

RAPPORT DE BRANCHE

DONNÉES 2020-2021

2022
ÉDITION



SOMMAIRE

| | |
|----------------------------|-----------|
| Préambule | 3 |
| Synthèse et chiffres clés | 4 |
| Données Économiques | 7 |
| Données Sociales et Emploi | 25 |
| Données Formation | 48 |
| Méthodologie | 61 |



RAPPORT DE BRANCHE 2022

2022
ÉDITION

Le rapport de branche 2022 fournit des informations économiques, sociales, emploi et formation sur le secteur de l'aérien sur la base de données 2020-2021. 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.

L'année 2021 se caractérise par un début de relance du trafic aérien français et mondial avec l'assouplissement progressif dans de nombreux pays des mesures sanitaires. Avec plus de 70 millions de passagers en France en 2021, le trafic aérien retrouve 39 % de son niveau de 2019. Les compagnies aériennes à bas-coûts, après avoir enregistré une performance en dessous de la moyenne en 2020, amorcent un rattrapage important avec un rebond de 51 % de passagers en plus qu'en 2020.

Premiers éclairages et tendances 2021 :

L'année 2020 était en totale rupture avec les années de croissance de 2015-2019. La pandémie liée à la COVID 19 a engendré une crise économique, sociale et sociétale impactant l'ensemble du secteur du Transport Aérien. Malgré l'arrivée du vaccin début 2021, il ne s'est généralisé qu'à partir de l'été. Les mesures sanitaires ont été moins drastiques qu'en 2020, mais restaient en 2021 bel et bien en vigueur dans de nombreux cas et sur plusieurs périodes (variable selon les pays). En 2021, l'ensemble du secteur retrouve une activité plus importante et les compagnies aériennes en France constatent une augmentation de 31 % du trafic à la fin de l'année 2021 par rapport à 2020.

L'IATA, qui regroupe 290 compagnies aériennes, estime un retour du trafic aérien d'avant crise à horizon 2024. Les chiffres préliminaires confirment cette tendance anticipée avec une reprise de l'activité au niveau de celle de fin 2019 qui ne serait envisagée qu'en 2024/2025.

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

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



SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS

+ 31%

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2020

68

millions de passagers en métropole

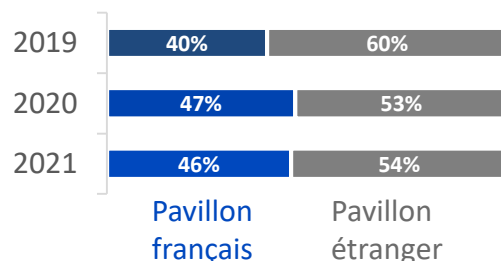
- 61%

de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2019

Malgré une nette augmentation par rapport à 2020, le trafic de passagers ne retourne qu'à un niveau comparable à 1994.

La résurgence du pavillon français (en parts de marché passager) en 2020 recule face à la grande reprise des vols à bas-coûts étrangers en 2021. En effet, le nombre de passagers transportés par ces derniers augmente de 51,3 % en un an.

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




660 entreprises
1 040 établissements

39,2%

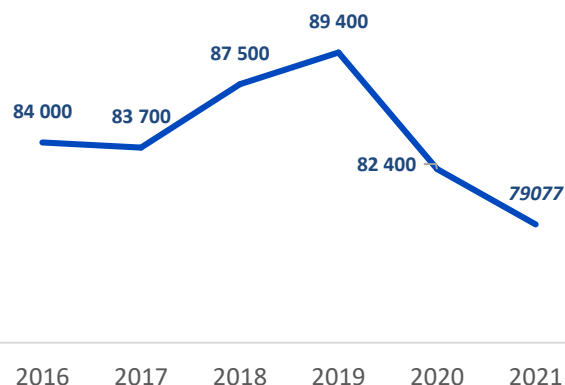


61,8%

82 400 salariés59 500 ETP
(équivalent temps plein)(+ 1 620 salariés de la
branche du personnel
navigant technique
des exploitants
d'hélicoptères)

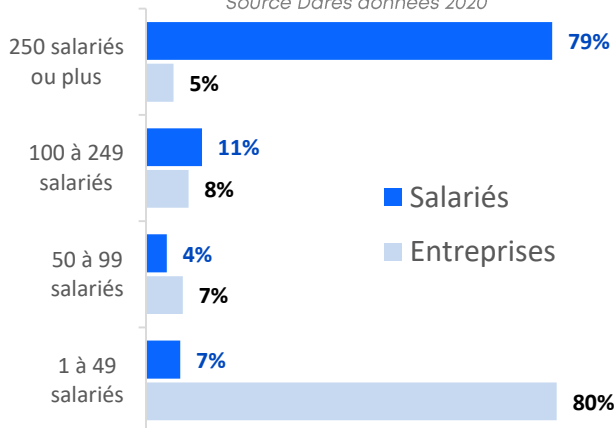
Évolution des effectifs du Transport Aérien

Source DARES jusqu'à 2020, extrapolation Acoess pour 2021



Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares données 2020



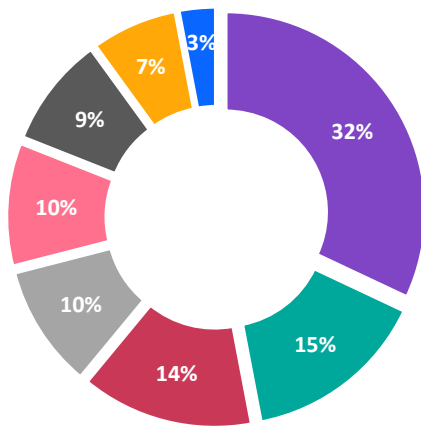
Les 5 % d'entreprises de 250 salariés ou plus concentrent 79 % des effectifs de la branche. À l'inverse, 80 % des entreprises de moins de 50 salariés regroupent 7 % des salariés.

Les effectifs de la branche ont baissé de 8 % en 2020. Une nouvelle baisse de 4 % est estimée en 2021.

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

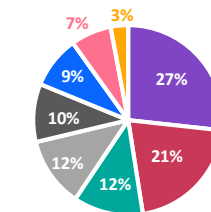
Source INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020, INSEE

Près de 92% des effectifs se concentrent sur 6 Catégories

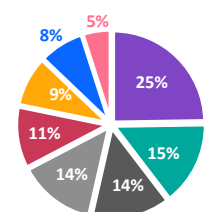


Employés administratifs
Ingénieurs et cadres techniques
Professions intermédiaires administratives et commerciales
Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport
Techniciens (sauf techniciens tertiaires)
Cadres administratifs et commerciaux
Autres Ouvriers
Autres

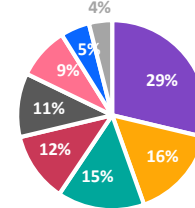
Entreprise de 0 à 9 employés



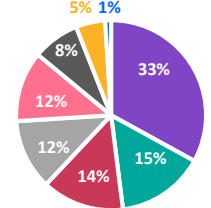
Entreprise de 10 à 49 employés



Entreprise de 50 à 250 employés



Entreprise de plus de 250 employés



Les employés administratifs représentent la plus grande partie des effectifs du secteur (32 %). 14 % des effectifs totaux du secteur sont dans la famille ingénieurs et cadres techniques, 15% de professions intermédiaires administratives et commerciales, 16% d'ouvriers.

90 % des effectifs sont couverts par des entreprises enregistrées dans 3 codes NAF : 54 124 salariés sont dans les Transports aériens de passagers (51.10Z), 14 616 dans les Services auxiliaires des transports aériens (52.23Z) et 2 749 dans les Transports aériens de fret (51.21Z).

L'alternance a chuté considérablement entre 2019 et 2020 (de plus de 70 %) avec un rebond significatif en 2021 (+ 62 % sur un an). Cela s'inscrit dans un contexte de contraction des effectifs et des recrutements plus largement.

En 2021, près de 43 000 stagiaires ont bénéficié d'un financement de formation hors alternance. La grande majorité (81%) de ces stagiaires ont réalisé une formation dans le cadre du FNE-FORMATION.

Plus de 1 500 salariés formés en alternance

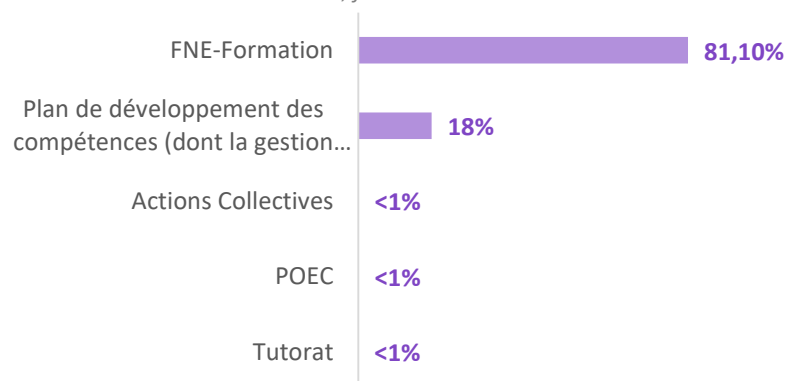
- 1 006 apprentis
- 511 contrats de professionnalisation



35 % 65 %

Nombre de salariés formés par dispositif (hors alternance)

Données AKTO, formations débutées en 2021



Focus PDC

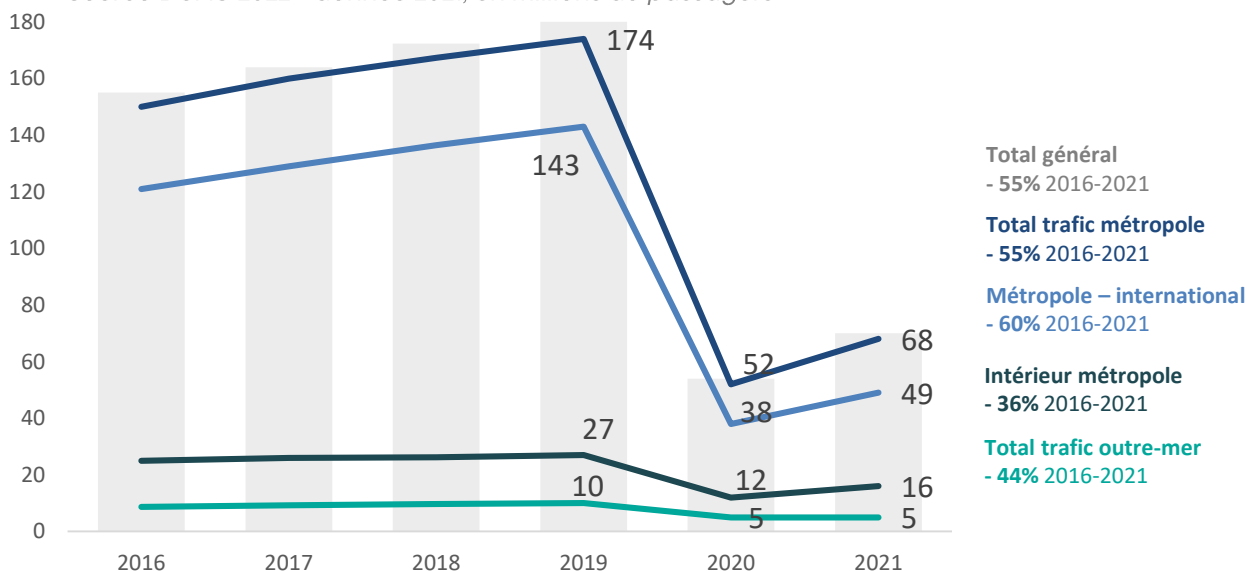
Près 8 000 formations ont été financées dans le cadre des Plans de Développements de Compétences (PDC - hors FNE), les autres dispositifs sont devenus très minoritaires dans les actions financées.



DONNÉES ÉCONOMIQUES

68 millionsde passagers en
métropole en 2021***- 61%**de trafic de passagers en
métropole par rapport à 2019***+ 31%**de croissance du trafic de
passagers en métropole par
rapport à 2020***Données pavillons français et étrangers confondus, avec chaque passager comptabilisé une seule fois*

Évolution du trafic aérien de passagers

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en millions de passagers

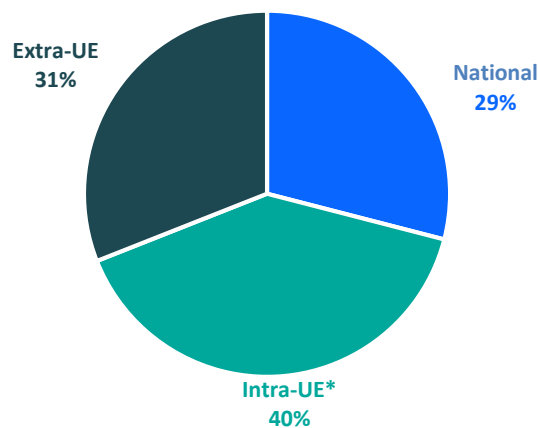
Entre 2016 et 2019, le trafic de passagers a augmenté de et vers la France (+16 % entre 2016 et 2019). En 2021, après 3 années de croissance de l'ordre de 5 % par an jusqu'à 2019, la crise sanitaire et les mesures prises ont bouleversé le trafic de passager qui a chuté en 2020 avec un léger rebond en 2021. Le trafic reste inférieur de 61 % par rapport à 2019. C'est la **décroissance du trafic métropole – international qui est la plus marquée (-60 % depuis 2016)** alors que le trafic national ne perd « qu'un peu plus » d'un tiers de ses passagers entre 2016 et 2021 (-36 % intérieur métropole et -44 % pour les trafic outre-mer). Le trafic national reprend ainsi de l'importance après des années de croissance forte des vols internationaux : il représente 29 % du total des passagers en 2021 contre 19 % en 2019.

Chiffres clés

40%du trafic de passagers
se concentre sur le
transport aérien intra-
Union européenne***29%**

sur l'interne / national

Répartition des passagers du trafic français

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en %**Pays de l'UE (27)*

49 %

du trafic de passagers en France sont réalisés entre la métropole et l'Europe (EEE + Royaume-Uni + Suisse ...)*

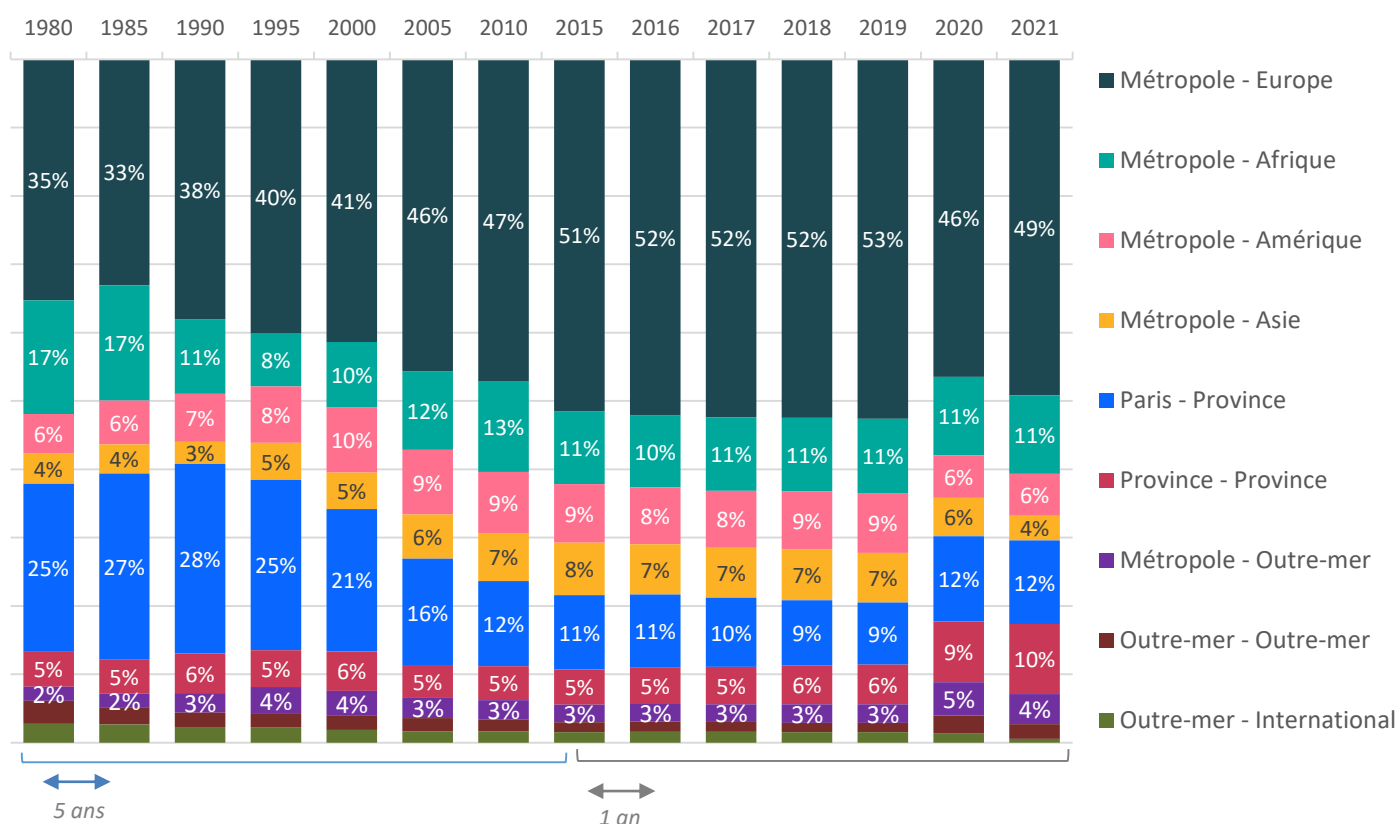
*Pavillons français et étrangers confondus
Un passager est comptabilisé une seule fois

12 %

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



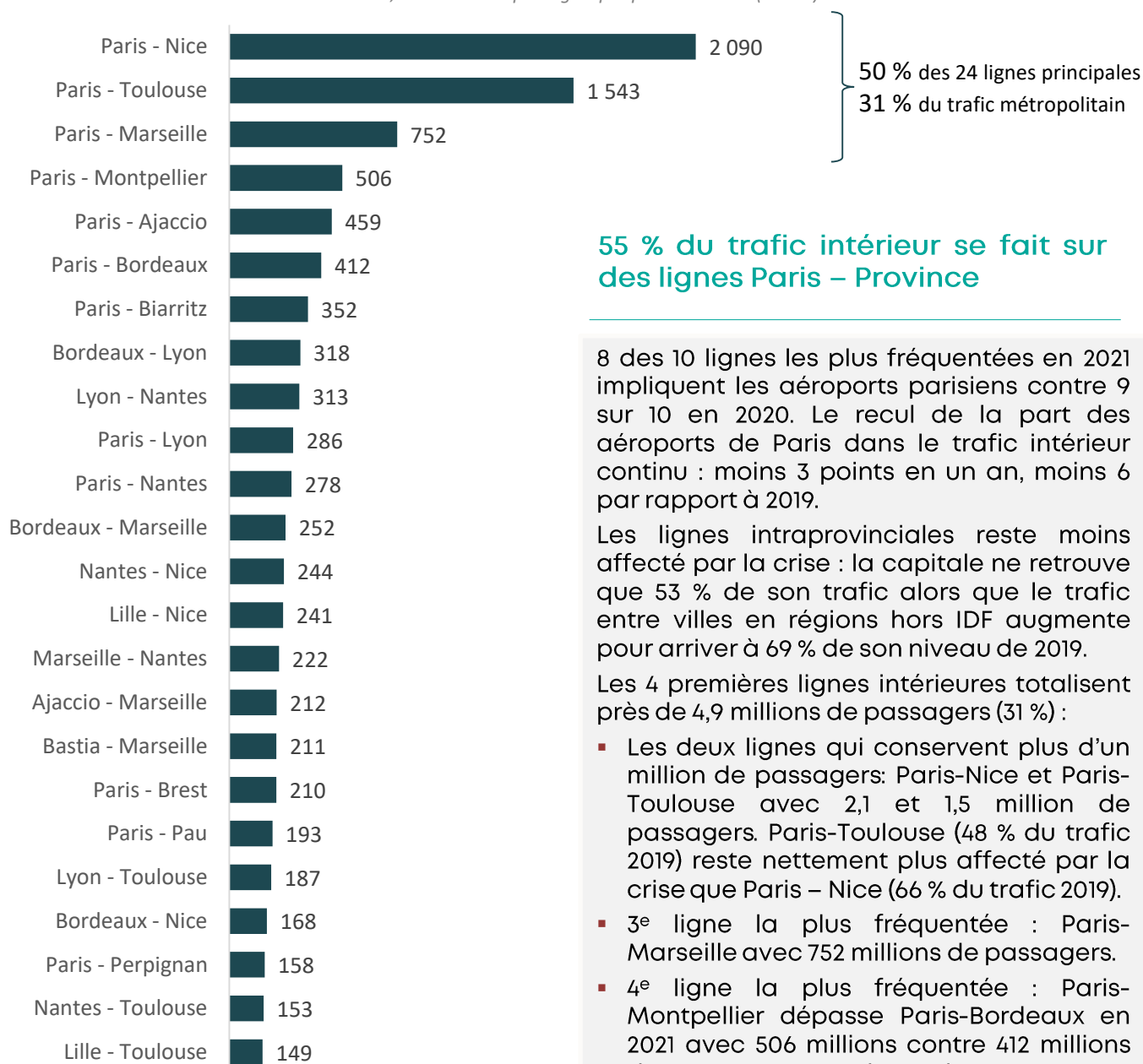
La part du trafic de passagers entre la métropole et l'Europe (UE et pays hors UE) ne cessait d'augmenter depuis 1980, en passant de 35 % en 1980 à 53 % en 2019. L'importance de ce trafic reprend en 2021 (49 %, soit + 3 pts par rapport à 2020), pour se rapprocher du niveau d'avant crise.

La part du trafic intérieur continue sur sa dynamique de 2020, avec chacune de ses déclinaisons gardant à peu près le même niveau. Il représente en cumulé plus du quart du trafic passagers en 2021.

Alors que toutes les autres destinations ont perdu des parts de trafic international (« Métropole - Amérique » - 3 % et « Métropole - Asie » - 3 %), « Métropole - Afrique » a maintenu ses 11 % du trafic global France en 2021, quasi identique à sa part de 10 % en 1990.

15,7 millionsde passagers
fréquentaient les
principales lignes
intérieures en 2021**2,1 millions**de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Nice en 2021, 1^{ère}
ligne intérieure en matière
de fréquentation**1,5 million**de passagers fréquentaient
la ligne Paris-Toulouse en
2021, 2^{ème} ligne intérieure en
matière de fréquentation**Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2021**

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en milliers de passagers par paires de villes (2 sens)

**55 % du trafic intérieur se fait sur
des lignes Paris – Province**

8 des 10 lignes les plus fréquentées en 2021 impliquent les aéroports parisiens contre 9 sur 10 en 2020. Le recul de la part des aéroports de Paris dans le trafic intérieur continu : moins 3 points en un an, moins 6 par rapport à 2019.

Les lignes intraprovinciales restent moins affectées par la crise : la capitale ne retrouve que 53 % de son trafic alors que le trafic entre villes en régions hors IDF augmente pour arriver à 69 % de son niveau de 2019.

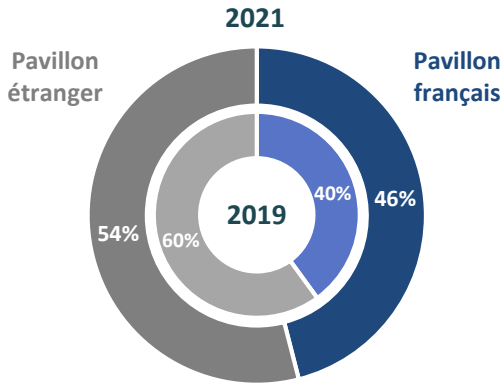
Les 4 premières lignes intérieures totalisent près de 4,9 millions de passagers (31 %) :

- Les deux lignes qui conservent plus d'un million de passagers : Paris-Nice et Paris-Toulouse avec 2,1 et 1,5 million de passagers. Paris-Toulouse (48 % du trafic 2019) reste nettement plus affecté par la crise que Paris – Nice (66 % du trafic 2019).
- 3^e ligne la plus fréquentée : Paris-Marseille avec 752 millions de passagers.
- 4^e ligne la plus fréquentée : Paris-Montpellier dépasse Paris-Bordeaux en 2021 avec 506 millions contre 412 millions de passagers. Paris-Bordeaux ne s'est pas remis de la crise et l'alternative ferroviaire ouverte en 2018.

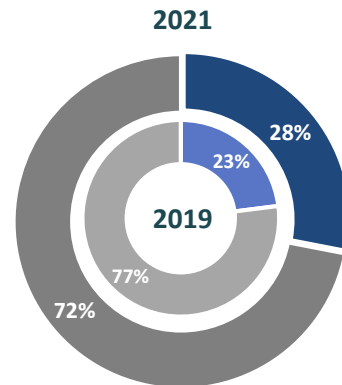
Part du pavillon français en 2021

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en %

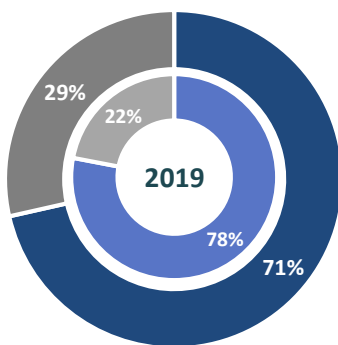
Total des vols touchant la France
(au départ ou à destination de la France)



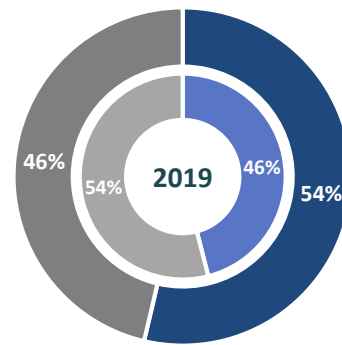
Vols France / Europe



Vols domestiques

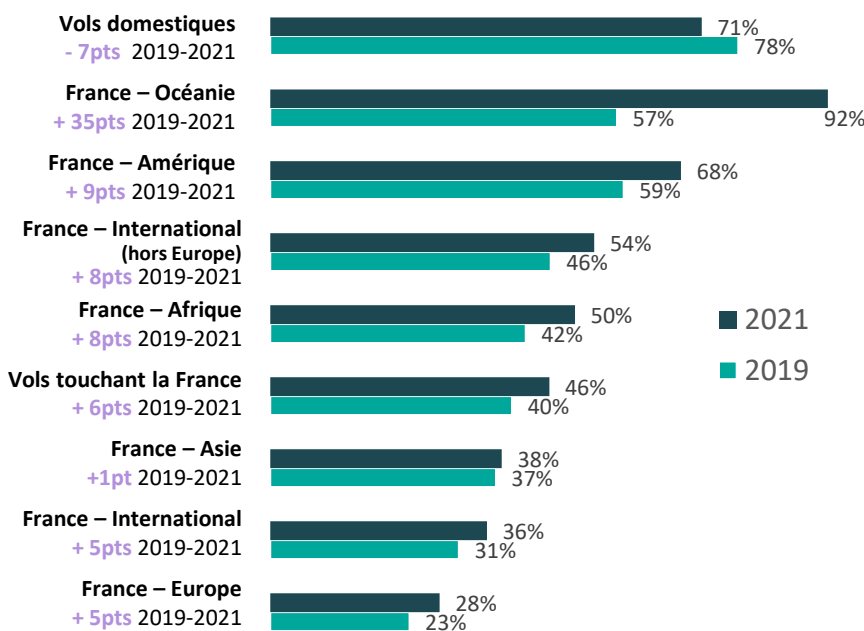


Vols France / international (hors Europe)



Évolution de la part du pavillon français

Source DGAC 2022 - donnée 2021



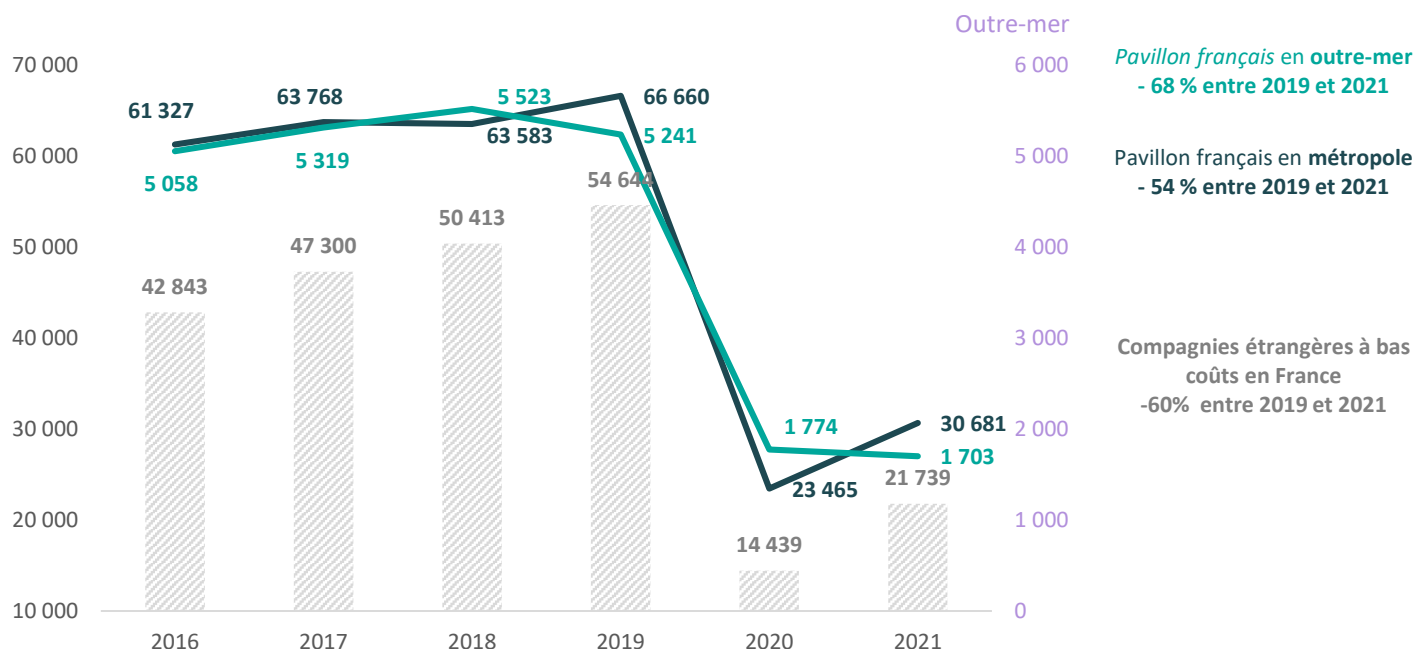
Depuis 2015, le pavillon français perdait des parts de marché sur tous les segments de marché en termes de trafic de passagers. La crise sanitaire a inversé la tendance et a ramené le pavillon français à des parts de marché comparable à 2015.

En dehors des vols domestiques, sur l'ensemble des vols réalisés au départ ou à destination de la France, les compagnies aériennes françaises gagnent entre 1 point (France - Asie) et 9 points (France - Amérique) pour prendre 6 points de part de marché globalement. En revanche, la part du pavillon français sur les vols domestiques baisse de 7 points entre 2019 et 2021.

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

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

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en milliers et UAF pour le trafic à bas-coûts



La reprise commence en métropole, mais l'outre-mer continue de reculer.

Le trafic total des compagnies aériennes françaises a augmenté sur la période 2016-2019 (+8,7 %) avant de chuter à 38 % de son niveau de 2016 en 2020. En 2021, le pavillon français reprend 31 % de passagers supplémentaires.

L'augmentation de la part de trafic du pavillon français entre 2019 et 2021 est portée par la forte diminution du trafic de pavillon étranger : - 53,8 % pour le pavillon français contre - 65,0 % pour le pavillon étranger.

Les compagnies étrangères à bas coûts contribuent fortement à la reprise : elles comptent 49 % de passagers en plus que 2020, retrouvant deux cinquième de leur trafic de 2019.

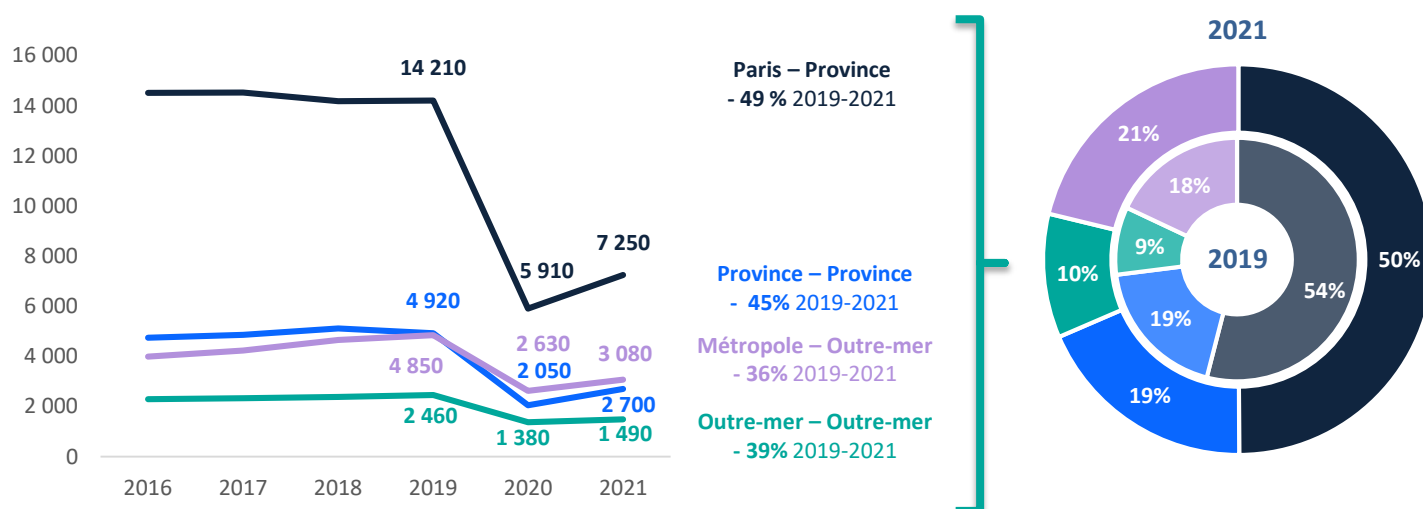
Le trafic des compagnies étrangères low cost en France a augmenté de **49 %** en 1 an

Le trafic du pavillon français en métropole augmente de **31,1 %**

...et baisse de **4 %** en outre-mer entre 2020 et 2021.

Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en milliers de passagers



Une reprise importante en métropole : une reprise de plus de 15 points par rapport à 2020 sur les lignes intramétropole. Les lignes d'Outre-Mer ne marquent que de légères améliorations.

En 2021, le nombre de passagers des compagnies aériennes françaises sur les vols intérieurs a augmenté de 21% en un an, alors que le nombre de passagers des compagnies étrangères a augmenté de 60%. Le trafic français des lignes Province-Province continue à perdre des parts de marché (-4 points en 2021, -14 points depuis 2019) de même que les lignes Paris-Province (-3 points de part du marché du trafic français en vols intérieurs).

Les vols Métropole – Outre-mer ont connu une forte augmentation sur la période 2016-2019, et étaient le moins atteints par les mesures sanitaires (-44 % sur 2020/2019). En conséquence, leur reprise est moins importante (+17 % entre 2020 et 2021 contre +26 % pour les lignes intra-métropoles). Les compagnies aériennes françaises assurant les liaisons Outre-mer – Outre-mer n'ont perdu « que » 39 % de passagers entre 2019 et 2021. La quasi-totalité de ces vols est assurée par des compagnies françaises qui prennent quelques fractions de parts de marché avec la crise sanitaire.

La résilience de l'Outre-mer à la crise sanitaire a fait perdre le statut majoritaire des liaisons Paris-Province qui représentent 49 % du trafic du pavillon français.

Chiffres clés 2021

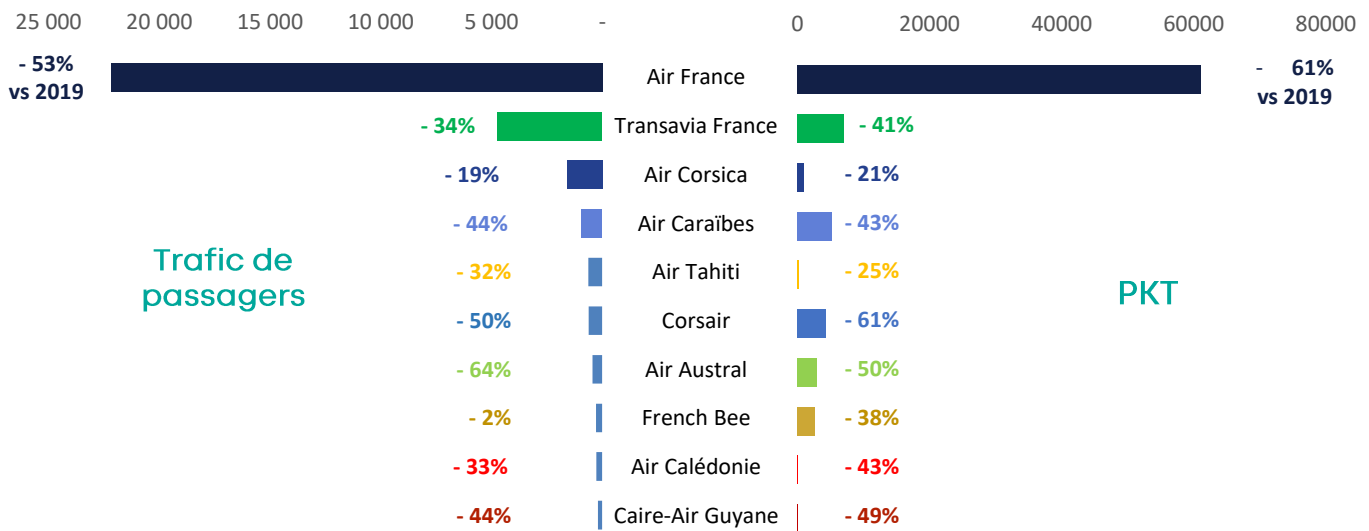
50% du trafic de passagers intérieur du pavillon français se fait entre Paris et Province

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

14,5 millions de passagers en France transportés par le pavillon français

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2021

Source ministère de l'Écologie DGAC 2022 – donnée 2021, en milliers (passagers) et millions (PKT)



Plus de 32 millions de passagers transportés et 86 milliards de kilomètres/passagers parcourus par le pavillon français en 2021.

En 2021, Air France représente plus de deux tiers (68 %) du trafic global de passagers du pavillon français et continue à subir la plus grande baisse de passager : -53 % par rapport à 2019.

En revanche, la filiale Transavia France réalise une croissance phénoménale de 88 % en un an, pour retrouver à peu près deux tiers de son activité de 2019.

Les pavillons corses continuent leur résistance de 2020, Air Corsica retrouve plus de 80 % de son trafic de 2019 contre les 50 % du concurrent Corsair, plaçant Air Corsica comme la deuxième chute la plus petite du pavillon français. French Bee occupe cette première place et est la seule compagnie française à pouvoir prétendre à son niveau d'activité passagère (bien que

couvrant des destinations moins lointaines comme le témoigne la chute de 38 % en PKT).

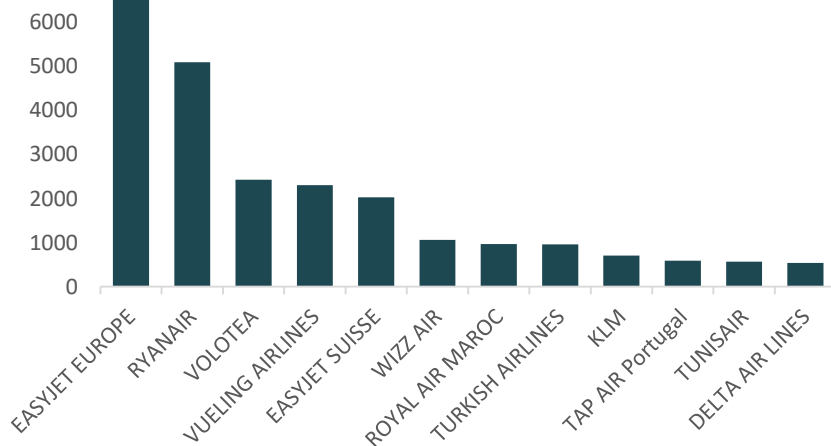
L'Outre-Mer stagne (2020-2019 contre 2021-2020) :

- Air Caraïbes (-45 % contre -44 %)
- Air Tahiti (-47 % contre -32 %)
- Caire-Air Guyane (-43 % contre -44 %)
- Air Calédonie (-30 % contre -33 %)

Après une chute du PKT de 69 % par rapport à 2020, Air France récupère 10 points pour une baisse de 61 % par rapport à 2019. Air France réalise 70 % des PKT du pavillon français.

Trafic de passagers des principales compagnies aériennes étrangères ayant opéré en métropole en 2021

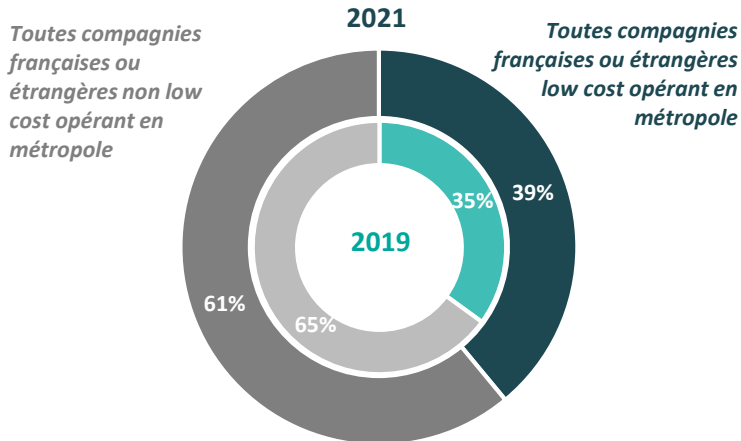
Source ministère de l'Écologie Bulletin Transport aérien DGAC 2021, en milliers



Les principales compagnies aériennes à bas coûts Easyjet, Ryanair, Vueling, Volotea et Wizz Air représentaient 54 % du trafic passager à pavillon étranger en métropole en 2021.

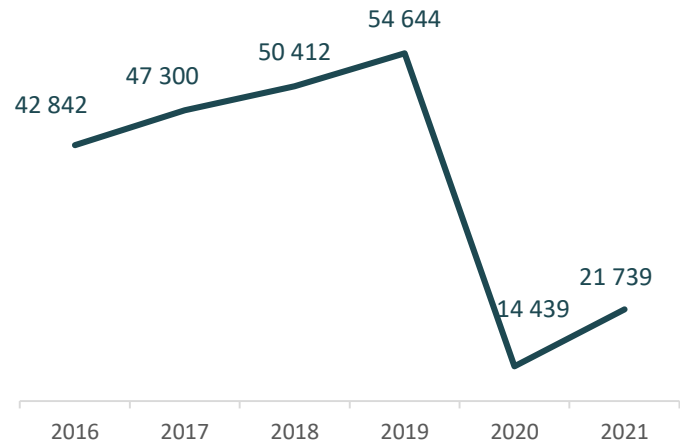
Part du trafic des compagnies à bas coûts sur l'ensemble du trafic métropolitain

Source UAF 2022 en %



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

Source données UAF appliquées aux données DGAC 2022, en milliers



La part des compagnies à bas coûts dans le trafic en France contribue fortement à la reprise, prenant 4 points de part de marché par rapport à 2019.

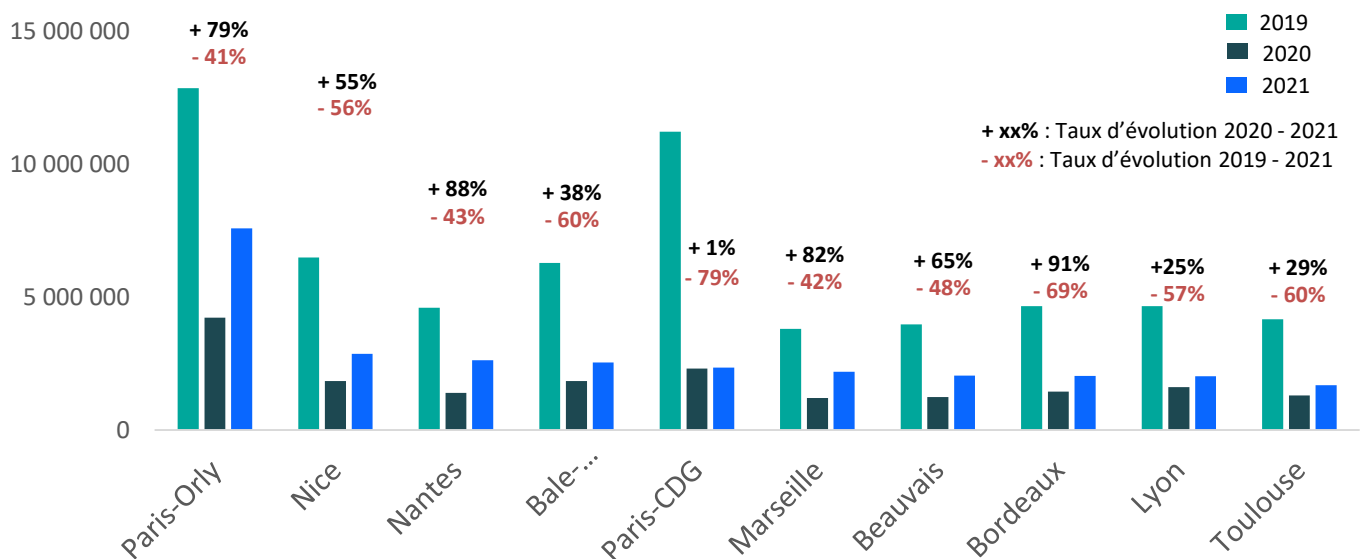
Les parts de marché des compagnies aériennes à bas coûts ont augmenté de **9 points** entre 2014 et 2019, avant un recul de 2 points en 2020, puis une reprise de 6 points en 2021.

Au sein de ces dernières, les compagnies étrangères sont en forte croissance : **+ 27 % depuis 2016**. Elles restent néanmoins très impactées par la crise sanitaire puisqu'en 2021, elles sont à 51 % des passagers transportés en 2016.

Le trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français baisse en moyenne de 54 % entre 2019 et 2021. Les aéroports enregistrent une reprise assez inégale, avec Paris-CDG enregistrant la moins bonne performance : **+1 %** de passagers low-cost en plus. Bien que les aéroports parisiens sont ceux qui concentrent le plus de passagers de ces compagnies, ils perdent 4 points de part de marché du total des passagers low-cost en 2021 (**30 %** en 2021 contre **34 %** des passagers à bas coûts en 2019 dans les aéroports parisiens).

Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

Source UAF 2022



Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2021 en nombre de passagers

Source Eurostat 2022, en milliers de passagers

Évolution 2019/2021

| | | |
|----------------------------|--------|---------|
| FR Paris Charles de Gaulle | 26 187 | - 65,6% |
| NL Amsterdam Schiphol | 25 491 | - 64,4% |
| DE Frankfurt main | 24 765 | - 64,8% |
| ES Madrid Barajas | 23 193 | - 61,2% |
| ES Barcelona El Prat | 18 475 | - 64,3% |
| FR Paris Orly | 15 719 | - 20,7% |
| ES Palma de Mallorca | 14 474 | - 51,1% |
| EL Athina Eleftherios | 13 356 | - 47,8% |
| DE Muechen | 12 473 | - 74% |
| PT Lisboa | 12 154 | - 61,0% |
| IT Roma Fiumicino | 11 586 | - 73,3% |
| AU Wien Schwechat | 10 466 | - 66,9% |
| CH Zurich | 10 239 | - 67,5% |
| DE Berlin Schoenefeld | 9 929 | - 12,9% |
| IT Milano Malpensa | 9 577 | - 66,6% |

Les 15 premiers aéroports européens ont permis de desservir plus de 238 millions de passagers en 2021

CDG couvre 11 % du trafic de passagers du top 15 des aéroports européens

Ce top 15 des aéroports concentre 38% des passagers européens

En 2021, les aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Orly) concentrent 17,6 % du trafic de passagers des 15 premiers aéroports européens.

En 2021, le nombre de passagers voyageant via les aéroports européens est presque un tiers de ce qu'il était en 2019. Cela constitue néanmoins un rebond de 5 points par rapport à 2020. Parmi les 15 principaux aéroports européens en nombre de passagers, les aéroports français enregistrent des performances mixtes : le trafic augmente de 18 % sur un an pour Paris - CDG (la deuxième plus faible augmentation), alors qu'il enregistre une hausse de 46 % pour Orly et de 43 % pour Nice, bien au-dessus de la moyenne européenne de (+37 %).

Avec plus de 26,2 millions de passagers, Paris - CDG prend la première place des aéroports de l'Union européenne, mais aussi des aéroports européens : Heathrow ne se place qu'en 5^{ème} position en 2021.

91 millions
de passagers
dans les
aéroports
français

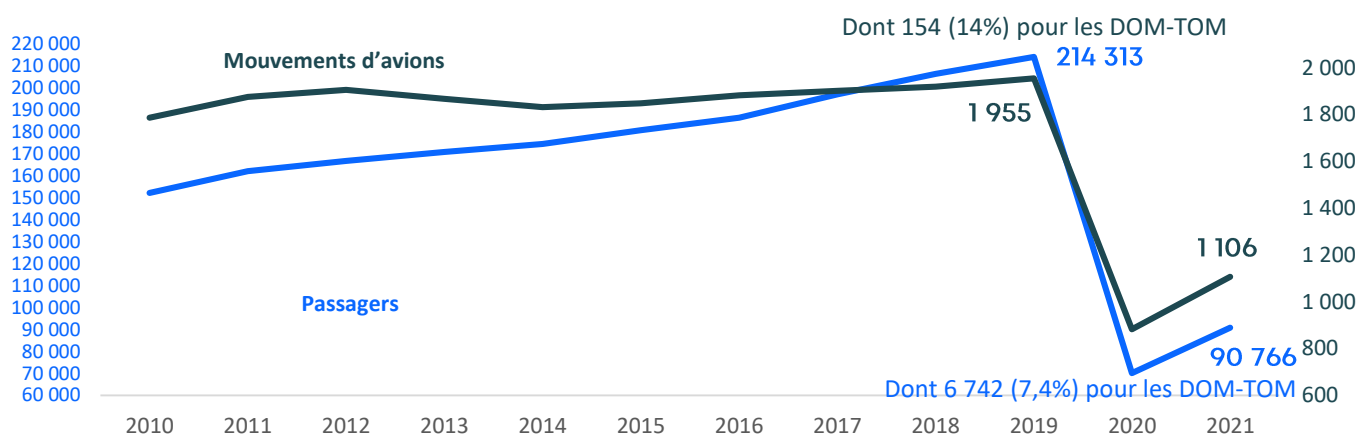
Paris-CDG
représente
29% du
trafic de
passagers
des aéroports
français

1 105 917
Mouvements
commerciaux
d'avions sur
les aéroports
français

Évolution du trafic des aéroports – Métropole et DOM-TOM

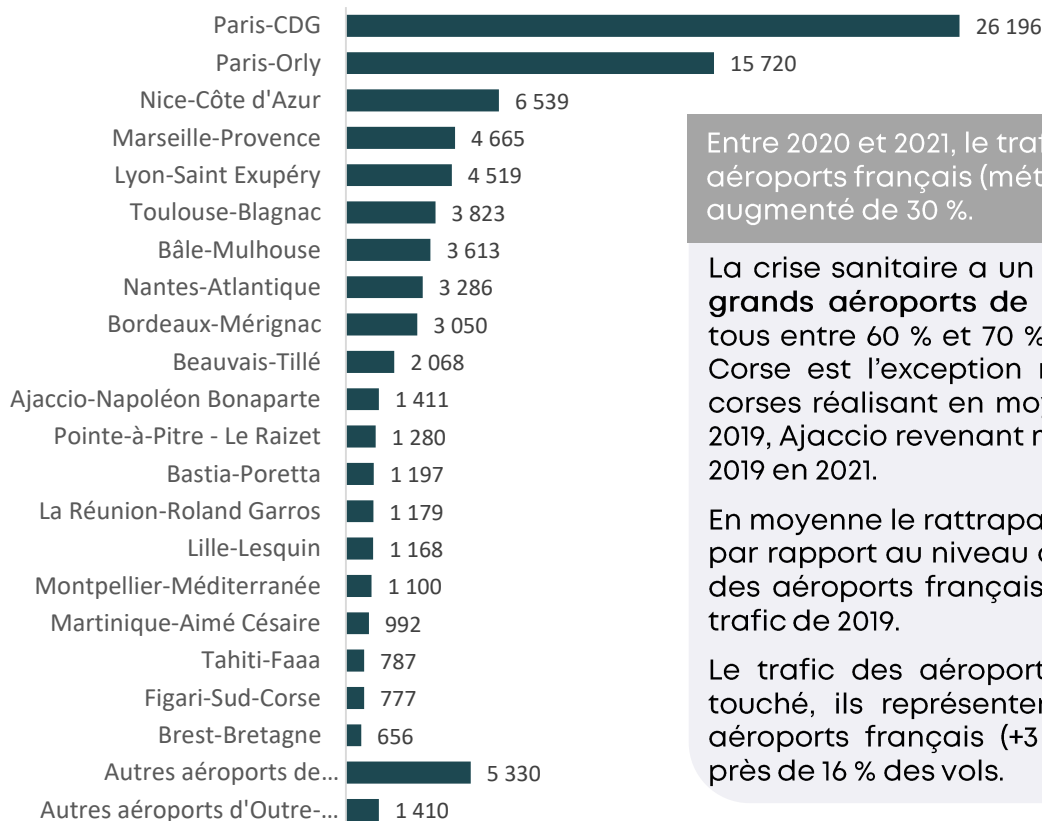
Source DGAC 2021, en milliers

Passagers



Fréquentation des principaux aéroports en 2021

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



Entre 2020 et 2021, le trafic de passagers des aéroports français (métropole et DOM-TOM) a augmenté de 30 %.

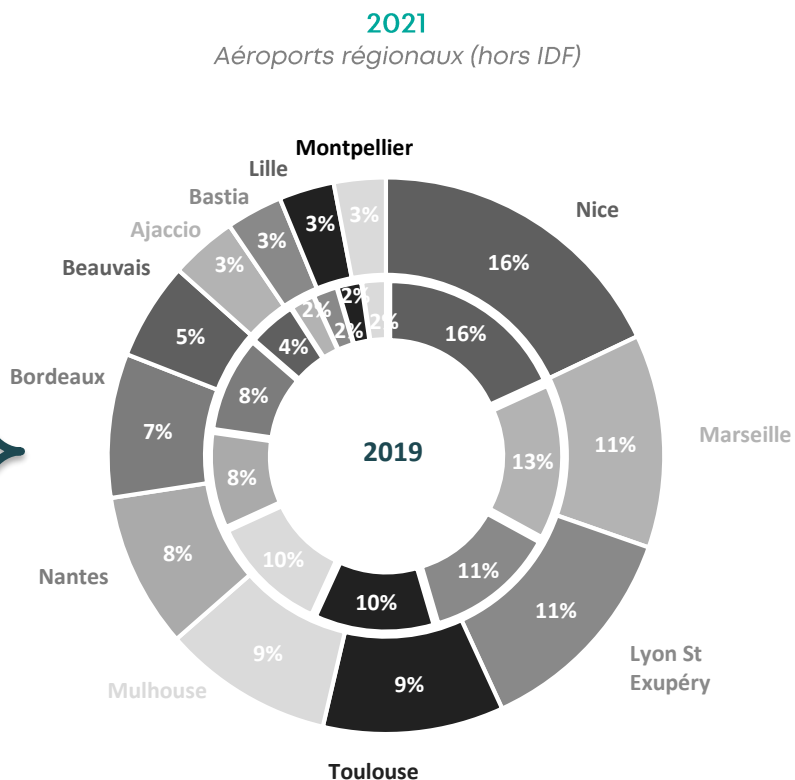
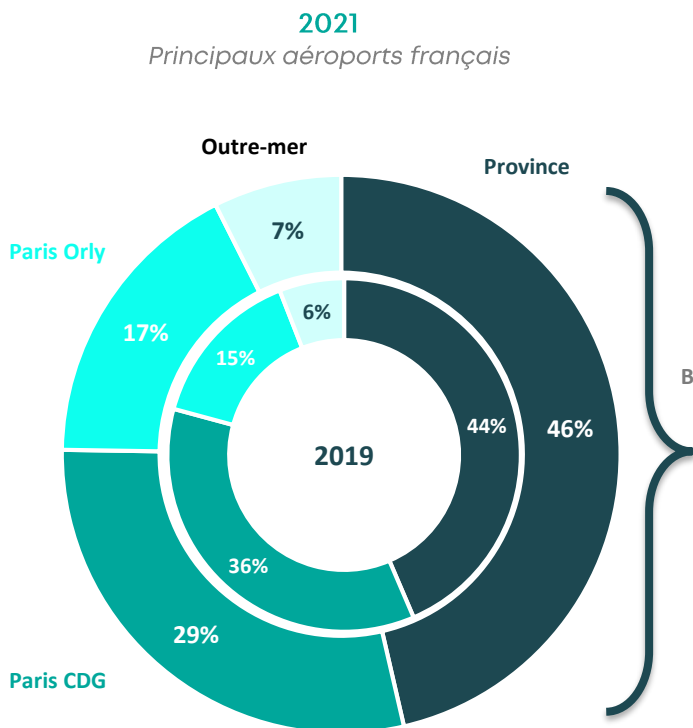
La crise sanitaire a un effet assez uniforme sur les grands aéroports de métropole : ils enregistrent tous entre 60 % et 70 % de passagers en moins. La Corse est l'exception notable, les trois aéroports corses réalisant en moyenne 57 % de leur trafic de 2019, Ajaccio revenant même à 97 % de son trafic de 2019 en 2021.

En moyenne le rattrapage sur un an est de 10 points par rapport au niveau de 2019, ramenant la plupart des aéroports français entre 50 % et 60 % de leur trafic de 2019.

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

Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en pourcentages



Les aéroports de Paris cèdent 2 % du trafic total à ceux de Province et 1 % à celles d’Outre-Mer entre 2019 et 2020.

La part des passagers dans les aéroports de province augmente en 2021 (+2 points sur un an), dans la continuité de la tendance récente d’augmentation (de 41 % en 2014 à 46 % en 2021).

Après une meilleure performance que les autres en 2020, l’Outre-Mer reperd des parts de marché (9 % en 2020, 7 % en 2021) pour se rapprocher de son niveau de 2019.

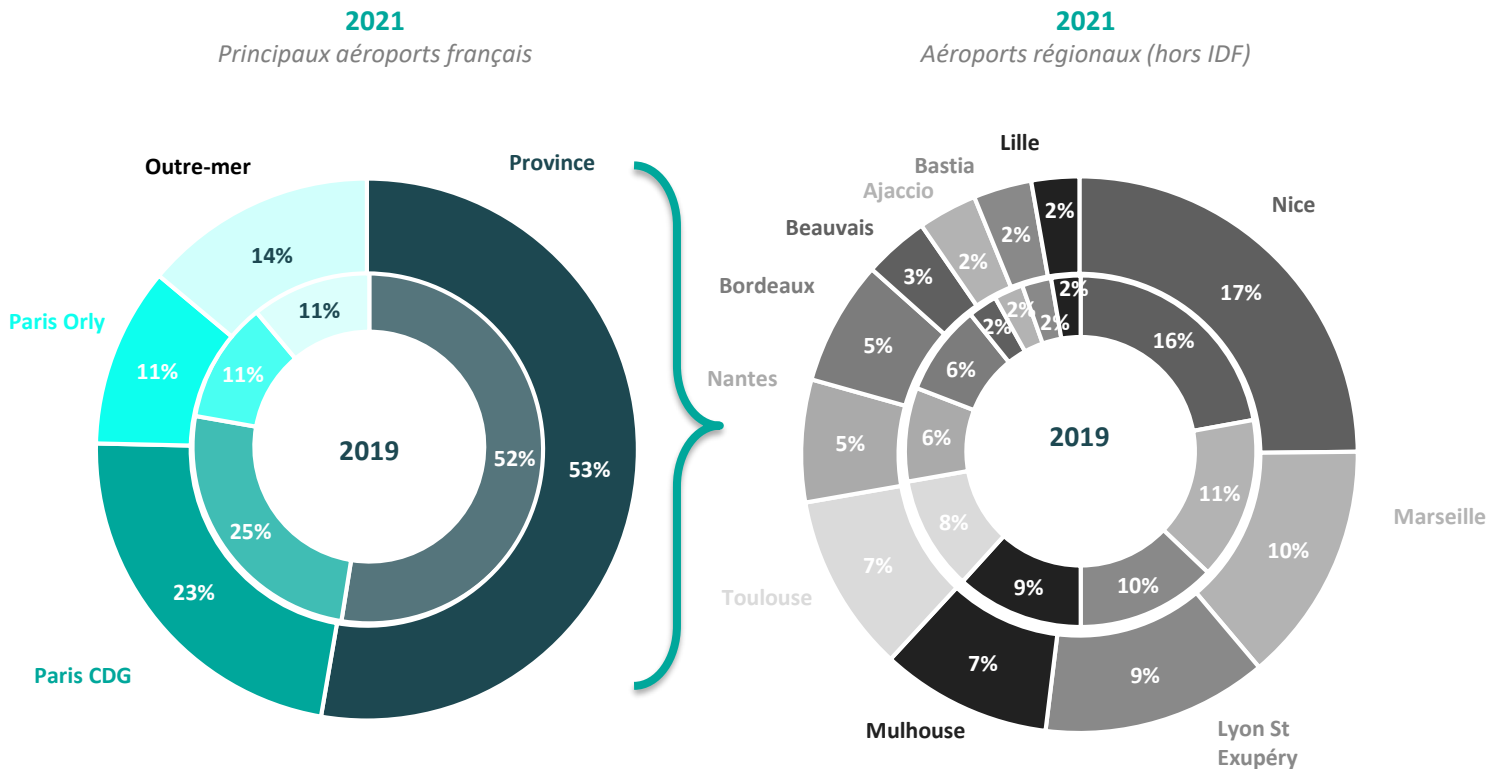
Parmi les aéroports régionaux, les 10 premiers se partagent 82% du flux (2 points de moins qu’en 2019) et les 5 premiers perdent 4 points, avec 55 % de la fréquentation de passagers.

46 % du trafic de passagers se concentre sur les aéroports parisiens.

Parmi les aéroports provinciaux, Nice présente le taux de fréquentation le plus élevé avec **16 %** du total

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

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en pourcentages



34 % des mouvements d'avions se concentrent sur Paris - Orly et Paris - CDG

Parmi les aéroports régionaux, Nice concentre **17 %** des mouvements d'avions

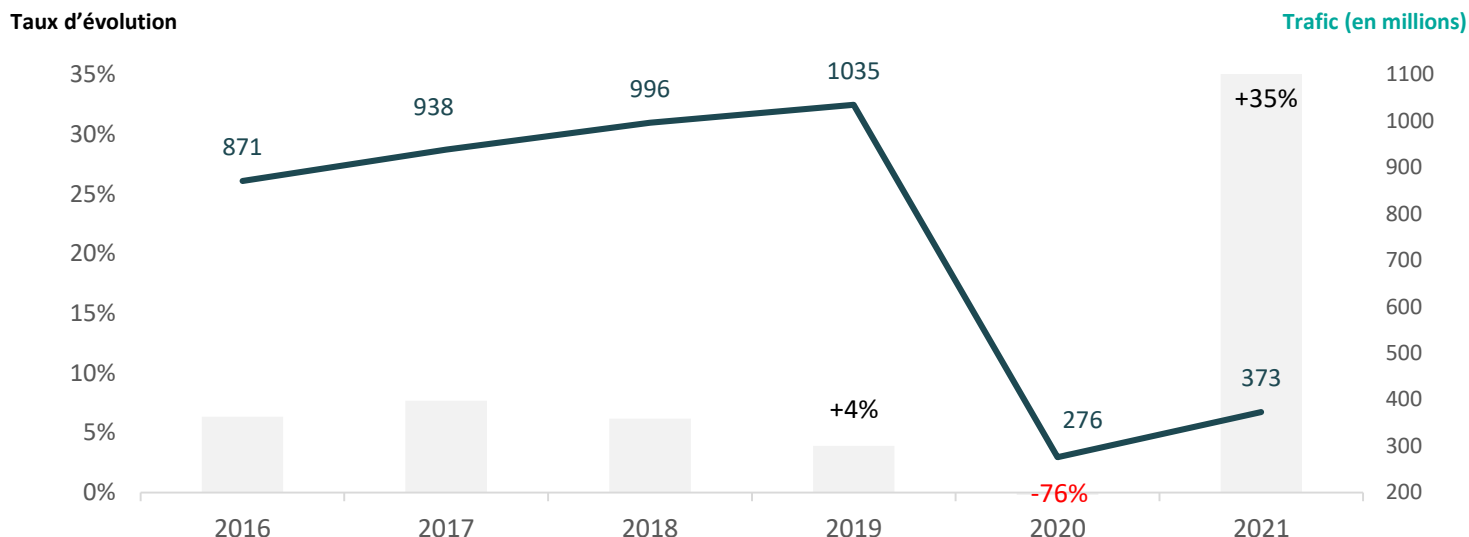
Les aéroports de Paris récupèrent 2 points de part des mouvements commerciaux, mais ne retrouvent pas leur niveau de 2019.

La part des mouvements d'avions sur les aéroports de province est comparable à 2019. Marseille dépasse Lyon pour la première fois depuis plus de 5 ans. Les aéroports parisiens perdent 2 points de part de marché par rapport à 2019.

Parmi les aéroports régionaux (plus de 540 000 mouvements en 2021), les 6 premiers se partagent plus de 54 % du flux commercial d'avions. La part de ces derniers est restée la même qu'en 2017.

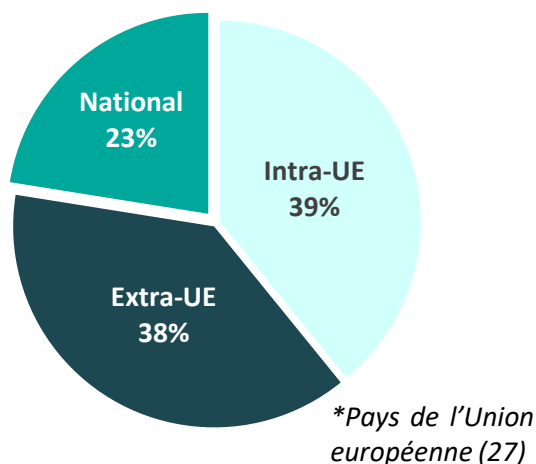
Évolution du trafic de passagers en Europe (UE 27)

Source Eurostat 2022, en millions de passagers



Répartition des passagers du trafic européen (UE28*)

Source Eurostat 2022, en %



En 2021, le trafic de passagers en Europe rebondit : **+35 %** en un an

Après une augmentation moyenne de 4,5 % par an entre 2015 et 2019, le trafic européen a chuté de 76% en 2020. Il repart progressivement avec +35 % en 2021.

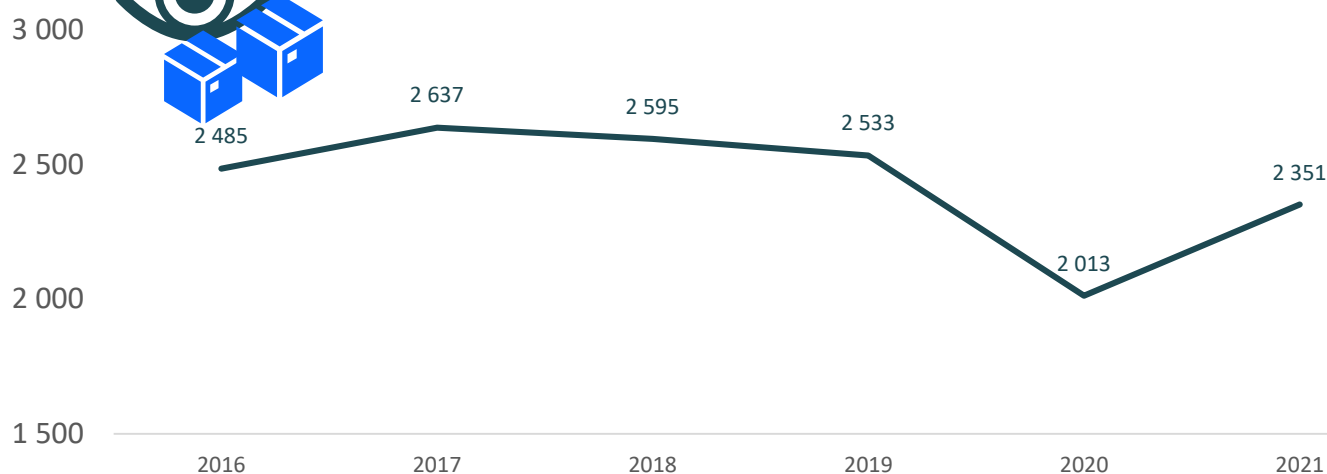
Après un record de 1,035 milliard de passagers en 2019 (+19 % depuis 2016), la crise sanitaire enregistre la plus grande chute de passagers de l'histoire : les aéroports européens ont perdu un total de 869 millions de passagers, soit l'équivalent de tous les passagers de l'année 2014. En 2021, la relance prend bel et bien effet, et le trafic de passagers augmente de presque 100 millions de passagers.

En 2021, comme constaté pour la France, le trafic national augmente nettement (+7 points par rapport à 2019) au détriment du trafic Intra-UE (-7 points). La part du trafic Extra-UE est restée stable à 38% comme en 2019.



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

Source DGAC 2022 - donnée 2021, en milliers de tonnes



Près de 2,35 millions de tonnes de fret et de courrier ont été transportées en France métropolitaine en 2021.

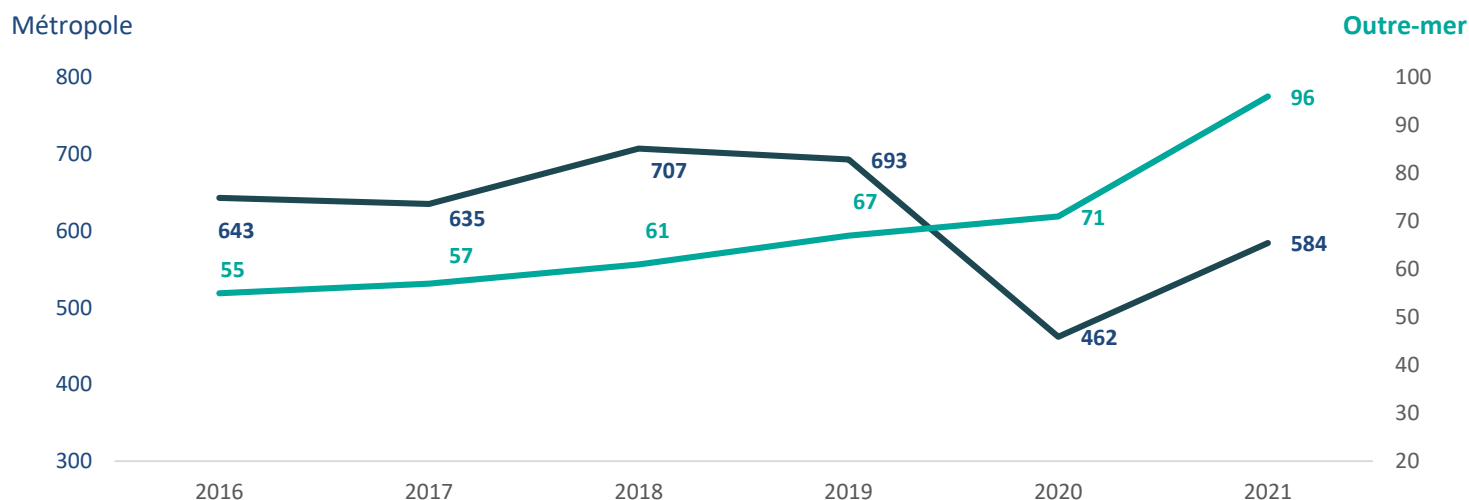
Le trafic de fret et de courrier, déjà nettement moins affecté par la crise sanitaire, enregistre une croissance de 17 % en 2021. En effet, la consommation de biens à augmenter en 2021, et malgré les mouvements aériens toujours réduits, le transport de fret et de courrier en 2021 représentait 93 % du volume de 2019.

Le transport de fret et de courrier du pavillon français en métropole augmente en 2021 de 26 %, le portant à 84 % du niveau de 2019.

Le transport de fret et de courrier en outre-mer progresse de 35 % pour s'établir à 96 000 tonnes.

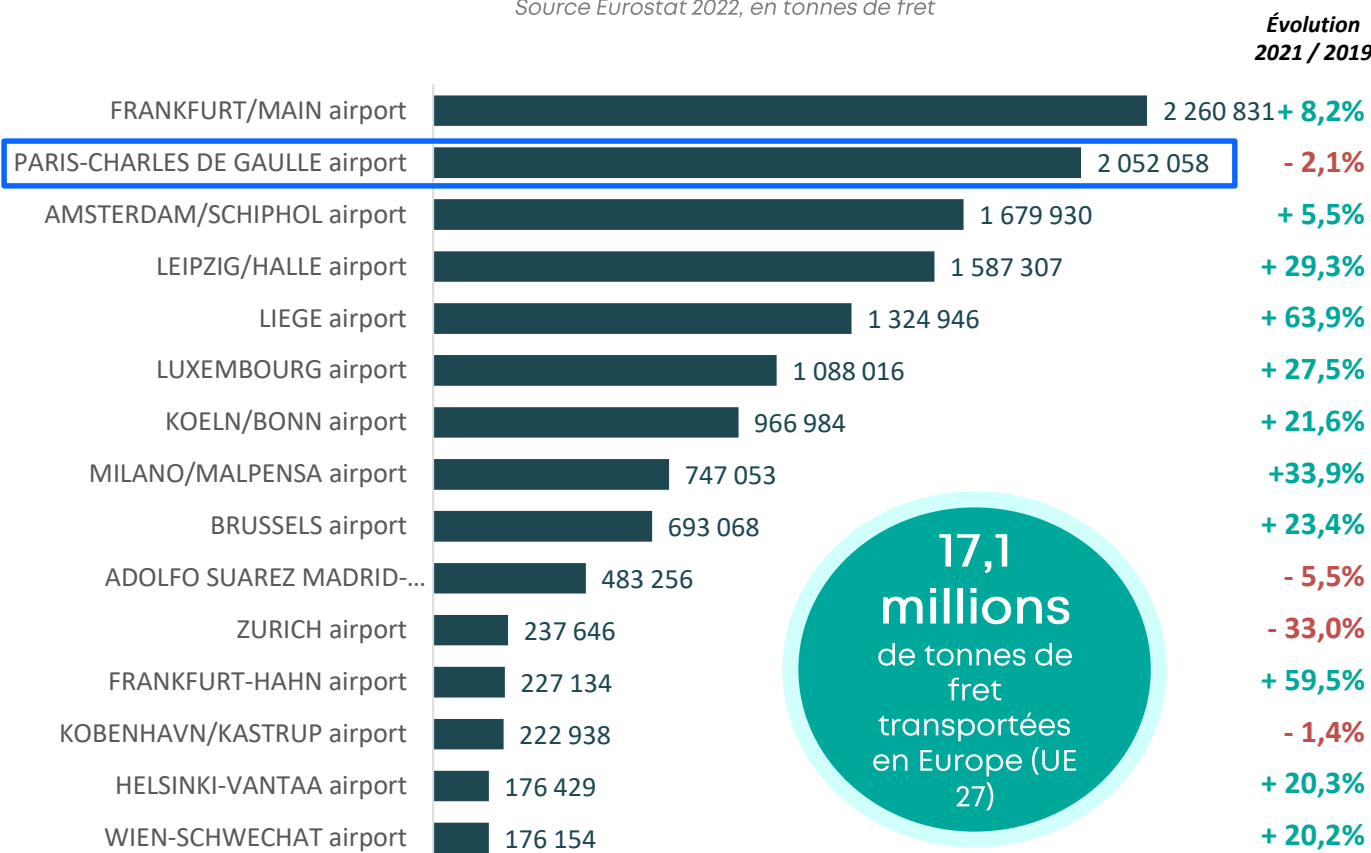
Trafic de fret et de courrier des compagnies aériennes françaises de métropole et d'outre-mer

Source DGAC 20212 - donnée 2021 en milliers de tonnes



Les 15 principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2021

Source Eurostat 2022, en tonnes de fret



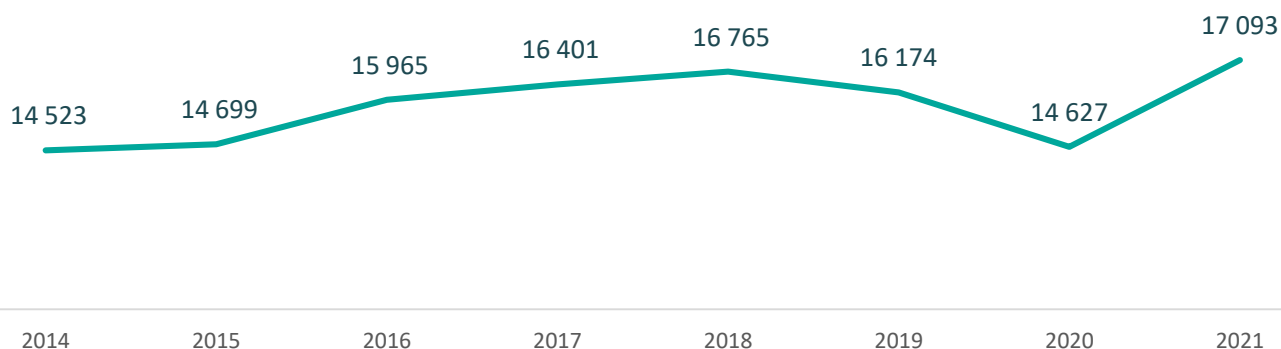
Paris CDG conserve sa place de deuxième aéroport européen en volume de fret et de courrier, il retrouve quasiment son niveau de 2019.

Les volumes de fret et de courriers passant par l'aéroport de Paris CDG ont perdu 2,1% de leur mouvement de fret alors que beaucoup d'aéroports européens ont subi des variations bien plus importantes (entre +63,9 % et -33 %, soit presque 100% d'amplitude).

Le volume global de mouvement en Union européenne s'établit à 17 093 milliers de tonnes, cette augmentation de 17 % marque un record pour le fret en Europe, excédant le niveau de 2019 de près de 1 million de tonnes.

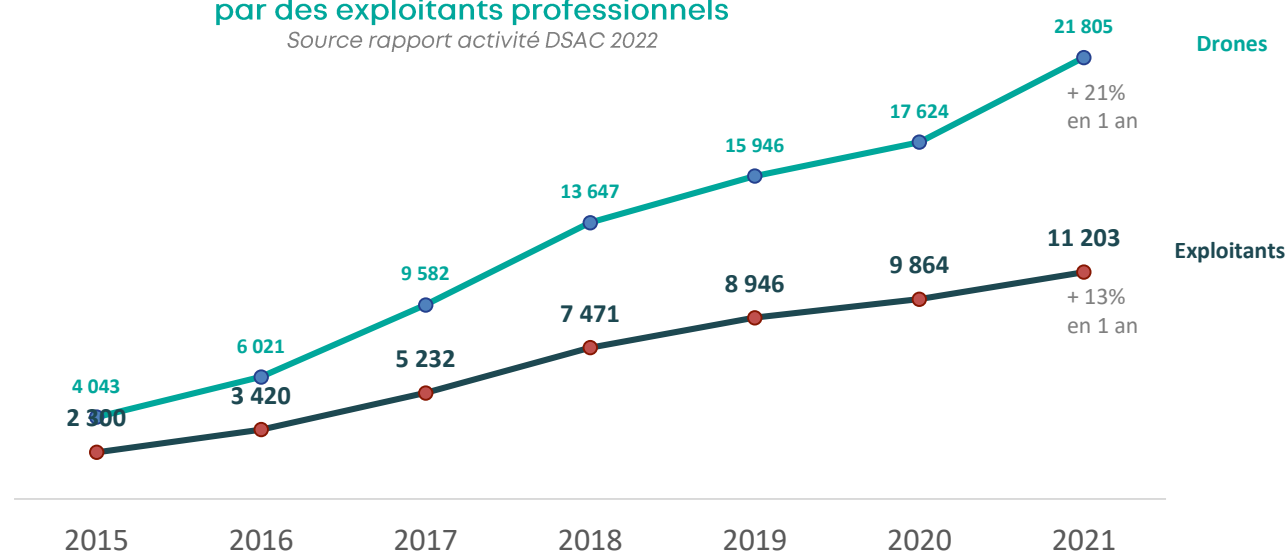
Évolution de fret et courrier transportés en Europe (UE28)

Source Eurostat 2019, en milliers de tonnes de fret



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

Source rapport activité DSAC 2022



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

Scénario 1
Opérations en vue directe du télépilote hors zones peuplées, à une distance horizontale maximale de 200m du télépilote

Scénario 2
Opérations se déroulant hors vue directe et hors zone peuplée, sur un rayon maximal de 1km et de hauteur inférieure à 150m du sol et des obstacles artificiels, sans aucune personne au sol dans cette zone d'évolution

Scénario 3
Opérations se déroulant en agglomération ou à proximité de personnes ou d'animaux, en vue directe et à une distance maximale de 100m de rayon du télépilote, pour les drones de 8kg maximum

Scénario 4
Opérations se déroulant hors vue directe, en zone non peuplée, dans un rayon de plus d'un kilomètre et pour les drones de 2kg maximum

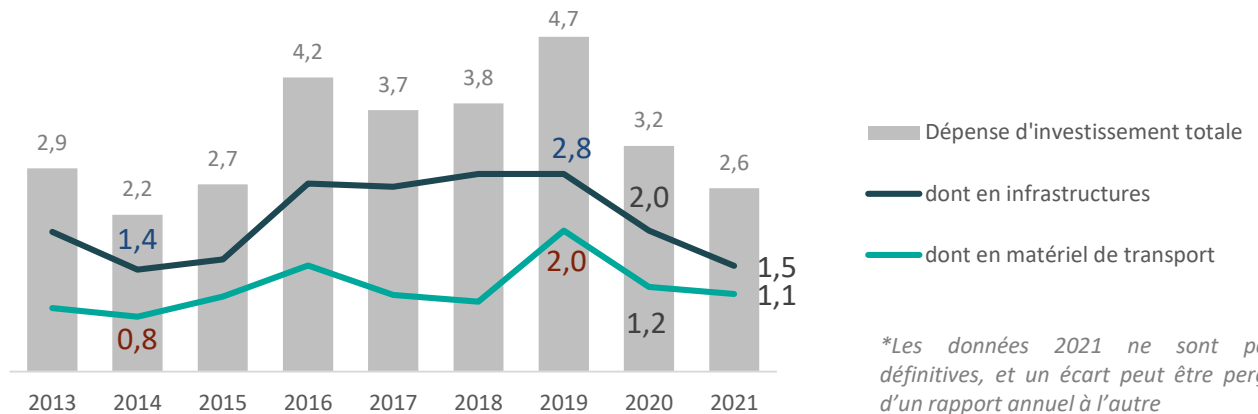
Le nombre de drones civils professionnels en activité stabilise son rythme de croissance (+ 3 000 chaque année en moyenne depuis 6 ans).

La courbe d'évolution du nombre d'exploitants et de drones civils professionnels en activité illustre le fort et constant développement de cette activité en France. En effet, le nombre de drones est passé de 4 043 à 21 805 en sept ans, il a ainsi été multiplié par 5 ! De même, le nombre d'exploitants augmente lui aussi : il passe de 2 300 à 11 203 sur la même période (x25).

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

Dépense d'investissement totale*

Source Comptes Transport 2022, en milliards d'euros courants



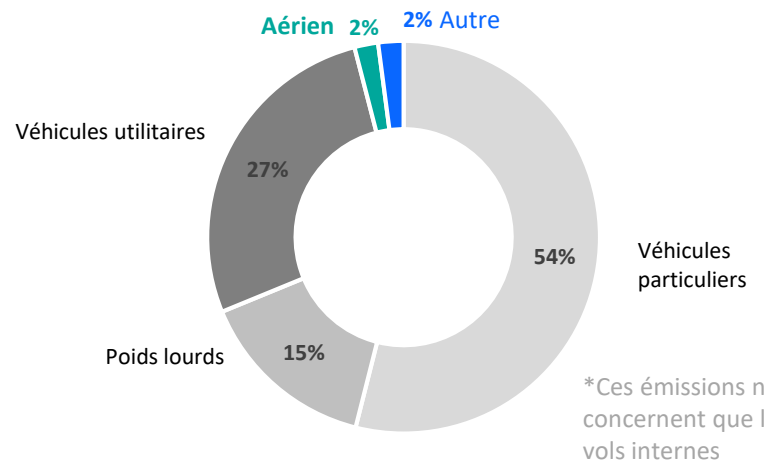
Les dépenses d'investissement dans le transport aérien ont connu un pic en 2019 et continuent à souffrir de la crise.

Entre 2014 et 2019, les dépenses d'investissement totales ont augmenté de 110 %. La crise sanitaire a ralenti cette tendance et les dépenses sont passées de 4,7 Md€ en 2019 à 2,6 Md€ en 2021 (55% de baisse).

Les investissements en infrastructures sont les plus affectés par la crise sanitaire : -29% et -25% en 2020 et 2021 respectivement.

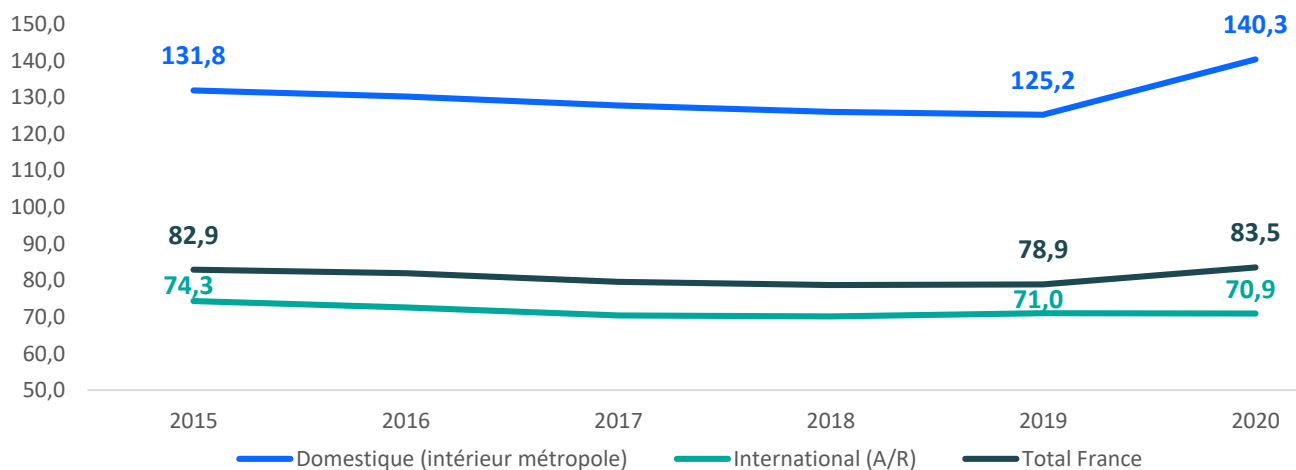
Émission de gaz à effet de serre par mode de transport en France métropolitaine en 2022*

Source Comptes transports 2022



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

Source Les Émissions Gazeuses liées au trafic aérien en France en 2020, DGAC.





DONNÉES SOCIALES ET EMPLOI

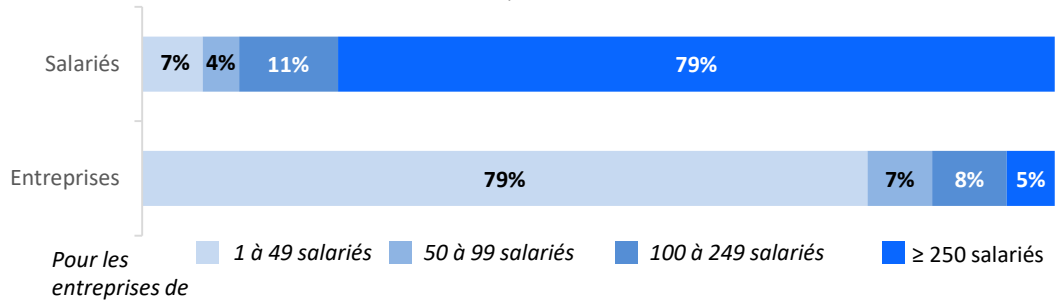


660 entreprises

1 040 établissements

Répartition des entreprises et des effectifs de la branche

Source Dares 2022, données au 31/12/2020

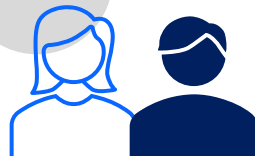


L'activité de la branche est très concentrée dans les grandes entreprises et sur l'activité de transport aérien de passagers.

Moins de 5 % des entreprises sont des entreprises de plus de 250 salariés. Pourtant ces dernières emploient 79 % des salariés de la branche. À l'inverse, les entreprises de moins de 50 salariés représentent 79 % des entreprises de la branche et concentrent seulement 7 % des effectifs totaux.

La majorité des salariés (68 %) est couverte par le code NAF 5110Z – **Transports aériens de passagers**. Parmi les « autres codes NAF » présents dans les activités de la branche et non présentés sur le graphique ci-dessous, on retrouve principalement les activités de restauration collective (5629A), d'affrètement et d'organisation des transports (5229B).

39,2%



82 400 salariés

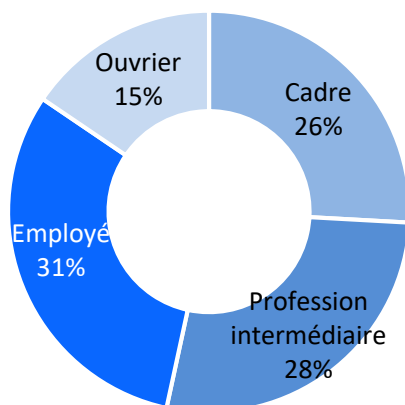
59 500 ETP (équivalent temps plein)

(+ 1 620 salariés de la branche du personnel navigant technique des exploitants d'hélicoptères)

Source Dares 2022, données au 31/12/2020

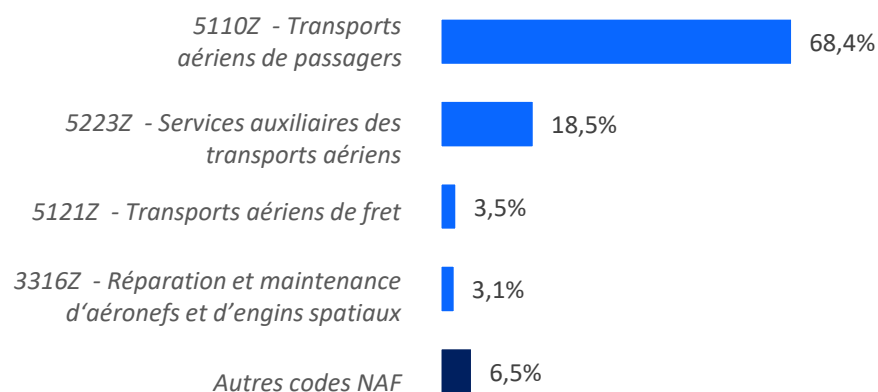
Répartition des salariés par catégorie socio-professionnelle (CSP)

Source DARES 2022 – données au 31/12/2020



Répartition des salariés par code NAF

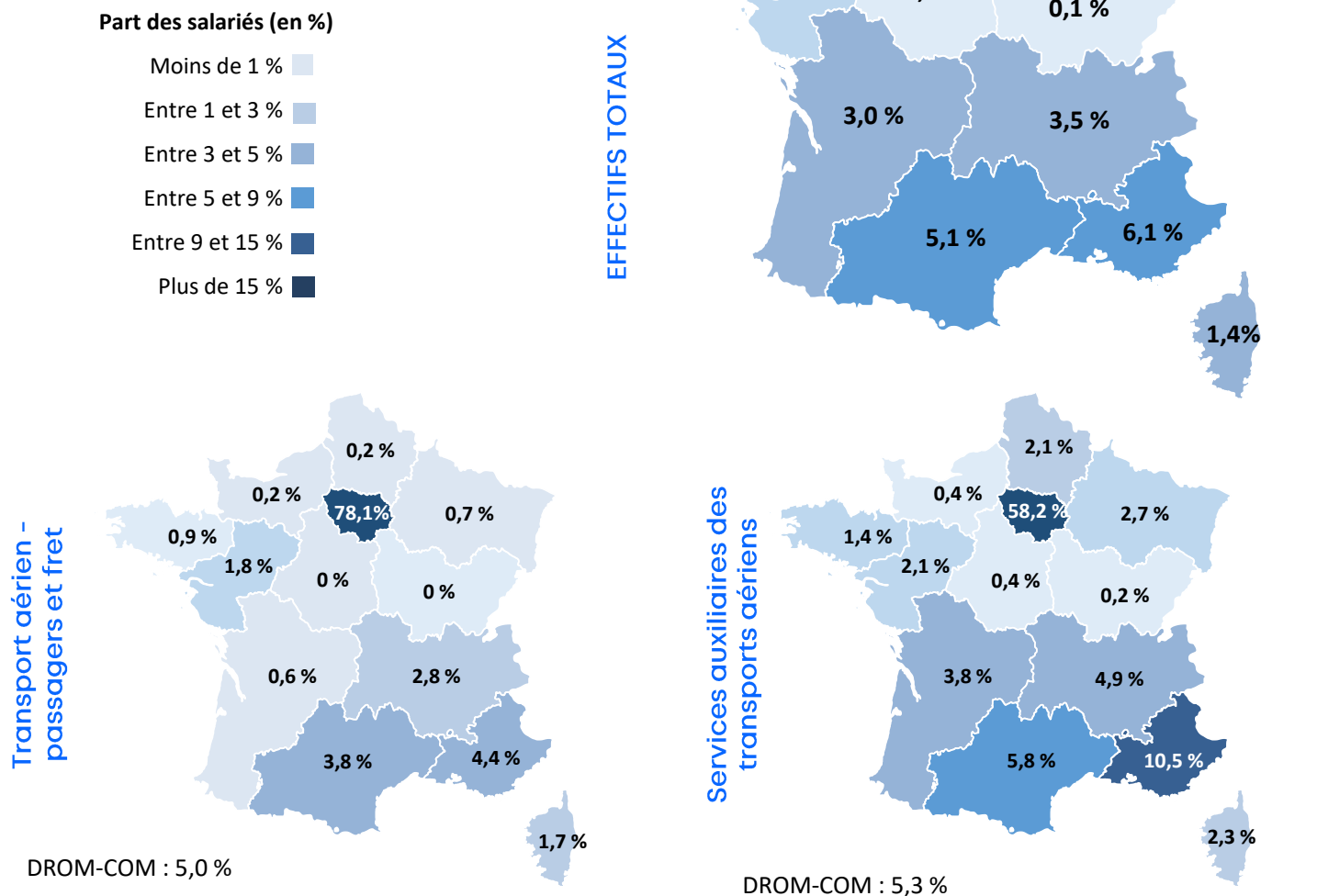
Source DARES 2022 – données au 31/12/2020



Répartition géographique des salariés

Source BTS INSEE 2022, données au 31/12/2020 (en % selon la région de l'entreprise)

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



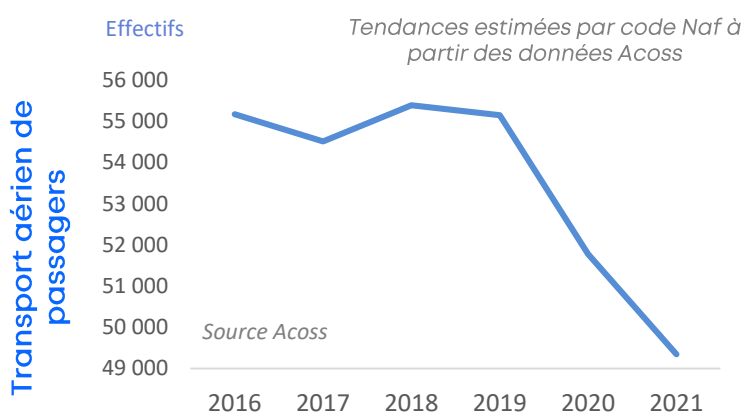
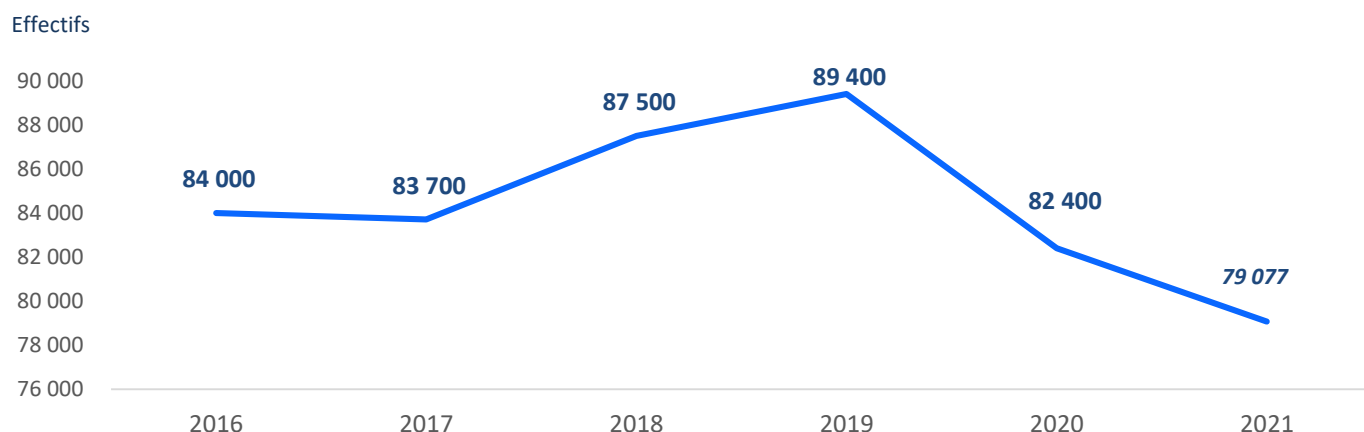
Les effectifs de la branche sont surtout concentrés en Île-de-France, où l'on retrouve 70 % d'entre eux (contre 50,2 % en 2019)

La concentration des effectifs dans la région francilienne est plus forte lorsqu'il s'agit du personnel navigant en Île-de-France (plus des 2 tiers), en lien avec la présence des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et Orly. Le personnel au sol est moins concentré en Île-de-France et se répartit aussi dans d'autres régions comme la Provence-Alpes-Côte d'Azur qui réunit 10,5 % des effectifs au sol.

Par ailleurs, non représentés sur la carte de France métropolitaine, 4,7 % des effectifs sont situés dans les DROM-COM.

Évolution des effectifs dans la branche du Transport Aérien

Source Dares pour les données 2014 à 2020 et estimation pour 2021 à partir de l'évolution sur les codes NAF, données Acooss

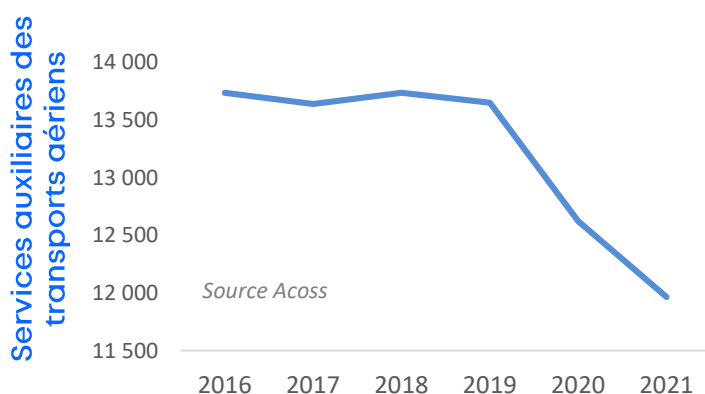


Les effectifs de la branche auraient diminué de 4 % entre 2020 et 2021, après une diminution de 8 % entre 2019 et 2020 (soit en cumulé 11,5 % de baisse depuis 2019)

Les emplois dans le code NAF du transport aérien de fret ont fait mieux que résister à la crise : augmentation de 13 % depuis 2019. En effet, bien que le trafic de passager ait plongé, celui de fret a augmenté.

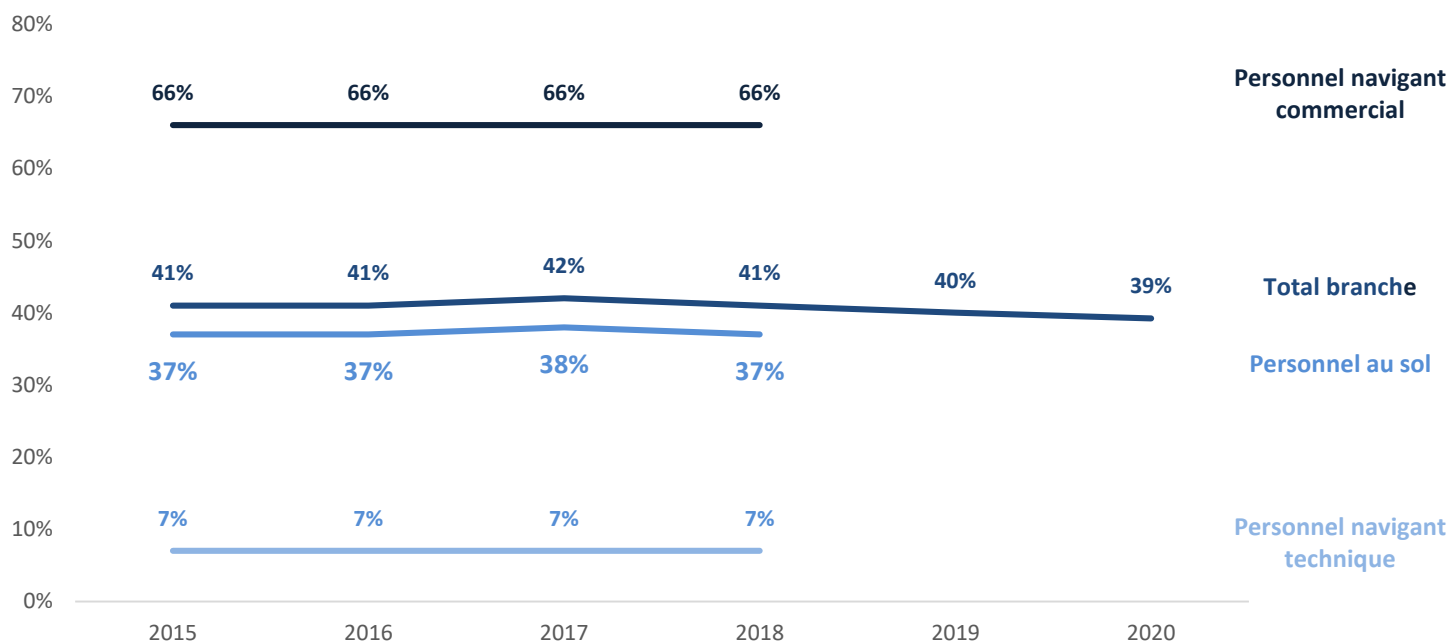
Les effectifs du transport aérien de passagers enregistrent une baisse de 12 % depuis 2019, après quelques années de stabilité.

Les effectifs des services auxiliaires des transports aériens subissent eux aussi une baisse à hauteur de 14 % depuis 2019.



Évolution entre 2015 et 2020 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien

Source Dares pour le total branche et Enquête entreprises jusqu'en 2019 pour les sous-ensembles



La part des femmes perd 2 points entre 2018 et 2020, une baisse conséquente.

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

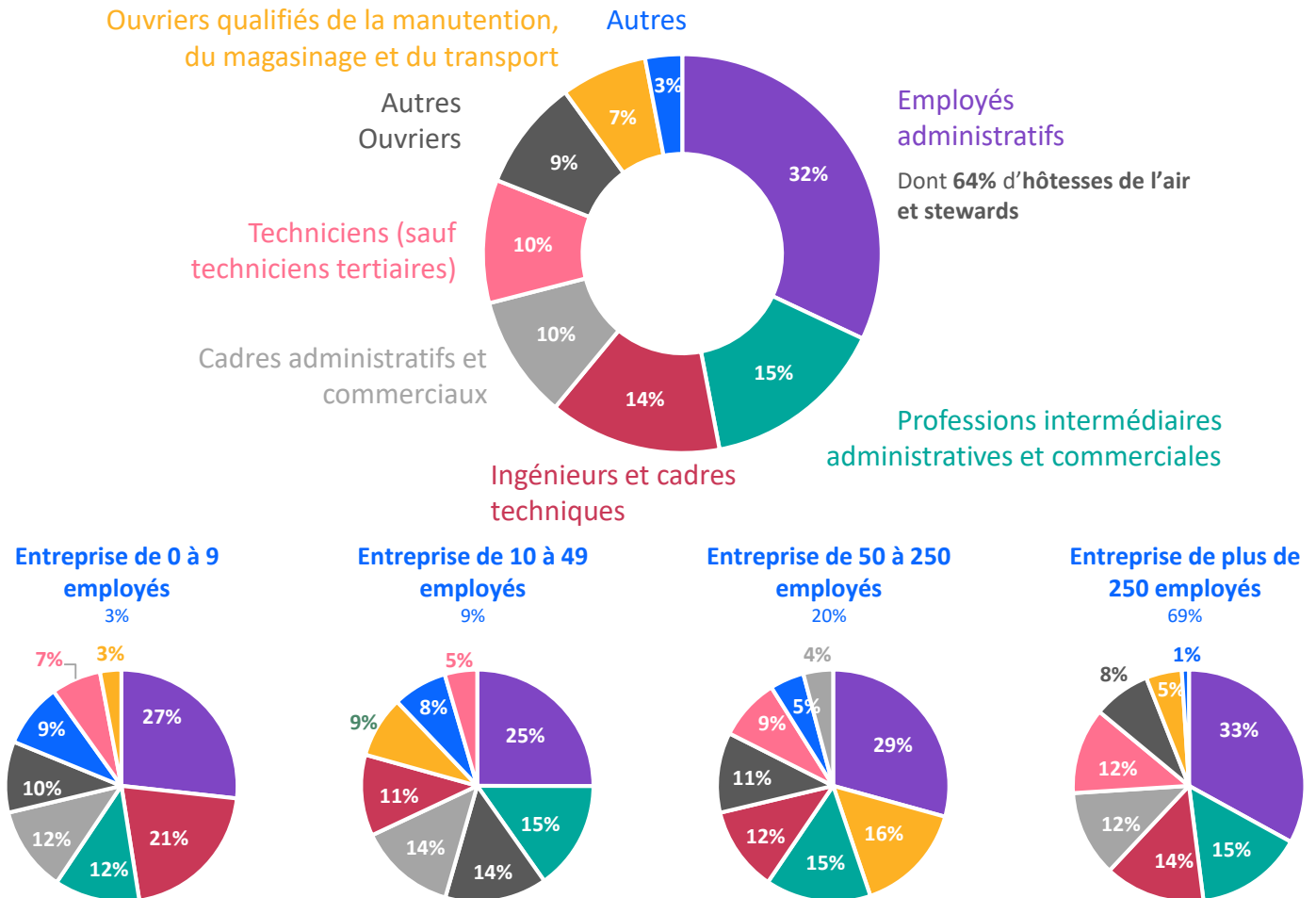
Les femmes sont **SOUS-**représentées dans le PN technique

Les femmes représentent **40 %** des effectifs

Les femmes sont **SUR-**représentées dans le PN commercial

Répartition des effectifs par catégorie socioprofessionnelle et par tranche d'effectif d'entreprise

Source INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 données au 31/12/2020



Les employés administratifs représentent près d'un tiers des effectifs.

Les employés administratifs sont légèrement surreprésentés dans les plus grandes entreprises (> 250 employés), 33,2 % de leurs effectifs. Cependant, dans les autres entreprises, bien qu'ils sont les plus nombreux, ils ne représentent qu'un grand quart des effectifs.

Les ouvriers, en particulier ceux de la manutention, du magasinage et du transport, sont nombreux dans les moyennes entreprises de 10 à 250 employés ou ils rassemblent un quart des effectifs. Ils sont minoritaires dans les TPE et les entreprises de plus de 250 employés (moins de 13 % et 7 % des effectifs totaux respectivement).

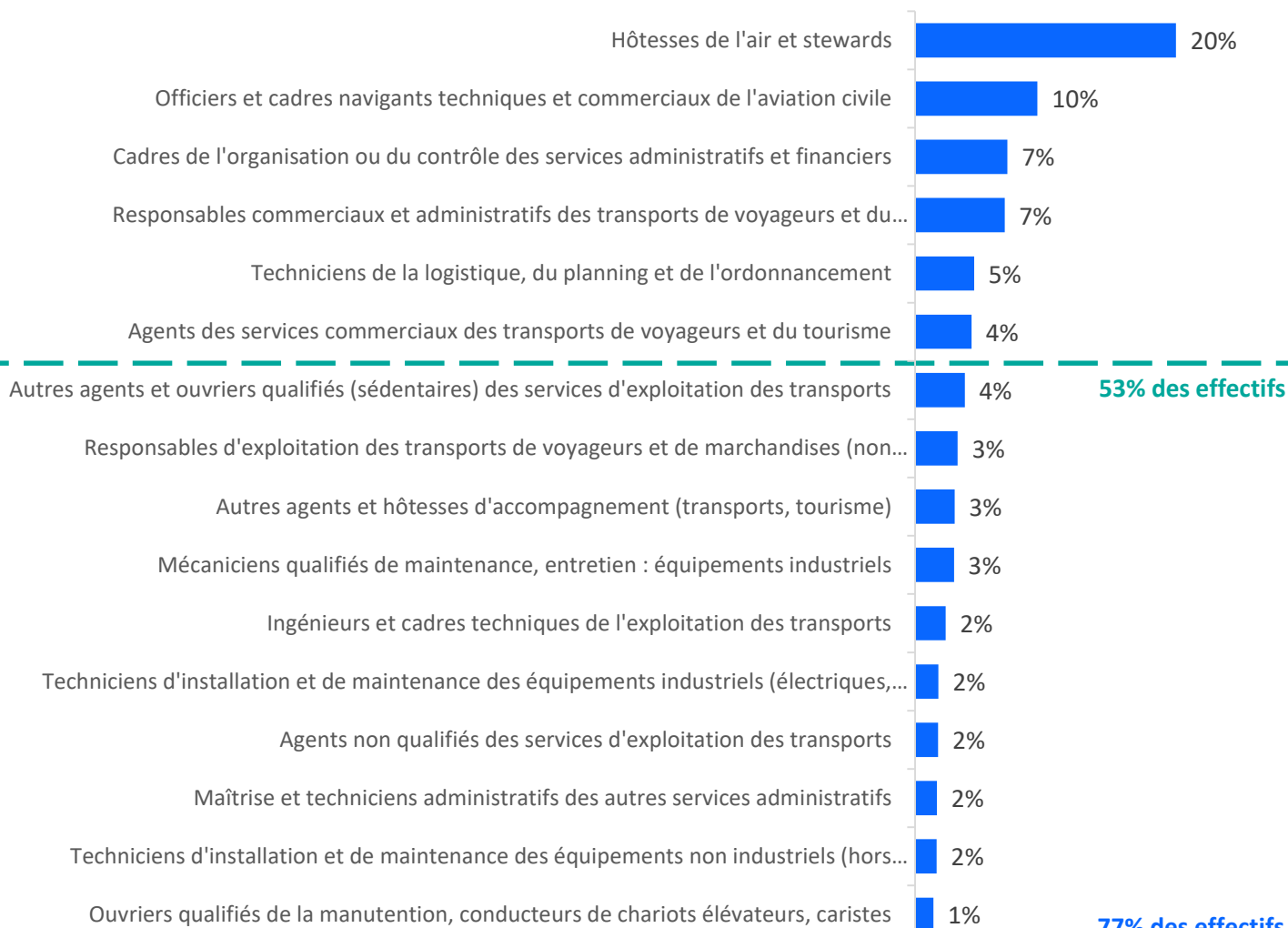
Les ingénieurs et cadres techniques sont représentés de façon assez proportionnelle sauf dans les TPE, où ils représentent un cinquième des effectifs.

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

Les cadres administratifs et commerciaux sont sous-représentés dans les entreprises de 50 à 250 employés (seuls 4 % des effectifs).

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

Source BTS 2020 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020, INSEE

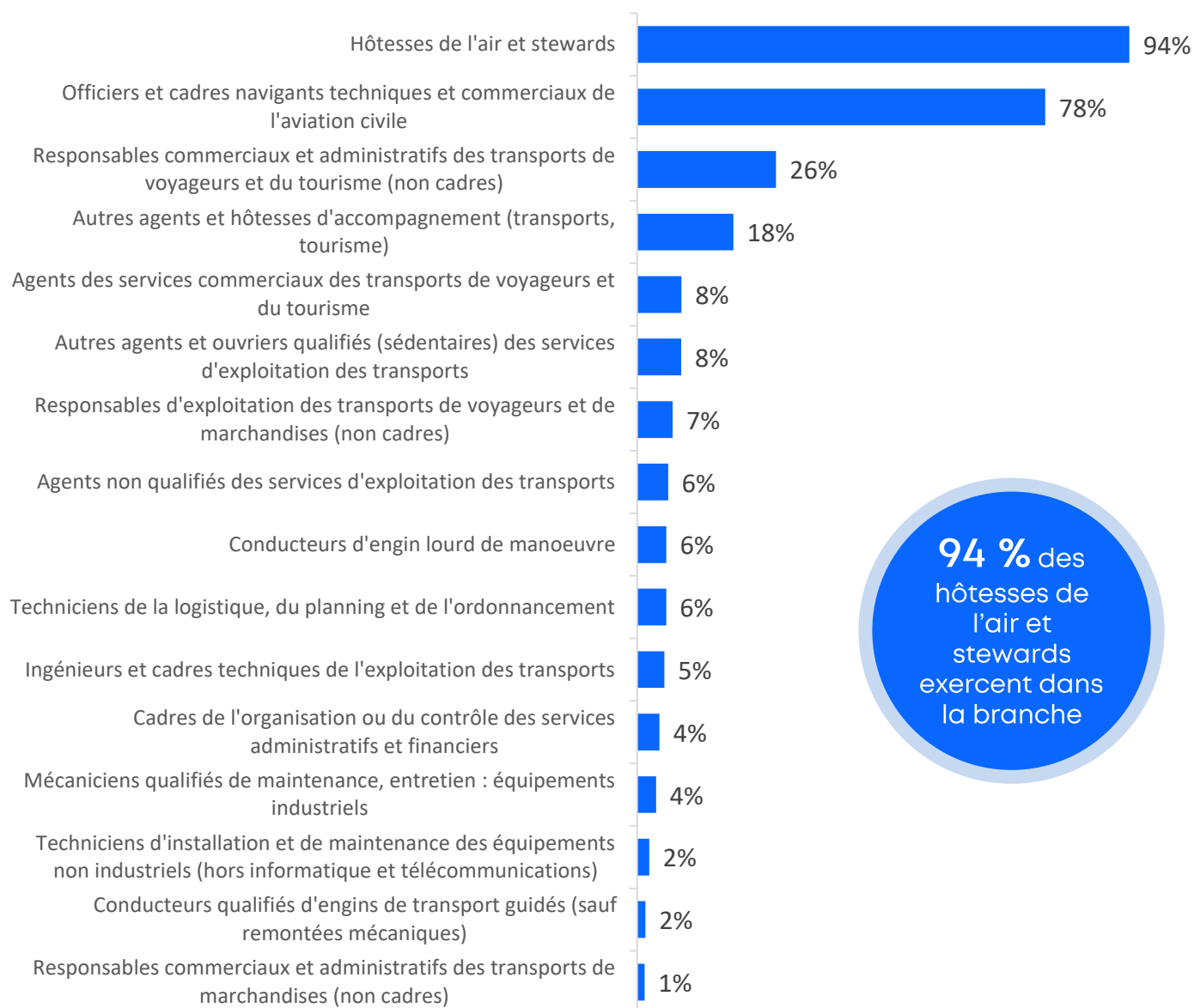


Six professions de la branche concentrent plus de la moitié des effectifs

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

Part du transport aérien dans les emplois pour les 16 métiers les plus représentés dans la branche IDCC 0275

Source BTS 2020 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020, INSEE



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

La branche bénéficie d'une faible concurrence pour le recrutement sur quelques métiers qui lui sont très spécifiques

Le secteur du transport aérien représente logiquement le principal employeur en France de métiers spécifiques comme les « hôtesse de l'air et stewards » ou encore les « officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile » (soit le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique).

Néanmoins, le secteur a des besoins sur des métiers très variés et concurrentiels comme les fonctions de relation client, de logistique ou de maintenance.

Part des entreprises ayant des difficultés de recrutement

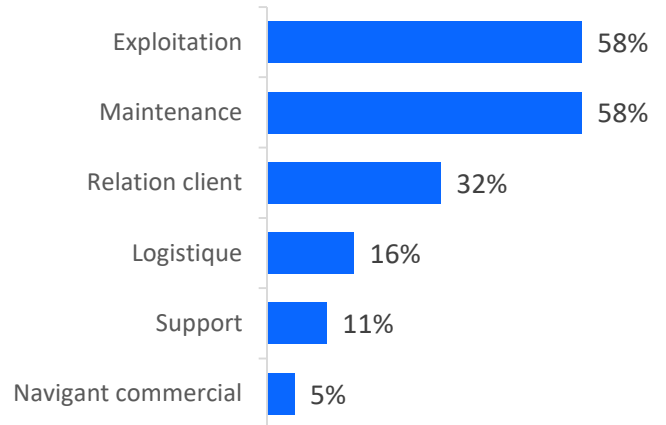
Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)*

35 % témoignent de difficultés de recrutement sur certains métiers

79 % des besoins de recrutement se situent en Ile-de-France

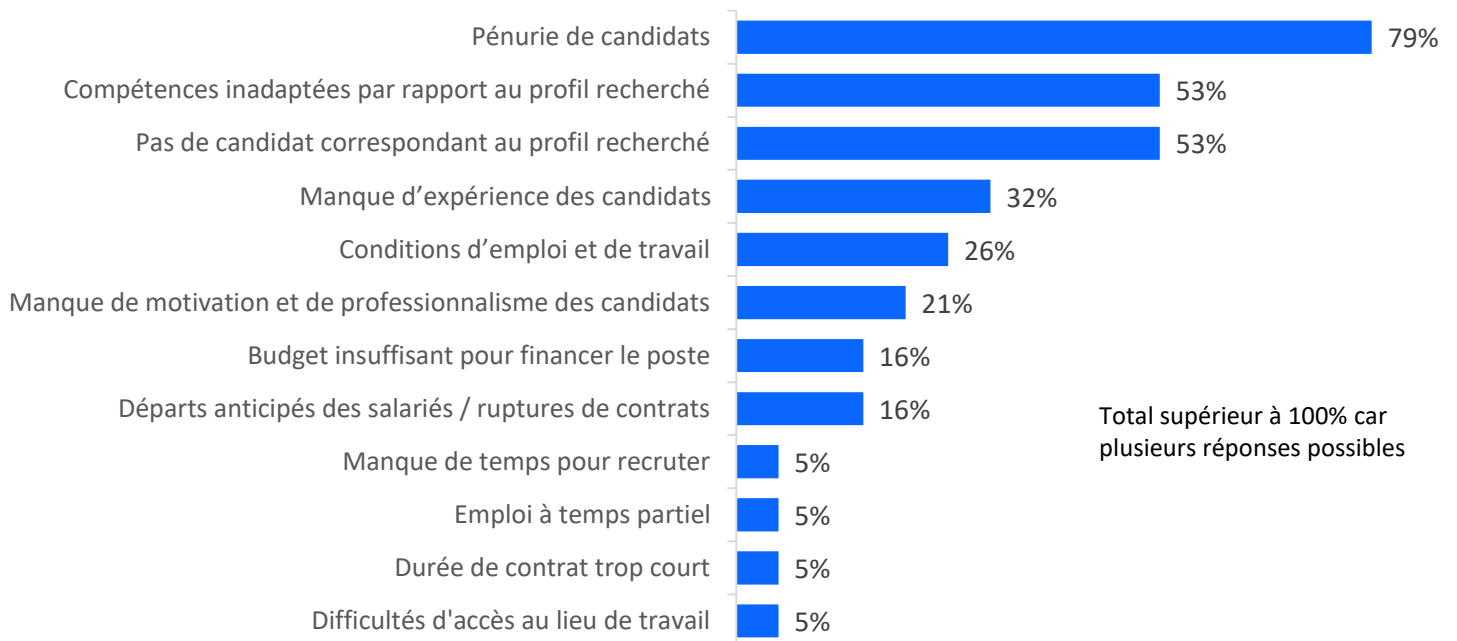
Filières rencontrant le plus de difficultés de recrutement

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)



Typologie des difficultés rencontrées par les entreprises du secteur

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)



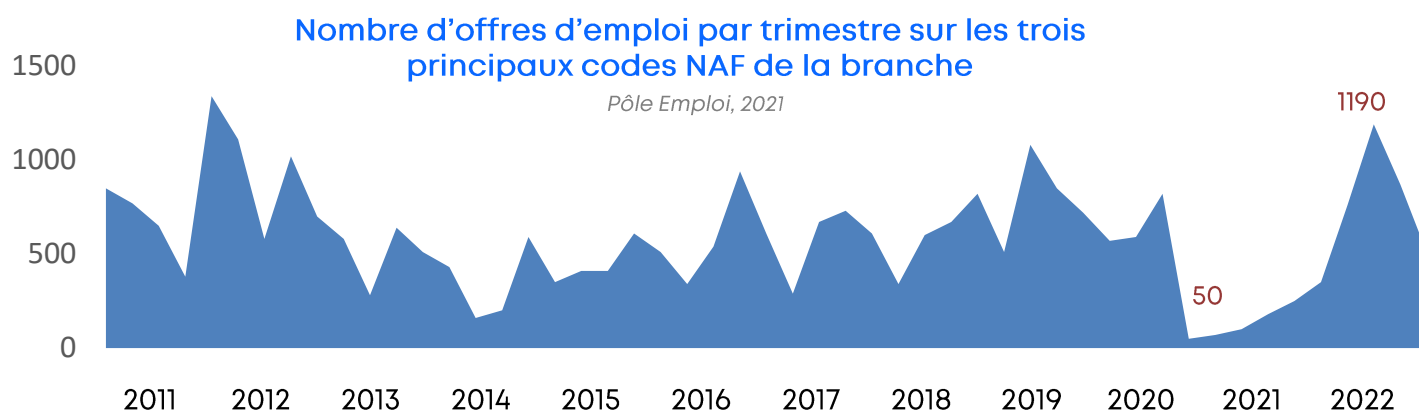
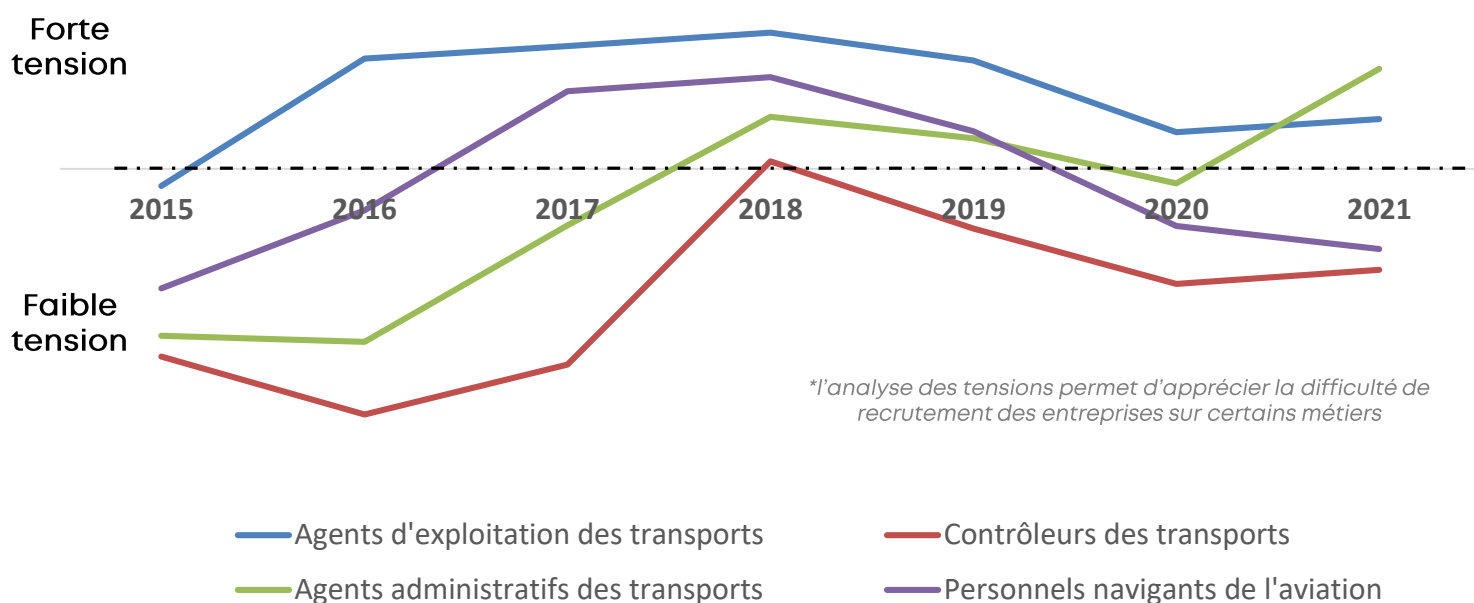
Des difficultés de recrutement qui touchent plus de d'1 tiers des entreprises répondantes, notamment en maintenance et exploitation

La pénurie de candidat est la première difficulté des recruteurs de l'aérien, à laquelle viennent s'ajouter les dimensions qualitatives, à savoir le profil précis de la recherche et des candidats mais aussi les compétences qui semblent trop souvent inadaptées.

*Enquête en ligne auprès des entreprises de la branche, conduite de janvier à mars 2023, 101 entreprises ont répondu à cette enquête couvrant plus de 54 000 salariés.

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

Dares et Pôle emploi 2022



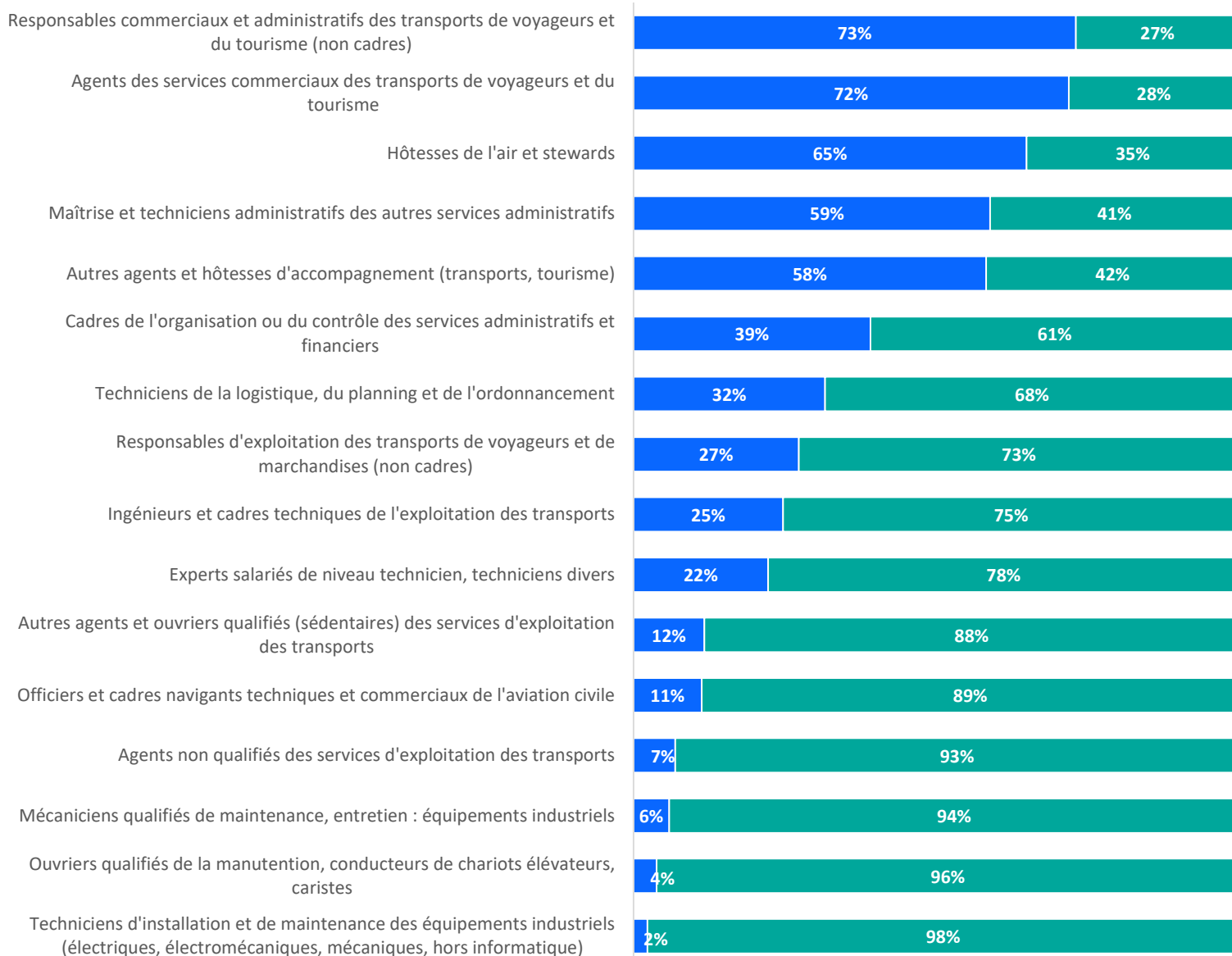
Après une grande baisse liée à la crise sanitaire, le premier trimestre 2022 marque un record depuis 2011 avec 1 190 offres collectées par Pôle emploi.

En 2022, le volume d'offres d'emploi semblent revenir à la normale, un signe de la reprise du secteur.

Les métiers d'agents d'exploitation des transports et cadres des transports sont les seuls métiers de la branche à être régulièrement en tension. La crise sanitaire a amené en tension un métier qui ne l'a pas été au cours de la dernière décennie : Agents administratifs des transports. Les techniciens et employés du transport et tourisme sont des métiers où la demande reste plus importante que l'offre.

Répartition femmes / hommes par domaine métier

Source INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020



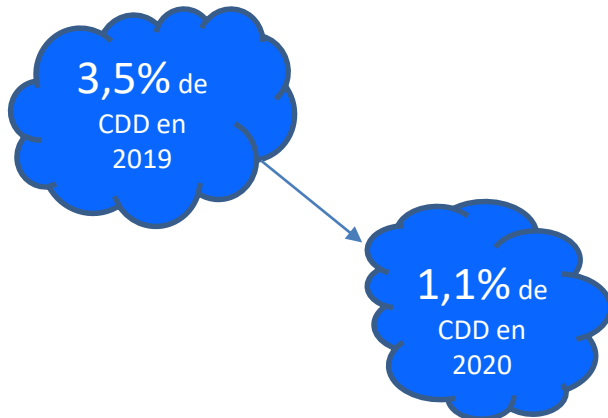
La branche est relativement féminisée (39 %), mais les femmes restent minoritaires dans la majorité des grandes catégories de métiers (11 sur 16).

Parmi les 16 catégories les plus représentées, la part des femmes dans les effectifs est supérieure à celle des hommes dans seulement 5 domaines métiers. Cependant, ces 5 métiers représentent 36 % des effectifs.

La moitié des 6 catégories qui composent plus de 50 % des effectifs de la convention collective sont majoritairement féminine. Il est à noter que ce sont plutôt des fonctions de services.

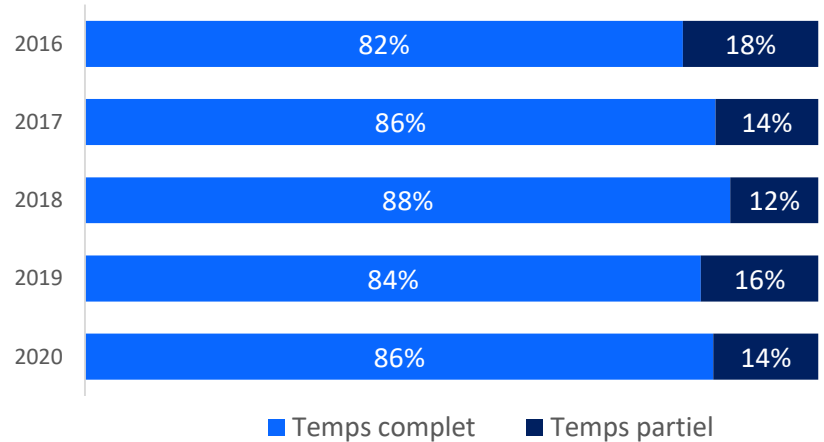
Répartition des effectifs selon le type de contrat

Source Dares 2022, données au 31/12/2020



Évolution des conditions d'emploi – Temps partiel

Source Dares 2022, données au 31/12/2020



CDD

- Le CDI constitue la norme pour les salariés de la branche. Viennent ensuite les CDD (1,1 % en 2020).
- Le CDI progresse de plus de 3 points en un an. Les types d'emplois précaires, très affectés par la crise, (CDD, intérim ...) ont reculé de presque 50 % de leur niveau pré-COVID.
- La part de CDD est plus importante chez les moins de 30 ans et atteint 5,7 %, elle tombe à 0,5 % pour les salariés âgés de 30 ans et plus.
- La part des hommes en CDD est légèrement supérieure à celle des femmes (1,2 % contre 1,0 %).
- Les « ouvriers » affichent le taux de CDD le plus élevé (2 %), ce taux est 2,5 fois plus faible pour les « cadres » (0,8 %).



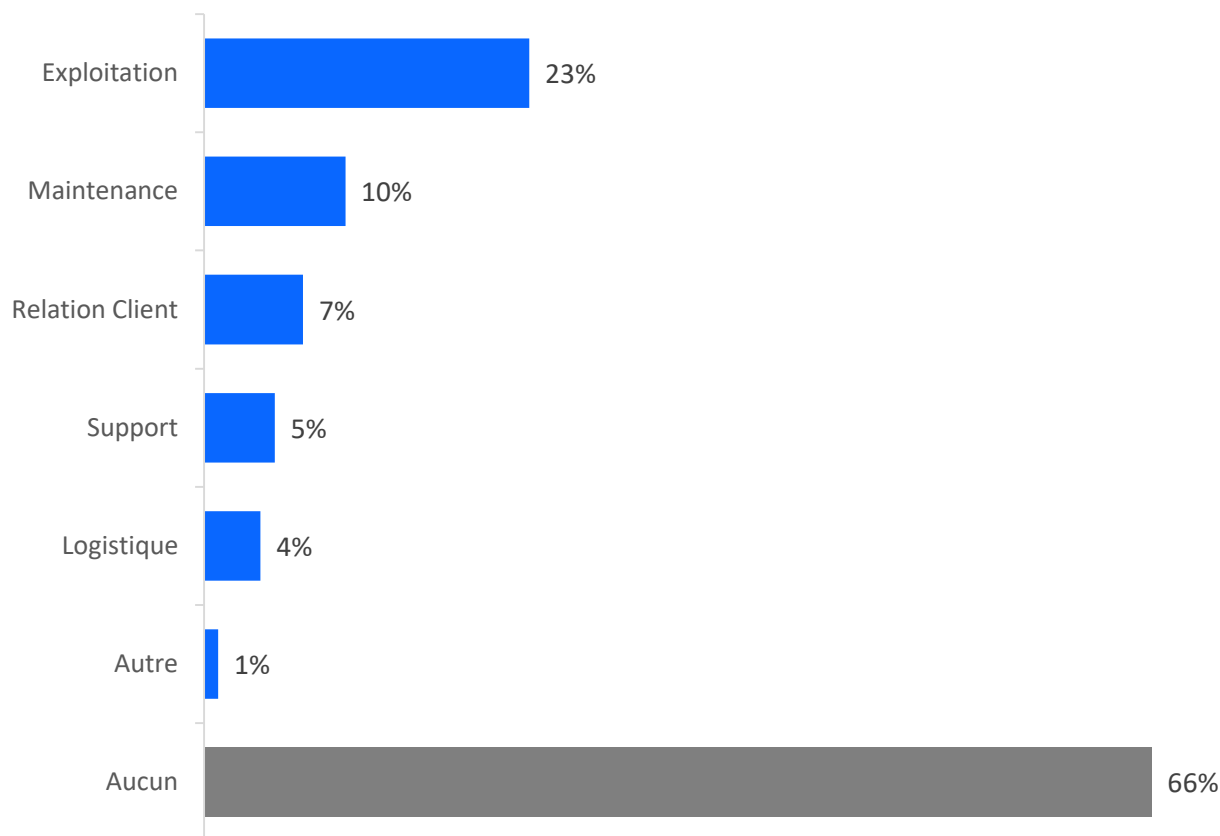
Temps partiel

- Le temps partiel concerne de manière moindre les moins de 30 ans (11,0 % de temps partiel) et augmente avec l'âge (15,0 % pour les 30-49 ans et 14,0 % pour les plus de 50 ans et plus).
- Le temps partiel est plus de 3 fois plus important chez les femmes que chez les hommes (23,5 % contre 8,2 %). La part des hommes en temps partiel a baissé de 1 point depuis 2019, et celle des femmes de 3 points.
- Le temps partiel est important chez les salariés de statut « Employé » qui sont un cinquième à être concernés (20,1 %, mais en baisse de 2 points par rapport à 2019). Viennent ensuite les « professions intermédiaires » (15,6 % également en baisse de 2 points par rapport à 2019), puis les « ouvriers » (10,2 % en baisse de près de 4 points). Enfin, le temps partiel augmente légèrement parmi les « cadres » (7,6 % en 2020 contre 6,8 % en 2019).

Sources Dares 2022, données au 31/12/2020 et INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020

Le recours à l'intérim en 2021 selon les filières

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)



Total supérieur à 100% car plusieurs réponses possibles

La quasi-totalité (99%)
des contrats d'intérim
concerne les
ouvriers/employés

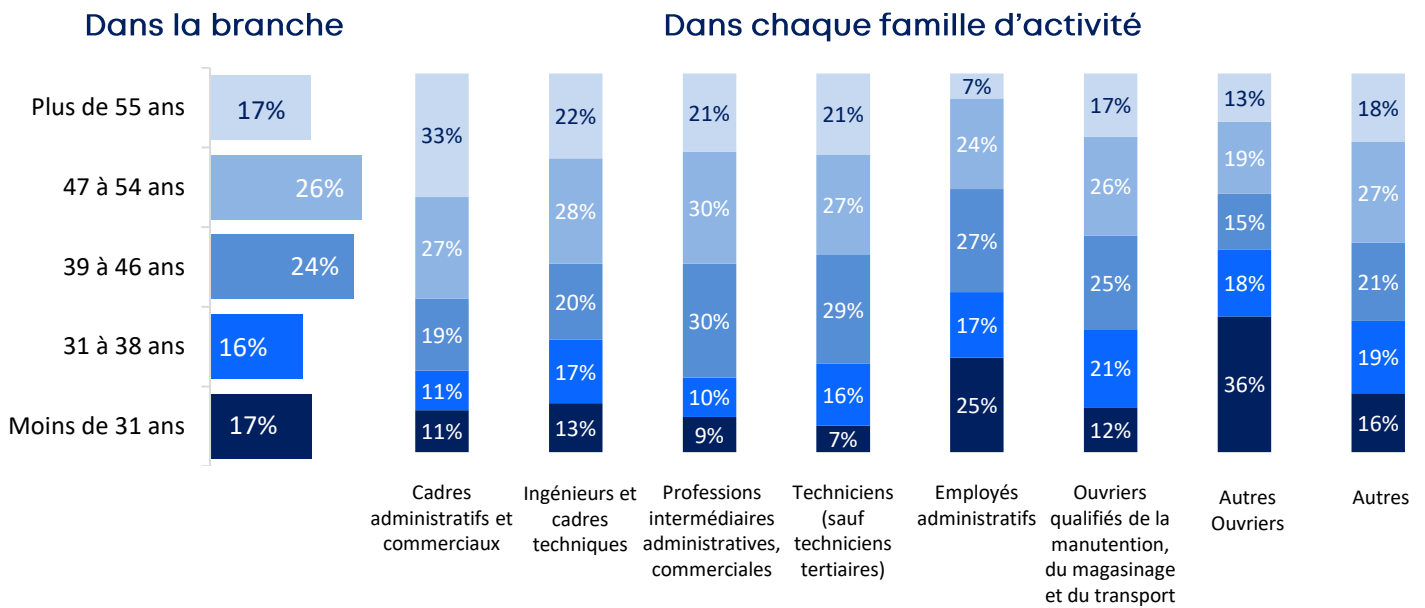
Les filières de l'exploitation et de la maintenance sont les plus consommatrices d'Interim

23% des entreprises déclarent avoir eu recours à l'Interim concernant la filière Exploitation, et 10% la Maintenance.

Les emplois les plus concernés - toutes filières confondues - sont les emplois d'ouvriers/employés, avec la quasi-totalité des contrats d'Interim destinée à cette catégorie socio-professionnelle.

Répartition des effectifs par tranche d'âge...

Source INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020



Plus de la moitié des salariés de la branche sont âgés de 39 à 54 ans.

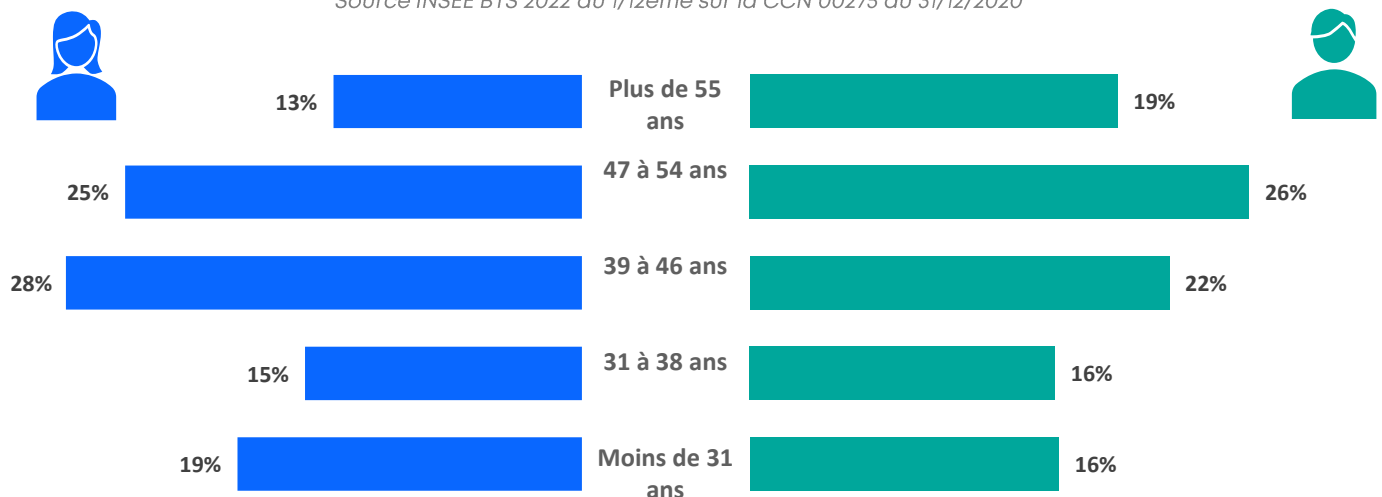
Les familles de métiers d'employés administratifs et d'ouvriers qui ne sont pas de la manutention sont les deux familles les plus jeunes de la branche : plus de deux tiers de ces salariés ont 45 ans ou moins. Les cadres administratifs et commerciaux sont la famille la plus senior de la branche avec près de deux employés sur trois âgés de 46 ans ou plus.

Les moins de 31 ans sont 17 % des effectifs de la branche. Ils sont les plus nombreux chez les employés administratifs (25 %) et les ouvriers (25 %). La part des plus de 55 ans passe de 14 % à 17 %, marquant un réel vieillissement des effectifs de la branche en 2020.

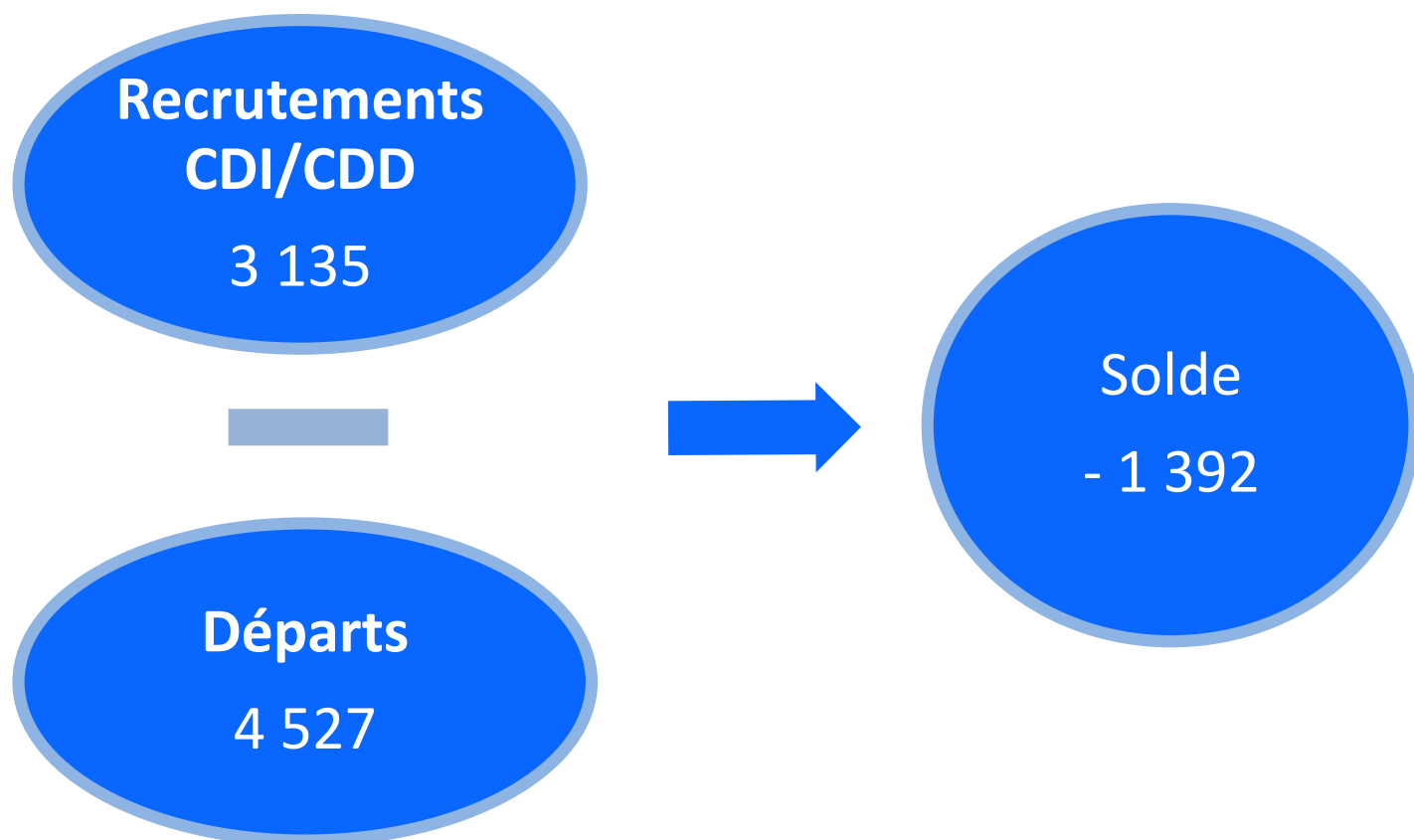
La pyramide des âges selon le genre est relativement similaire, mais la part des plus de 55 ans parmi les hommes est supérieure à celle chez les femmes (19 % contre 13 %).

Pyramide des âges des salariés du transport aérien selon le sexe

Source INSEE BTS 2022 au 1/12ème sur la CCN 00275 au 31/12/2020



Les flux d'entrées/sorties en 2021 – Récapitulatif

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

Un ratio négatif entre recrutement/ départ, tous statuts confondus

Globalement, les recrutements (CDI ou CDD) sont moindre que les départs de 2021. dans les recrutements, les CDD sont les plus représentés avec 2068 contrats conclus contre 1067 CDI.

Trois catégories enregistrent davantage de contrats que de départs: les ouvriers/employés (+124), les navigants techniques (+165, principalement en CDI) et commerciaux (+19).

Les flux d'entrées/sorties en 2021 (% en ligne)

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

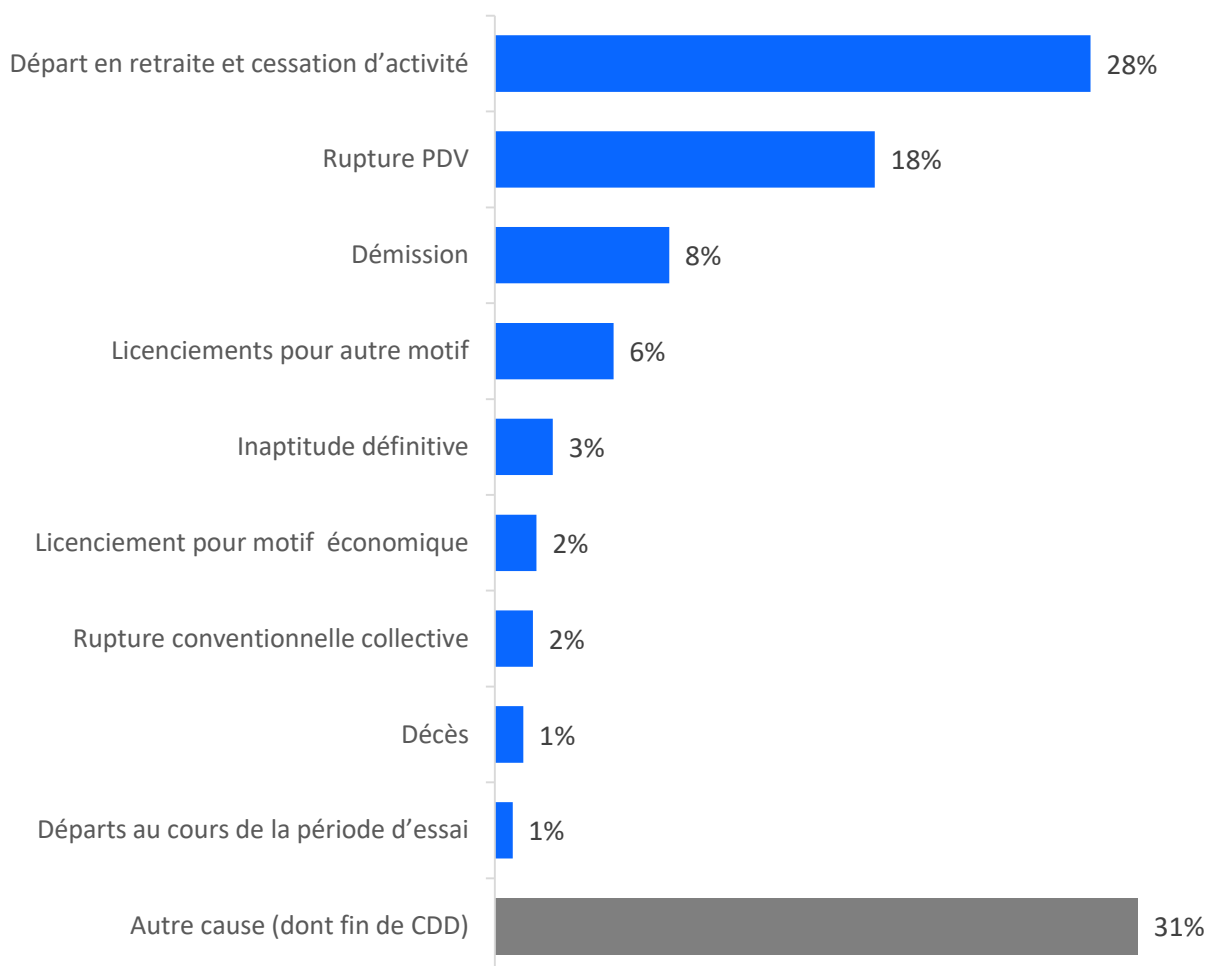
| 2021 | Solde | Part et Nombre de recrutements en CDI | | Part et Nombre de recrutements en CDD | | Part et Nombre de départs | |
|------------------------------|----------------|---------------------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| | | | | | | | |
| Ouvrier/employé | + 124 | 15% | 319 | 38% | 842 | 47% | 1037 |
| Agent de maîtrise/technicien | - 1 018 | 5% | 72 | 13% | 211 | 82% | 1301 |
| Cadre | - 682 | 10% | 84 | 1% | 13 | 89% | 779 |
| Navigant commercial | + 19 | 7% | 152 | 43% | 980 | 50% | 1113 |
| Navigant technique | + 165 | 58% | 440 | 3% | 22 | 39% | 297 |
| Total | - 1 392 | | 1 067 | | 2 068 | | 4 527 |

La visibilité sur les entrées/sorties en CDI et CDD indique une diminution des effectifs et notamment dans la catégorie des agents de maîtrise et des cadres, et parmi les ouvriers/employé un nombre important de recrutements notamment en CDD

Le solde global par statut des entrées/sorties est négatif, avec 3135 entrées en CDI/CDD pour 4527 départs. Parmi les cadres et les agents de maîtrise/technicien, on constate notamment davantage de départs que d'entrées, avec respectivement 779 départs pour 97 entrées chez les cadres, et 1301 départs pour 283 entrées chez les agents de maîtrise et techniciens. Les statuts Ouvrier et navigants commerciaux représentent une part prépondérante de recrutement en CDD. A contrario, les navigants techniques représentent près de la moitié des recrutements en CDI, et le solde entrée en CDI, départs est largement positif (143).

Les causes des départs en 2021 – Récapitulatif

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)



A l'exception des fins de CDD, les départs en retraites sont la principale cause de départs identifiée

Les départs en retraite, avec 28%, représente l'une des principales causes de départs, et touche tout particulièrement les agents de maîtrise et les cadres (cf tableau ci-après). Suivent les ruptures PDV (Plan de départ volontaire) puis les démissions, cette dernière cause touchant presque indistinctement toutes les catégories de salariés. Enfin, les causes autres que celles énoncées représentent près du tiers des départs en 2021, et concernent pour l'essentiel les fins de CDD.

Les causes des départs en 2021 (% en colonne)

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

| 2021 | Départ en retraite et cessation d'activité CT | Rupture PDV | Démission | Rupture conventionnelle collective | Inaptitude définitive | Licenciement pour d'autre cause | Décès | Licenciement économique | Départ en période d'essai | Autre cause (dont fin de CDD) |
|-------------------------------|---|-------------|------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------|-------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Ouvrier/ Employé | 7% | 5% | 26% | 12% | 34% | 68% | 20% | 67% | 66% | 28% |
| Agent de maîtrise/ Technicien | 51% | 47% | 24% | 5% | 13% | 21% | 41% | 27% | 24% | 9% |
| Cadre | 33% | 22% | 27% | 6% | 3% | 9% | 13% | 6% | 11% | 2% |
| Navigant commercial | 8% | 8% | 12% | 73% | 36% | 2% | 20% | 0% | 0% | 57% |
| Navigant technique | 1% | 18% | 10% | 4% | 14% | 0% | 7% | 0% | 0% | 5% |
| TOTAL | 1 273 | 812 | 373 | 81 | 124 | 254 | 61 | 89 | 38 | 1 374 |

Les ouvriers sont les plus représentés parmi les licenciements, à la fois économiques ou pour d'autres causes (respectivement 67% et 68% pour 46% des effectifs). Les ruptures conventionnelles collectives concernent elles majoritairement les navigants commerciaux. Les départs en retraite sont constitués à 51% d'agents de maîtrise/techniciens et 33% de cadres (26% des effectifs).

Les causes des départs en 2021 (% en ligne)

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

| 2021 | Départ en retraite et cessation d'activité CT | Rupture PDV | Démission | Rupture conventionnelle collective | Inaptitude définitive | Licenciement pour d'autre cause | Décès | Licenciement économique | Départ en période d'essai | Autre cause (dont fin de CDD) |
|----------------------------------|---|-------------|------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------|-------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Ouvrier/ Employé | 9% | 12% | 11% | 1% | 5% | 18% | 1% | 6% | 3% | 41% |
| Agent de maîtrise/ Technicien | 47% | 28% | 7% | 0% | 1% | 4% | 2% | 2% | 1% | 9% |
| Cadre | 54% | 23% | 13% | 1% | 1% | 3% | 1% | 1% | 1% | 2% |
| Navigant commercial | 9% | 6% | 4% | 5% | 4% | 1% | 1% | 0% | 0% | 70% |
| Navigant technique | 5% | 52% | 13% | 1% | 6% | 0% | 1% | 0% | 0% | 22% |
| TOTAL | 1 273 | 812 | 373 | 81 | 124 | 254 | 61 | 89 | 38 | 1 374 |

54% des départs de cadres sont le fait d'un départ en retraite, c'est aussi 47% chez les agents de maîtrise et technicien. Chez ces deux populations, et davantage chez les navigants techniques, ont rencontré plus que dans les autres catégories, des départs du fait d'un Plan de départ volontaire.

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

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

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

Métiers les plus représentés chez les 60 ans et plus

Source Recensement 2019 INSEE



En 2020, **5,7 % des salariés ont 60 ans et plus**. Si l'on prend l'hypothèse d'un départ en retraite probable dans les 5 prochaines années, cela correspond à environ 4 600 salariés (soit 800 personnes par an, en lissé).

La pyramide des métiers des salariés de plus de 60 ans et plus permet d'observer les métiers les plus concernés par les prochains départs à la retraite, soit les officiers navigants aviation civile, les experts de niveau technicien ainsi que les ingénieurs-cadres techniques des transports. Ces métiers représentent un quart (25 %) des salariés de 60 ans et plus.

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

Rémunération du personnel de la branche selon la CSP

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

Moyenne du salaire mensuel
de base (hors primes)Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

| | | | |
|--------------------------------------|--|--------|--------|
| Échantillon salariés 2021 : 6 323 |  65% | 4 765€ | 5 018€ |
| 2020 : 8 164 |  35% | 4 506€ | 4 686€ |
| 2018 : 8 633 | | | |

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

| | | | |
|---------------------------------------|--|--------|--------|
| Échantillon salariés 2021 : 14 272 |  63% | 3 132€ | 3 708€ |
| 2020 : 16 588 |  37% | 2 968€ | 3 288€ |
| 2018 : 21 131 | | | |

OUVRIERS / EMPLOYÉS

| | | | |
|--------------------------------------|--|--------|--------|
| Échantillon salariés 2021 : 6 629 |  82% | 2 090€ | 2 580€ |
| 2020 : 6 924 |  18% | 1 829€ | 2 056€ |
| 2018 : 7 898 | | | |

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.
La rémunération annuelle brute correspond au salaire versé sur une base annuelle toutes primes et majorations comprises sur 12 mois.

Rémunération du personnel au sol des compagnies aériennes selon la CSP

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

Moyenne du salaire mensuel
de base (hors primes)Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

| | | | |
|----------------------|---|---------------|---------------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 5 410 | 64% | 4 816€ | 4 941€ |
| 2020 : 6 778 |  | | |
| 2018 : 7 605 | 36% | 4 589€ | 4 669€ |

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

| | | | |
|----------------------|---|---------------|---------------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 11 952 | 62% | 3 224€ | 3 776€ |
| 2020 : 14 399 |  | | |
| 2018 : 18 784 | 38% | 3 063€ | 3 392€ |

OUVRIERS / EMPLOYÉS

| | | | |
|----------------------|---|---------------|---------------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 1 947 | 89% | 2 482€ | 2 910€ |
| 2020 : 2 475 |  | | |
| 2018 : 4 066 | 11% | 2 137€ | 2 313€ |

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.

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

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

Source Enquête entreprises 2022 (données 2021)

Moyenne du salaire mensuel
de base (hors primes)Moyenne mensuelle du
salaire annuel brut

CADRES

| | | | |
|----------------------|---|--------|--------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 913 | 68% | 4 507€ | 5 450€ |
| 2020 : 1 386 |  | 4 187€ | 4 616€ |
| 2018 : 826 | 32% | | |

AGENTS DE MAÎTRISE / TECHNICIENS

| | | | |
|----------------------|---|--------|--------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 2 320 | 72% | 2 496€ | 3 284€ |
| 2020 : 2 189 |  | 2 271€ | 2 715€ |
| 2018 : 1 969 | 28% | | |

OUVRIERS / EMPLOYÉS

| | | | |
|----------------------|---|--------|--------|
| Échantillon salariés |  | | |
| 2021 : 4 682 | 80% | 1 815€ | 2 347€ |
| 2020 : 4 449 |  | 1 745€ | 1 994€ |
| 2018 : 3 625 | 20% | | |

Sont pris en compte les salaires des salariés en CDI, à temps complet et présents du 01/01 au 31/12.

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



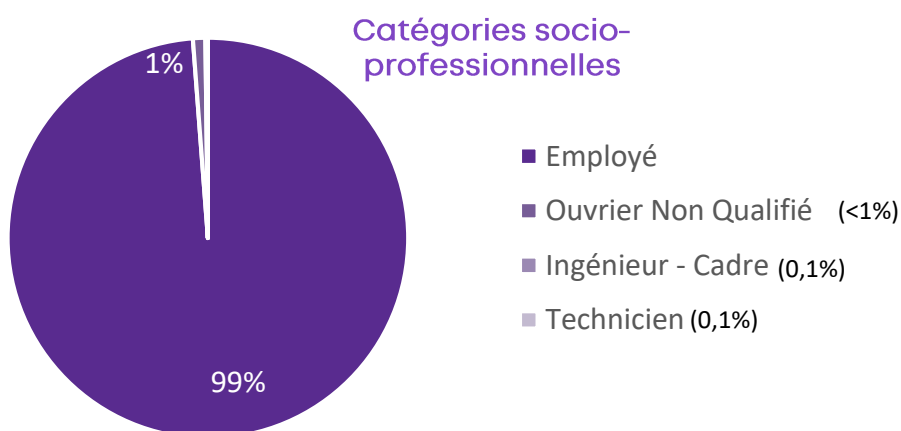
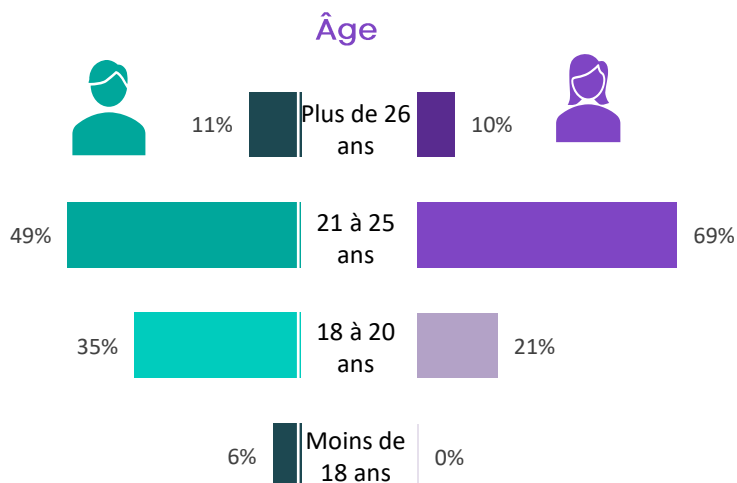
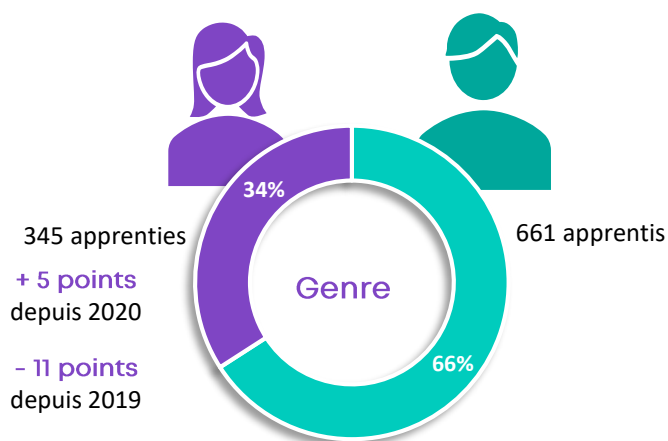
DONNÉES FORMATION

1 006 apprentis

- 32 % depuis 2019

Données AKTO pour les contrats débutés en 2021

PROFILS DES APPRENTIS



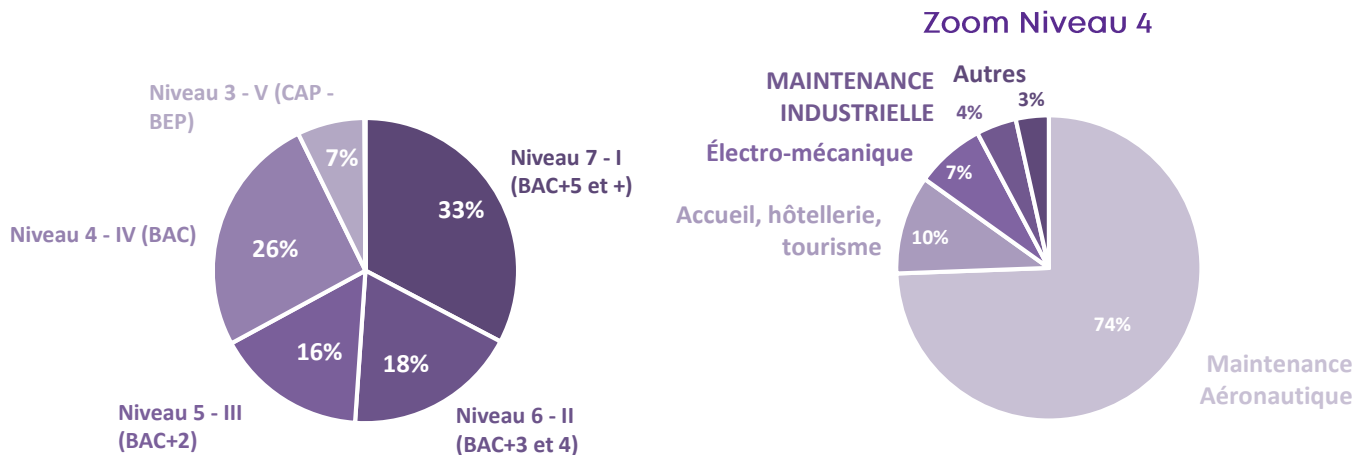
Un apprenti sur trois a moins de **21 ans**

99 % des apprentis ont un statut employé

La part des femmes de 21 ans et plus au sein des apprentis est celle qui augmente le plus.

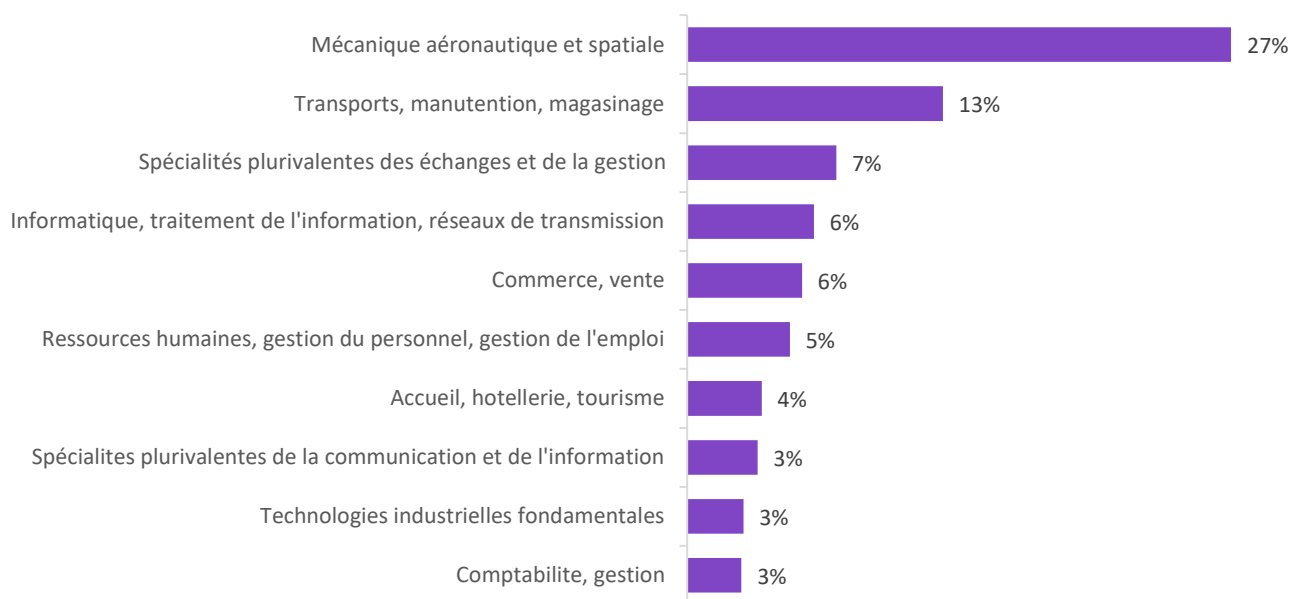
Répartition des contrats d'apprentissage par niveau de formation en 2021

Données AKTO pour les contrats d'apprentissage débutés en 2021



Principaux thèmes des formations en contrat d'apprentissage

Données AKTO pour les contrats d'apprentissage débutés en 2021, par code NSF d'après les RNCP des formations

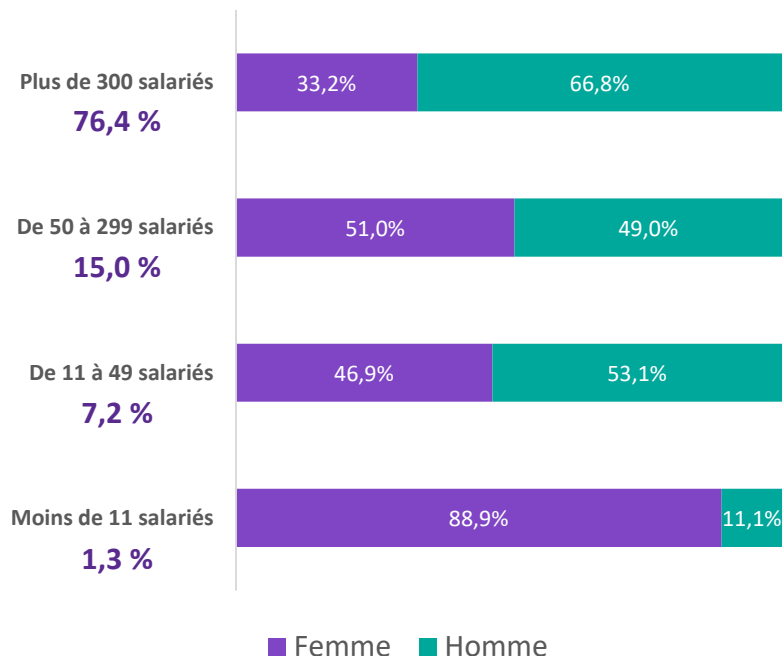


En 2021, la maintenance aéronautique et la logistique regroupent 40 % des formations des apprentis.

On constate que les diplômés de niveau 7 et plus sont prépondérants dans l'apprentissage de la branche, un apprenti sur trois suit une formation à ce niveau. Le niveau 4 est le second niveau le plus sollicité en apprentissage (un apprenti sur 4). 75% des apprentis de niveau 4 préparent une certification spécifique à l'aéronautique.

Répartition des apprentis par taille d'entreprise employeuse en 2021

Données AKTO pour les contrats d'apprentissage débutés en 2021



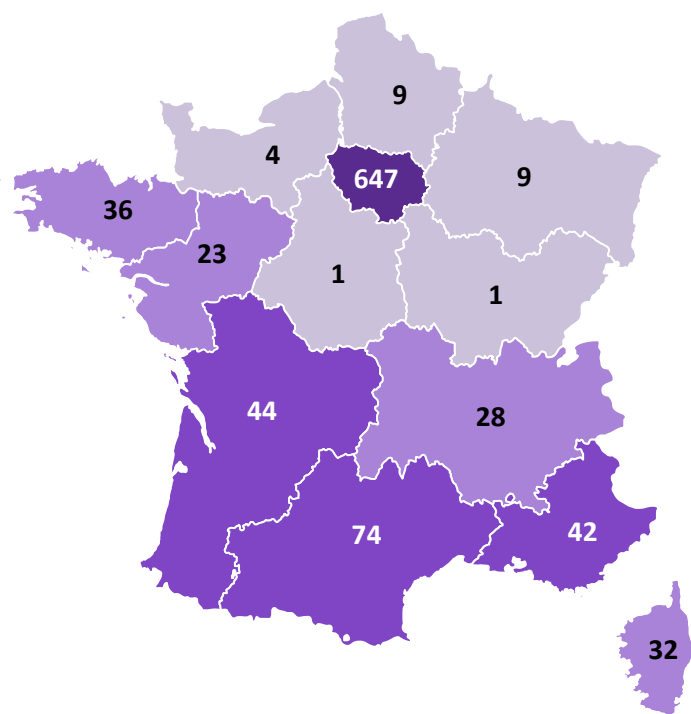
Trois apprentis sur quatre travaillent dans des entreprises de plus de 300 salariés, deux de ces trois apprentis sont des hommes

Les TPE recrutent le moins d'apprentis dans la branche (1,3 %) en dessous même de leur poids dans l'emploi (7 % des salariés). Les entreprises de 11 à 299 salariés recrutent relativement plus que leurs effectifs et recrutent autant de femmes que d'hommes.

Le phénomène de concentration des effectifs en Île-de-France reste valide pour les apprentis : 64 % des apprentis y travaillent. Le sud de la France concentre le reste des apprentis : 15 % travaillent en Occitanie, PACA et Corse.

Répartition des apprentis selon leur région de travail

Données AKTO pour les contrats d'apprentissage débutés en 2021



116 organismes de formation ont accueilli des apprentis en 2021

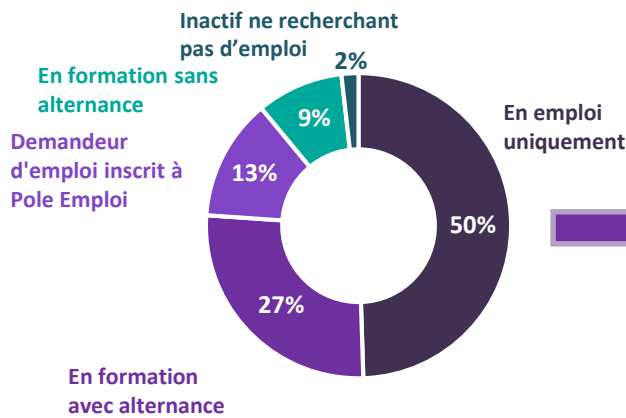
Part des apprentis (en %)

- Moins de 1% ■
- Entre 1% et 3% ■
- Entre 4% et 10% ■
- Plus de 10% ■

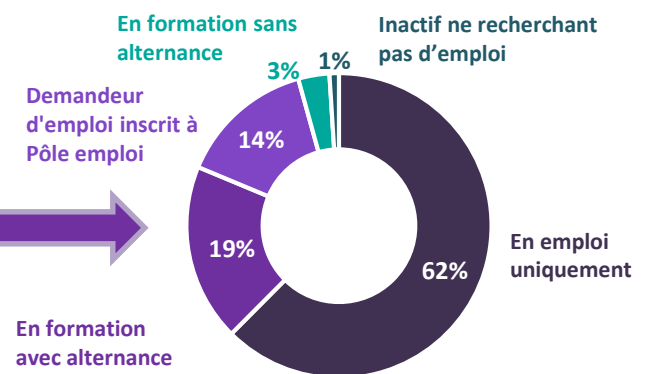
Situation professionnelle après la fin de la formation

AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022

6 mois après

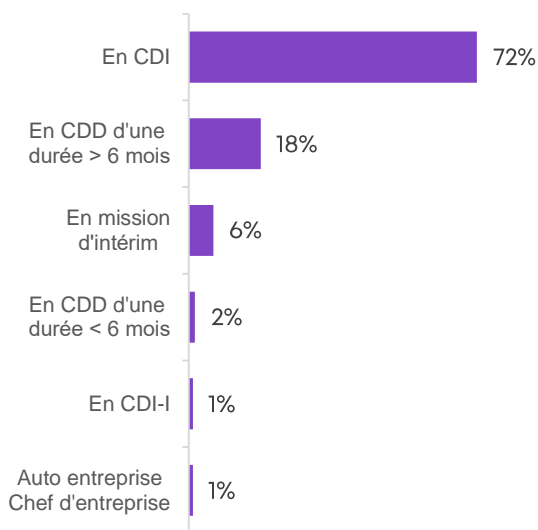


Un an après



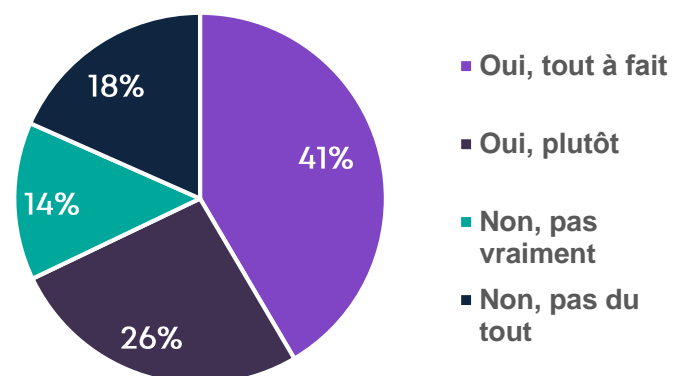
Type de contrat un an après la formation (parmi ceux en emploi)

AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022



Adéquation entre le secteur d'activité de l'emploi occupé et celui de la formation

AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022



En 2021, 81 % des apprentis étaient en emploi ou en poursuite de cursus formation complémentaire en alternance un an après leur alternance initiale.

Six mois après leur formation, un apprenti sur deux était en situation d'emploi. Cette part augmente à 62 % au bout d'un an.

Près de trois apprentis en situation d'emploi sur quatre étaient en CDI un an après leur formation.

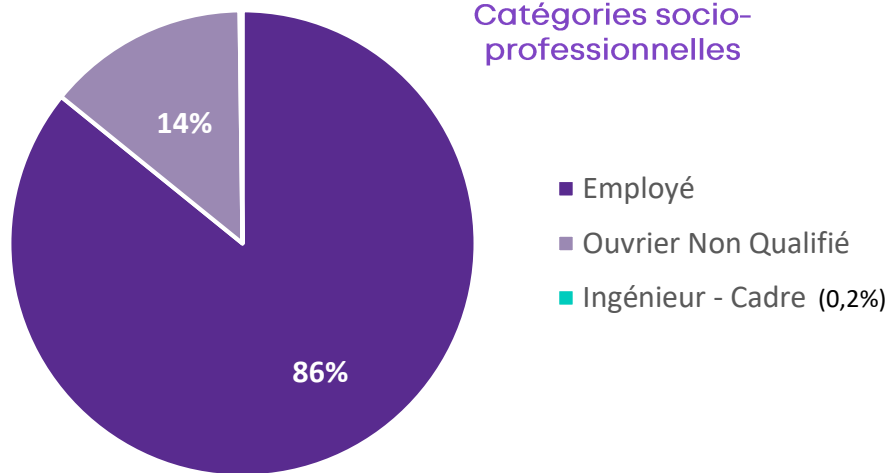
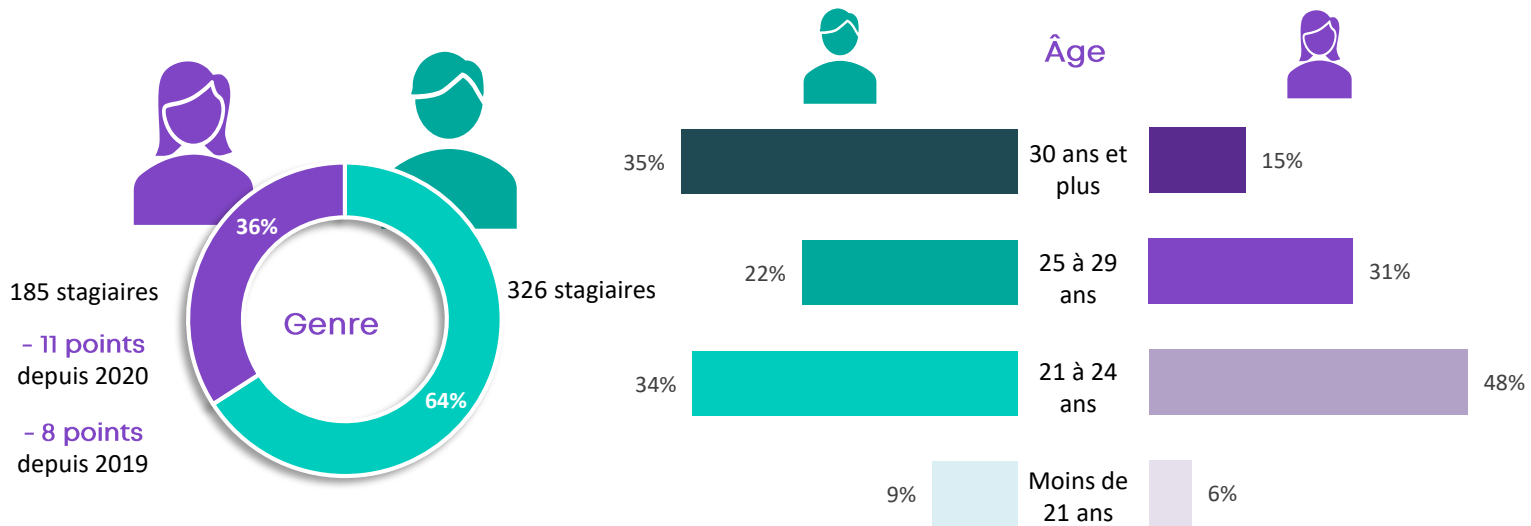
Deux apprentis sur trois jugent l'emploi occupé un an après leur formation correspondre à leur alternance. Parmi ces apprentis, deux sur trois jugent la formation correspondre tout à fait à leur emploi.

511 stagiaires

- 71 % depuis 2019

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021

PROFILS DES CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION EN 2021



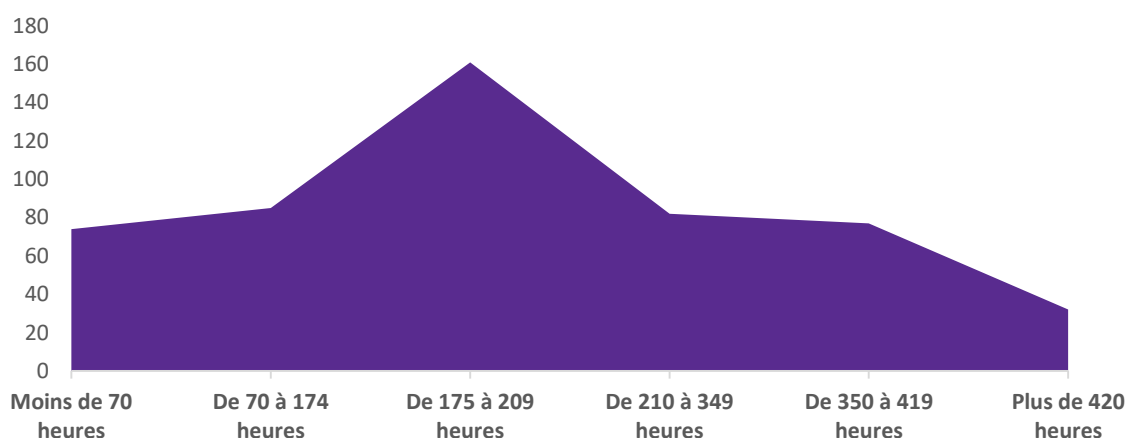
Plus de un
contrat sur
deux a moins
de **21 ans**

86% des
contrats de
profession-
nalisation
sont sur CSP
employé

La part des
femmes de 30
ans et plus
dans les
contrats pro.
est celle qui
baisse le plus.

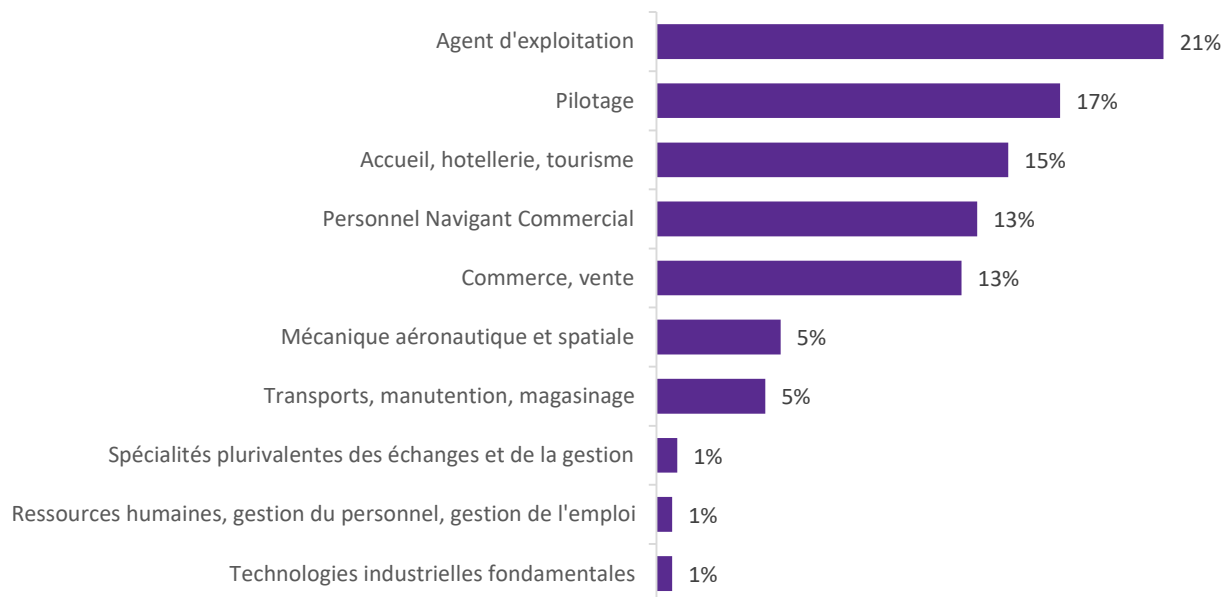
Répartition des contrats de professionnalisation selon leur durée, en 2021

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021



Principaux thèmes des formations en contrat de professionnalisation

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021, par code NSF d'après les RNCP, avec ajout de quelques métiers très représentés dans la base des contrats financés



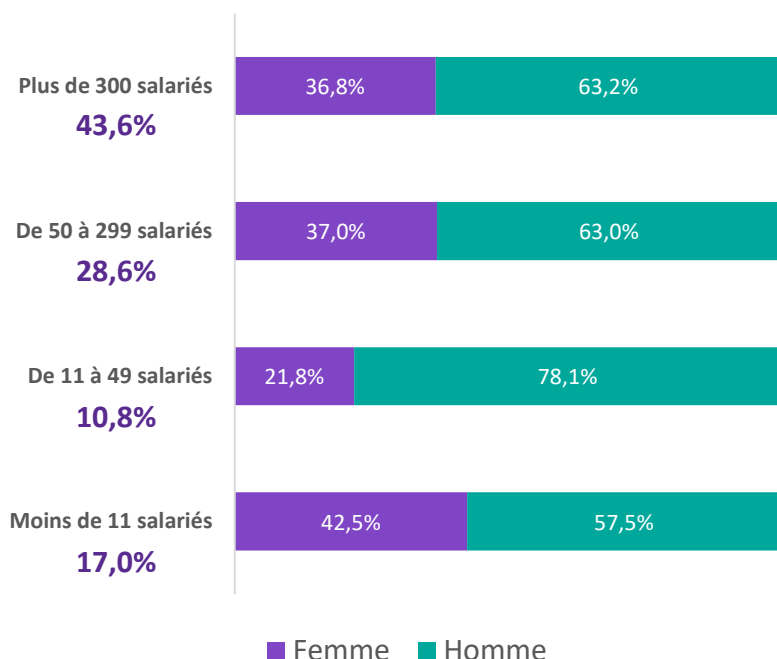
En 2021, près de trois contrats de professionnalisation sur quatre visent des métiers cœurs de la branche.

Un contrat sur cinq visait une formation d'agent d'exploitation. 30 % des contrats de professionnalisation visaient des métiers en cabine : Personnel Navigant Commercial (13 %) et Pilotage (17 %).

Un contrat de professionnalisation sur trois avait une durée entre 175 et 209 heures de formations.

Répartition des bénéficiaires de contrats de professionnalisation par taille d'entreprise employeuse, en 2021

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021

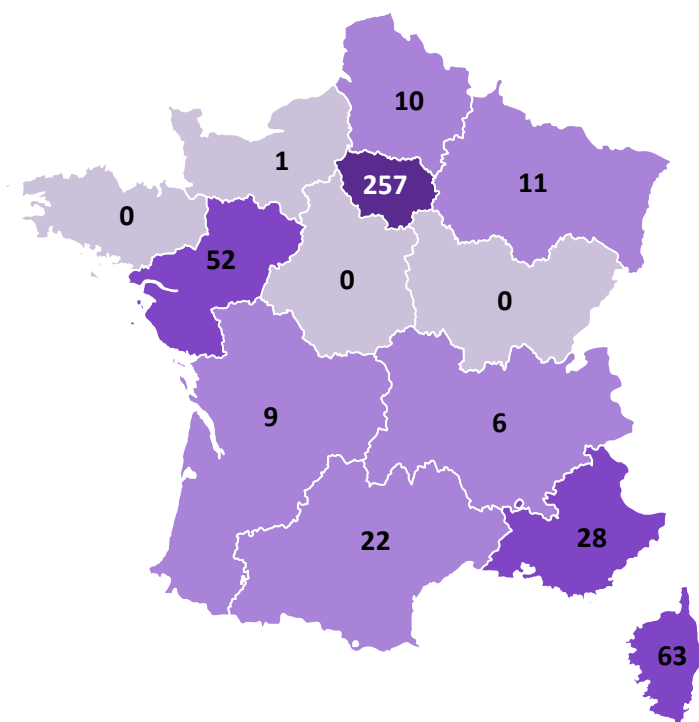


56 % des contrats de professionnalisation conclus dans des entreprises de moins de 300 salariés contre 44 % dans les 300 salariés et plus

La région Île-de-France concentre 55 % des contrats de professionnalisation réalisés en 2021 soit 257 contrats.

Répartition des apprentis selon la région de travail des stagiaires

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021



41 organismes de formation ont accueilli des contrats de professionnalisation en 2021

Part des contrats (en %)

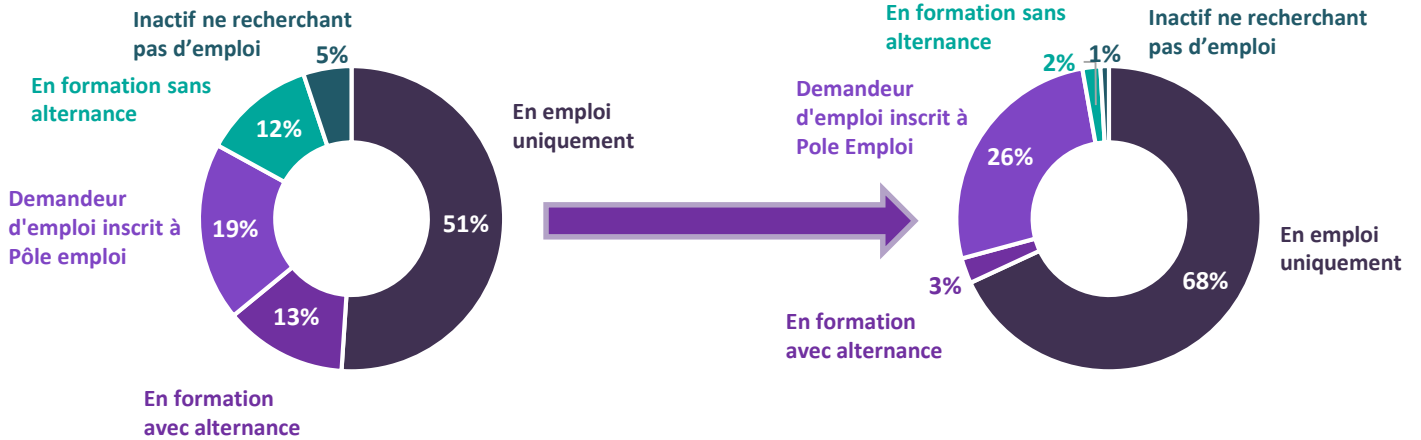
- Moins de 1% ■
- Entre 1% et 4% ■
- Entre 5% et 15% ■
- Plus de 15% ■

Situation professionnelle après la fin de la formation

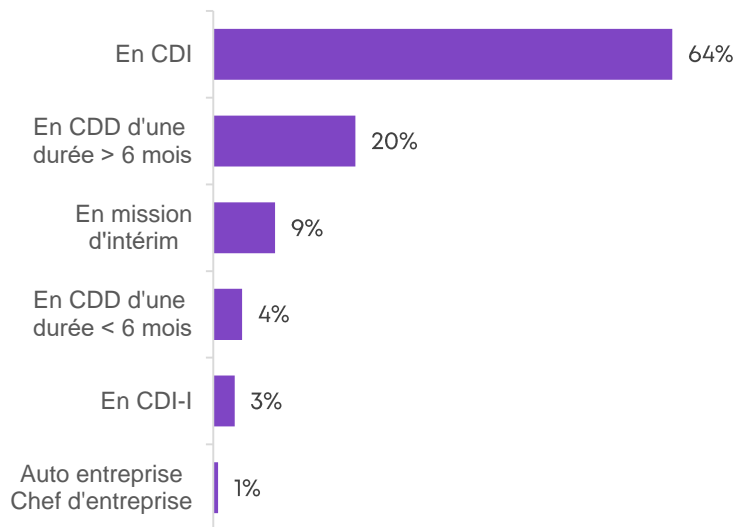
AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022

6 mois après

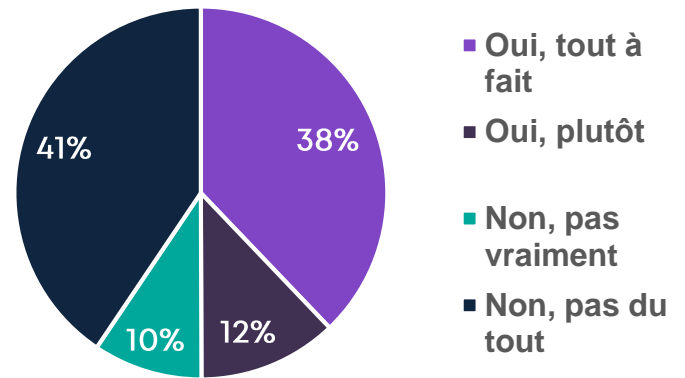
Un an après

Type de contrat un an après la formation
(parmi ceux en emploi)

AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022

Adéquation entre le secteur d'activité de
l'emploi occupé et celui de la formation

AKTO - Enquête de satisfaction & d'insertion professionnelle 2021-2022



En 2021, 71 % des alternants en contrats de professionnalisation étaient en emploi ou en poursuite de cursus formation en alternance un an après leur alternance initiale.

Six mois après leur formation, un bénéficiaire de contrat de professionnalisation sur deux était en situation d'emploi. Cette part augmente à 68 % au bout d'un an.

Près de deux bénéficiaires de contrats de professionnalisation en situation d'emploi sur trois étaient en CDI un an après leur formation.

Un bénéficiaire de contrat de professionnalisation sur deux juge l'emploi occupé un an après correspondre à son alternance. Parmi eux, trois bénéficiaires sur quatre jugent la formation correspondre tout à fait à leur emploi.

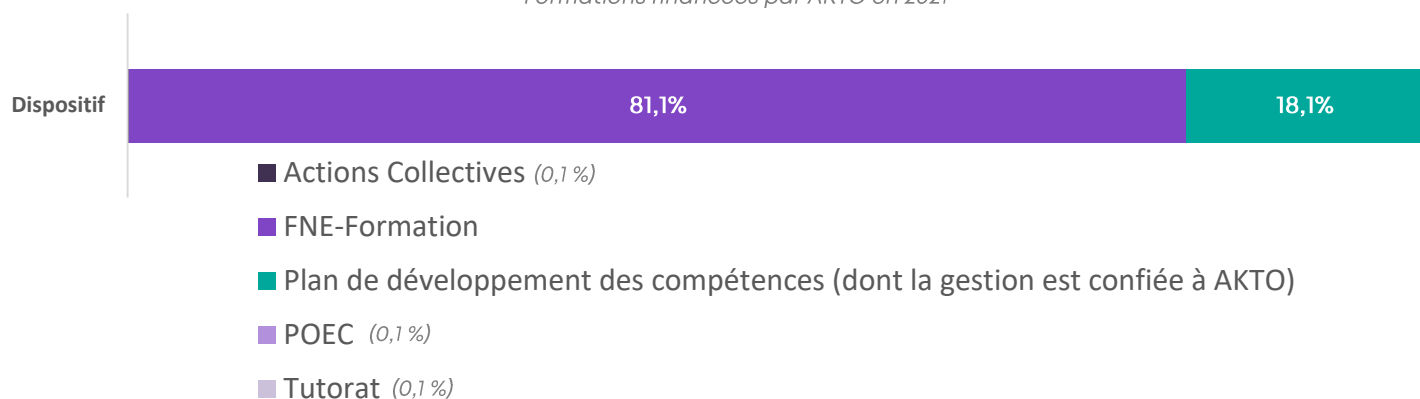
42 820 stagiaires

+ 167% depuis 2019

Données AKTO pour les contrats de professionnalisation débutés en 2021

Répartition des formations continues par dispositif en 2021

Formations financées par AKTO en 2021

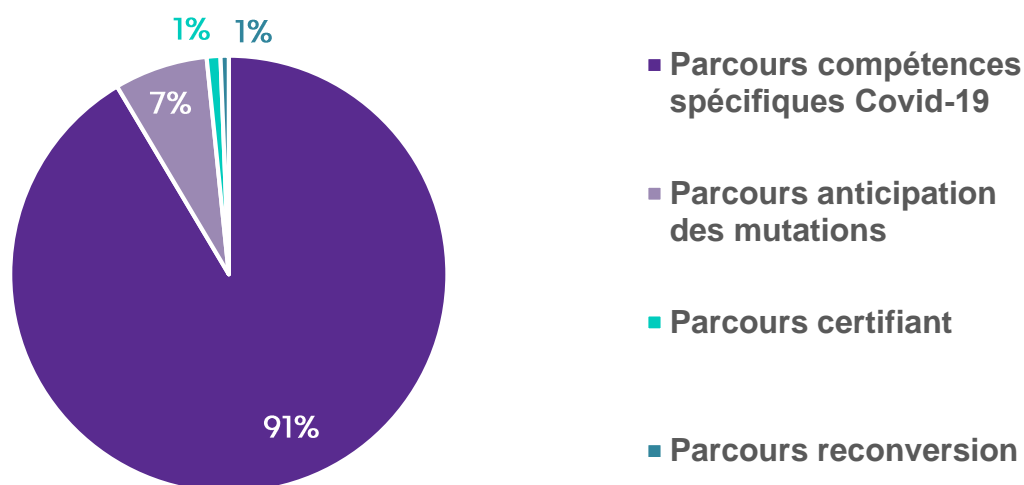


99 % de formations qualifiantes aux métiers de l'Aérien

10,5 % des formations sur l'enveloppe plan de relance

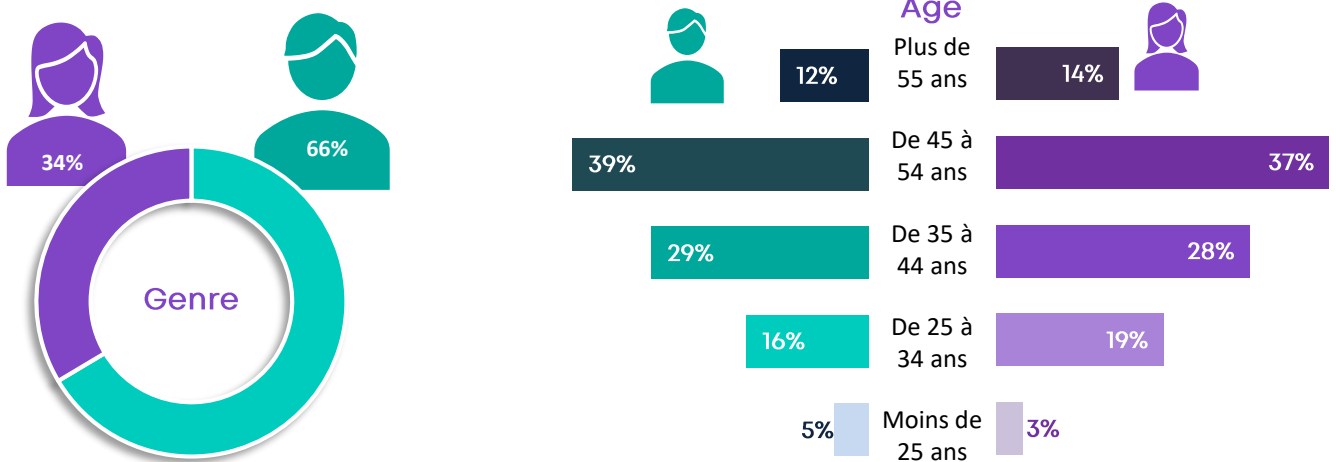
Répartition des formations par type de parcours pour les FNE

Formations financées par AKTO en 2021



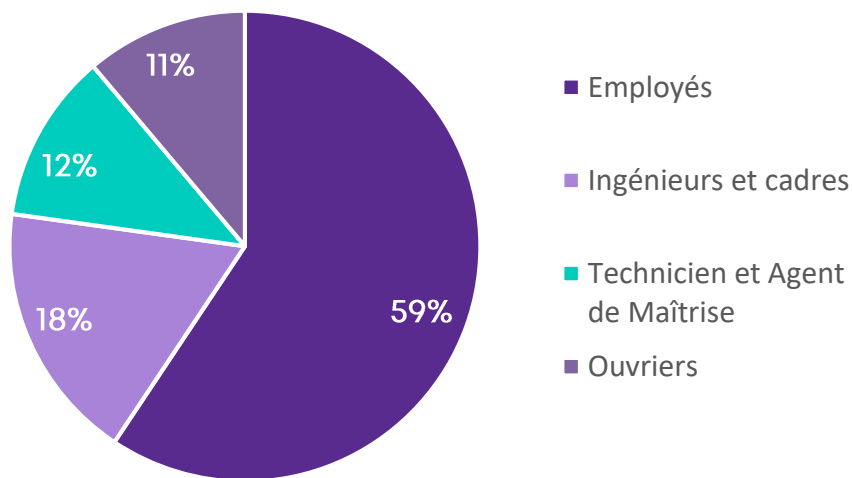
Répartition des stagiaires par âge et sexe

Données AKTO, formations débutées en 2021



Répartition des stagiaires selon la catégorie socio-professionnelle

Données AKTO, formations débutées en 2021



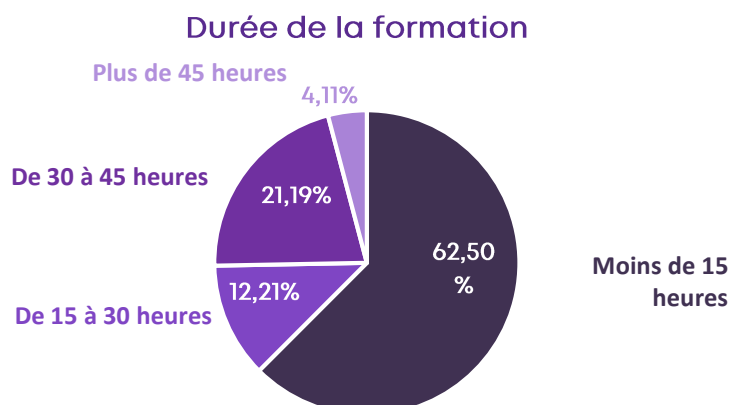
59 % des stagiaires sont des employés

18 % des stagiaires ingénieurs et cadres sont des femmes

Plus de un stagiaire sur deux a plus de **45 ans**

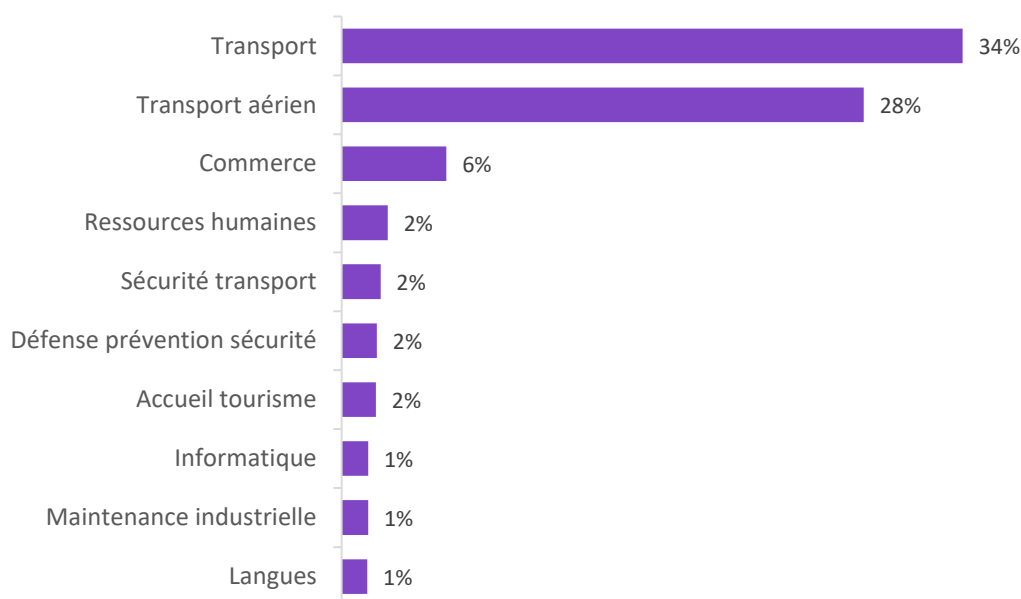
Répartition des formations des salariés par durée de formation en 2021

Données AKTO, formations débutées en 2021



Principaux thèmes des formations dans la branche en formation continue hors alternance en 2021

Données AKTO, formations débutées en 2021 par Formacode saisi



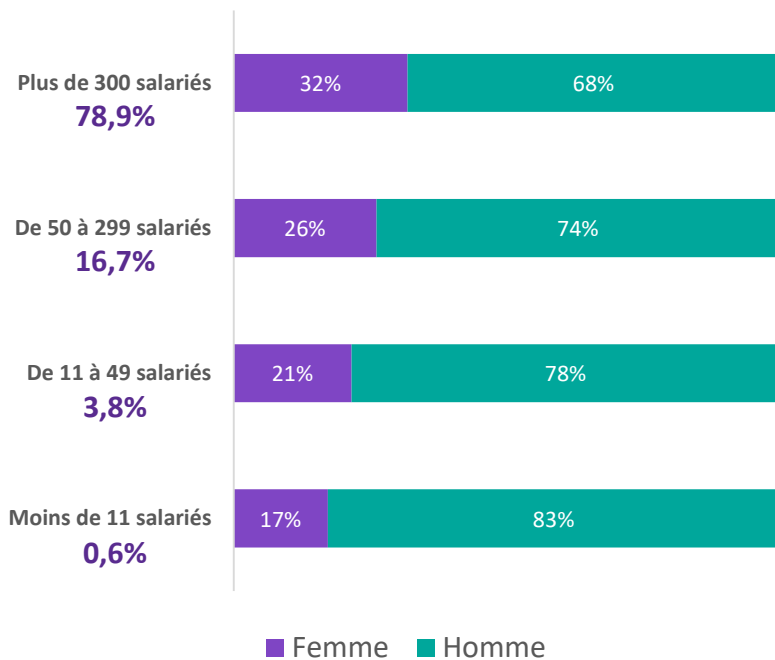
En 2021, le transport et le transport aérien regroupent 62% des thématiques de formation des salariés de la branche.

Les formacodes « transport » et « transport aérien » concentrent la majorité des formations de la branche. Les thématiques centrées autour du commerce et des services regroupent 10 % des formations réalisées en 2021.

La majorité des formations sont des formations courtes de moins de 15 heures. Les formations de plus d'une semaine restent très rares (seulement 4 % des formations de 2021).

Répartition des stagiaires par taille d'entreprise en 2021

Données AKTO, formations débutées en 2021



Les salariés d'entreprises de plus de 50 salariés représentent 95 % des formations financées en 2021 du fait de l'enveloppe FNE-FORMATION

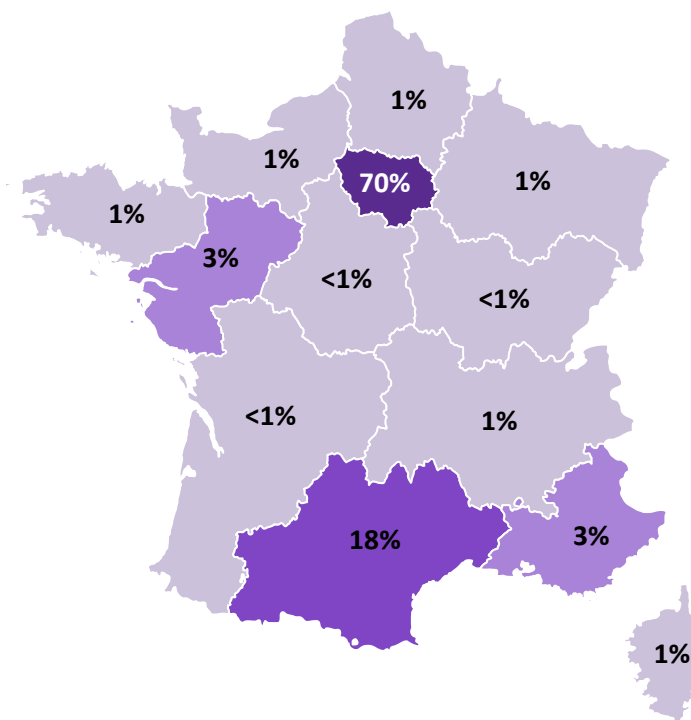
Le taux de féminisation de la formation augmente avec la taille d'entreprise, allant de 17 % pour les moins de 11 salariés à 32 %, pour les plus de 300 salariés.

Les entreprises d'Île-de-France et d'Occitanie représentent presque 90 % des formations de 2021.

Au moins 213 entreprises ont eu recours à des formations de leurs salariés avec financement AKTO.

Répartition des stagiaires selon la région de travail en 2021

Données AKTO, formations débutées en 2021



559 organismes de formation ont accueilli des stagiaires en 2021

Part des stagiaires (en %)

- Moins de 2%
- Entre 2% et 10%
- Entre 10% et 20%
- Plus de 20%



MÉTHODOLOGIE

DONNÉES ÉCONOMIQUES

| SOURCE | UTILISATION |
|------------------------|--|
| DGAC 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Evolution du trafic de passagers Trafic de passagers des principales compagnies aériennes françaises et étrangères opérant en Métropole Part du pavillon français et évolution Évolution de la répartition du trafic de passagers France, Outre Mer et International, depuis 1980 Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines Fréquentation des principaux aéroports français Répartition des passagers sur les aéroports français et régionaux |
| Eurostat 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Répartition de passagers sur les aéroports européens |
| Comptes transport 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Performances environnementales |
| DSAC 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Évolution de l'utilisation des drones |

DONNÉES SOCIALES

| SOURCE | UTILISATION |
|--------------------|---|
| DARES 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Effectifs salariés, entreprises et établissements, conditions d'emploi... du Portrait statistique de Branche (IDCC 275) |
| ACOSS 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Evolution des effectifs sur les codes NAF majoritaires dans l'aérien pour estimer l'évolution des effectifs pour les années non couvertes par les portraits statistiques de la Dares |
| INSEE 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Recensement de la population : répartition par profession, conditions de travail Base tous salariés : Répartition des effectifs en famille de métiers (décomposition en PCS-ESE) |
| Enquête entreprise | <ul style="list-style-type: none"> Enquête menée auprès des entreprises sur des données salariées (CSP, sexe, salaire...) pour compléter ce qui n'est pas couvert par la statistique publique, 101 entreprises ont répondu à cette enquête couvrant plus de 54 000 salariés. |

DONNÉES FORMATION

| SOURCE | UTILISATION |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> AKTO (Opérateur de Compétences – OPCO) | <ul style="list-style-type: none"> Analyse des formations financées par l'OPCO |

AKTO

CONTACT



LES RAPPORTS
DE L'AÉRIEN

2022

ÉDITION