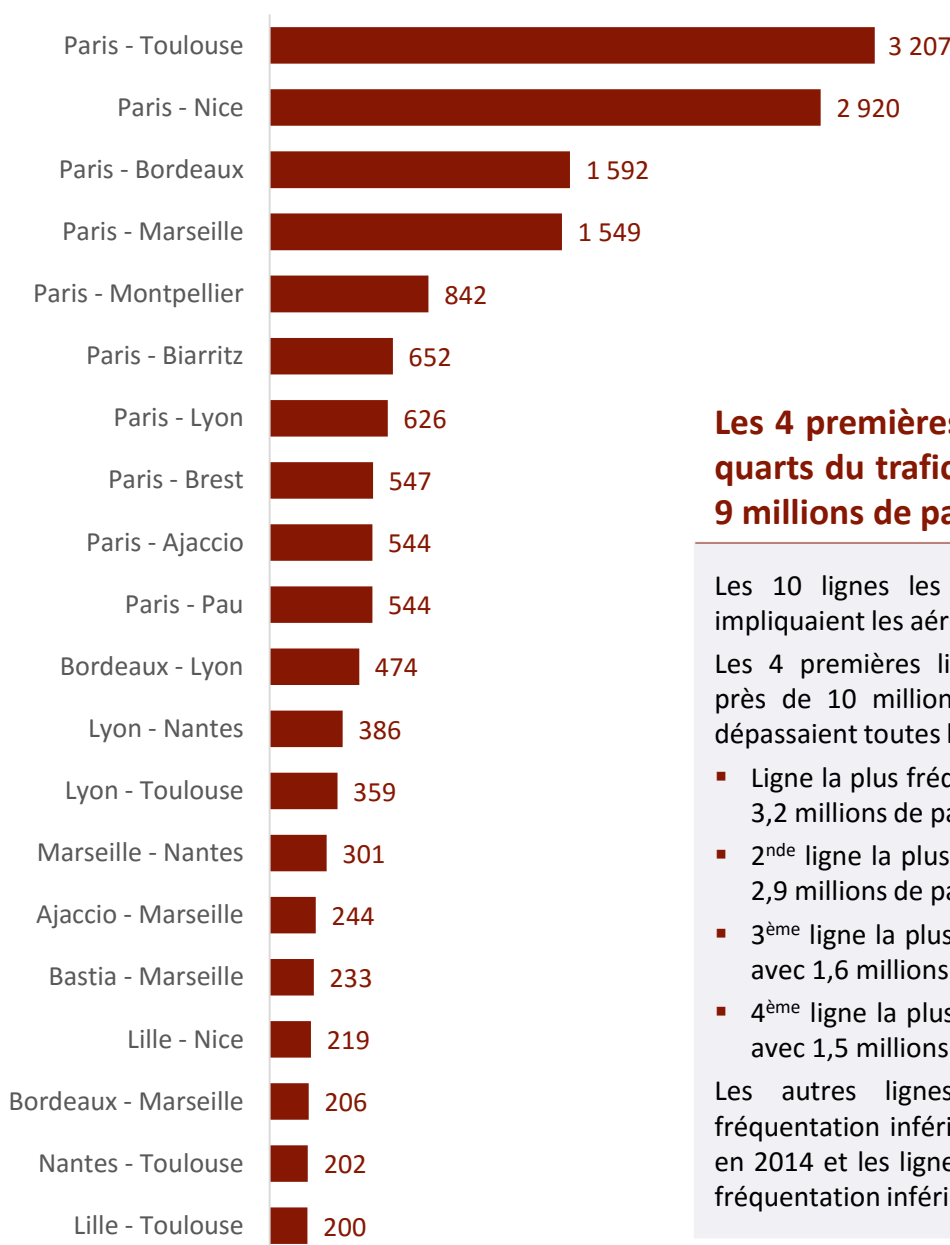
de passagers fréquentaient la ligne Paris-Toulouse en 2014, 1^{ère} ligne intérieure

2,9 millions

de passagers fréquentaient la ligne Paris-Nice en 2014, 2^{ème} ligne intérieure

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2014

Source Comptes Transport 2015, Niveaux en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)



Les 4 premières lignes représentent 3 quarts du trafic intérieur avec plus de 9 millions de passagers

Les 10 lignes les plus fréquentées en 2014 impliquaient les aéroports parisiens.

Les 4 premières lignes intérieures totalisaient près de 10 millions de passagers en 2014 et dépassaient toutes le million de passagers :

- Ligne la plus fréquentée : Paris-Toulouse avec 3,2 millions de passagers
- 2^{nde} ligne la plus fréquentée : Paris-Nice avec 2,9 millions de passagers
- 3^{ème} ligne la plus fréquentée : Paris-Bordeaux avec 1,6 millions de passagers
- 4^{ème} ligne la plus fréquentée : Paris-Marseille avec 1,5 millions de passagers

Les autres lignes intérieures avaient une fréquentation inférieure au million de passagers en 2014 et les lignes régionales (hors Paris) une fréquentation inférieure à 500 000 passagers.

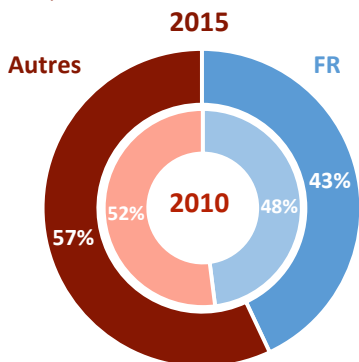


Trafic de passagers

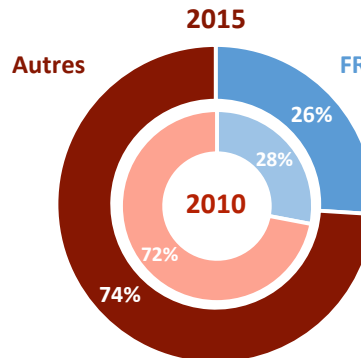
PART DU PAVILLON FRANÇAIS

Source DGAC 2015, en %

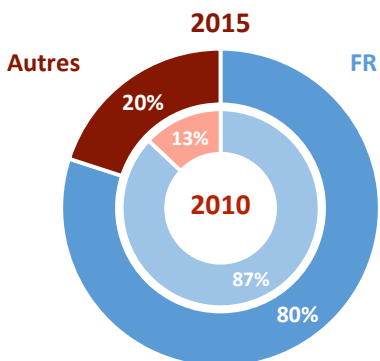
Total des vols touchant la France (au départ ou à destination de la France)



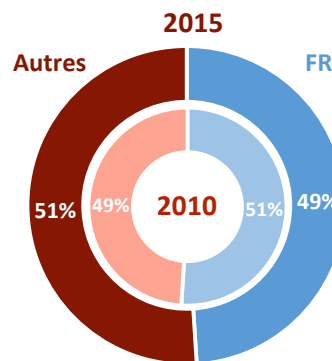
Vols France / Europe



Vols domestiques



Vols France / international (hors Europe)

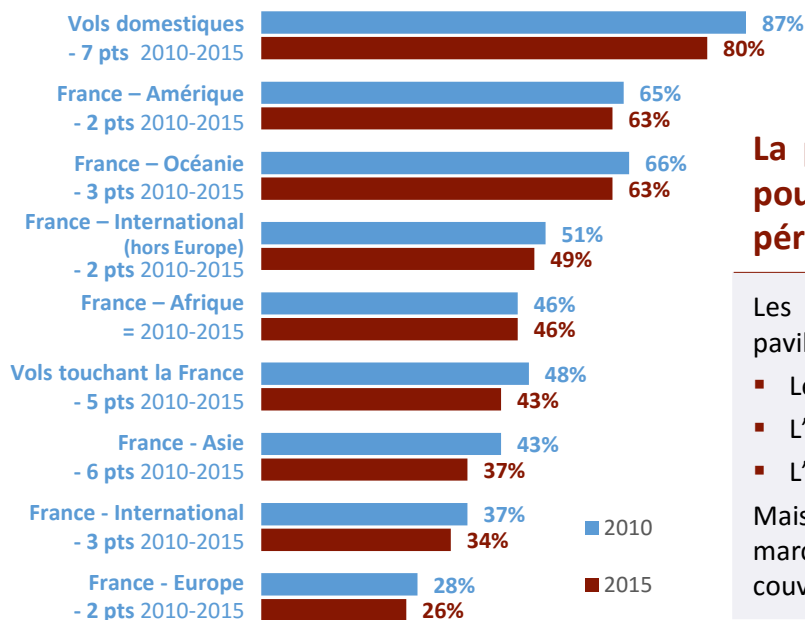


*Voir définition dans le Glossaire p.x

On constate le recul global du pavillon français (en part de marché passagers) passant de 48% en 2010 à 43% en 2015. Le recul le plus net s'est opéré sur les vols domestiques, où la part des passagers transportés par le pavillon français est aujourd'hui de 80% (contre 87% en 2010). La tendance est également vraie (mais moins marquée) sur les vols internationaux (France – Europe comme France – International hors Europe).

Evolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2015



La part du pavillon français diminue pour toutes les destinations sur la période 2010 - 2015

Les 3 destinations pour lesquelles la part du pavillon français est la plus élevée sont :

- Les vols domestiques : 80%
- L'Amérique : 63%
- L'Océanie : 63%

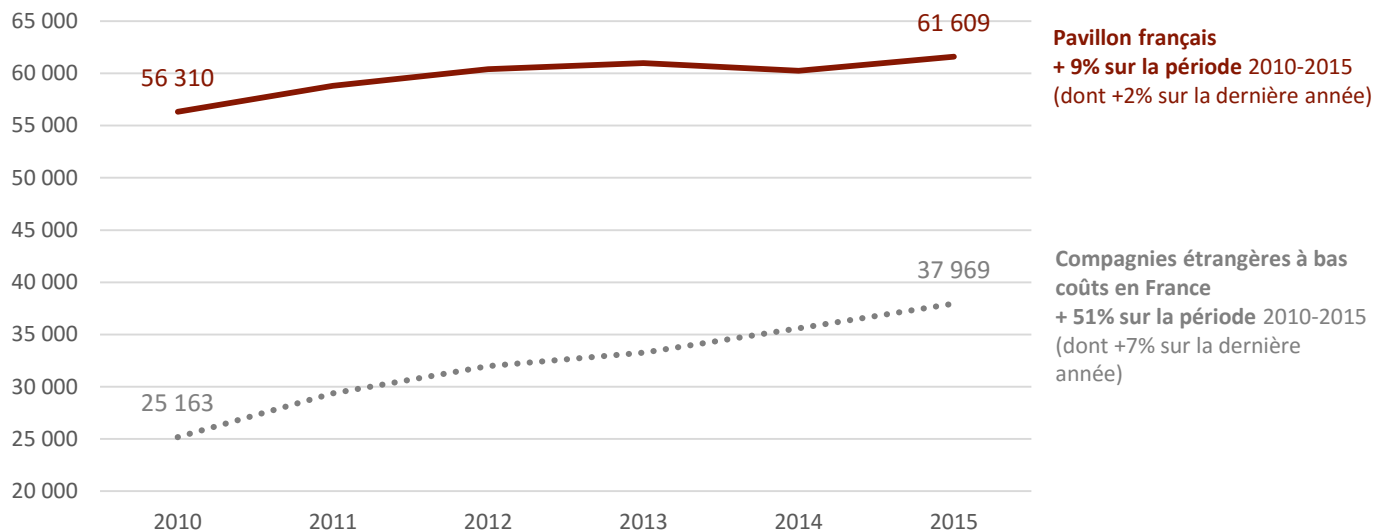
Mais le pavillon français perd des parts de marché sur l'ensemble des destinations couvertes depuis 2010 (entre -2pts et -7pts)



Trafic de passagers – Pavillon français

Evolution du trafic de passagers des compagnies aériennes françaises en métropole

Source DGAC 2015, en milliers



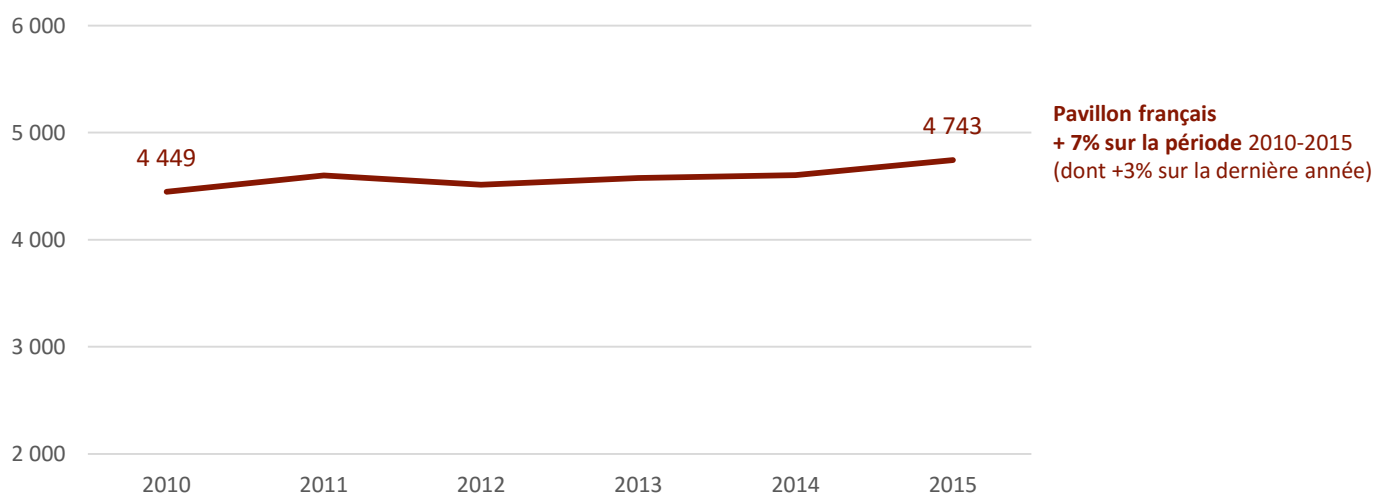
Le trafic de passagers des compagnies aériennes françaises en métropole a augmenté de 9% sur la période 2010-2015, pour atteindre près de 62 millions de passagers en 2015. Après une légère baisse en 2014, le trafic reprend significativement en 2015.

Toutefois on observe une croissance moindre du pavillon français (+9%) en comparaison de l'évolution du trafic passagers des compagnies étrangères à bas coûts exerçant en France (+51% sur la même période).

Entre 2010 et 2015, le trafic de passagers a augmenté de 18 105 passagers, dont 71% ont été transportés par les compagnies étrangères à bas coûts et 29% par les compagnies aériennes françaises.

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

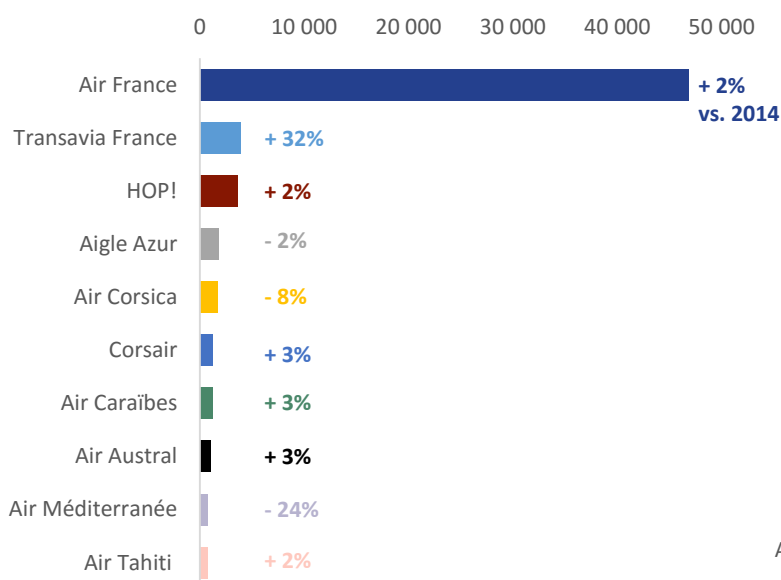
Source DGAC 2015, en milliers



Le trafic de passagers des compagnies aériennes françaises en Outre-Mer a augmenté de 7% sur la période 2010-2015, soit près de 1,5% par an et atteint 4,7 millions de passagers en 2015. La croissance a été plus importante en Outre-Mer qu'en Métropole sur la dernière année (3% en Outre-Mer et 2% en Métropole).

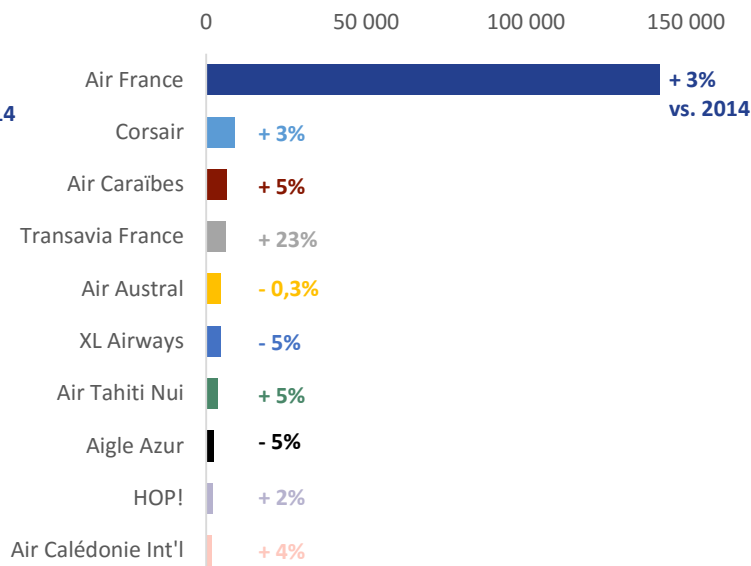
Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises en 2015

Source DGAC 2015, en milliers



Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2015

Source DGAC 2015, en millions



Une hausse globale du trafic de passagers des principales compagnies françaises en 2015

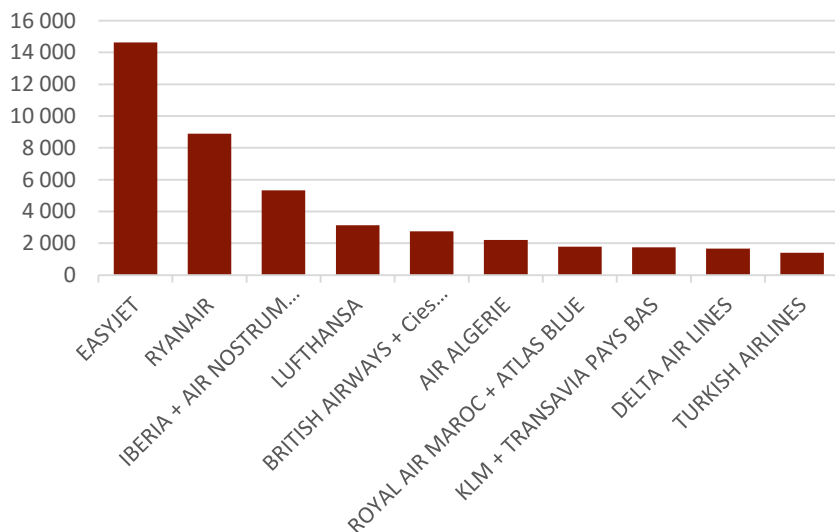
Air France représente plus de 2/3 du trafic de passagers parmi les principales compagnies françaises en 2015. Globalement, le trafic de passagers a augmenté par rapport à 2014, excepté pour Aigle Azur (- 2%) et Air Méditerranée (- 24%). La compagnie Transavia connaît la plus forte hausse avec une croissance de 32% par rapport à 2014.

Une hausse globale des PKT sur les principales compagnies françaises en 2015

Air France représente près de 80% des PKT parmi les principales compagnies françaises en 2015. Tout comme le trafic de passagers, les PKT ont globalement augmenté par rapport à 2014, excepté pour Air Austral (- 0,3%), XL Airways (- 5%) et Aigle Azur (- 5%). La compagnie Transavia connaît la plus forte hausse avec une croissance de 23% par rapport à 2014.

Trafic de passagers des principales compagnies étrangères ayant opéré en Métropole en 2015

Source DGAC 2015, en milliers

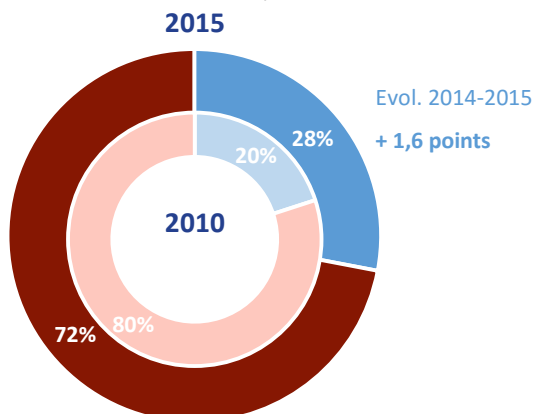


Les deux compagnies à bas coûts **Easyjet et Ryanair** représentent **plus de 50%** du trafic de passagers des principales compagnies étrangères ayant opéré en Métropole en 2015

Focus : Activité des compagnies à bas coûts

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

Source UAF 2015, en %



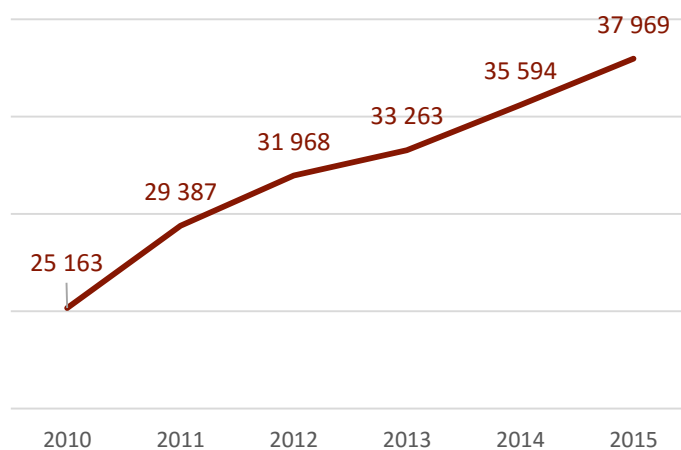
Toute compagnie française ou étrangère non low-cost opérant en France

Toute compagnie française ou étrangère low-cost opérant en France

La part des compagnies à bas coûts dans le trafic en France est en croissance. Elle a augmenté de 8 points entre 2010 et 2015, et de 1,6 points entre 2014 et 2015 pour atteindre 28% du total en 2015.

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

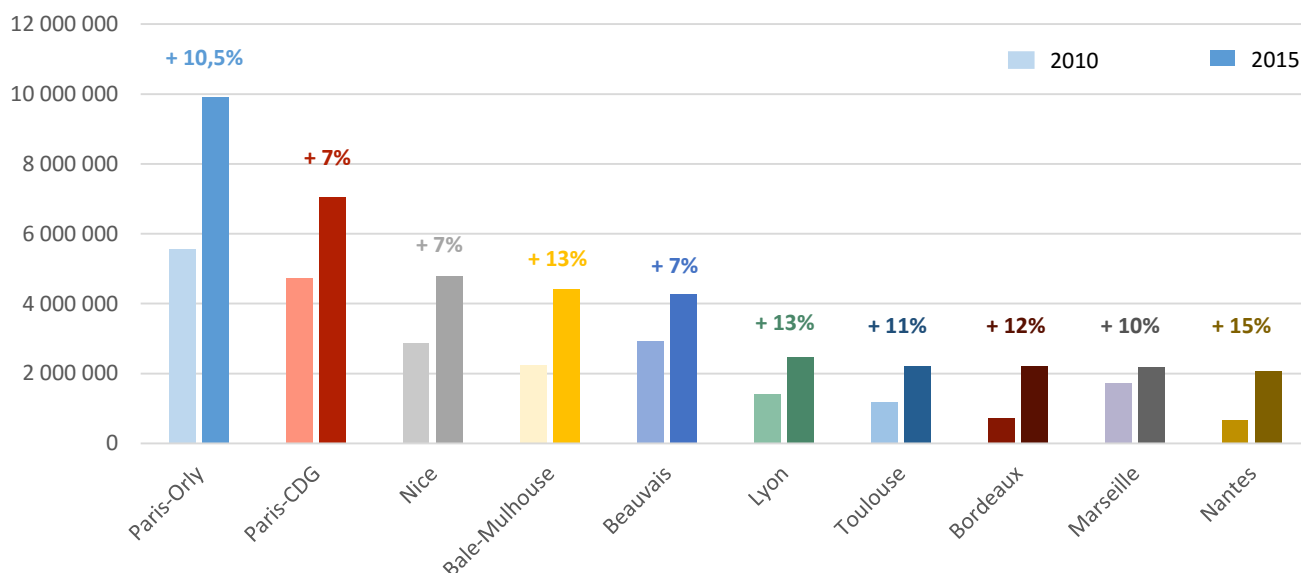
Source DGAC 2015, en milliers



Le trafic de passagers des compagnies étrangères à bas coûts en France a connu une croissance de 51% sur la période 2010-2015, soit plus de 10% par an en moyenne. Par rapport à 2014, le trafic a augmenté de 7% pour atteindre plus de 36 000 passagers en 2015.

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2015



Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français est en forte croissance sur la période 2010-2015. Le trafic le plus important se situe sur les aéroports parisiens, le 1^{er} étant Orly avec près de 10 millions de passagers en 2015, puis CDG avec 7 millions de passagers.

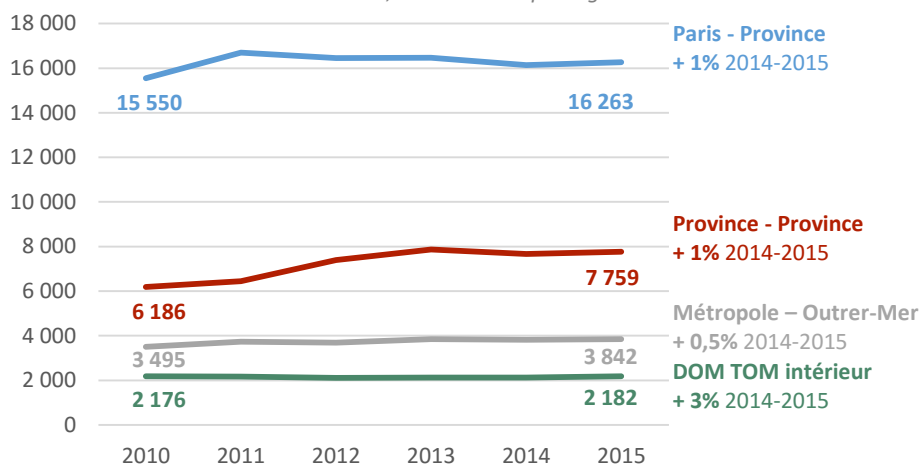
Les croissances du trafic des compagnies à bas coûts les plus importantes entre 2010 et 2015 sont pour les aéroports de Nantes (15%), de Lyon (13%) et de Bâle-Mulhouse (13%).



Trafic de passagers – Pavillon français

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises vols intérieurs

Source DGAC 2015, en milliers de passagers



Le trafic de passagers des compagnies françaises augmente

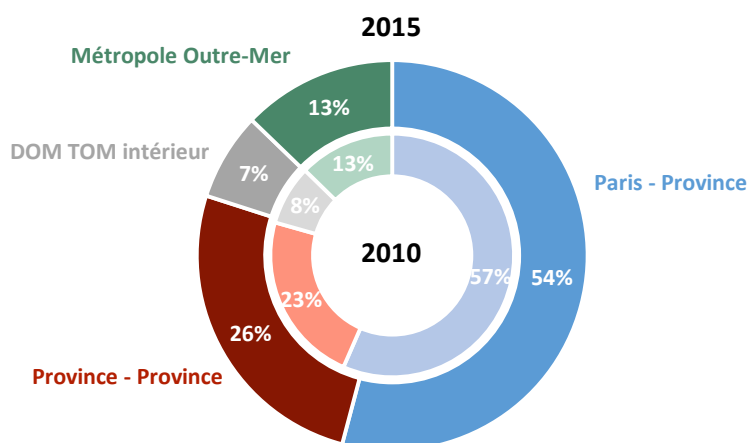
Globalement en France, le trafic des compagnies aériennes françaises augmente sur l'ensemble des destinations.

Concernant les vols Paris-Province, le trafic de passagers des compagnies aériennes françaises augmente de 5% sur la période 2010-2015, soit de 1% par an en moyenne et atteint 16 millions de passagers en 2015. La croissance est similaire pour les vols Province-Province est de 25% sur la même période, soit 5% par an en moyenne. Le trafic de passagers des vols intérieurs aux DOM-TOM augmente quant à lui de 10% sur la même période, soit 2% par an.

Concernant les vols Métropole-Outre-Mer, la croissance sur la période est de 0,3%.

Part des destinations du trafic des compagnies aériennes françaises vols intérieurs

Source DGAC 2015, en %



Chiffres clés

54%

du trafic de passagers des compagnies aériennes françaises (vols intérieurs) se fait sur des destinations Paris-Province en 2015

26%

sur des destinations Province-Province

La part des vols Province-Province augmente au détriment des vols Paris-Province

La part du trafic de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols Paris-Province a diminué de 3 points sur la période 2010-2015 (54% en 2015 versus 57% en 2010) alors que celle sur les vols Province-Province a augmenté de 3 points (26% en 2015 versus 23% en 2010). Cela peut s'expliquer par le développement des compagnies à bas coûts qui prennent des parts de marchés notamment sur les lignes Paris-Province.



Trafic de passagers – Aéroports européens

Les 15 premiers aéroports de l'UE en 2015 en nombre de passagers

Source Eurostat, en milliers de passagers

		Evolution annuelle 2015/2014
UK London Heathrow	74 954	+2,2%
FR Paris Charles de Gaulle	65 698	+3,2%
DE Frankfurt Main	60 889	+2,5%
NL Amsterdam Schiphol	58 168	+5,8%
ES Madrid Barajas	46 297	+11,4%
DE München	40 861	+3,3%
UK London Gatwick	40 257	+5,7%
IT Roma Fiumicino	40 231	+5,2%
ED Barcelona El Prat	39 425	+5,4%
FR Paris Orly	29 663	+2,8%
DK Kobenhavn Kastrup	26 512	+3,8%
IE Dublin	24 924	+14,9%
ES Palma de Mallorca	23 717	+2,8%
DE Brussels National	23 269	+7,0%
SE Stockholm Alrlanda	13 155	+5,2%

L'aéroport parisien Charles de Gaulle (CDG), classé 2^{ème} aéroport de l'UE en trafic de passagers en 2015

Les 3 aéroports de l'UE comptabilisant le plus de passagers en 2015 sont London Heathrow avec 75 millions de passagers, Paris CDG avec 66 millions de passagers et Frankfurt Main avec 61 millions de passagers.

Le trafic de passagers est en croissance par rapport à 2014 sur tous les aéroports de l'UE (top 15). L'aéroport de Dublin, situé en 12^{ème} position, connaît la plus forte croissance avec une hausse de son trafic passagers de près de 15% par rapport à 2014, vient ensuite Madrid Barajas avec une hausse de son trafic de passagers de plus de 11%.

Chiffres clés

2/3

des passagers européens concentrés sur les 15 premiers aéroports de l'UE

Trafic de passagers – Aéroports français

Tout Pavillon – selon le trafic des aéroports

Un passager peut être compté plusieurs fois, passagers en transit par exemple

181 millions

de passagers en 2015 dans les aéroports français

1,8 millions

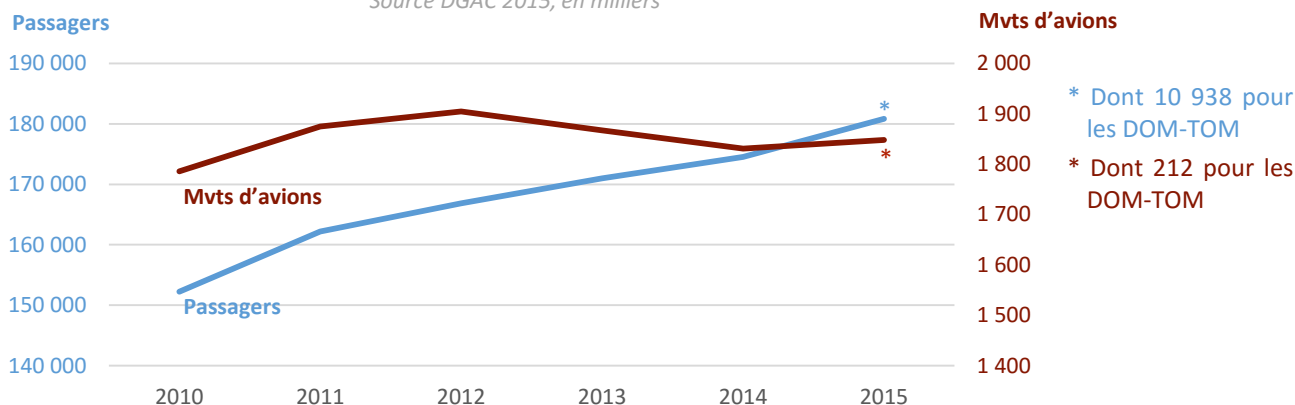
de mouvements d'avions sur les aéroports français

66 millions

de passagers pour Paris-CDG, 1^{er} aéroport français en termes de fréquentation

Evolution du trafic des aéroports - Métropole et DOM-TOM

Source DGAC 2015, en milliers



Le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a augmenté de 19% sur la période 2010-2015, soit près de +4% par an en moyenne. Cette croissance s'opérait alors que le trafic aéroport en termes de mouvements d'avions est lui relativement stable (soulignant un « taux de remplissage » en croissance pour ces vols ainsi que l'augmentation de la taille des avions).

A lui seul, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle représente plus du tiers des passagers (avec Paris-Orly on atteint plus de 50% des passagers)

Fréquentation des principaux aéroports en 2015

Source Comptes Transport 2015, Niveaux en milliers de passagers



FOCUS

53%

de la fréquentation totale des aéroports français (métropole et DOM-TOM) était réalisée en 2015 par les aéroports parisiens (CDG : 37% et Orly : 16%)



Trafic de passagers – Aéroports français

Tout Pavillon

53%

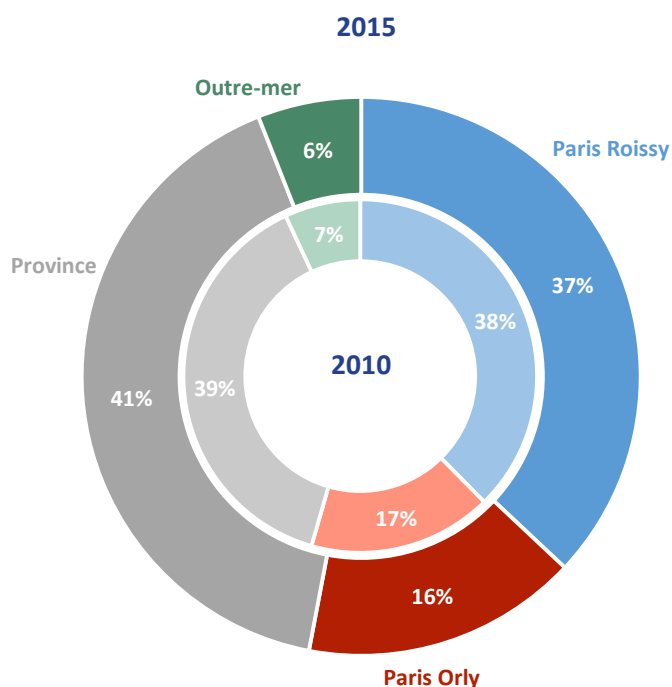
du trafic de passagers se concentre en 2015 sur les aéroports parisiens (dont **37% pour Roissy**)

18%

de part de trafic passagers pour l'aéroport de Nice, 1^{er} aéroport en nombre de passagers après les aéroports parisiens en 2015

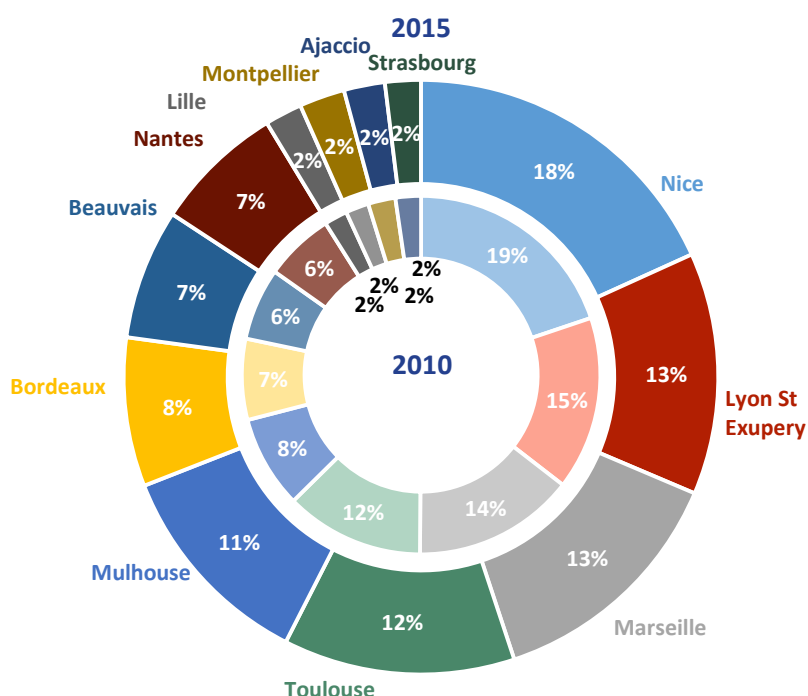
Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source Comptes Transport 2015, en %



Répartition des passagers sur les aéroports régionaux (hors IDF)

Source Comptes Transport 2015, en %



Développement des aéroports régionaux sur la période 2010-2015

La part des aéroports parisiens dans le trafic de passagers des principaux aéroports français est stable globalement sur la période 2010-2015 (58% en 2015 contre 59% en 2010)

- Roissy CDG représente à lui seul 37% du trafic de passagers des aéroports français
- Alors qu'Orly en représente 16%

La part des aéroports de Province a augmenté de 4 points sur la même période passant de 34% en 2010 à 38% en 2015, alors que les aéroports d'Outre mer étaient en retrait (7% du trafic en 2010 et 4% en 2015).

5 aéroports régionaux parviennent à capter 71% du trafic hors IDF

Les 10 premiers aéroports en trafic passagers (hors IDF) se partagent 98% du flux. A eux seuls, les 5 premiers en captent déjà près de 70% :

- Nice : 18%
- Lyon : 13%
- Marseille : 13%
- Toulouse : 12%
- Mulhouse : 11%

Mais on observe une amorce de rééquilibrage. Ainsi la part des 3 plus gros aéroports régionaux a diminué sur la période 2010-2015 (de 48% à 44% du trafic aéroportuaire hors aéroports d'IDF).



Mouvements d'avions – Aéroports français

Tout Pavillon

48%

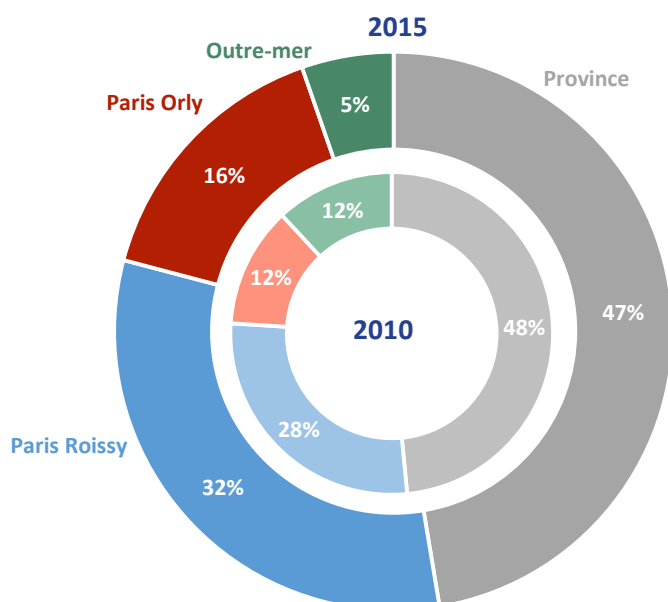
des mouvements d'avions des principaux aéroports français se réalisent en 2015 sur les aéroports parisiens (dont **32% pour Roissy**)

22%

des mouvements d'avions hors IDF se concentraient sur l'aéroport de Nice en 2015

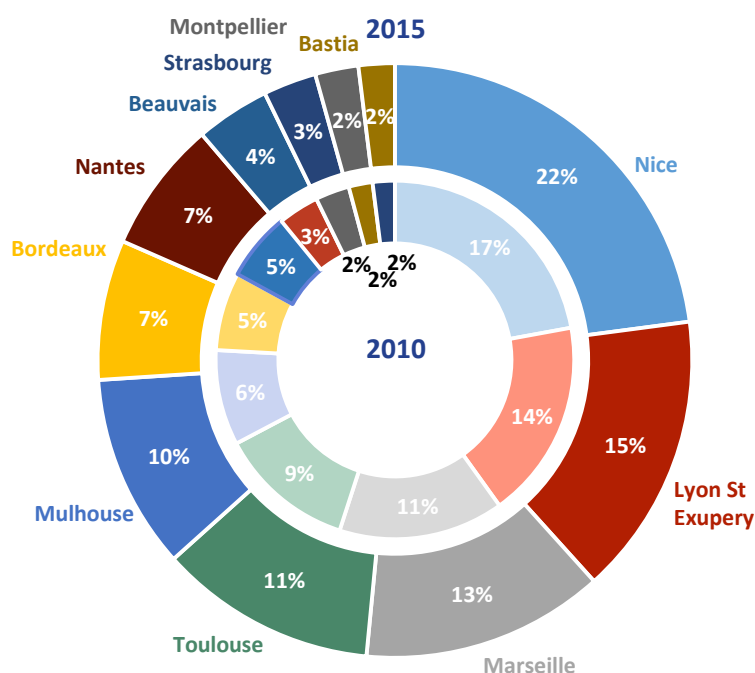
Répartition des mouvements d'avions commerciaux sur les principaux aéroports français

Source DGAC 2015, en %



Répartition des mouvements d'avions commerciaux sur les aéroports de province

Source DGAC 2015, en %



La part d'activité des aéroports parisiens augmente au niveau national

La part des aéroports parisiens dans la répartition des mouvements commerciaux sur les principaux aéroports français a augmenté de 8 points sur la période 2010-2015 (48% en 2015 vs. 40% en 2010)

- Roissy représente à lui seul le tiers des mouvements d'avions sur les aéroports français...
-et Orly 16% avec notamment le développement des courts et moyens courriers à bas coûts

Les aéroports d'Outre-Mer voient eux leur part divisée par 2 sur la période (5% en 2015 vs. 12% en 2010).

La part des aéroports de Province est restée stable sur 2010-2015 (48% en 2010 vs. 47% en 2015).

3 aéroports régionaux concentrent la moitié des mouvements d'avions

Les 10 premiers aéroports en mouvements d'avions (hors IDF) se partagent 96% du flux. A eux seuls, les 3 premiers en captent déjà 55% :

- Nice : 22% du trafic régional hors IDF
- Lyon : 15%
- Marseille : 13%

La part de ces 3 aéroports a augmenté de 8 points sur la période 2010-2015, passant de 42% en 2010 à 50% en 2015.

918 millions

de passagers en
2015

+4,7%

de croissance par
rapport à 2014

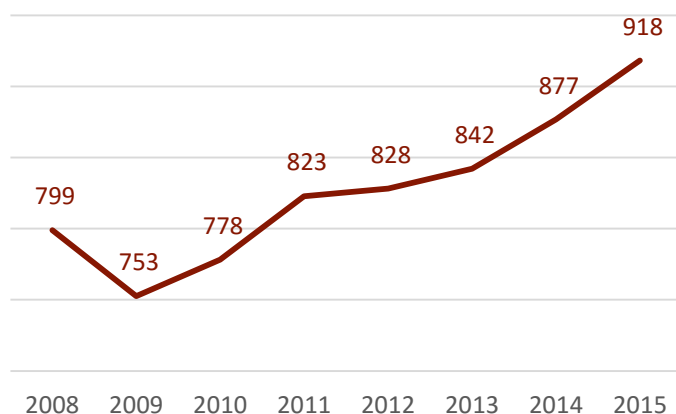
62,8%

du trafic passagers sur
des vols nationaux ou
intra-UE



Evolution du trafic de passagers en Europe (UE 28)

Source Eurostat 2016, en millions de passagers



FOCUS

+3,4%



de croissance moyenne
annuelle du trafic de
passagers en Europe
depuis 2010, une
tendance qui semble
durable

Un trafic de passagers qui continue à croître en Europe

La trafic aérien en Europe représente plus de 900 millions de passagers en 2015.

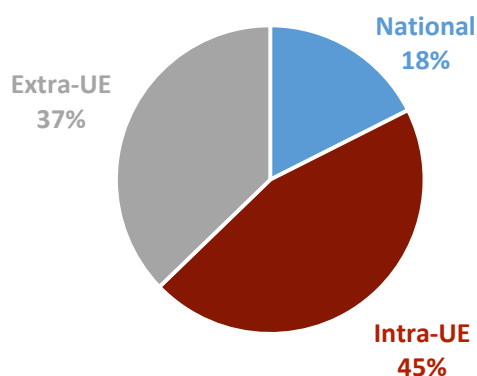
Après une baisse en 2009, ce nombre a augmenté assez régulièrement entre 2010 et 2015 avec une progression globale de 18% sur la période (soit une croissance annuelle lissée de +3,4%).

Le trafic intra-UE représente près de 50% du trafic européen (UE28)

En 2015, sur un total de 918 millions de passagers, le transport aérien intra-UE représentait 45,2% du total de passagers dans l'UE, suivi par le transport extra-UE (37,2%) et le transport national (17,6%)

Répartition des 918 millions de passagers du trafic européen (UE 28)

Source Eurostat 2016, en 2015 en %

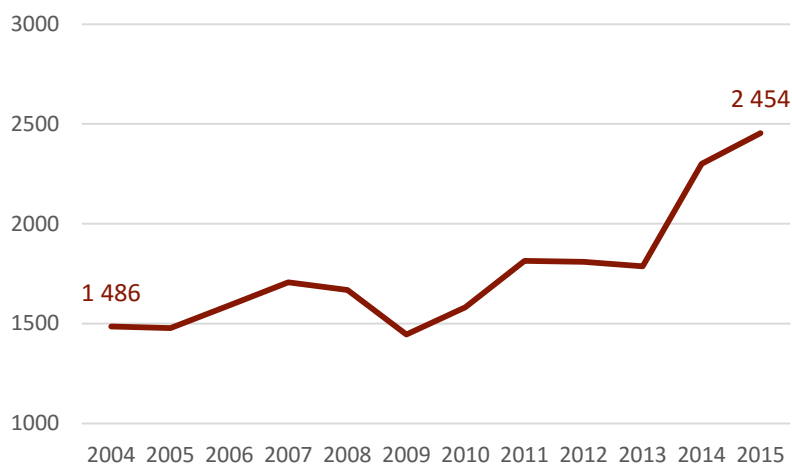




Trafic de fret et poste – France

Fret en France

Source Eurostat, en milliers de tonnes de fret



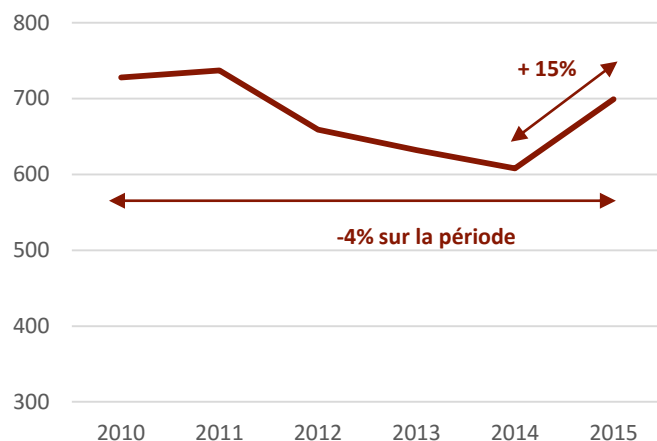
2,5 millions

de tonnes de fret sont transportées en France en 2015. Ce volume est en **croissance** sur la période 2010-2015 de 67%, soit plus de **13% par an**.



Evolution du fret des compagnies aériennes françaises de métropole

Source DGAC 2015, en milliers de tonnes



Une reprise du trafic de fret des compagnies françaises de métropole en 2015

Le volume de fret transporté par les compagnies aériennes françaises de métropole a diminué globalement de 4% depuis 2010. Deux périodes sont à distinguer :

- 2010 à 2014 : baisse significative de 16% soit 3,2% par an en moyenne.
- 2014 et 2015 : reprise importante du trafic de fret qui augmente de 15% pour atteindre près de 700 000 tonnes transportées par les compagnies aériennes françaises de métropole.

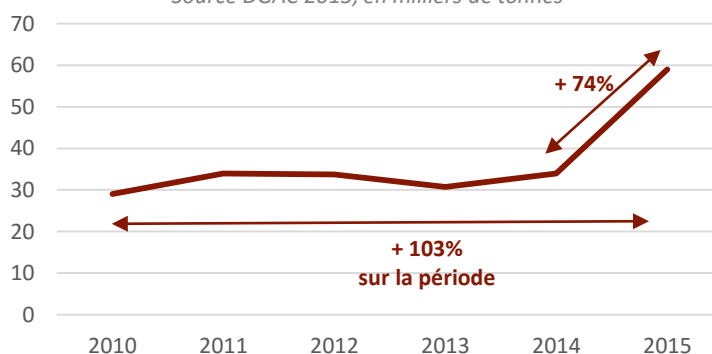
Le trafic de fret des compagnies aériennes françaises d'Outre-mer en forte croissance

Sur la période 2010-2015, le trafic de fret des compagnies aériennes françaises d'Outre mer a fortement augmenté. Cela se traduit par une hausse de 103%, soit plus de 20% par an pour atteindre près de 60 000 tonnes de fret transportées en 2015.

L'année 2014-2015 a été particulièrement faste avec un volume de fret en augmentation de 74%, passant de 34 000 tonnes transportées en 2014 à 59 000 en 2015.

Evolution du fret des compagnies aériennes françaises d'Outre mer

Source DGAC 2015, en milliers de tonnes





Trafic de fret et poste – Europe

Les 15 principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2015

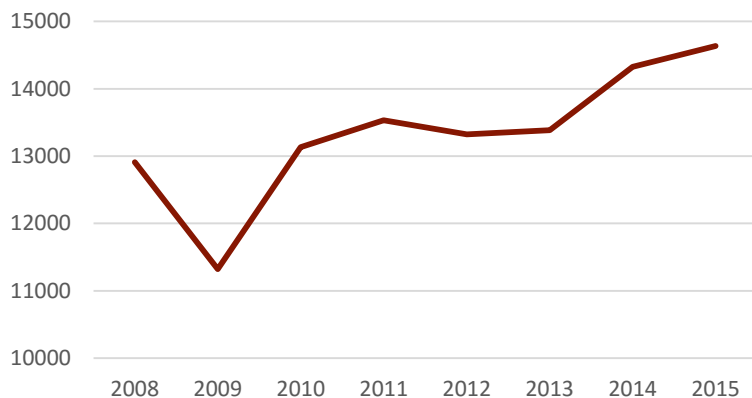
Source INSEE / EUROSTAT, en milliers de tonnes de fret

Aéroport (Pays)	Volume 2015 (milliers de tonnes)	Evolution annuelle 2015 / 2014 (%)
Francfort-sur-le-Main (DE)	2 196,3	+1,6%
Amsterdam/Schiphol (NL)	1 670,7	+6,7%
Londres/Heathrow (UK)	1 582,9	+4,7%
Paris/Charles-de-Gaulle (FR)	1 475,8	-1,0%
Leipzig/Halle (DE)	912,7	+1,9%
Cologne/Bonn (DE)	766,1	0,0%
Luxembourg (LU)	709,1	+5,3%
Liège/Bierset (BE)	590,7	+5,4%
Milan/Malpensa (IT)	469,7	+9,1%
Bruxelles/National (BE)	420,2	+5,0%
Madrid/Barajas (ES)	376,7	+2,7%
Munich (DE)	337,0	+6,4%
Zurich (CH)	327,9	+0,3%
Nottingham East Midlands (UK)	306,9	+3,4%
Vienne/Schwechat (AT)	239,4	+13,1%

Les 3 principaux aéroports pour le fret et le courrier en 2015 sont Francfort avec 2 millions de tonnes, Amsterdam Schiphol avec 1,7 millions et Londres Heathrow avec 1,6 millions. Globalement, le volume de fret et de courrier traité est en croissance pour tous les aéroports de l'UE, sauf Paris. Paris CDG se situe en 4^{ème} position avec 1,5 millions de tonnes mais le volume de fret et de courrier a diminué de 1% par rapport à 2013.

Fret en Europe (UE28)

Source Eurostat, en milliers de tonnes de fret



Chiffres clés

14,6 millions

de tonnes de fret sont transportées en 2015 dans l'Union Européenne

11,5%

de croissance du fret sur la période 2010-2015 en UE, soit plus de 2% par an



Les drones

2 973

opérateurs

5 350

drones

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

Scénario 1

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

Concerne
99%
des exploitants

Scénario 2

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

Concerne près de
41%
des exploitants

Scénario 3

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

Concerne
93,5%
des exploitants

Scénario 4

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

Concerne
0,7%
des exploitants

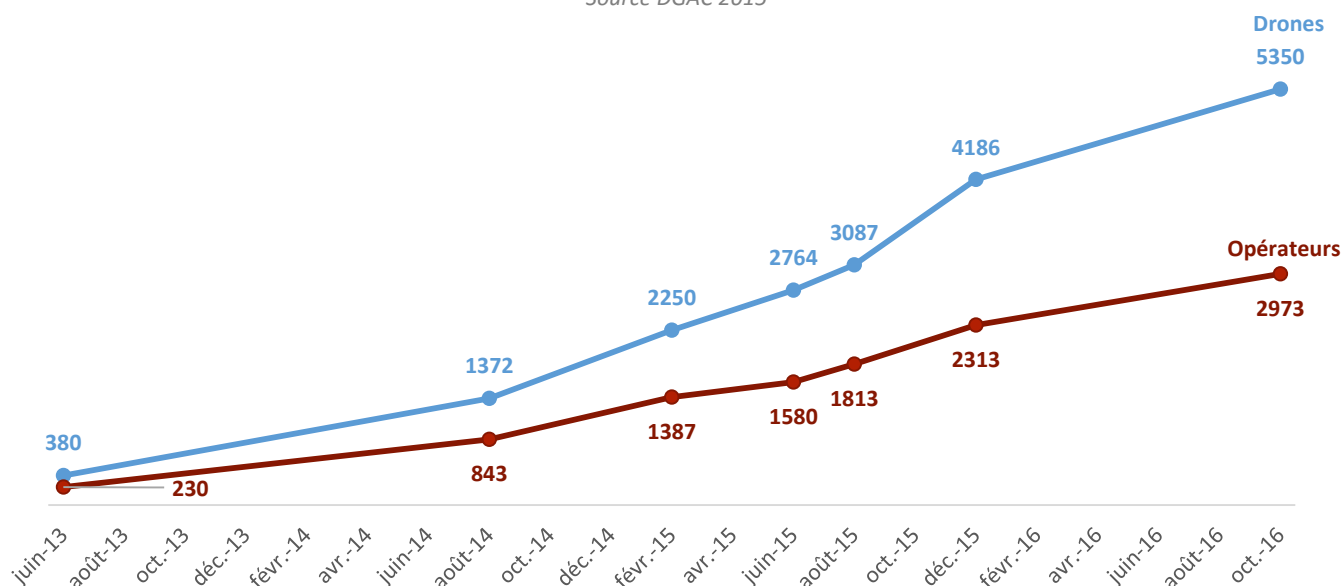
Les scénarii un et trois sont les activités les plus représentées chez les exploitants.

Plus de 95% des exploitants de drones exercent ces activités.

La courbe d'évolution du nombre d'exploitants et de drones civils professionnels en activité illustre le fort et constant développement de cette activité en France. En effet, le nombre de drones est passé de 380 à 5 350 en deux ans et demi (juin 2013 – octobre 2016). Il a ainsi été multiplié par 14! De même, le nombre d'exploitants augmente lui aussi : il passe de 230 à 2 973 sur la même période (x13).

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

Source DGAC 2015

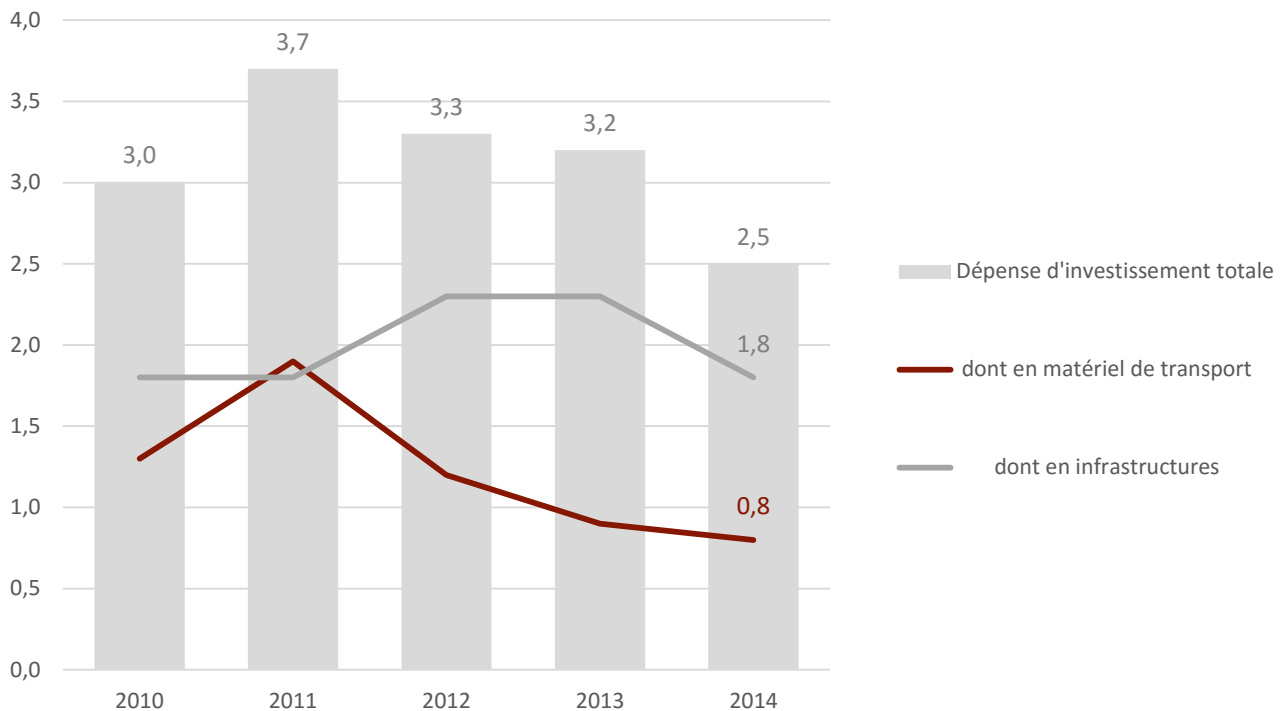




Dépenses dans le transport aérien

Dépense d'investissement totale

Source Comptes Transport 2015, en milliards d'euros courants



La dépense d'investissement totale du transport aérien s'élevait en 2013 à 2,5 milliards d'euros courants. Les dépenses se décomposent comme suit :

- Les dépenses en infrastructures évaluées à près de 2 milliards d'euros courants. Celles-ci sont restées stables sur la même période
- Les dépenses en matériel de transport qui représentent 0,8 milliard d'euros courants. Cette dépense a diminué de plus de 30% entre 2010 et 2014

La dépense d'investissement est restée quasiment stable au global sur la période 2010-2014, avec un pic en 2011 (à 3,7 milliards d'euros courants).

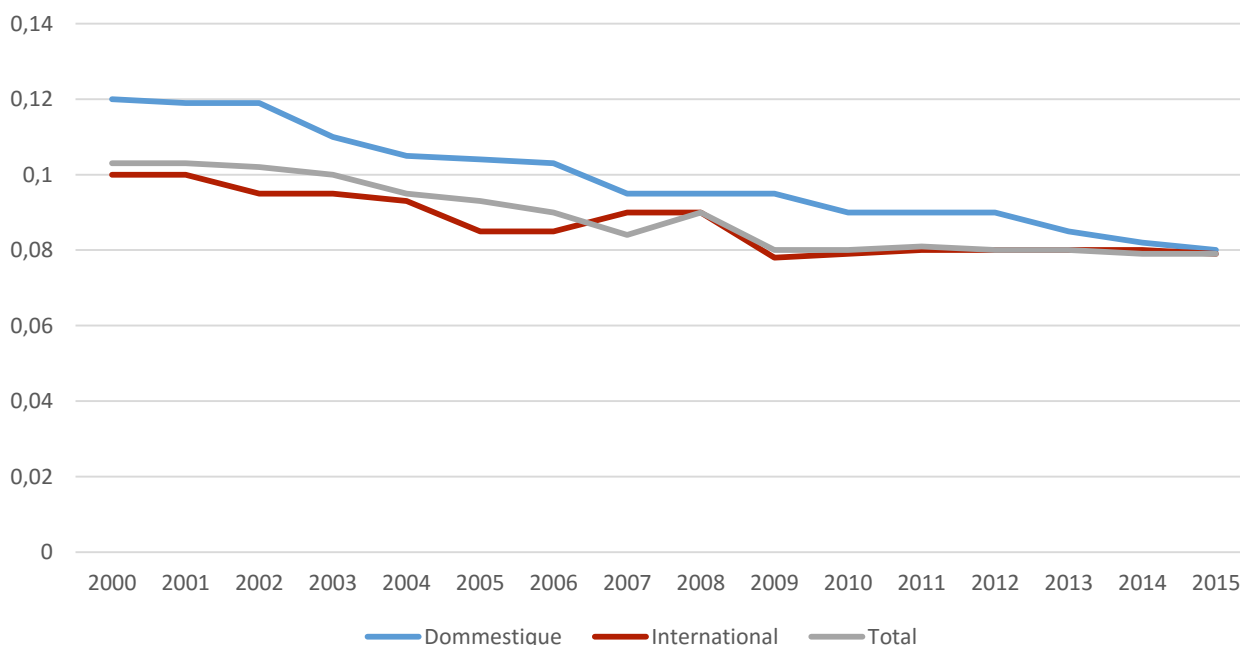


Développement durable

Lors de la 39^e assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui s'est déroulée entre le 27 septembre et le 7 octobre 2016, le monde de l'aviation est entré dans l'histoire en devenant le premier secteur économique à se doter d'un mécanisme universel et contraignant de maîtrise de ses émissions de CO₂. Ce mécanisme vient compléter le dispositif de lutte contre le changement climatique déjà mis en œuvre par l'aviation. La France s'est fortement impliquée en faveur de l'adoption de ce mécanisme qui s'inscrit dans l'objectif que s'est fixé la communauté internationale lors de la COP 21 à Paris en décembre 2015 : limiter l'augmentation des températures en dessous de 2°C d'ici la fin du siècle.

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

Source DGAC, CITEPA



Les émissions de CO₂ du transport aérien en France (hors APU) se sont élevées en 2015 à 20,3 Mt (millions de tonnes). Entre 2000 et 2015, ces émissions ont progressé de +7,1% pour un nombre de passagers-équivalents kilomètres- transportés (PKTeq) en augmentation de +43,9%. Le développement du trafic aérien s'est ainsi accompagné d'une amélioration continue de son efficacité énergétique : diminution de -25,5% des émissions de CO₂ unitaire (en kg de CO₂/ PKTeq), soit une décroissance moyenne de -1,9% /an.

2.

DONNÉES
SOCIALES &
EMPLOI



Données générales



570 entreprises

Source DARES au 31 décembre 2013

940 établissements

Source DARES au 31 décembre 2013



86 600 salariés

Source DARES au 31 décembre 2013

81 700 ETP (Equivalent Temps Plein)

Source DARES au 31 décembre 2013

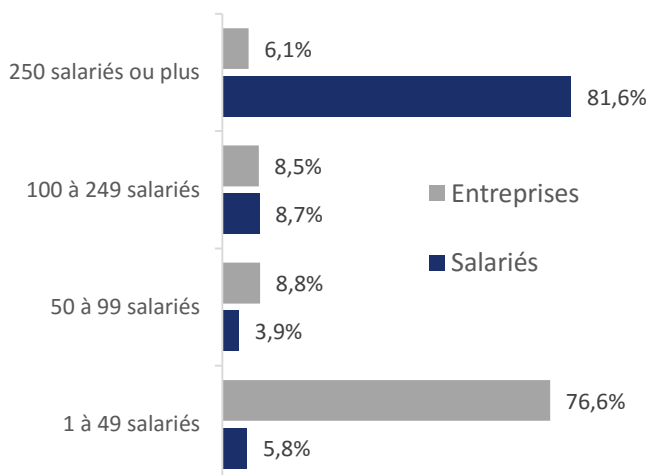


40% de femmes

Source DARES au 31 décembre 2013

Répartition des salariés par taille d'entreprise

Source DARES au 31 décembre 2013



Un nombre restreint de grandes entreprises qui concentrent plus de 80% des effectifs salariés

6% des entreprises sont des entreprises de 250 salariés ou plus et concentrent plus de 80% des effectifs salariés.

A l'inverse, près de 80% des entreprises comptent moins de 50 salariés, mais elles ne regroupent que 6% des effectifs de la Branche.

Un code NAF qui rassemble la majorité des salariés du secteur aérien

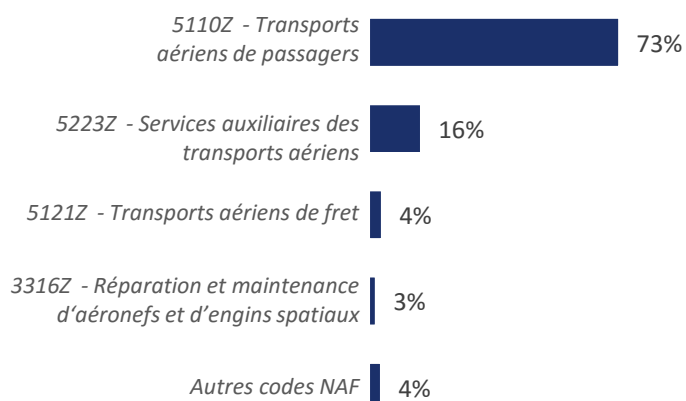
Les salariés se répartissent sur 4 principaux codes Naf :

- **73% des salariés du secteur aérien sont présents dans le code Naf du transport aérien de passagers (5110Z)**
- **16% des salariés sont présents dans le code Naf des services auxiliaires des transports aériens (5223Z)**
- **Le code Naf des transports aériens de fret (5121Z) regroupe enfin 4% des effectifs**

3% sont répartis dans des entreprises du code 3316Z correspondant à la réparation et la maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux. Et les 4% restants sont répartis dans d'autres codes Naf.

Répartition des salariés de la Branche par NAF

(en % des salariés présents au 31/12/2013) Source DARES

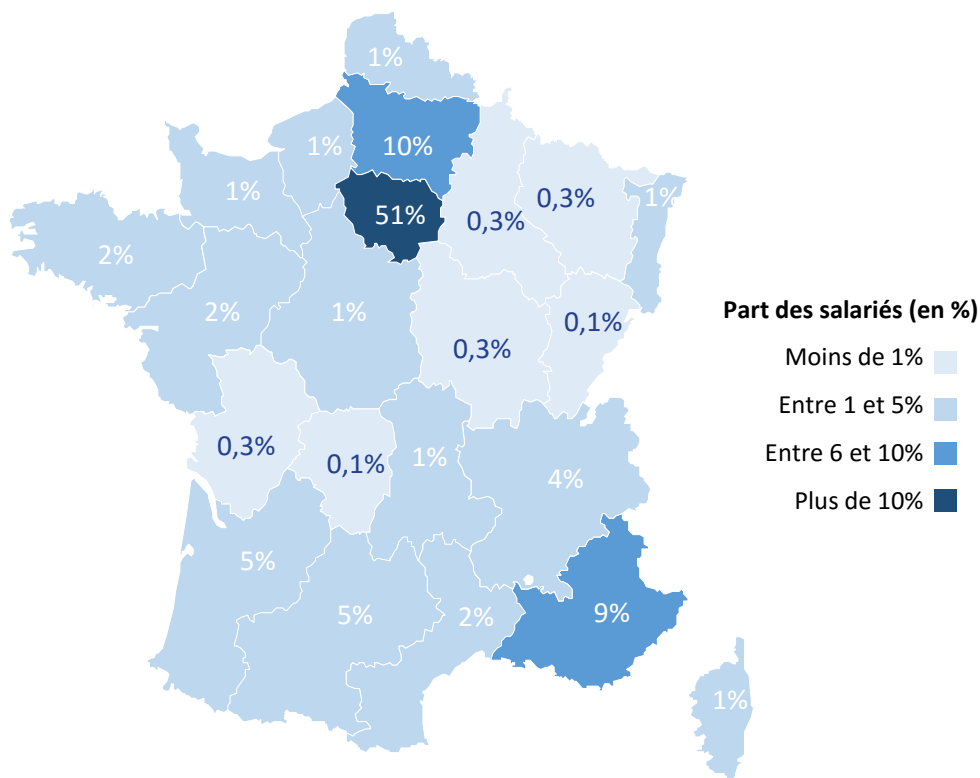




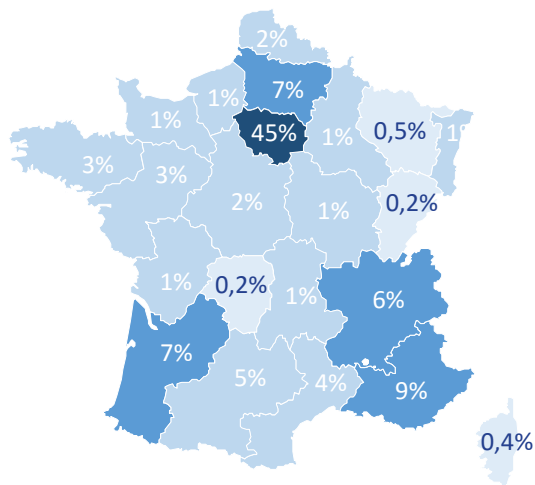
Répartition géographique

Répartition géographique des salariés présents au 31/12/2015

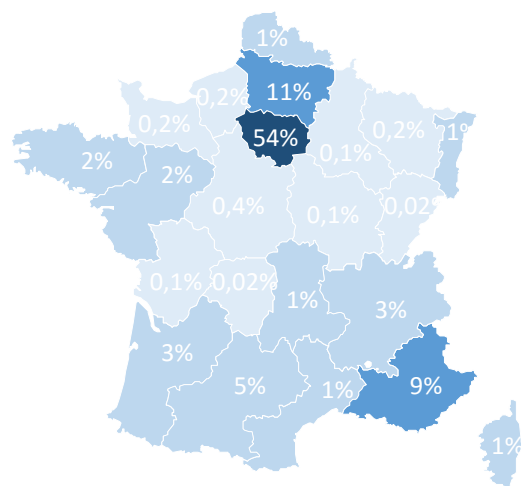
en % selon le lieu d'habitation - Source enquête entreprises 2015



Personnel navigant



Personnel au sol



3 (anciennes) régions concentraient à elles seules en 2015 plus de 2 salariés sur 3 :

- Plus de 50% des salariés sont en IDF
- 10% des salariés sont en Picardie
- 9% en PACA

Les régions restantes concentrent chacune 5% ou moins des effectifs.

Par ailleurs, non représentés sur la carte de France métropolitaine, 3% des effectifs sont situés dans les DOM TOM et 0,2% à l'étranger.



Evolution des effectifs

Effectifs par code NAF

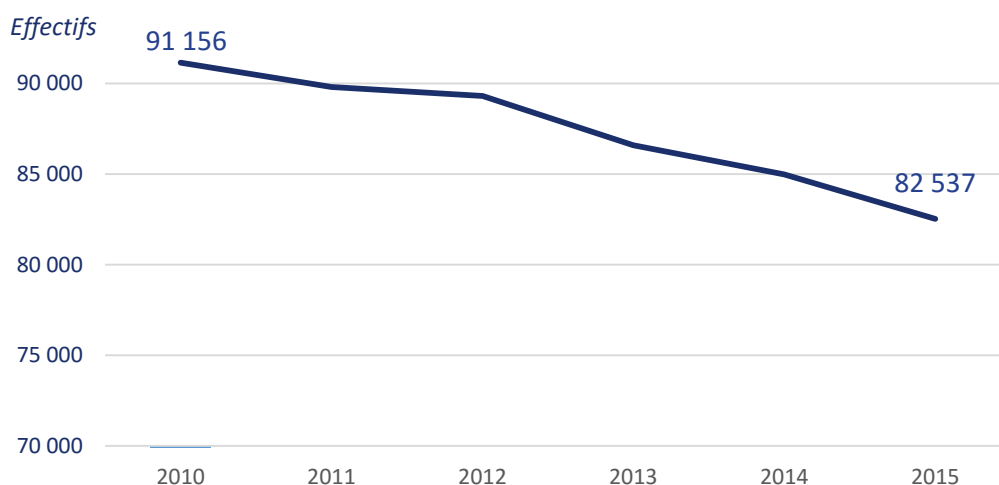
Source ACOSS corrigé DARES avec le taux de couverture de la CCN par code NAF, chiffres au 31/12/2015

51.10Z Transports aériens de passagers	60 164
51.21Z Transports aériens de fret	3 767
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	13 640
Sous-total sur ces 3 codes NAF	77 571
Effectif total secteur	82 537

Seulement 49% des effectifs du code NAF 52.23Z sont effectivement couverts par la CCN

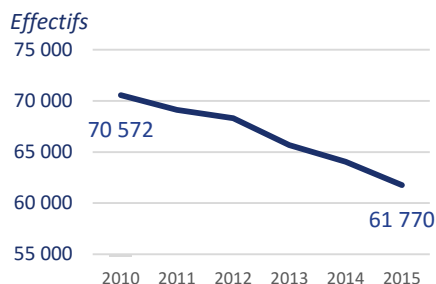
Branche du Transport Aérien

Source ACOSS – corrigé DARES



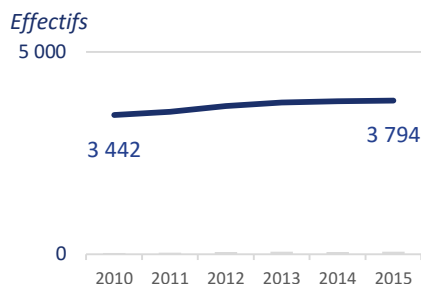
Transports aériens de passagers

Source ACOSS – NAF 51.10Z



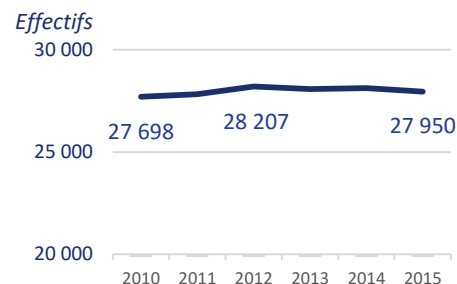
Transports aériens de fret

Source ACOSS – NAF 51.21Z



Services auxiliaires des transports aériens

Source ACOSS – NAF 52.23Z



Les effectifs de la Branche sont en baisse de près de 11% sur la période 2010-2015, soit environ -2% par an. Si on observe les évolutions d'effectifs par code NAF, seul le transport aérien de fret, 5% des effectifs, est en croissance sur la période. Toutefois cette hausse ne suffit pas à couvrir la baisse des effectifs des deux autres activités principales de la Branche.

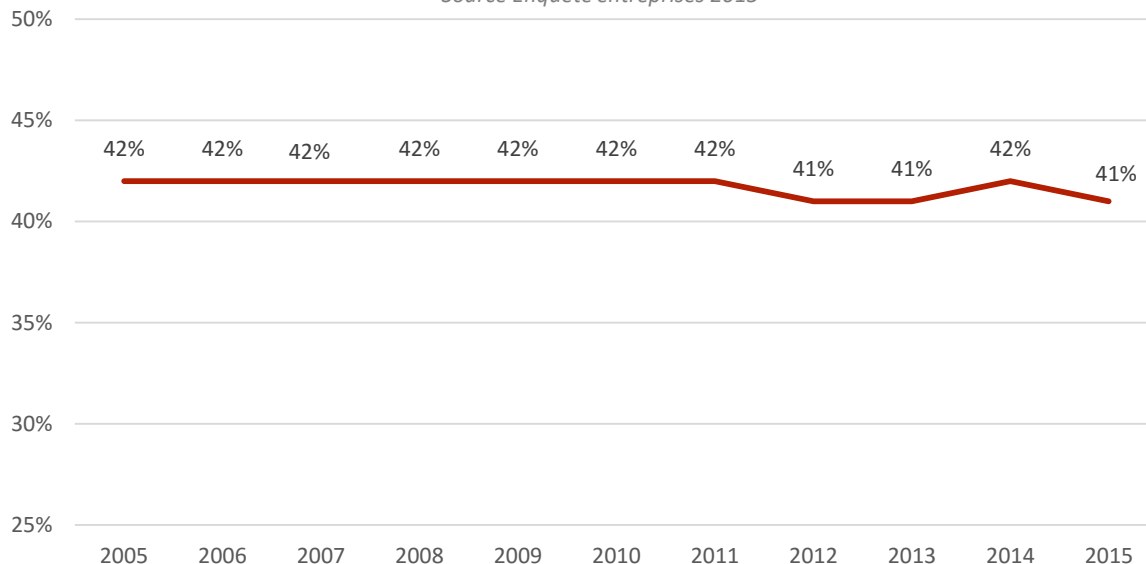
En effet, le transport aérien de passagers, 70% des effectifs de la Branche, et les services auxiliaires des transports aériens ont des trajectoires contrastées. Le 1^{er} est en baisse nette et constante alors que le second a connu une croissance entre 2010 et 2012 avant une légère baisse des effectifs entre 2012 et 2015.



Egalité Femmes-Hommes

Evolution 2005-2015 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien

Source Enquête entreprises 2015

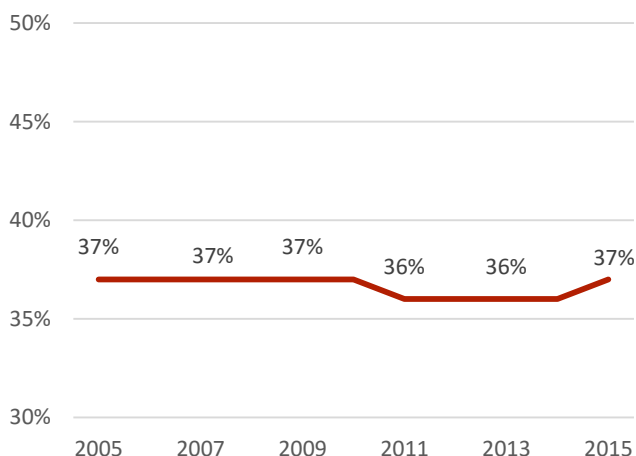


On note une certaine stabilité depuis 2005 dans la part de femmes dans l'effectif total de la branche. Depuis dix ans, cette part stagne effectivement entre 41% et 42% des effectifs.

Evolution 2005-2015 de la part des effectifs féminins – PS –

– PS –

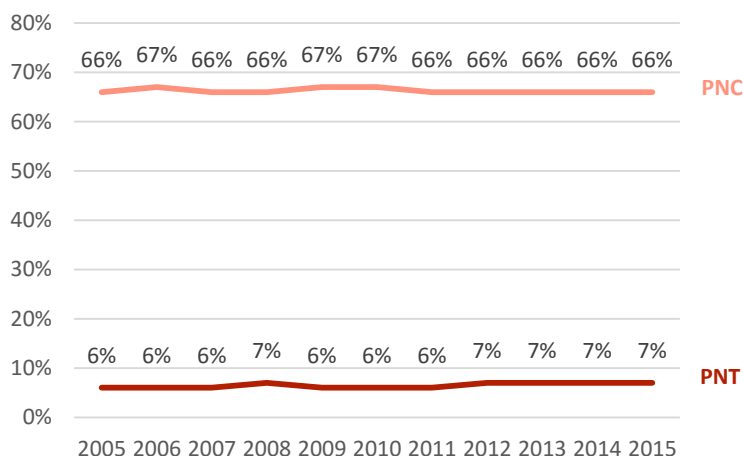
Source Enquête entreprises 2015



Evolution 2005-2015 de la part des effectifs féminins – PN –

– PN –

Source Enquête entreprises 2015



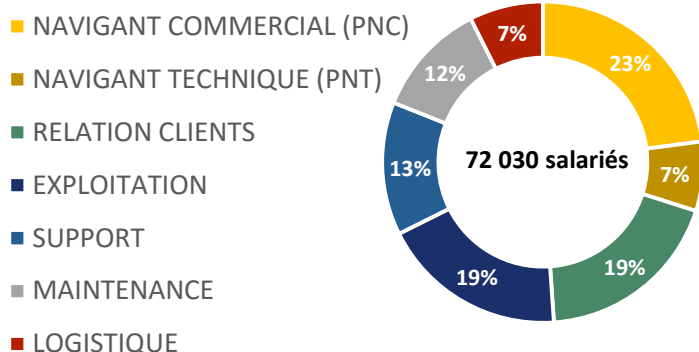
La répartition PN / PS reste très stable sur la période 2005-2015. A quelques nuances près, on retrouve globalement 37% de femmes au sein du PS et 66% de femmes pour le PN.



Répartition par famille

Répartition des effectifs par famille

Source enquête entreprises au 31/12/2015



Près de 70% des effectifs se répartissent sur 3 familles

Près du tiers des salariés sont sur des postes en personnel navigant (23% navigant commercial et 7% technique). Les effectifs se répartissent ensuite pour près de 20% dans la famille relation clients puis 20% dans la famille exploitation.

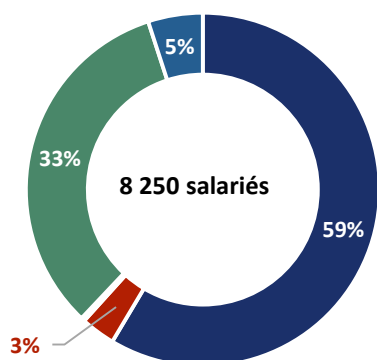
Les familles support et maintenance regroupent chacune 13% et 12% des salariés.

Enfin, la famille logistique rassemble les 7% des effectifs restants.

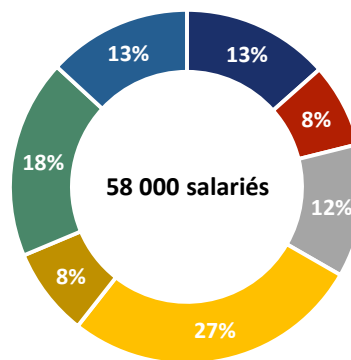
Répartition des effectifs par famille selon l'activité des entreprises

Source enquête entreprises au 31/12/2015

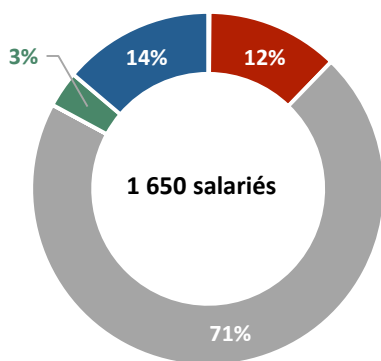
Assistance en escale



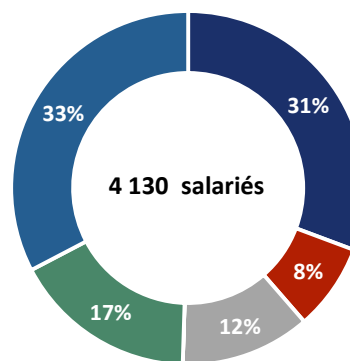
Compagnies aériennes



Maintenance



Aéroports



Les effectifs de la famille exploitation sont principalement représentés dans les entreprises d'assistance en escale (à près de 60%), puis dans les aéroports (un tiers) et enfin au sein des compagnies aériennes (plus de 10%). Le personnel en relation clients se situe principalement dans les entreprises d'assistance en escale et les compagnies aériennes (respectivement 1/3 et 18% des effectifs).

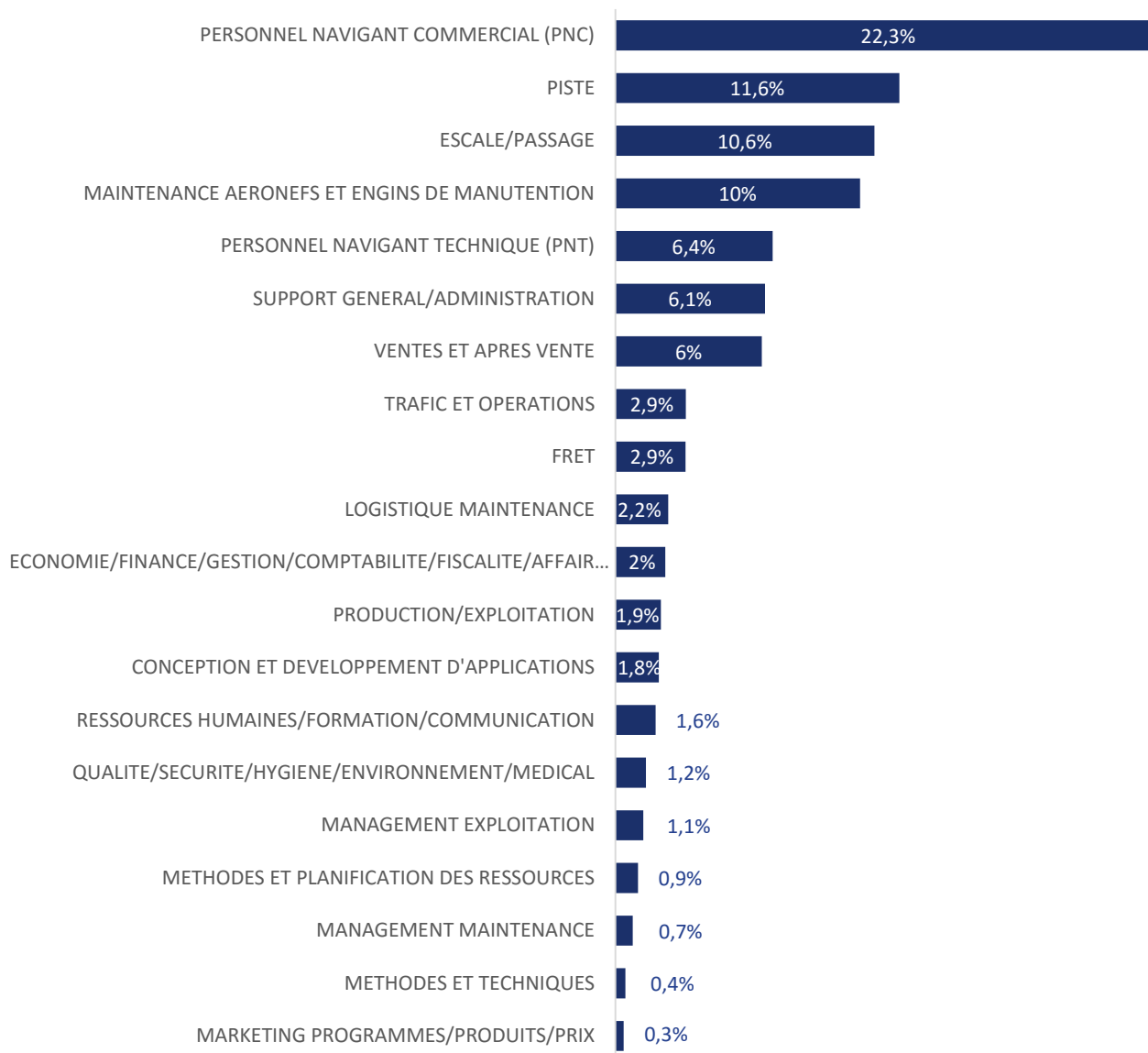
De manière assez logique, les personnels navigants se retrouvent au sein des compagnies aériennes et représentent plus du tiers des effectifs de cette activité (27% pour le PNC et 8% pour le PNT). Il en va de même pour la famille maintenance qui représente plus de 70% des effectifs des entreprises de maintenance.



Répartition par domaine métier

Répartition des effectifs par domaine métier

Source enquête entreprises au 31/12/2015



Plus de la moitié des effectifs se répartissent dans 4 domaines métiers

- Pas loin d'1/4 des effectifs sont **personnel navigant commercial**
- Viennent ensuite les domaines métiers **piste, escale/passage** et **maintenance aéronefs et engins de manutention** concentrant respectivement **12%, 11%** et **10%** des effectifs.

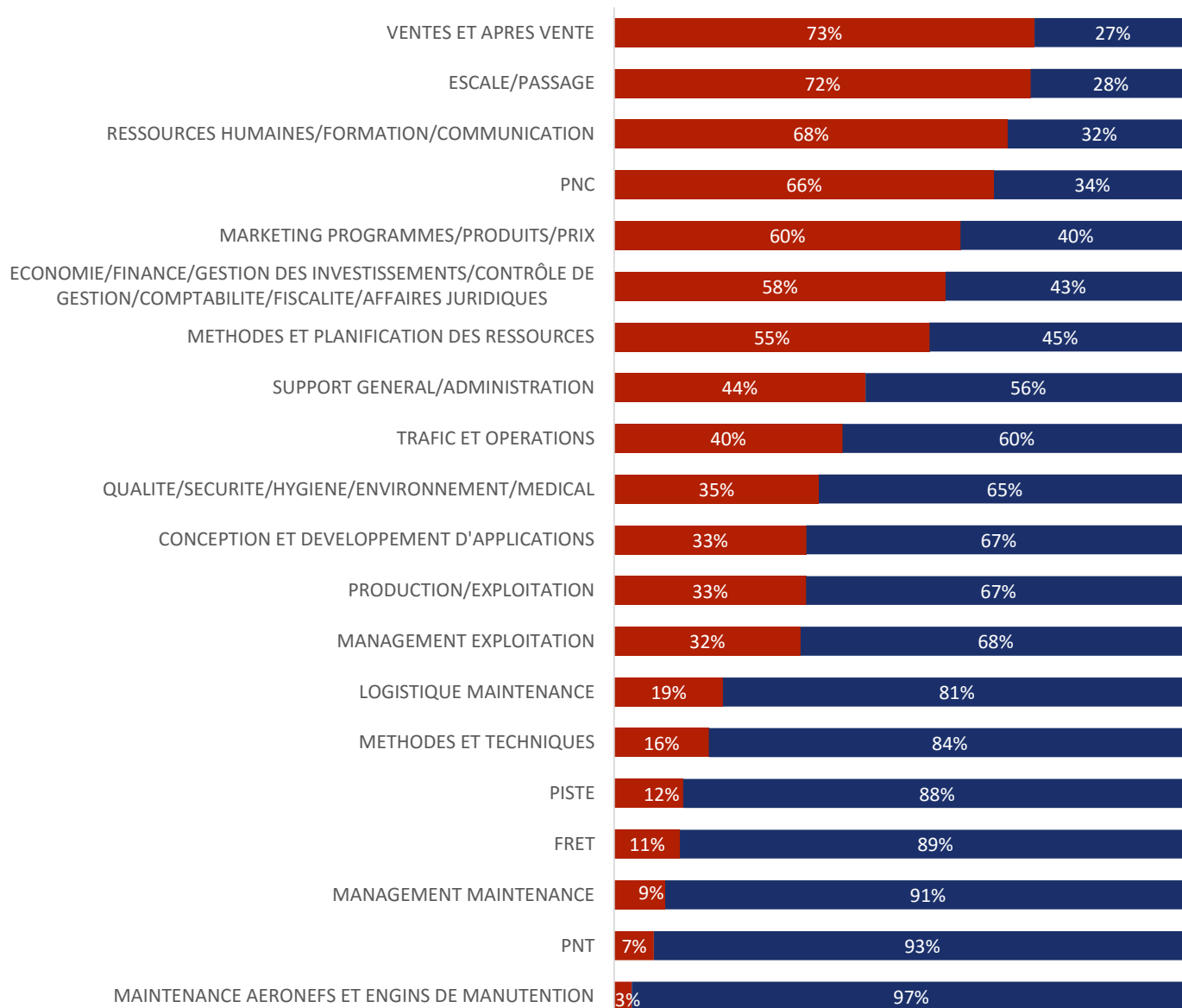
Le personnel navigant technique rassemble quant à lui plus de 6% des effectifs.



Répartition des effectifs par domaine métier

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source Enquête entreprises 2015



La part des femmes dans les effectifs est supérieure à celle des hommes dans seulement 7 domaines métiers: la vente (73%), l'escale/passage (72%), les ressources humaines (68%), le personnel navigant commercial (66%), le marketing (60%) et la finance (58%). Ce sont donc plutôt des fonctions de services.

Au contraire, les hommes sont largement plus présents dans des fonctions à forte dimension technique, physique ou encore de management : piste à 88%, fret à 89%, management maintenance à 91%, navigation technique à 93% et maintenance et manutention à 97%.

En ce qui concerne le personnel navigant uniquement, le Personnel Navigant Technique est à 93% masculin alors que le Personnel Navigant Commercial est aux 2 tiers féminin.



Métiers du transport aérien

Répartition des effectifs dans les 20 métiers (PCS) les plus représentés dans le Transport Aérien en 2015

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



*soit le personnel navigant commercial

** soit le personnel navigant technique

La répartition des effectifs par métier reflète bien la répartition par filière. On retrouve près du tiers des salariés en personnel navigant (dont 20% « hôtesse de l'air et stewards »). Il est à noter que les 20 métiers les plus représentés regroupent 80% des salariés et les 6 premiers 51%.



Métiers du transport aérien

Part du transport aérien dans les emplois pour les 20 métiers les plus représentés dans le secteur en 2015

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



Pour des métiers spécifiques du transport aérien tels que les « hôtesse de l'air et stewards » ou encore les « officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile » (soit le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique), le secteur représente le principal employeur en France. Ainsi, ces profils sont quasiment exclusivement recrutés par les entreprises du transport aérien, donc il n'existe pas ou peu de concurrence d'autres Branches.

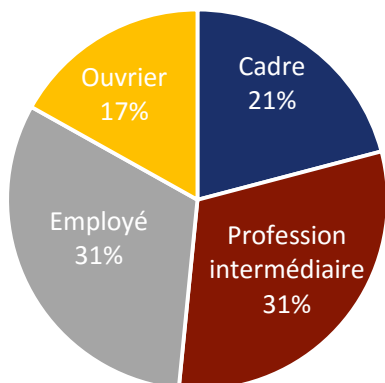
Le secteur a également des besoins pour des métiers très variés dont certains, tels que les mécaniciens, les fonctions logistiques et supply chain ainsi que les fonctions liées à l'exploitation des données (commerciales et techniques), ne représentent pas une part importante du secteur.



Conditions d'emploi

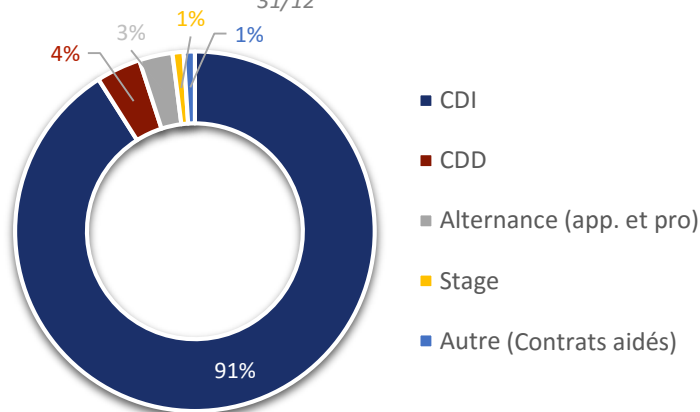
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source DARES – présents au 31 décembre 2013



Répartition des salariés selon le type de contrat

Source enquête entreprises 2015 au 31/12



- Les effectifs se répartissent assez équitablement entre les différentes CSP
- Le CDI constitue la norme puisqu'il couvre 91% des salariés de la Branche. Viennent ensuite les CDD (4%) et les alternants (3%).

Zoom sur les salariés CDD

Source DARES, IDCC 00275 – Transports aériens personnel au sol, salariés présents au 31 décembre 2013

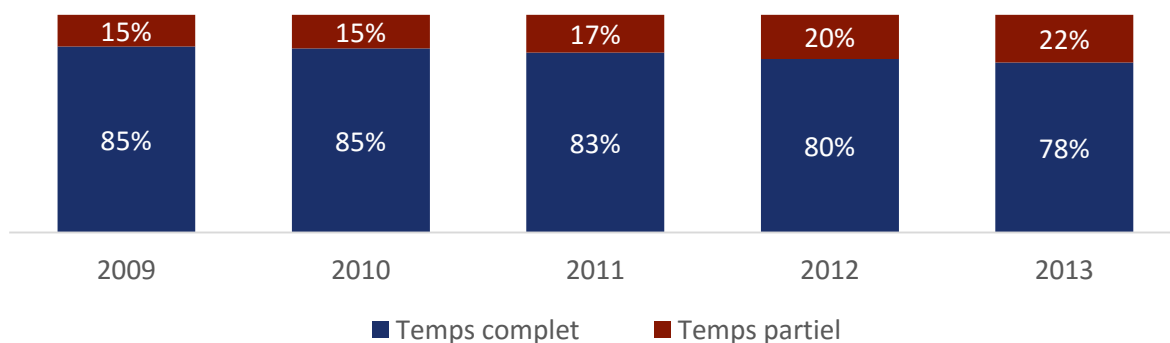


CDD
4%

- La part de CDD est plus importante chez les moins de 29 ans (16,4% de CDD) et décroît avec l'âge (0,6% pour les plus de 50 ans)
- On n'observe pas de différence selon le sexe (Hommes 3,0% / Femmes 2,9%)
- Le taux de CDD est toutefois plus important chez les salariés avec le plus faible niveau de qualification (4,3% des Employés et 7,1% des ouvriers, moins de 1% pour les professions intermédiaires et cadres)

Evolution des conditions d'emploi – Temps partiel

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



Temps partiel
21,8%



36,2%



12,1%

- Le temps partiel concerne plus particulièrement les moins de 29 ans (29,1% de temps partiel) et décroît avec l'âge.
- Il est 3 fois plus important chez les femmes
- Il est important chez les salariés de statut « Employé » (31,7% vs 14,7% chez les ouvriers, 21,4% dans les professions intermédiaires et 13,2% chez les cadres)



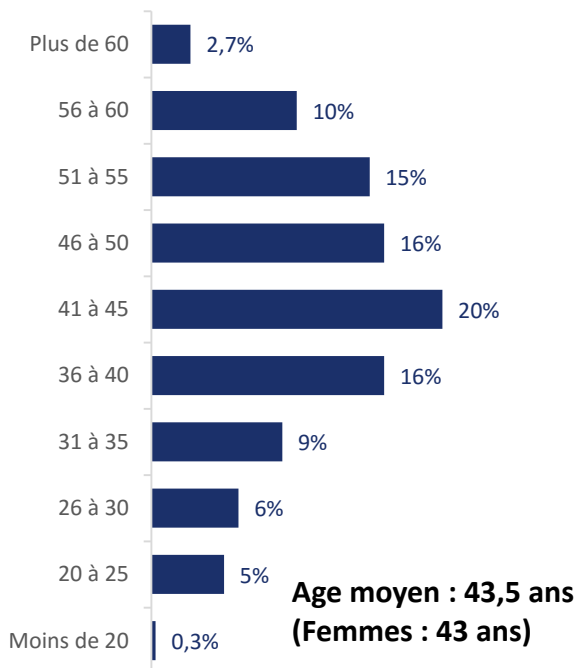
Pyramide des âges et ancienneté

1 650

départs en retraite chaque année pendant les 5 prochaines années

Pyramide des âges

Source enquête entreprises 2015

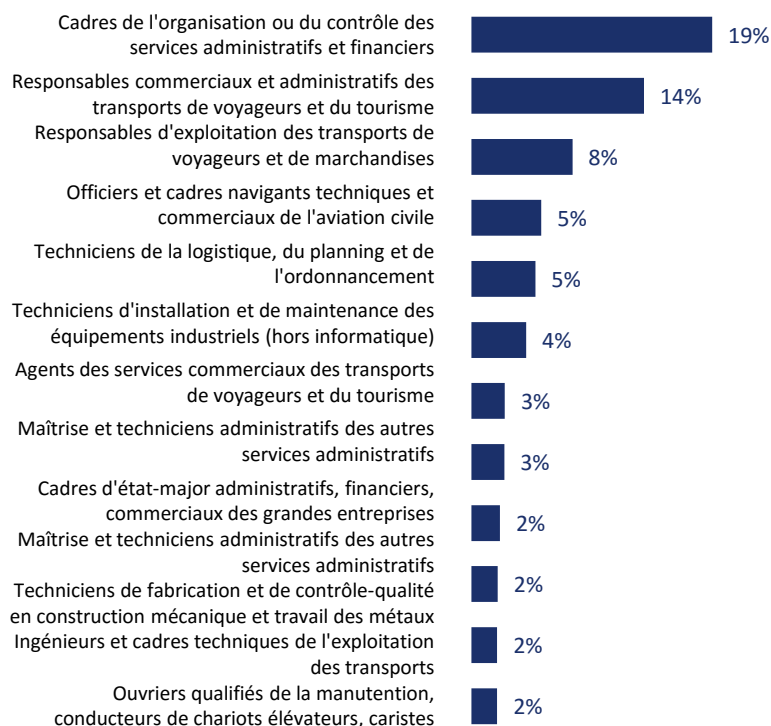


15%

des effectifs avaient 55 ans ou plus en 2015

Métiers les plus représentés chez les plus de 57 ans

Source DADS 2016



10% des effectifs avaient 57 ans ou plus en 2015, ce qui laisse envisager le probable départ en retraite d'environ 8 250 salariés sur la période 2016-2020 (soit environ 1 650 personnes par an). A niveau d'activité constant et en projetant les gains de productivité observés (de l'ordre de 1% par an), les recrutements pourraient être inférieurs à ce nombre.

La pyramide des métiers pour les salariés de 57 ans et plus permet d'observer que les métiers les plus concernés par ces départs en retraite seront les cadres de l'organisation ou du contrôle des services admin. et financiers (près de 20% des effectifs), les responsables commerciaux et administratifs (14%) et les responsables d'exploitation (8%).

Les remplacements à effectuer pourraient être assurés conjointement par de la mobilité promotionnelle (« ascenseur social ») et du recrutement externe

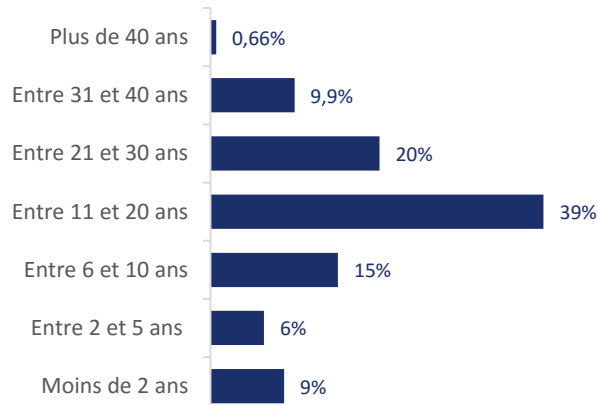
Chiffres clés

17
ans d'ancienneté moyenne pour les salariés de la Branche
(18 ans pour les femmes)

43,5
d'âge moyen

Ancienneté des salariés du Transport Aérien

Source enquête entreprises 2015

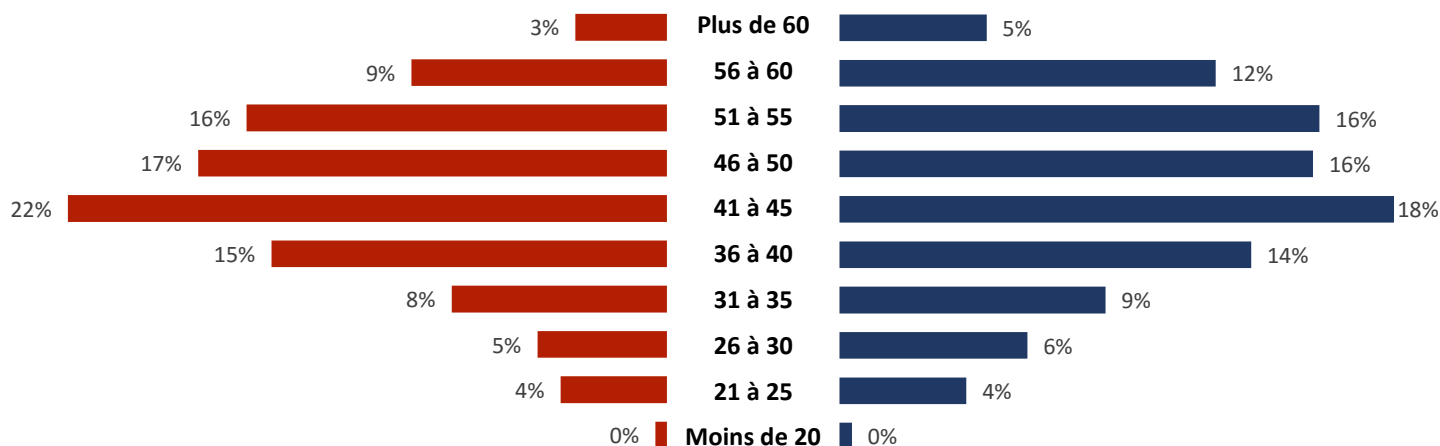




Pyramide des âges

Pyramide des âges des salariés transport aérien selon le sexe

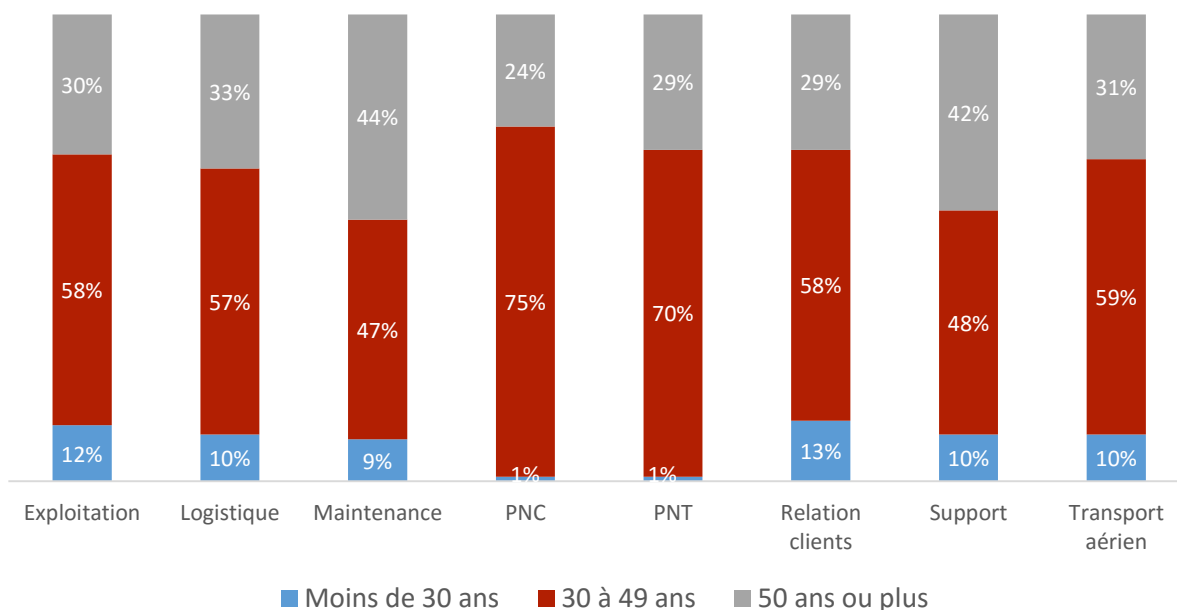
Source Enquête entreprises 2015



Globalement, un peu moins d'un tiers de la population a plus de 50 ans. La répartition des âges entre les femmes et les hommes est relativement homogène : les femmes sont un peu plus jeunes (69% d'entre elles ont moins de 50 ans) que les hommes (64% des hommes ont moins de 50 ans).

Répartition des effectifs par tranche d'âge dans chaque filière en 2015

Source Enquête entreprises 2015



Globalement, la part des 50 ans ou plus représente ¼ ou plus dans toutes les filières. Les filières Maintenance et Support comptent plus de 40% de salariés de 50 ans ou plus.



Travailleurs handicapés (TH)

Périmètre des entreprises adhérentes à Opcalia et assujetties à l'OETH*

3,88%

d'OETH* dans le transport aérien

Source traitement Agefiph



41%



59%

2 952

TH dans le transport aérien dont :

Source traitement Agefiph



1 810

dans les compagnies aériennes

771



chez les gestionnaires d'aéroports



263 Établissements assujettis à l'OETH*

dont **108** dans le transport aérien et **70** dans les services auxiliaires des transports aériens

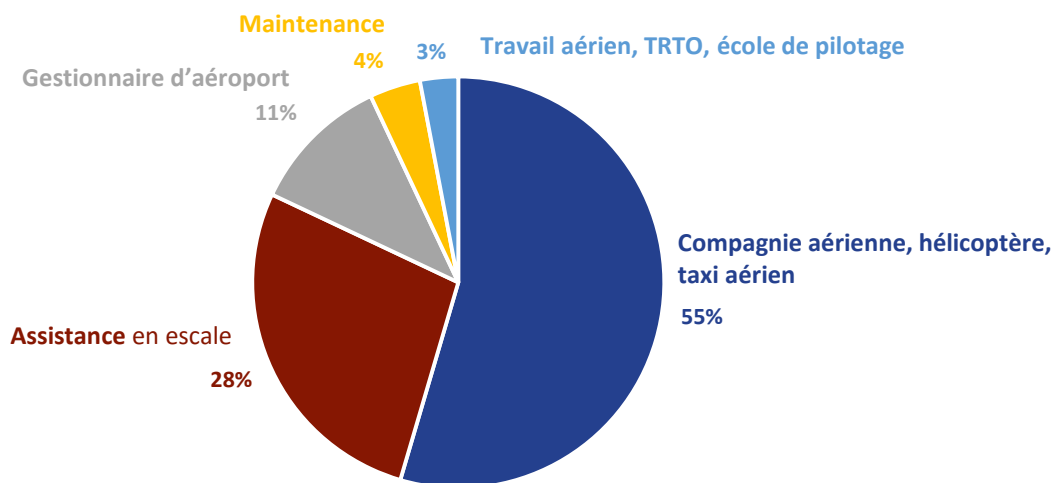
Source traitement Agefiph

Le taux d'OETH* est passé de 2,9% en 2012 à 3,88% en 2015. Les effectifs TH ont eux aussi augmenté, de 36% sur la même période.

37 établissements supplémentaires ont été assujettis à l'OETH entre 2012 et 2015.

Répartition des entreprises (20 salariés et plus) assujetties par domaine en 2015 (%)

Source Traitement Agefiph



Plus de la moitié des entreprises de 20 salariés et plus sont dans les compagnies aériennes, hélicoptères, taxis aérien ou l'aviation d'affaires. Près d'1/3 sont dans l'assistance en escale et viennent ensuite les gestionnaires d'aéroport (11%), la maintenance (4%) et le travail aérien, TRTO et école de pilotage (3%).

*OETH : Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés

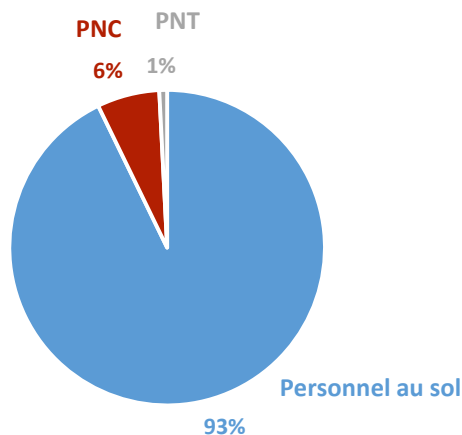


Travailleurs handicapés (TH)

Répartition des effectifs TH par filière en 2015 (en %)

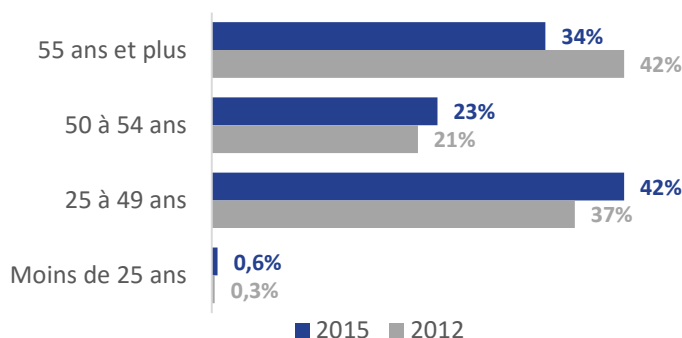
Source Traitement Agefiph – sur les 3 principaux NAF de l'aérien*

93%
des effectifs TH sont
des personnels au sol
(sur les 3 principaux codes
NAF)



Pyramide des âges des effectifs TH sur la période 2012-2015

Source Traitement Agefiph



Temps partiel en 2015

38,5% des salariés TH

(vs. 34% en 2012)

Source traitement Agefiph



CDI : 96%

CDD : 3%

Source traitement Agefiph

93% des effectifs TH sur les 3 principaux codes NAF sont des personnels au sol.

Des salariés TH maintenus dans l'emploi, avec une ancienneté toujours forte...

- Près de 80% ont au moins 10 ans d'ancienneté en 2015
- 57% ont 50 ans ou plus
- 96% de CDI

En revanche, le taux de temps partiel progresse et passe de 34% en 2012 à près de 39% en 2015 (une augmentation de 5%, soit plus d'1% par an).

Principales Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) des salariés TH en 2015

Source Traitement Agefiph



Sur l'ensemble des codes NAF de l'aérien, près d'1/3 des salariés TH est concentré sur 5 PCS (ci-contre).

*51.10Z : transport aérien de passagers – 51.21Z : Transport aérien de marchandises – 52.23Z : Services auxiliaires des transports aériens



Rémunération

en fonction de la CSP en 2015
TOUS SECTEURS – PERSONNEL AU SOL
Source Enquête entreprises au 31/12/2015

		Salaire de base mensuel moyen (hors primes) et évolution depuis 2014	Moyenne mensuelle de la rémunération annuelle brute et évolution depuis 2014
Cadres			
Sur un échantillon de 4 662 salariés /mois en 2015		3 807 € ↑ 0,4%	5 177 € ↑ 0,3%
Sur un échantillon de 1 822 salariés		3 641 € ↑ 0,4%	4 735 € ↓ - 0,4%
Ecart salarial femme/homme		Ecart national* 20%	Ecart branche 4%
TAM			
Sur un échantillon de 10 988 salariés /mois en 2015		2 277 € ↑ 0,2%	3 698 € ↓ - 0,4%
Sur un échantillon de 5 449 salariés		2 142 € ↑ 0,1%	2 142 € ↓ - 0,1%
Ecart salarial femme/homme		Ecart national* 13%	Ecart branche 6%
Ouvriers/ères et employé(e)s			
Sur un échantillon de 1 790 salariés /mois en 2015		1 790 € ↓ - 0,4%	2 786 € ↓ - 1,9%
Sur un échantillon de 666 salariés		1 677 € ↓ - 4,5%	2 176 € ↓ - 7%
Ecart salarial femme/homme		Ecart national* 13%	Ecart branche 6,7%

* selon liaison sociale du 9 mars 2017

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet, présents du 01.01. au 31.12.
Le salaire de base mensuel correspond au salaire de base hors prime)
La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle toutes primes et majorations comprises / 12 mois.

Nota Bene – à champ constat – seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.



Rémunération

en fonction de la CSP en 2015
COMPAGNIES AERIENNES – PERSONNEL AU SOL
 Source Enquête entreprises au 31/12/2015

Cadres		Salaire moyen mensuel (hors primes) et évolution depuis 2014	Moyenne mensuelle de la rémunération annuelle brute et évolution depuis 2014
Sur un échantillon de 4 402 salariés /mois en 2015		3 789 € ↓ - 0,1%	5 201 € =
Sur un échantillon de 1 745 salariés		3 637 € ↓ - 0,6%	4 758 € ↓ - 0,3%

TAM

Sur un échantillon de 10 139 salariés /mois en 2015		2 283 € =	3 743 € ↓ - 0,1%
Sur un échantillon de 5 261 salariés		2 141 € ↓ - 0,1%	3 243 € ↓ - 0,1%

Ouvriers/ères et employé(e)s

Sur un échantillon de 3 210 salariés /mois en 2015		1 832 € ↑ 0,4%	2 933 € ↓ 0,5%
Sur un échantillon de 201 salariés		1 892 € ↓ 3,8%	2 432 € ↓ - 0,1%

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet, présents du 01.01. au 31.12.

Le salaire de base mensuel correspond au salaire de base hors prime)

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

Nota Bene – à champ constat – seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.



Rémunération

en fonction de la CSP en 2015
ASSISTANCE EN ESCALE
 Source Enquête entreprises au 31/12/2015

Cadres		Salaire moyen mensuel (hors primes) et évolution depuis 2014		Moyenne mensuelle de la rémunération annuelle brute et évolution depuis 2014	
/mois en 2015		3 789 €	NS*	4 606 €	NS*
		3 637 €	NS*	3 800 €	NS*
TAM					
/mois en 2015		2 144 €	NS*	3 037 €	NS*
		2 163 €	NS*	2 836 €	NS*
Ouvriers/ères et employé(e)s					
/mois en 2015		1 617 €	NS*	2 205 €	NS*
		1 559 €	NS*	2 032 €	NS*

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

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet, présents du 01.01. au 31.12.
 Le salaire de base mensuel correspond au salaire de base hors prime)

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

Nota Bene – à champ constat – seules les entreprises ayant répondu à l'enquête sur les deux années consécutives ont été retenues.



3.

DONNÉES
FORMATION



Formation initiale en 2015

1 280 apprentis

Source Education nationale au 31/12/2015



40%



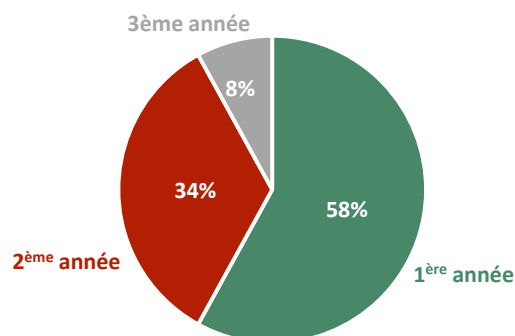
60%

On constate que les contrats d'apprentissage concernent plus fréquemment des hommes (60%) que les femmes (40%). Toutefois ces taux correspondent également à la représentativité par sexe au sein des effectifs.

Plus de la moitié des effectifs sont en première année d'apprentissage, puis le taux diminue en seconde année et 3^{ème} année (départs en cours de cursus, formations courtes plus nombreuses...).

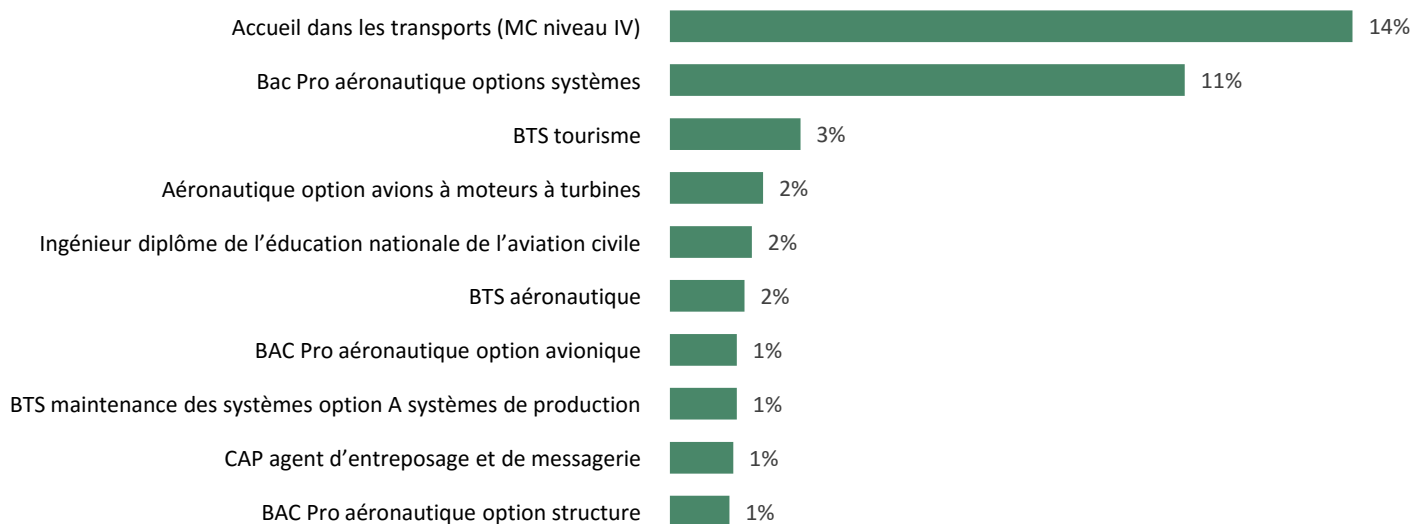
Répartition des contrats d'apprentissage par année dans la formation en 2015

Source Education Nationale, au 31/12/2015 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



Les principaux diplômes préparés en apprentissage en 2015

Source Education Nationale, au 31/12/2015 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



Deux diplômes s'affirment principalement en apprentissage dans le transport aérien

En 2015, parmi les personnes en apprentissage, 14% préparent le diplôme d'accueil dans les transports (MC Niveau IV) et 11% le bac professionnel aéronautique option système. Ce sont les diplômes les plus représentés dans la Branche, viennent ensuite les BTS tourisme, etc.

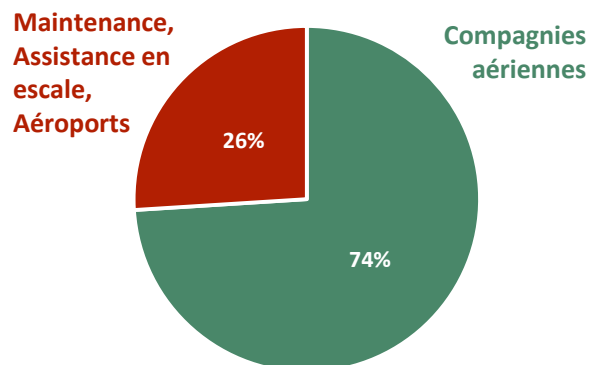


Formation initiale en 2015

Répartition des contrats d'apprentissage par secteur d'activité au 31/12 2015

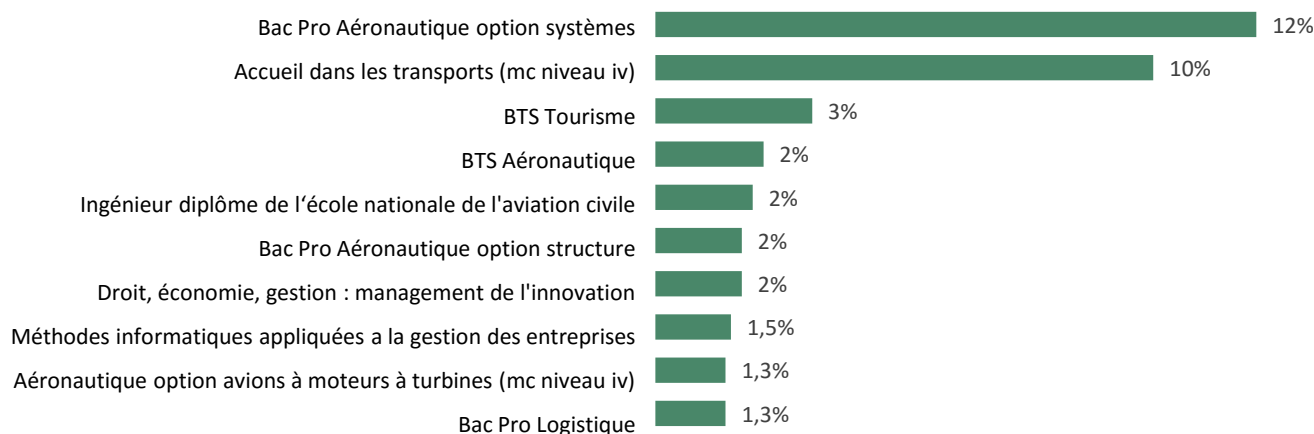
Source Education Nationale

Les apprentis sont aux $\frac{3}{4}$ au sein des compagnies aériennes et le $\frac{1}{4}$ restant dans les autres secteurs d'activité (entreprises de maintenance, d'assistance en escale et aéroports).



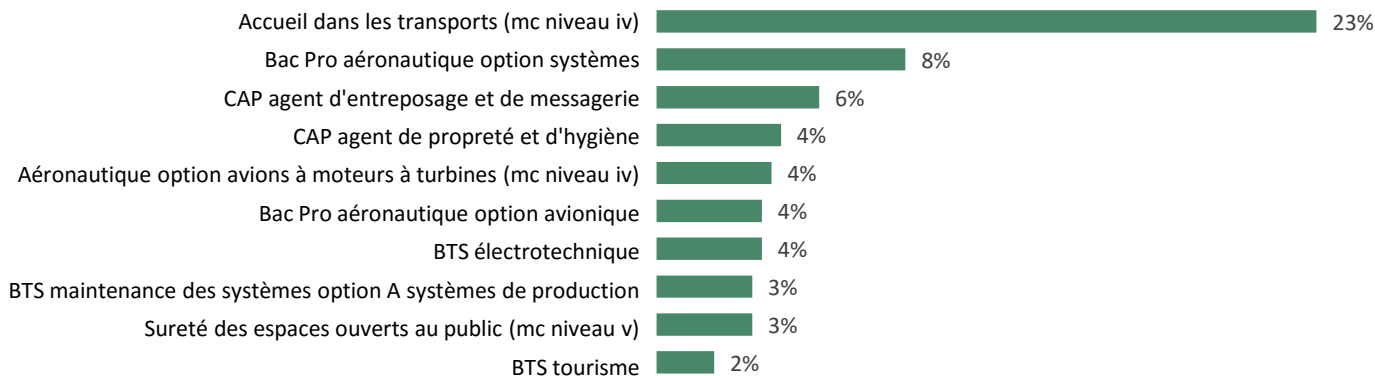
Les principaux diplômes préparés en apprentissage pour les compagnies aériennes en 2015

Source Education Nationale, au 31/12/2015, sur les codes NAF de l'aérien



Les principaux diplômes préparés en apprentissage pour les autres secteurs d'activité en 2015

Source Education Nationale, au 31/12/2015, sur les codes NAF de l'aérien



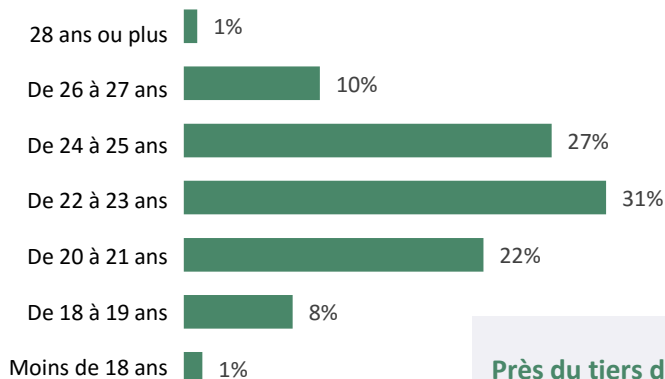
- Les apprentis des compagnies aériennes préparent principalement un Bac Pro Aéronautique option systèmes et une MC sur l'accueil dans les transports (12% et 10% des effectifs).
- Les apprentis des entreprises d'assistance en escale, de maintenance et les aéroports préparent d'abord une MC sur l'accueil dans les transports (23%) puis un Bac Pro aéronautique option systèmes (8%).



Formation initiale en 2015

Répartition des apprentis par tranche d'âges en 2015

Source Education Nationale, au 31/12/2015 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)



Près du tiers des apprentis ont entre 22 et 23 ans.

Les 24 à 25 ans représentent plus d'1/4 des apprentis et les 21 ans ou moins plus de 30%.

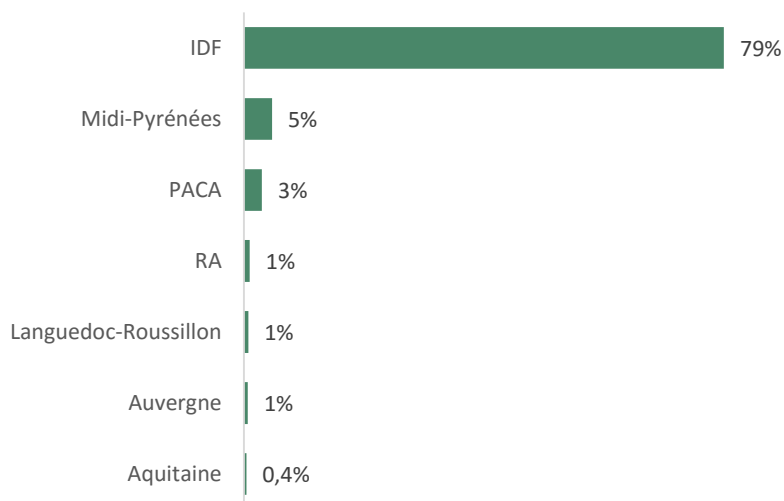
Près de 40% des apprentis ont 24 ans ou plus.

Répartition des entreprises ayant recours à l'apprentissage selon la localisation

Source Education Nationale, au 31/12/2015 – sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z)

En 2015, 90% des apprentis se répartissent dans des entreprises situées dans 7 régions.

La région Ile-de-France concentre près de 80% des entreprises ayant recours à l'apprentissage. Viennent ensuite les régions Midi-Pyrénées et PACA (5% et 3%)





Formation initiale en 2015

Il faudra prendre en compte près de **2 500 départs en retraite** chaque année pendant les 5 prochaines années.

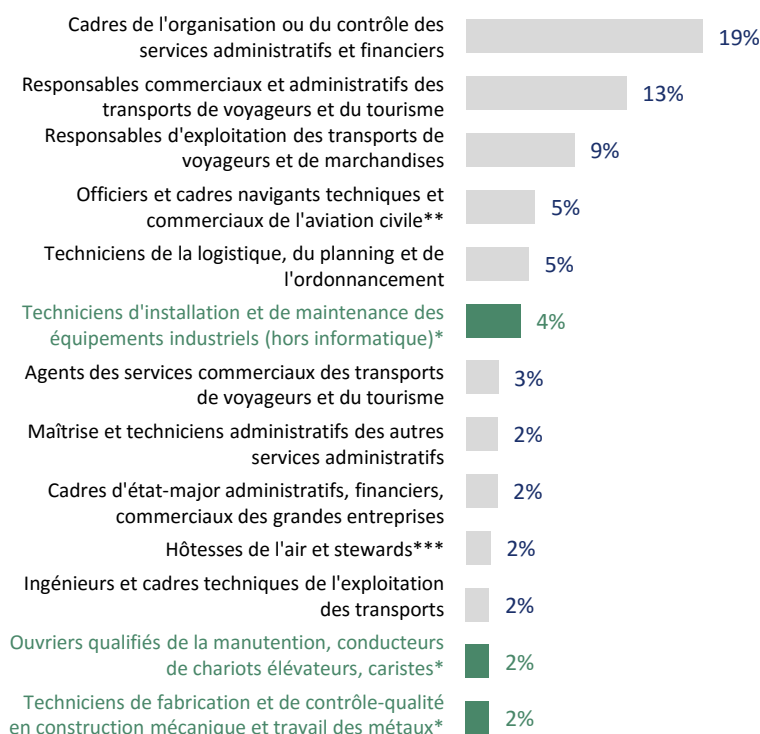
Dans la pyramide des métiers des 55 ans et plus, on peut noter que 3 métiers sont principalement concernés par le recrutement d'apprentis en formation aéronautique / mécanique :

- **les techniciens d'installation et de maintenance** des équipements industriels représentant 4% des 55 ans ou plus, soit **environ 500 départs**
- **les ouvriers qualifiés de la manutention** représentant 2% soit **environ 250 départs**
- **les techniciens de fabrication et de contrôle-qualité** en construction mécanique représentant 2% également, soit **250 départs**

Ils représentent à eux seuls **1 000 départs en retraite sur la période 2016-2020, soit 200 personnes par an.**

Métiers les plus représentés chez les plus de 55 ans

Source DADS 2016



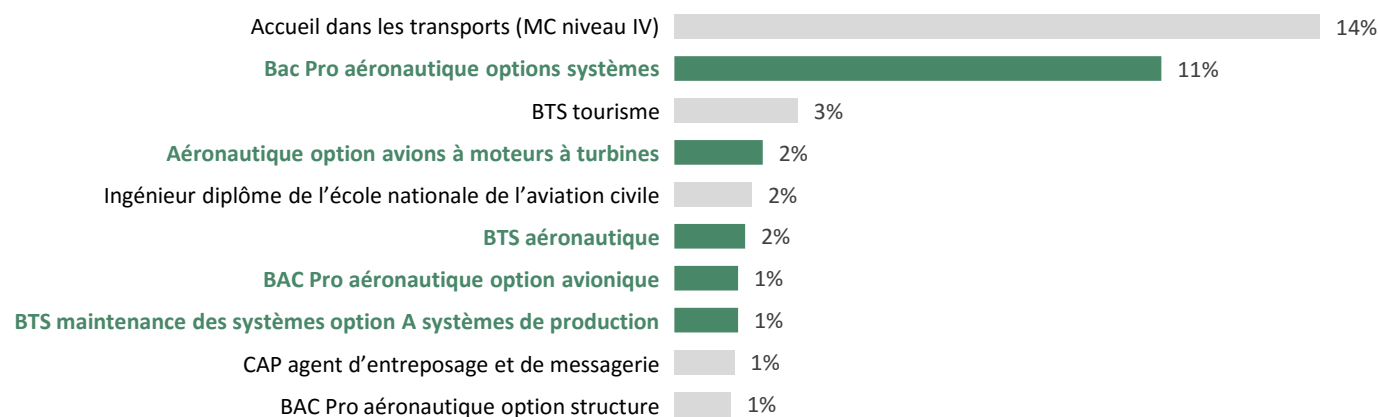
*métiers concernés par le recrutement d'apprentis en formation aéronautique / mécanique

**soit le personnel navigant technique (PNT)

***soit le personnel navigant commercial (PNC)

Les principales sources de recrutement en apprentissage en 2015

Source Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, au 31/12/2015 - sur les 3 codes NAF de l'aérien (5110Z, 5121Z, 5223Z) -



Le 2^{ème} diplôme le plus préparé en apprentissage, le Bac Pro aéronautique, forme 140 personnes par an. 4 autres diplômes pourraient correspondre aux 3 métiers précités : Aéronautique option avions à moteurs à turbines, BTS aéronautique, Bac pro aéronautique et BTS maintenance. Ils forment 50 apprentis par an.

Au total, ces 5 filières représentent un potentiel de recrutement de 200 apprentis par an qui correspond à l'évaluation du besoin dans les années futures sur les 3 métiers identifiés (techniciens, ouvriers qualifiés) liés à la maintenance et à la construction mécanique.

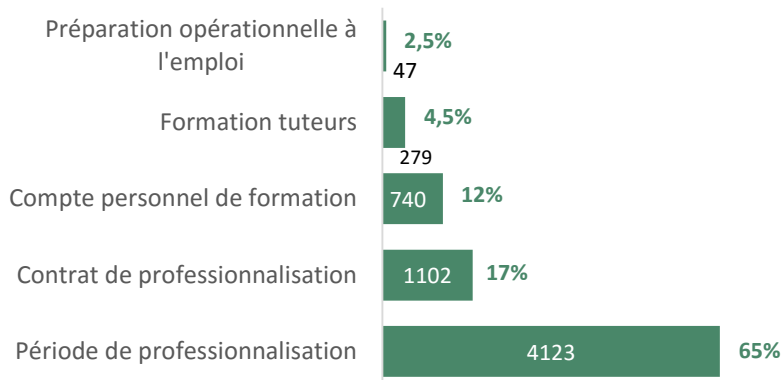
Quantitativement, les formations semblent donc bien dimensionnées (si des recrutements en création de poste – et non en remplacement – ne sont pas anticipés au sein des entreprises du Transport Aérien).



Formation continue en 2015

Nombre de salariés formés par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2015



Dans le cadre de la professionnalisation et du CPF, la formation continue a permis de former près de **6 300 salariés via OPCALIA**. La formation professionnelle est également gérée directement dans l'entreprise via le plan de formation (qui peut aussi être confié à OPCALIA). A noter sur l'ensemble des dispositifs **une hausse** du nombre de formés dans les entreprises de moins de 10 salariés (+ 5,6%).

Profil des personnes formées et des entreprises formatrices par dispositif

Source Bilan d'activité OPCALIA 2015

Contrats de professionnalisation (CP)

Période de professionnalisation (PP)

Compte personnel de formation (CPF)



64% de salariés entre 16 et 25 ans
32% de salariés entre 26 et 44 ans

55% de salariés entre 26 et 44 ans
43% de salariés de plus de 44 ans

62% de salariés entre 26 et 44 ans
37,5% de salariés de plus de 44 ans



59% de femmes

69% d'hommes

50,5% d'hommes



Une durée moyenne du CP de **309h**

Une durée moyenne de la PP de **77 heures**

Une durée moyenne du CPF de **100 heures**



49% des entreprises sont en Île-de-France, **12,5%** en région PACA et **11%** en région Rhône-Alpes.

80% des entreprises sont en Île-de-France, **12%** en Midi-Pyrénées

74% des entreprises sont en Île-de-France



43% d'entreprises de 50 à 299 salariés et **32%** d'entreprises de + de 299 salariés

16% d'entreprises de 50 à 299 salariés **79%** d'entreprises de + de 299 salariés

28% d'entreprises de 50 à 299 salariés et **65,5%** d'entreprises de + de 299 salariés



74% dans les entreprises d'assistance en escale
15% dans les compagnies aériennes
7% dans les aéroports
4% autres secteurs d'activités (maintenance, travail aérien, hélicoptère)

77% dans les compagnies aériennes
15% dans les entreprises d'assistance en escale
3% dans les entreprises de maintenance
5% autres secteurs d'activités (hélicoptères, aéroports, travail aérien)

59% des CPF se font sur le temps de travail



76% des CP visent une qualification de la Convention Collective.
19% visent un diplôme d'Etat ou un titre professionnel.
5% visent un CQP.

75% des PP visent une certification de la liste de Transport Aérien.
24% visent une qualification de la Convention Collective.
1% visent un diplôme d'Etat, titre professionnel ou un CQP.

69% visent une certification de la liste du Transport Aérien.
18% visent un accompagnement VAE ou le socle de compétences.
13% visent un diplôme d'Etat ou un titre professionnel.



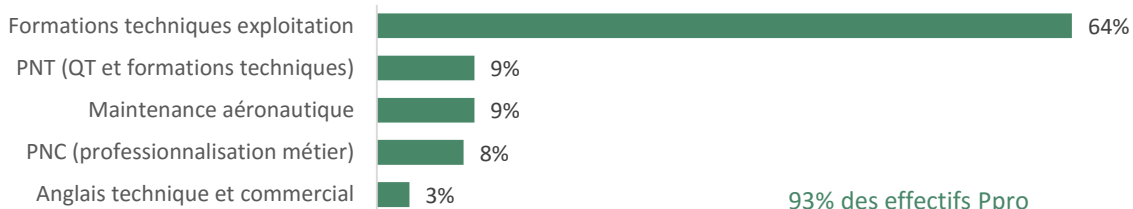
Formation continue – Par enveloppe

Les 5 thèmes de formation principaux par enveloppe

Données formation OPCALIA 2015

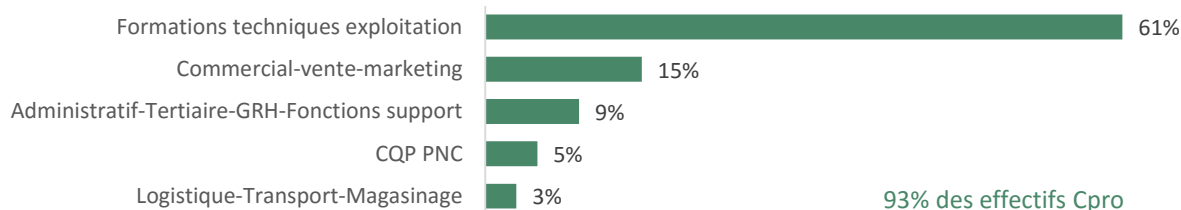
PÉRIODE DE PROFESSIONNALISATION

Durée moyenne (77h)



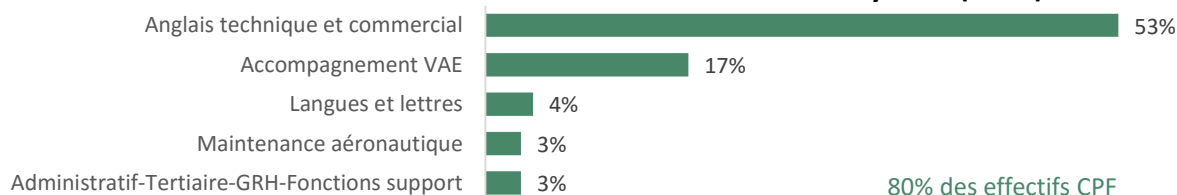
CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION

Durée moyenne (309h)



COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

Durée moyenne (100h)

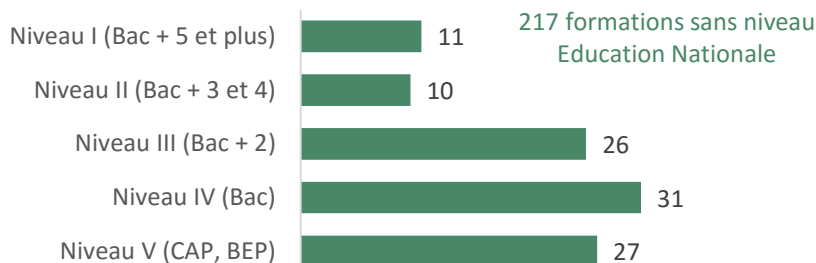




Offre CPF en 2015

322 formations certifiantes ventilées par niveau visé

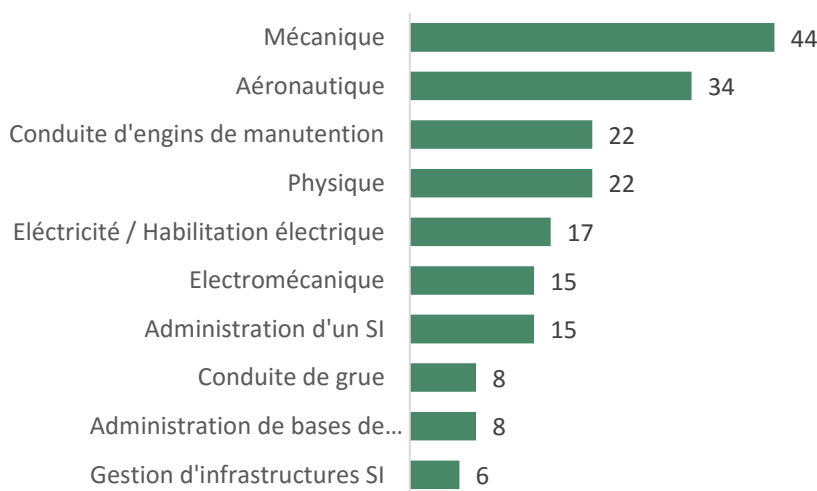
Source MonCompteFormation, liste de branche



Les formations proposées au titre du CPF dans le secteur du transport aérien et visant un niveau Education Nationale de formation le sont principalement de CAP-BEP à Bac +2 (84 formations). Seules 21 formations préparent à des diplômes de niveau Bac + 3 et plus. La majorité des formations (217) ne prépare pas à un niveau Education Nationale. Ces formations certifiantes ou habilitations correspondent à des compétences transversales exercées en situation professionnelle (obligations réglementaires, normes du marché, utilité économique ou sociale).

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

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



Parmi les 10 thématiques de formations les plus présentes dans l'offre CPF du Transport Aérien, les formations en mécanique prédominent

Ces formations certifiantes visent le plus souvent la mécanique (44 formations, soit 10,5% des formations) et le secteur aéronautique au sens large (34 formations, soit 13,5% des formations).

D'autres formations telles que la conduite d'engins de manutention, les habilitations électriques, l'électromécanique ou encore l'administration d'un SI sont également très présentes.

4.

METHODOLOGIE
ET GLOSSAIRE



Sources et méthodologie

Données économiques

SOURCE	UTILISATION
DGAC 2015	<ul style="list-style-type: none"> Evolution du trafic de passagers Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises et étrangères opérant en Métropole Part du pavillon français et évolution
Eurostat 2015	<ul style="list-style-type: none"> Répartition de passagers dans le trafic français
Comptes transport 2015	<ul style="list-style-type: none"> Évolution de la répartition du trafic de passagers France, Outre Mer et International, depuis 1980 Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2014 Fréquentation des principaux aéroports français Répartition des passagers sur les aéroports français et régionaux

Données sociales

Liste des principaux codes NAF correspondant aux activités de la Branche

Codes NAF	Taux de couverture*	Effectifs
51.10Z Transports aériens de passagers	97%	60 164
51.21Z Transports aériens de fret	99%	3 767
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	49%	13 640
Sous-total sur ces 3 codes NAF		77 571
Effectif total Branche 2015		82 537

*Part des effectifs NAF couverts par la CCN

SOURCE	UTILISATION
DARES au 31/12/2013	<ul style="list-style-type: none"> Dénombrement des effectifs salariés, entreprises et établissements – Portrait statistique de Branche (IDCC 275)
ACOSS	<ul style="list-style-type: none"> Evolution des effectifs : les données DARES s'arrêtant au 31/12/2013, une analyse a été réalisée à l'aide des données ACOSS au 31/12/2015 pour faire des projections Branche pour 2014 et 2015. Le % de couverture de la CCN 3177 (IDCC 275) a été appliqué par code NAF ainsi que le coefficient de correction pour atteindre le total source DARES de 2013.
INSEE	<ul style="list-style-type: none"> Répartition des effectifs par métier : analyses issues de la DADS au 1/12^e (échantillonnage sur 1/12^e de la population) sur la CCN 3177 – Données au 31/12/2013
Enquête entreprises de la Branche	<ul style="list-style-type: none"> Répartition des effectifs par activité / famille / lieu d'habitation / pyramide des âges : reprise des données collectés lors de l'enquête en 2015

Données formation

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



Terme employé	Description
ADEC	Accord de Développement Emploi et Compétences
CQPI	Certificat de Qualification Professionnel Interbranche
Fret	Transport de biens et de marchandises
Pavillon français	Ensemble des transporteurs de nationalité française, aussi appelés exploitants ou encore compagnies aériennes dans d'autres sources publiques
ETP	Equivalent Temps Plein. 1 salarié à temps plein présente toute l'année correspond à 1 ETP, 2 salariés à mi-temps sont également comptabilisés comme 1 ETP
PN	Personnel Navigant
Personnel Navigant Commercial (PNC)	Les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) définies par l'INSEE considérées dans ce document comme PNC sont les « hôtesse de l'air et stewards », les « officiers et cadres navigants commerciaux de l'aviation civile » et les « autres agents et hôtesses d'accompagnement »
Personnel Navigant Technique (PNT)	La PCS définie par l'INSEE et considérée comme PNT dans le présent document est la suivante : « officiers et cadres navigants techniques de l'aviation civile »
PS	Personnel au sol
Alternance	L'alternance au sens large désigne un système de formation qui consiste à alterner des périodes d'enseignement théorique dans un établissement de formation et des périodes de mise en pratique en entreprise. Deux types de contrats de travail sont possibles pour une période d'alternance : le contrat d'apprentissage et le contrat de professionnalisation
Compte Personnel de Formation (CPF)	Le CPF est un droit personnel à la formation (il remplace le Droit Individuel à la Formation – DIF depuis le 1 ^{er} janvier 2015). Il permet à son titulaire, salarié ou demandeur d'emploi, de suivre une action de formation (à son initiative) et accompagne celui-ci tout au long de sa carrière professionnelle
Contrat d'apprentissage – formation initiale	Le contrat d'apprentissage vise avant tout l'acquisition d'un diplôme de l'enseignement professionnel ou technologique (CAP, Bac Pro, BTS, DUT, licence pro, master pro). Il fait partie de la formation initiale. Le jeune a le statut d'apprenti. Il alterne des périodes d'enseignement théorique avec des périodes de mise en pratique dans une entreprise dont il est salarié. Le contrat d'apprentissage est ouvert aux jeunes de 16 à 25 ans et s'effectue la plupart du temps dans la continuité d'une scolarité
Contrat de professionnalisation (CP) – formation continue	Le contrat de professionnalisation vise avant tout l'emploi ou le retour à l'emploi . Il relève de la formation professionnelle continue. Le jeune a le statut de salarié en formation. Le contrat prévoit une action de professionnalisation : le jeune doit suivre une formation qualifiante en rapport avec le poste qu'il occupe au sein de l'entreprise. Le contrat de professionnalisation est ouvert aux jeunes de 16 à 25 ans révolus et aux demandeurs d'emploi de 26 ans et plus. Il s'adresse en priorité aux jeunes sortis du système éducatif sans qualification et à ceux qui veulent compléter leur formation initiale pour faciliter leur insertion professionnelle
Période de professionnalisation (PP) – formation continue	La période de professionnalisation a pour objet de favoriser le maintien dans l'emploi de certains salariés, via une formation en alternance qualifiante. Financée sur les fonds de la professionnalisation, cette formation peut se dérouler pendant ou en dehors du temps de travail

CONTACTS

Myriam ALCANDRE

Responsable emploi formation
malcandre@fnam.fr

Marlène PROST

Assistante communication
mprost@fnam.fr

conception et réalisation : kyu / www.kyu.fr



Les rapports de l'aérien – Édition 2016