



PANORAMA

STATISTIQUE

EMPLOI ET FORMATION

PROFESSIONNELLE

# Branche du Transport et Travail Aérien

---



OBSERVATOIRE  
**AKTO**

Edition  
**2024**

# Sommaire

**Edito**

**1**

**Synthèse et chiffres  
clés**

**2**

**Données  
économiques**

**3**

**Emploi & données  
sociales**

**4**

**Formation**

**5**

**Méthodologie**

# Edito

Le secteur aérien français, après avoir été sévèrement affecté par la crise sanitaire (-70 % de trafic pour la France), revient en 2023 à un **niveau proche de celui de 2019**. Toutefois, derrière ce rebond, des enjeux majeurs demeurent.

**Le pavillon français a connu une érosion ces dernières années** et retombe aujourd'hui en deçà de son niveau d'avant crise. Ce recul interpelle et nécessite une réflexion stratégique sur les leviers à activer pour maintenir la compétitivité de la France en la matière.

Parallèlement, **des incertitudes persistent sur l'évolution du trafic aérien** dans les années à venir. Les évolutions géopolitiques, les préoccupations environnementales, ainsi que l'évolution du cadre réglementaire peuvent avoir un impact **direct important** sur les prévisions de croissance du secteur aérien. **Les enjeux de sécurisation des emplois et de formation des talents deviennent plus que jamais une priorité.**

Le secteur aérien doit en effet se préparer à répondre aux défis du futur, en particulier dans la formation des jeunes professionnels. Mais **le soutien à l'alternance, en particulier dans le supérieur, se trouve actuellement fragilisé** par la réduction des aides employeurs et les risques de réduction des niveaux de prise en charge de l'apprentissage. Il est crucial de maintenir les principes qui ont permis de voir l'essor de l'apprentissage en France.

Enfin, face aux enjeux environnementaux, le secteur aérien s'engage activement dans une trajectoire de décarbonation. Cet enjeu majeur pour le secteur **doit être soutenu** par des politiques publiques ambitieuses qui accompagnent les efforts des entreprises dans cette transformation.



# 1

## Synthèse et chiffres clés

---

# L'année 2023 marque un retour à un trafic proche de son niveau de 2019, mais la répartition par types de lignes a évolué

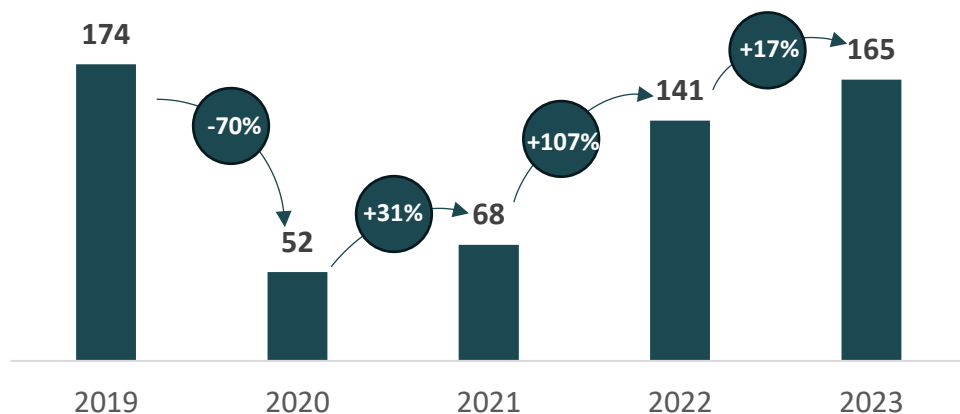
Après les perturbations causées par la crise sanitaire, **le transport aérien continue de se redresser en 2023**. Les compagnies aériennes et les aéroports s'adaptent pour relancer leur activité et répondre à la demande croissante des passagers. Bien que les niveaux de trafic n'aient pas encore atteint les chiffres d'avant la pandémie, les tendances observées en 2023 sont encourageantes pour la reprise du secteur aérien :

- **Le nombre de passagers atteint 170 millions**, proche du niveau pré-Covid, avec une augmentation continue depuis la crise, bien que plus modérée en 2023.
- **Le trafic intérieur diminue** en revanche, notamment en raison de la loi limitant les vols quand une alternative ferroviaire existe, mais aussi de la concurrence d'autres moyens de transport...
- **Le trafic vers l'Afrique augmente**, l'Afrique étant le seul continent dépassant les niveaux de 2019. La fin des restrictions sur l'Océanie et l'Asie permet aussi une forte croissance vers ces destinations en 2023.
- **Le pavillon français perd un point de part de marché** face à la compétition accrue des compagnies étrangères, particulièrement sur les lignes domestiques.
- **Les compagnies low-cost gagnent du terrain**, représentant 43 % du trafic en 2023, avec des augmentations marquées sur certaines lignes et dans les aéroports régionaux.
- **Les investissements en infrastructures atteignent des niveaux très importants en 2023**. Par ailleurs, les progrès technologiques et le meilleur taux de remplissage des avions permettent **de bonnes performances écologiques**.

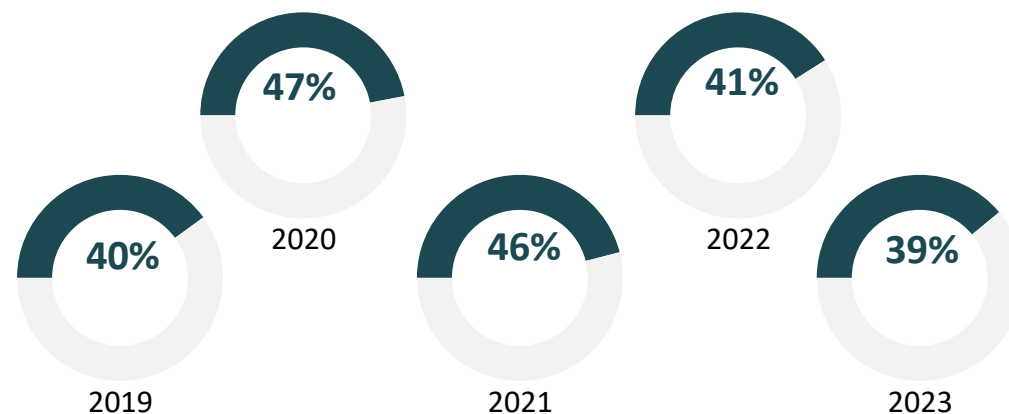


# Un rattrapage sur les nombres de passagers, cependant un pavillon français qui recule et le fret qui baisse légèrement

Évolution du nombre de passagers en métropole  
(millions de passagers)



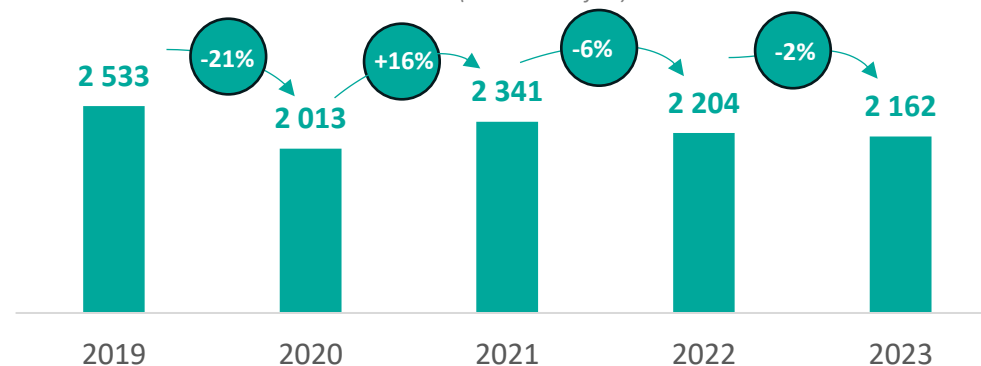
Évolution de la part du pavillon français dans le transport de passagers



- En 2020, la crise sanitaire liée à la COVID-19 a entraîné des restrictions de voyage et une forte baisse du nombre de passagers.
- En 2021, le trafic de passagers commence à se rétablir, avec la mise en place de nouvelles mesures de sécurité et d'adaptation par les compagnies aériennes pour répondre aux exigences sanitaires.
- En 2022, la reprise s'accélère, avec la levée de la plupart des restrictions de vols liées à la COVID.
- En 2023, le nombre de passagers augmente de manière encore significative, pour atteindre plus de 94 % des niveaux observés en 2019.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers, Volume de fret, Part du pavillon français

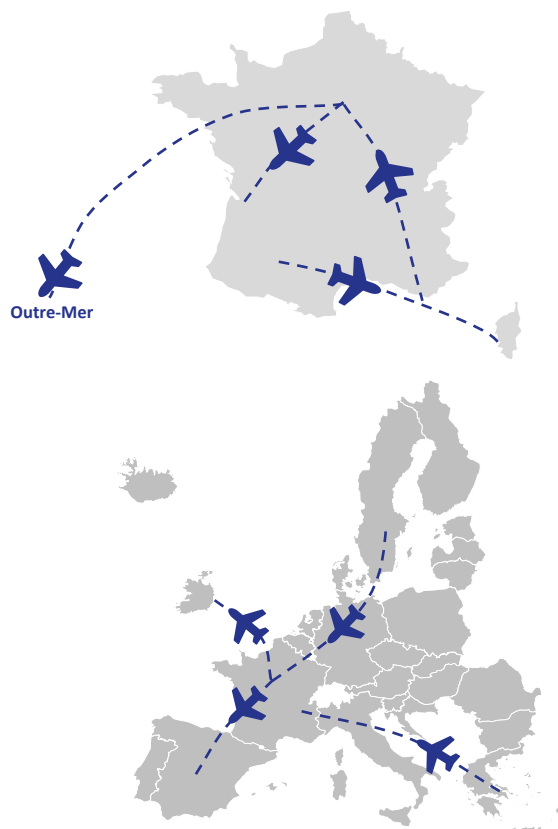
Évolution du trafic de fret en France  
(en tonne de fret)



La forte augmentation du prix de l'essence qui a lieu au printemps 2022 a probablement été un frein important au trafic de fret.



# En 2023, le trafic national reste stable par rapport à 2022, tandis que les vols internationaux continuent leur progression



**Trafic National :**  
**28,6** millions de passagers soit :  
 - **83,8%** du trafic national de 2019  
 - **99,7%** du trafic national de 2022

**Trafic France – UE :**  
**68,7** millions de passagers soit :  
 - **98,9%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **116,1%** du trafic Intra-UE de 2022

**France - Royaume-Uni :**  
**12,1** millions de passagers soit :  
 - **89,5%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **131,1%** du trafic Intra-UE de 2022

**France – EEE\* + Suisse :**  
**72,9** millions de passagers soit :  
 - **98,3%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **129,4%** du trafic Intra-UE de 2022



**Trafic Extra-UE:**  
**60,2** millions de passagers soit :  
 - **96,6%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **116,1%** du trafic Intra-UE de 2022

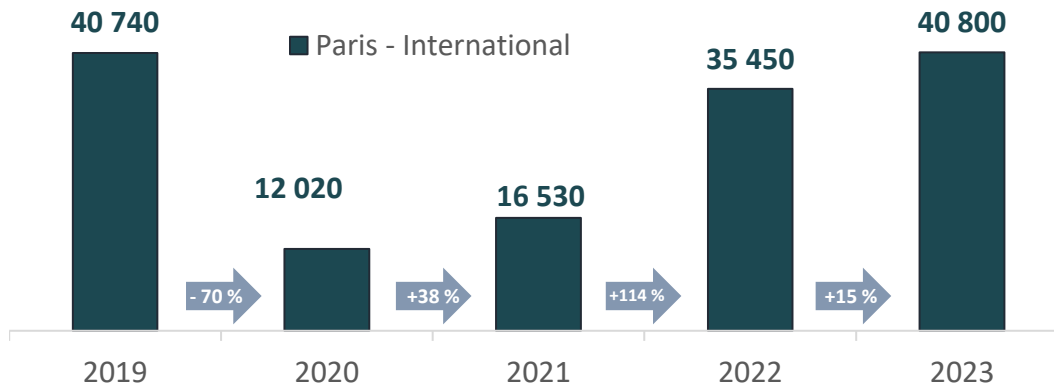
- Le trafic national est le seul qui ne croît pas par rapport à 2022 et s'éloigne de son niveau de trafic de 2019. La loi du 22 août 2021 qui prévoit un arrêt des connexions aériennes là où il existe une connexion par voie ferroviaire en moins de 2 h 30 est rentrée en vigueur en mai 2023.
- Le trafic International, Intra-UE ou Extra-UE avec la France porte la croissance 2022-2023. Ce trafic atteint presque son niveau de 2019.
- Les pays en périphérie de l'UE (R-U, Norvège ...) ont connu la plus grande augmentation de trafic entre 2022 et 2023 : à peu près 30 %.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
 Champ : Nombre de passagers  
 \*EEE : Espace Economique Européen

# Près de 41 millions de passagers transportés par le pavillon français pour les aéroports de Paris sur des vols internationaux

## Nombre de passagers des compagnies aériennes françaises

en milliers de passagers entre Paris et l'international



Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

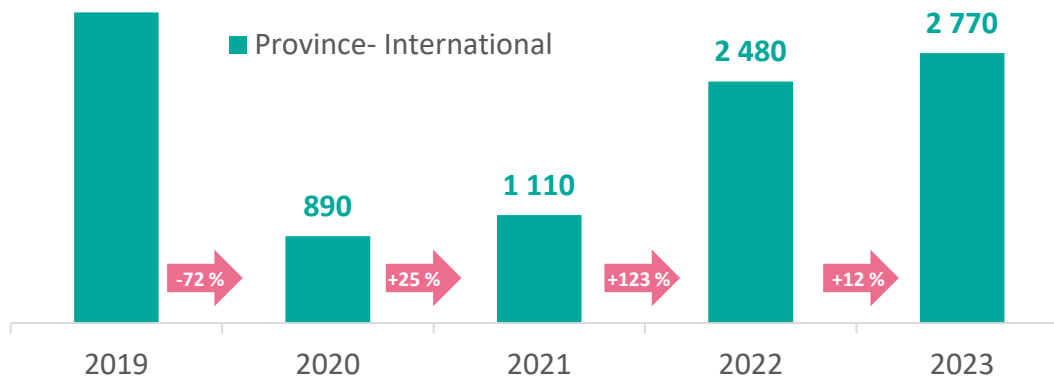
Malgré un contexte difficile, les compagnies aériennes françaises sont revenues à leur niveau de 2019 sur les lignes originaires de Paris vers l'international. Parallèlement, les compagnies étrangères ont enregistré une baisse de trafic de 5 millions de passagers par rapport à 2019 sur ces mêmes lignes.

En région hors IDF, les niveaux de trafic international de 2019 ne sont pas encore atteints, bien qu'une hausse de 12 % ait été observée en un an. Le pavillon français a perdu près d'un point de part de marché au profit des compagnies étrangères. Les aéroports de province incluent de nombreux aéroports de proximité, particulièrement prisés par les compagnies low-cost.

Le trafic Outre-mer - International affiche une reprise plus rapide que celui de Paris et de la province vers l'international, avec une augmentation de 40 % entre 2022 et 2023, contre respectivement +15 % et +12 % pour Paris et la province. Cependant, les niveaux de 2019 n'ont pas encore été atteints.

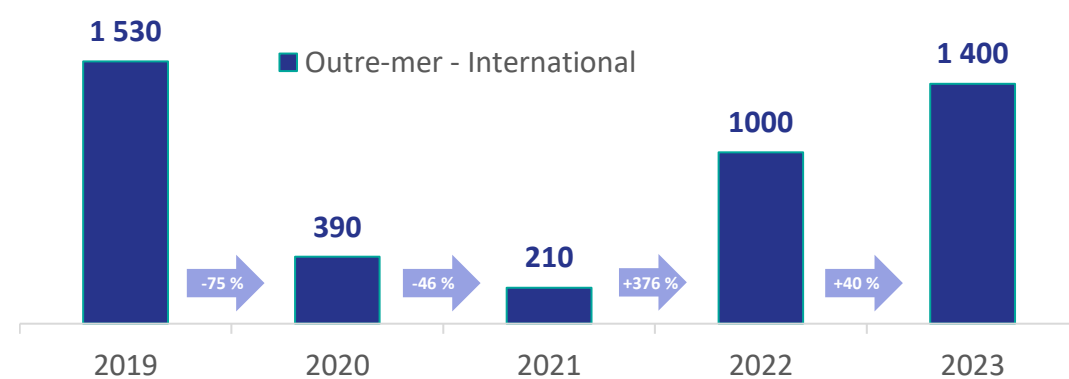
## Nombre de passagers des compagnies aériennes françaises

en milliers de passagers entre les aéroports de Province et l'international



## Nombre de passagers des compagnies aériennes françaises

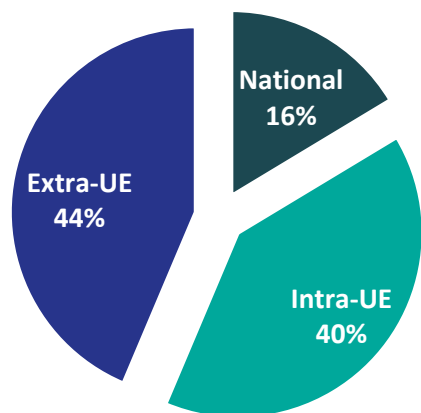
en milliers de passagers





# Le trafic européen est également en phase de rattrapage, soutenu par le développement du low-cost

Répartition des passagers du trafic France par destination en 2023

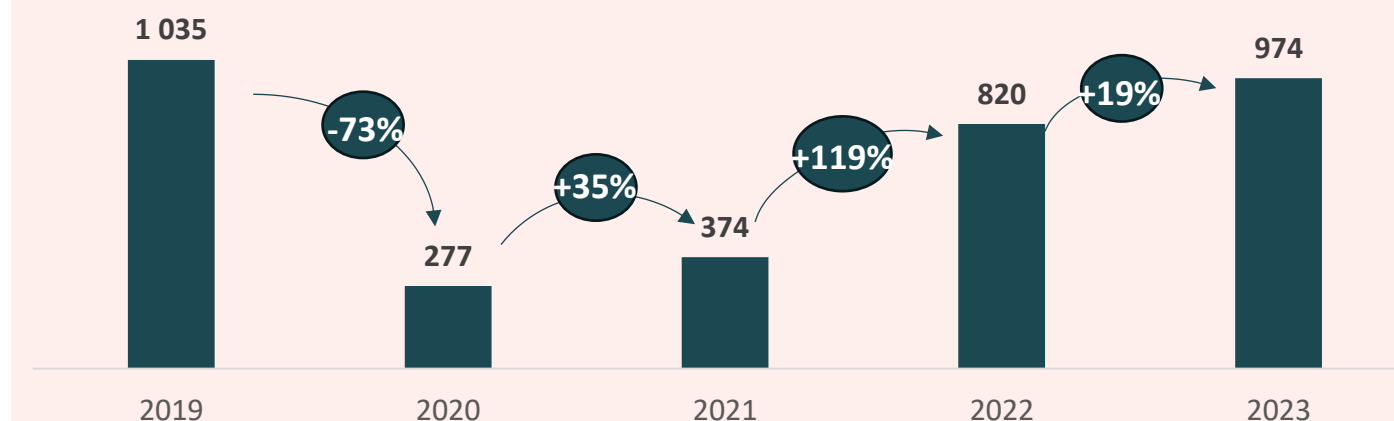


Malgré une croissance un en an, à l'échelle européenne comme au national, le trafic de passagers peine à retrouver le niveau de 2019.

Le trafic France-UE a perdu 4 points entre 2023 et 2019, ce qui pourrait être liée au Brexit en 2020 et à une augmentation de 4 points de la part du trafic national depuis 2019.

La part de marché du trafic low-cost reste majoritaire dans le trafic régional et de proximité, bien que progressant plus lentement sur les aéroports de Paris.

Nombre de passagers en Europe (UE 27) et taux d'évolution annuel de ce trafic en millions de passagers



## Les chiffres-clefs du Low-Cost en 2023

**43 %**  
du trafic en France métropolitaine assuré par des transporteurs low-cost en 2023

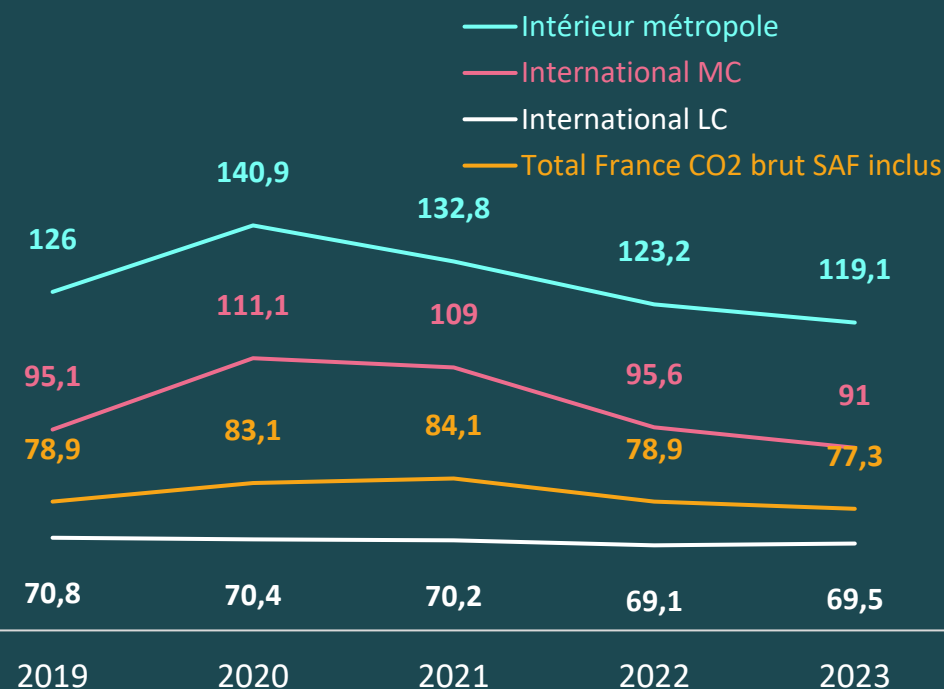
**+ 8 points**  
de parts de marché gagnés par le low-cost en 5 ans (35 % en 2019 et 43 % en 2023)

**+2 points**  
de parts de marché gagnés par le low-cost en 1 an (41 % en 2022 et 43 % en 2023)

# Encore des progrès en 2023 en termes environnementaux

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

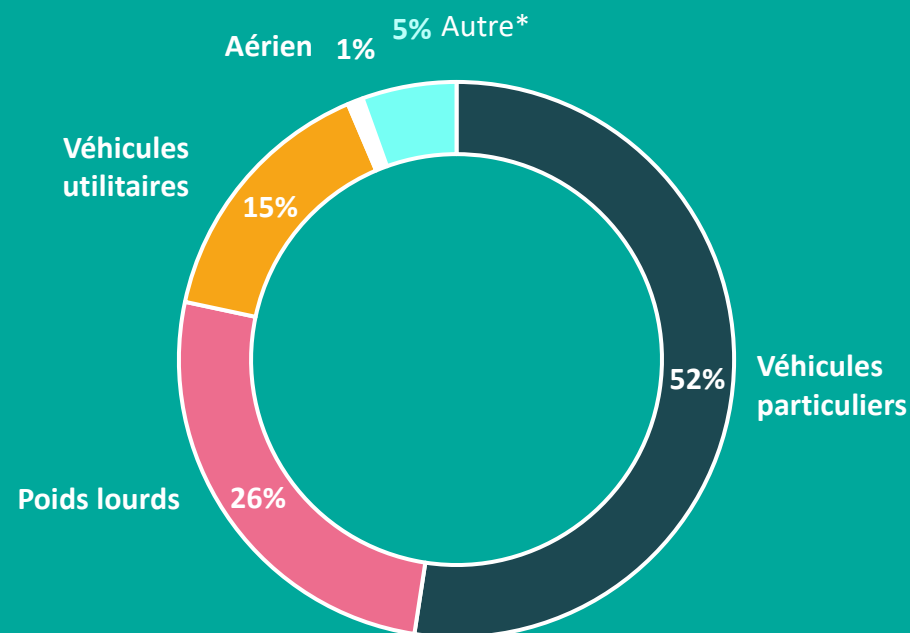
Source Les Émissions Gazeuses liées au trafic aérien en France en 2023, ministère de l'Écologie



2023 : niveau le plus bas historique, 6 % inférieur à 2019 grâce aux améliorations technologiques des avions et à des taux de remplissage plus élevés.

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

Source Bilan annuel des transports en 2023



Le transport aérien représente une part modérée des émissions totales, loin derrière les véhicules particuliers et les poids lourds.

\* La catégorie « autre » contient des modes de transportation tels le ferroviaire ou encore le transport fluvial.

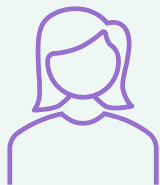
# Les salariés et entreprises du secteur du Transport aérien – personnel au sol



**83 600 salariés**

(+ 1 484 salariés du secteur du personnel navigant technique des exploitants d'hélicoptères)

**39,9 %**  
de femmes dans  
le secteur



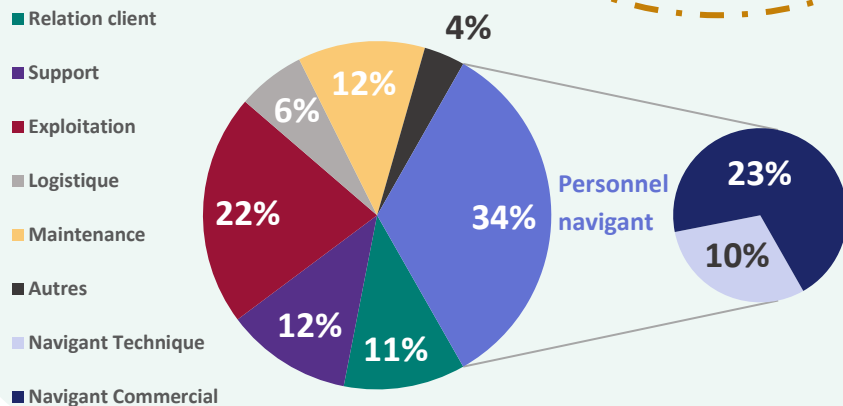
**44,5 ans**

Âge moyen du secteur

**61 ans**

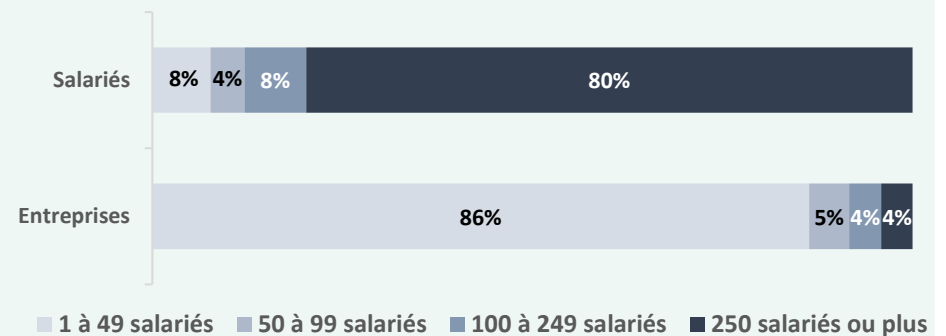
Age moyen estimé  
de départ à la  
retraite

Répartition des effectifs par famille de métier

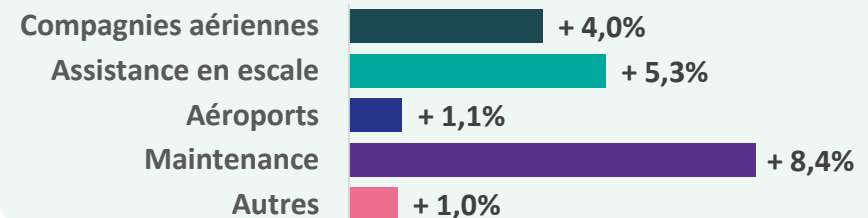


**754 entreprises**  
en 2024

Répartition des entreprises et des effectifs du secteur en 2022

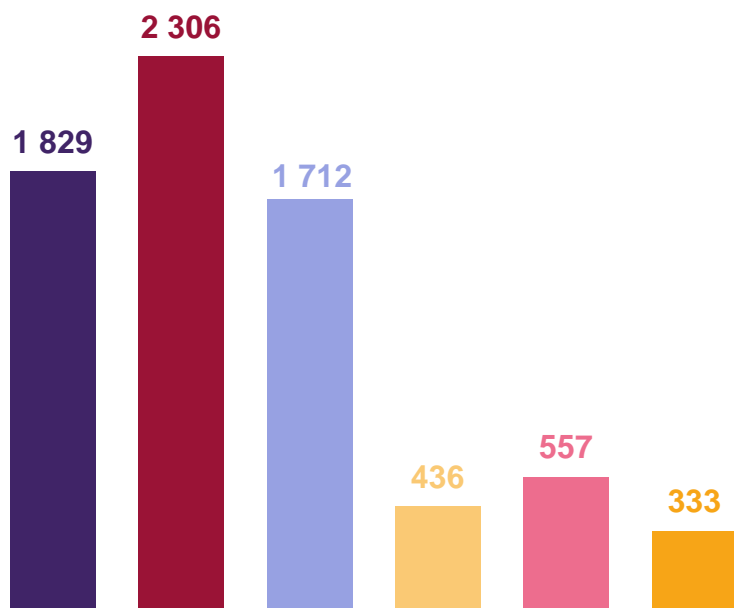


Évolution des effectifs salariés entre 2022 et 2023 selon l'activité principale de l'entreprise



# Les formations du secteur

Répartition par enveloppe de formation en 2023



- Contrat d'apprentissage
- Contrat de Professionnalisation
- PDC moins de 50
- FNE - Formation
- POEC
- Formations tuteurs et maîtres d'apprentissage

**7 173 actions de formations**

réalisées à travers tous les dispositifs de formation mis en place par l'OPCO en 2023





# 2

## Données économiques

---

# 170 millions de passagers enregistrés en 2023, soit un niveau proche de celui d'avant crise Covid

**165 millions**

de passagers en métropole en 2023\*

**- 5,5 %**

de trafic de passagers en métropole par rapport à 2019\*

**+ 17 %**

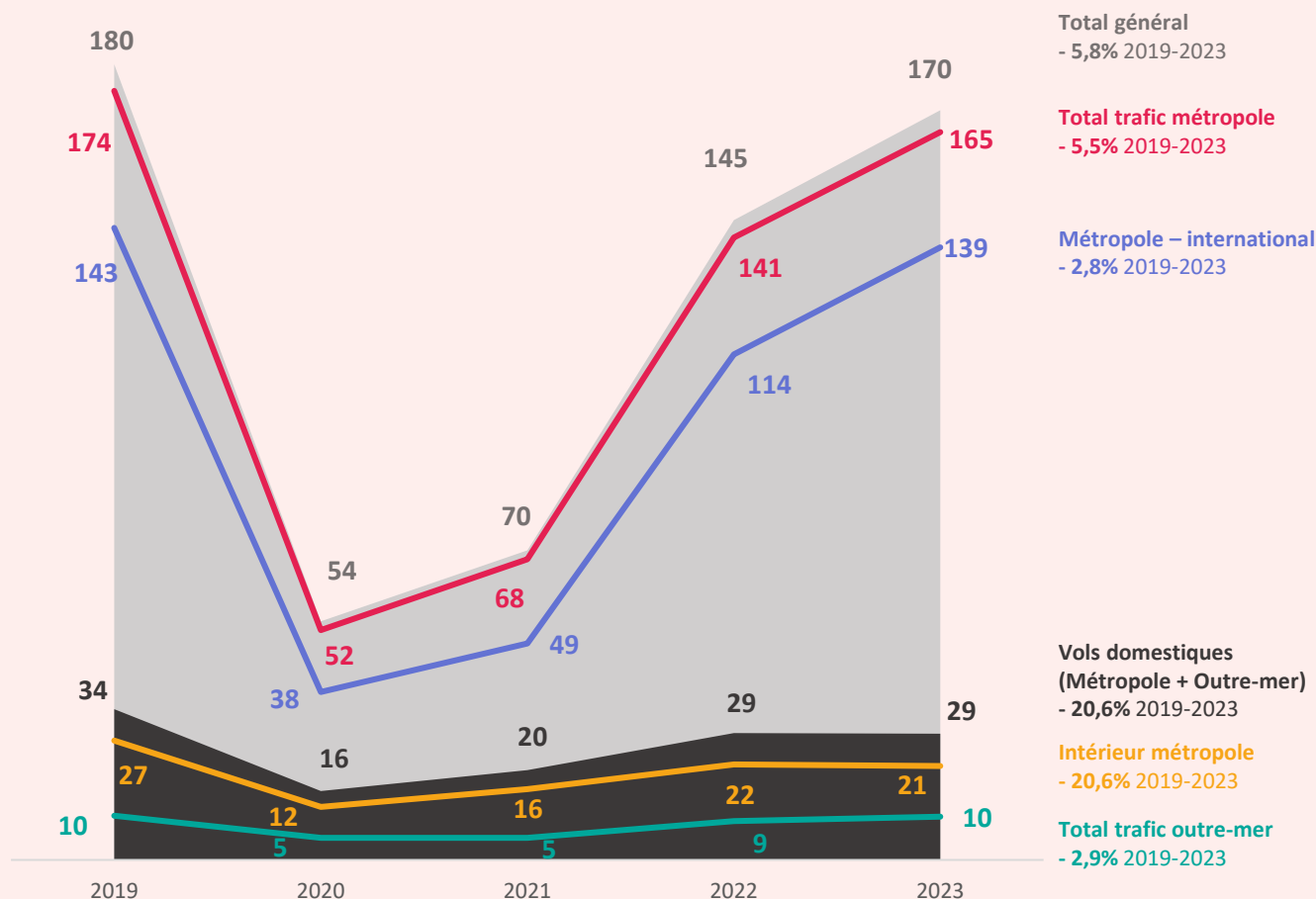
de croissance du trafic de passagers en métropole par rapport à 2022\*

- Le nombre de passagers en 2023 continue sur sa dynamique de reprise post-crise sanitaire et arrive à 94,2 % de son niveau de 2019
- L'essentiel du rebond s'est opéré en 2022, année qui a vu le nombre de passagers doubler par rapport 2021, alors que l'augmentation 2022-2023 est moins spectaculaire. En effet, les restrictions de vols liées au Covid ont essentiellement été levées en 2022. En 2023, on observe ainsi un retour à un mode de consommation des services de transport des passagers proche de celui d'avant crise sanitaire.

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

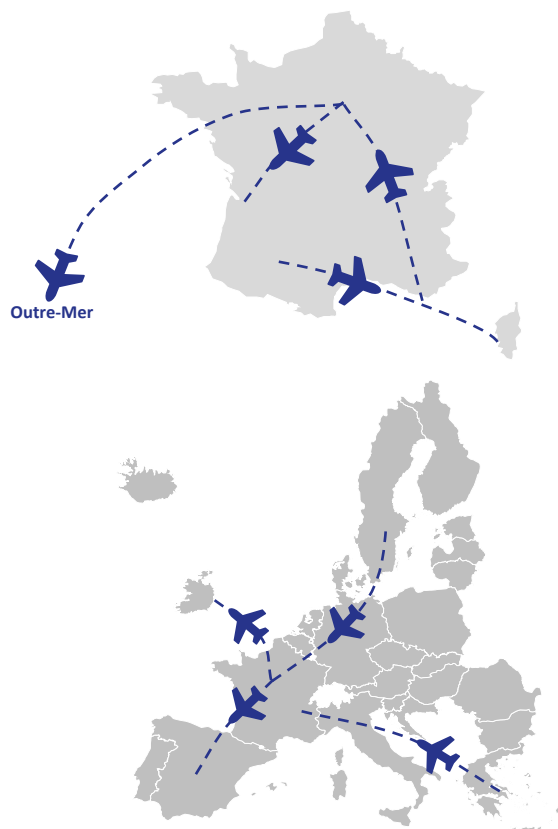
Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

Évolution du trafic aérien de passagers, en milliers de passagers





# Un trafic national qui se stabilise en 2023 alors que les vols internationaux, en croissance, retrouvent leur niveau de 2019



**Trafic National :**  
**28,6** millions de passagers soit :  
 - **83,8%** du trafic national de 2019  
 - **99,7%** du trafic national de 2022

**Trafic France – UE :**  
**68,7** millions de passagers soit :  
 - **98,9%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **116,1%** du trafic Intra-UE de 2022

**France - Royaume-Uni :**  
**12,1** millions de passagers soit :  
 - **89,5%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **131,1%** du trafic Intra-UE de 2022

**France – EEE\* + Suisse :**  
**72,9** millions de passagers soit :  
 - **98,3%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **129,4%** du trafic Intra-UE de 2022

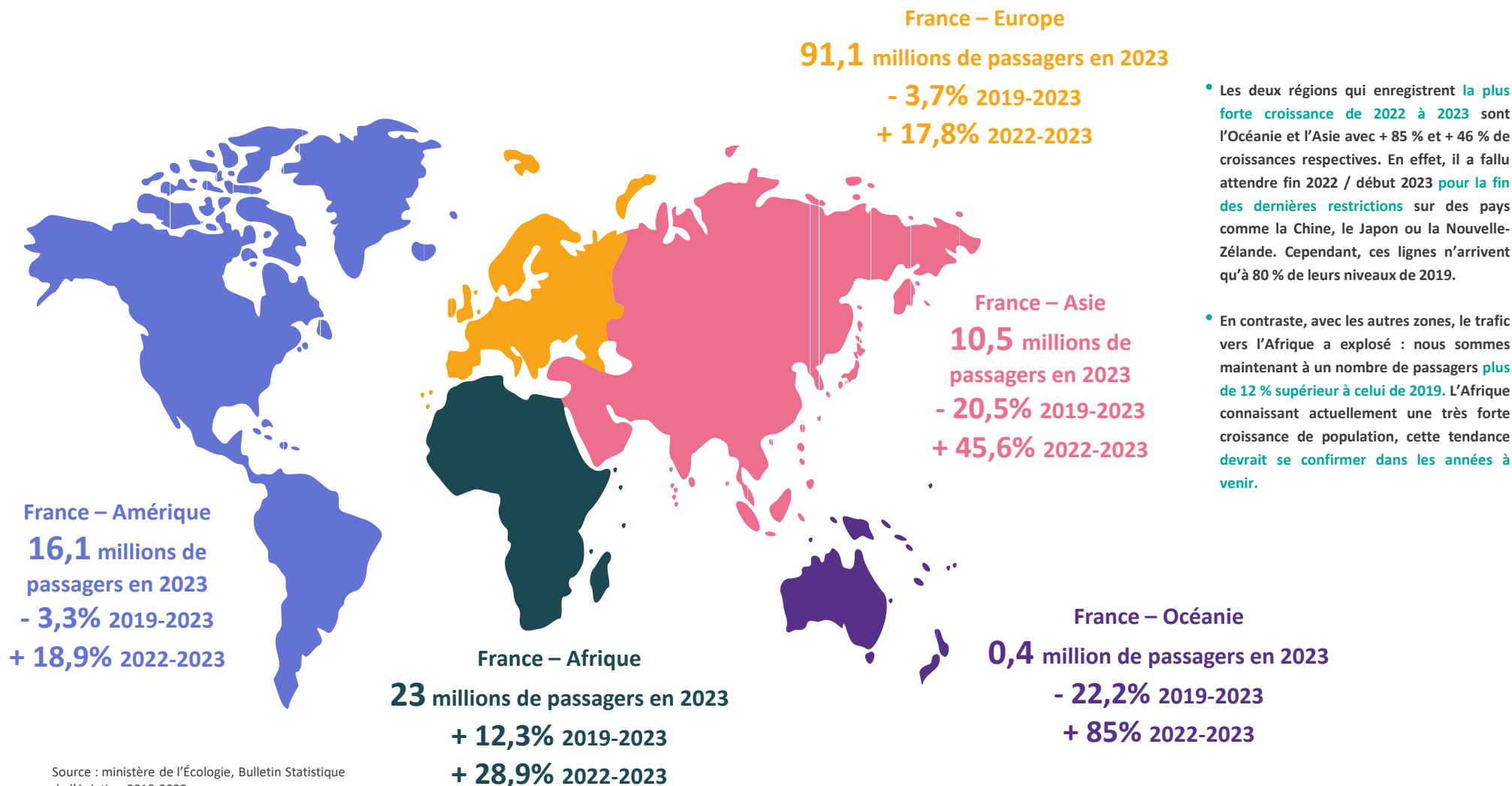


**Trafic Extra-UE:**  
**60,2** millions de passagers soit :  
 - **96,6%** du trafic Intra-UE de 2019  
 - **116,1%** du trafic Intra-UE de 2022

- On note que le trafic national est **le seul qui ne croît pas par rapport à 2022** et s'éloigne de son niveau de trafic de 2019. En effet, la loi du 22 août 2021 qui prévoit un arrêt des connexions aériennes là où il existe une connexion par voie ferroviaire en moins de 2 h 30 **n'est rentrée en vigueur qu'à partir du 23 mai 2023** du fait d'une contestation de la Commission européenne qui a abrogé la dérogation aux correspondances. Ceci explique a priori une bonne partie de la baisse des vols intérieurs en 2023, baisse qui pourrait se poursuivre en 2024.
- Le trafic International, Intra-UE ou Extra-UE avec la France **porte l'ensemble de la croissance 2022-2023**. Dans la plupart, ce trafic atteint presque son niveau de 2019.
- Les pays en périphérie de l'UE (R-U, Norvège ...) ont connu **la plus grande augmentation de trafic entre 2022 et 2023 : à peu près 30%**.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
 Champ : Nombre de passagers  
 \*EEE : Espace Economique Européen

# Le trafic vers l'Afrique continue sa croissance, reprise du trafic vers l'Océanie et l'Asie

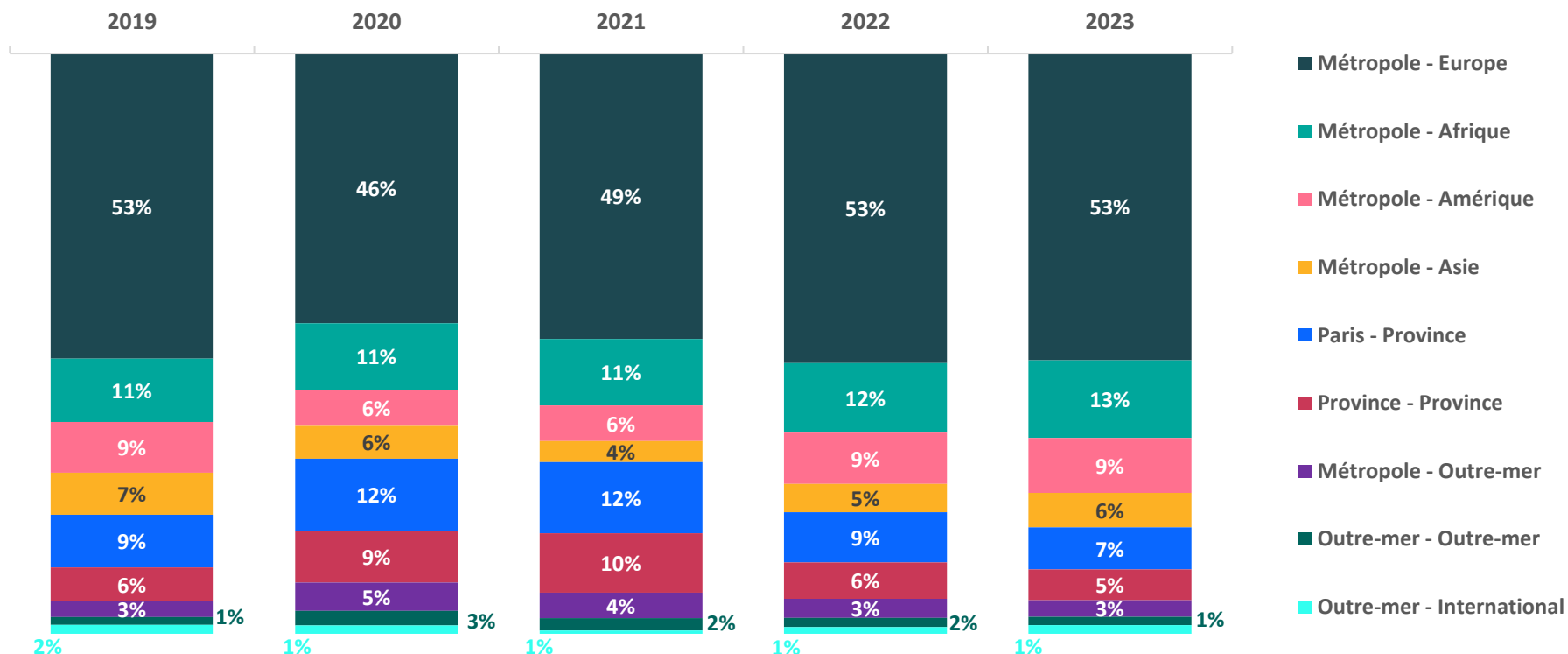


- Les deux régions qui enregistrent la plus forte croissance de 2022 à 2023 sont l'Océanie et l'Asie avec + 85 % et + 46 % de croissances respectives. En effet, il a fallu attendre fin 2022 / début 2023 pour la fin des dernières restrictions sur des pays comme la Chine, le Japon ou la Nouvelle-Zélande. Cependant, ces lignes n'arrivent qu'à 80 % de leurs niveaux de 2019.
- En contraste, avec les autres zones, le trafic vers l'Afrique a explosé : nous sommes maintenant à un nombre de passagers plus de 12 % supérieur à celui de 2019. L'Afrique connaissant actuellement une très forte croissance de population, cette tendance devrait se confirmer dans les années à venir.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Un nombre de passagers qui revient à son niveau de 2019, mais des dynamiques différentes entre lignes

Évolution de la répartition du trafic de passagers France, outre-mer et international, depuis 2019

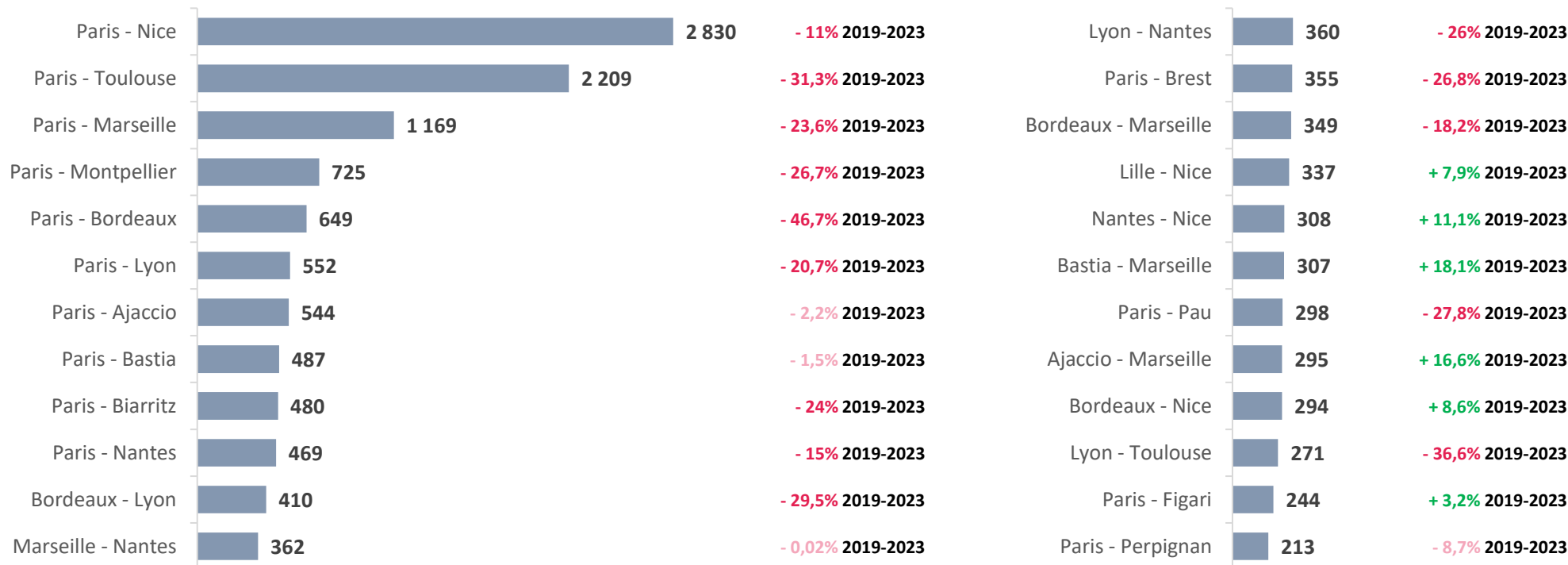


Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
 Champ : Nombre de passagers

- En 2023, beaucoup de lignes majeures retrouvent leur part de 2019 : les vols Métropole – Europe, Métropole – Amérique, Métropole – Outre-Mer, Province – Province ...
- Cependant, l'évolution observée précédemment se confirme : le trafic Métropole – Afrique continue à prendre de l'importance et les lignes intérieures Paris – Province et Province – Province se voient remplacées dans un certain nombre de cas par des transports ferroviaires.
- La part du transport de passagers dans les lignes Paris – Province a effectivement été divisée par deux au cours des 30 dernières années au profit des vols internationaux. De façon plus générale, le retour à des proportions semblables à celles de 2019 confirme la tendance : les vols domestiques reculent face aux vols internationaux.

# Les lignes qui incluent Paris attirent moins de passagers alors que d'autres lignes intérieures dépassent leur niveau de 2019

Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines en 2021



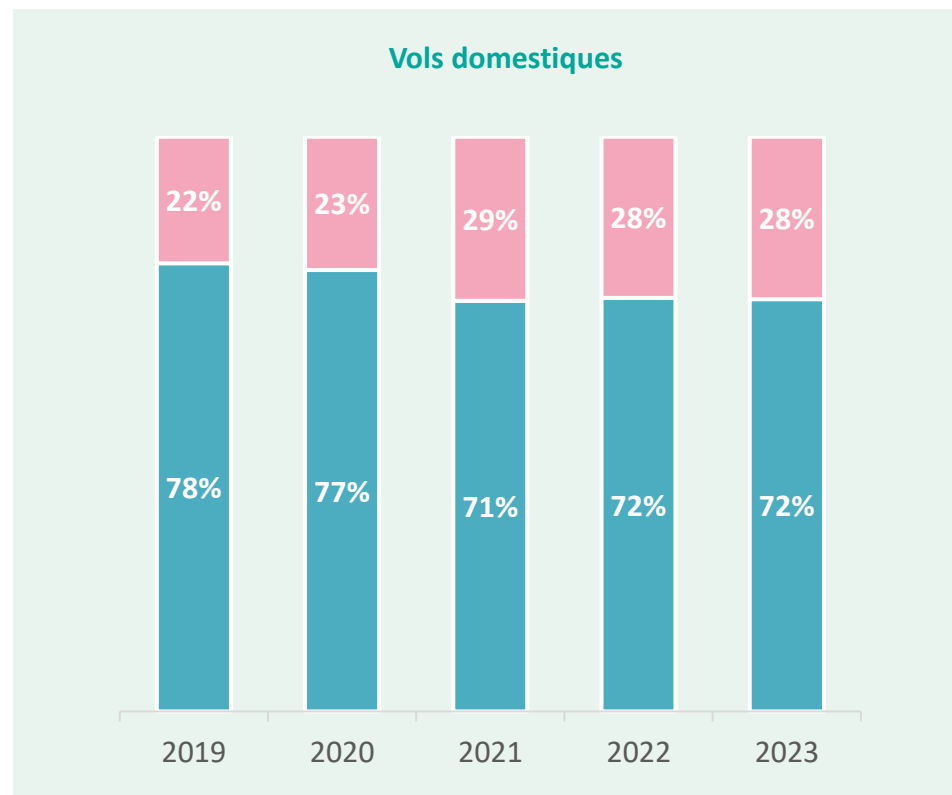
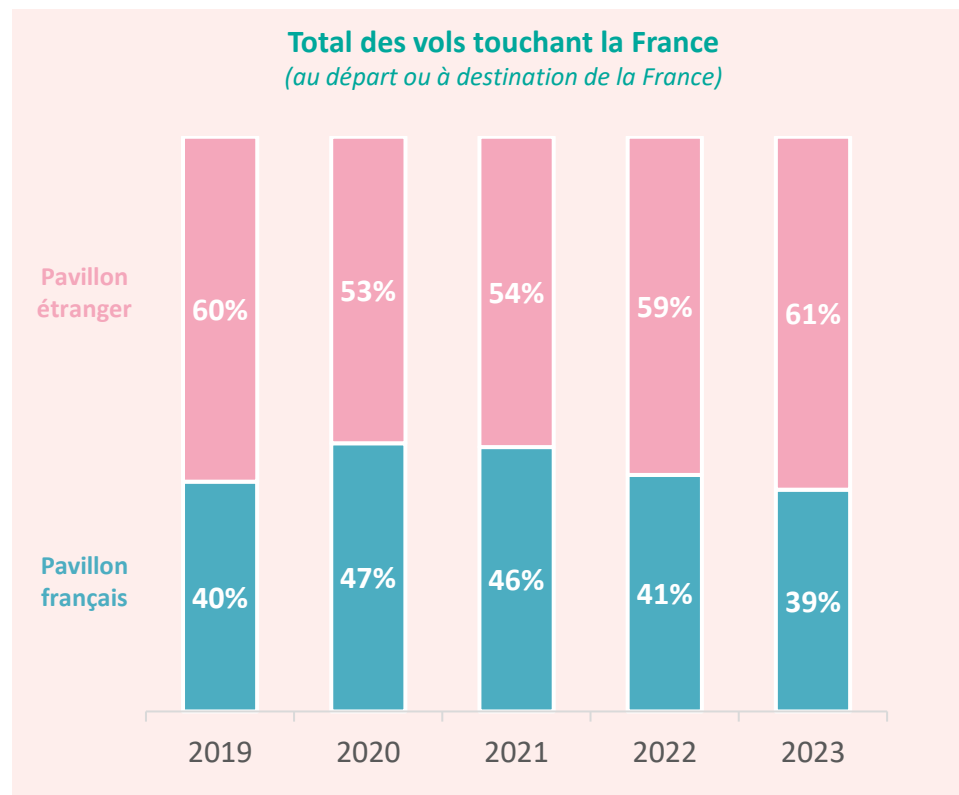
**21,2 millions**  
Passagers sur les lignes  
intérieures françaises en 2023  
soit **79,4%** de 2019

- Entre 2019 et 2023, les lignes vers ou à depuis Paris ont presque toutes enregistré des baisses supérieures à 10 % (jusqu'à près de la moitié du niveau de 2019 pour Paris – Bordeaux). Les lignes corses font exception et enregistrent même une augmentation de 3 % pour l'aéroport de Figari.
- La nouvelle législation qui interdit les vols domestiques où il existe une alternative ferroviaire de moins de deux heures et demie contribue sûrement au déclin important observé sur les lignes telles Paris – Bordeaux ou Paris – Lyon.
- Le low-cost a continué à prendre des parts de marché en 2023 et ce phénomène s'observe particulièrement sur les lignes telles Paris-Figari (+3 %) ou encore Paris-Pau (-27,8%) qui cède beaucoup de trafic à l'aéroport de Tarbes-Lourdes (le Paris - Tarbes-Lourdes fait +31 % par rapport à 2019) qui accueille beaucoup de vols low-cost.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Le pavillon français transporte 65 millions de passagers, avec une baisse de volume et de part de marché en 2023

## Part du pavillon français sur les 5 dernières années

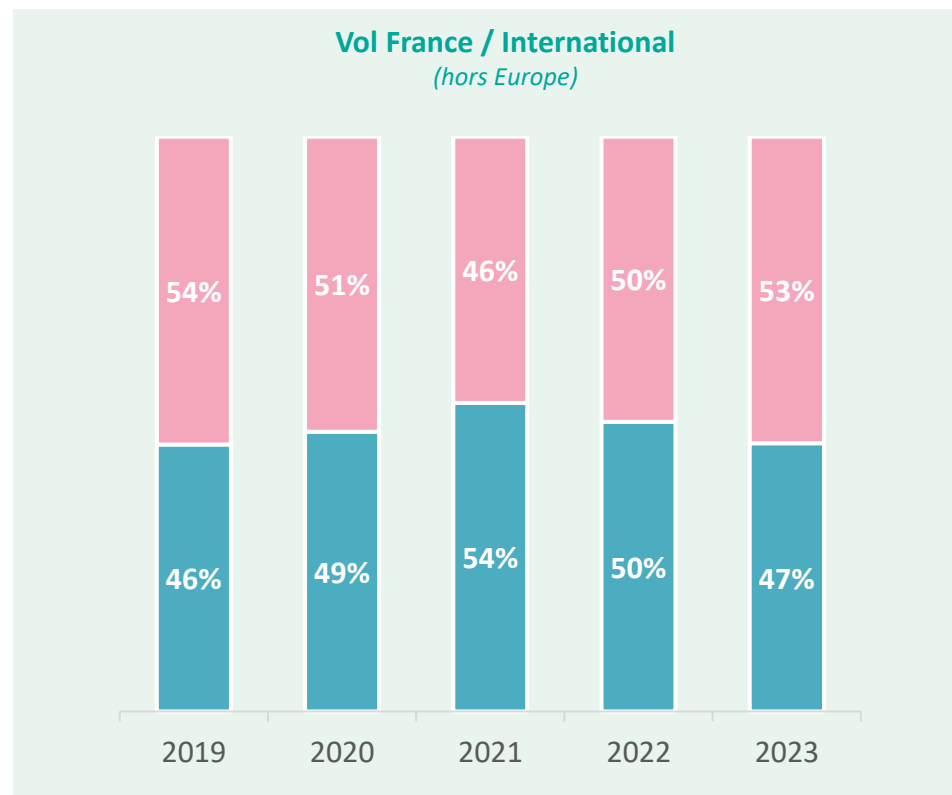
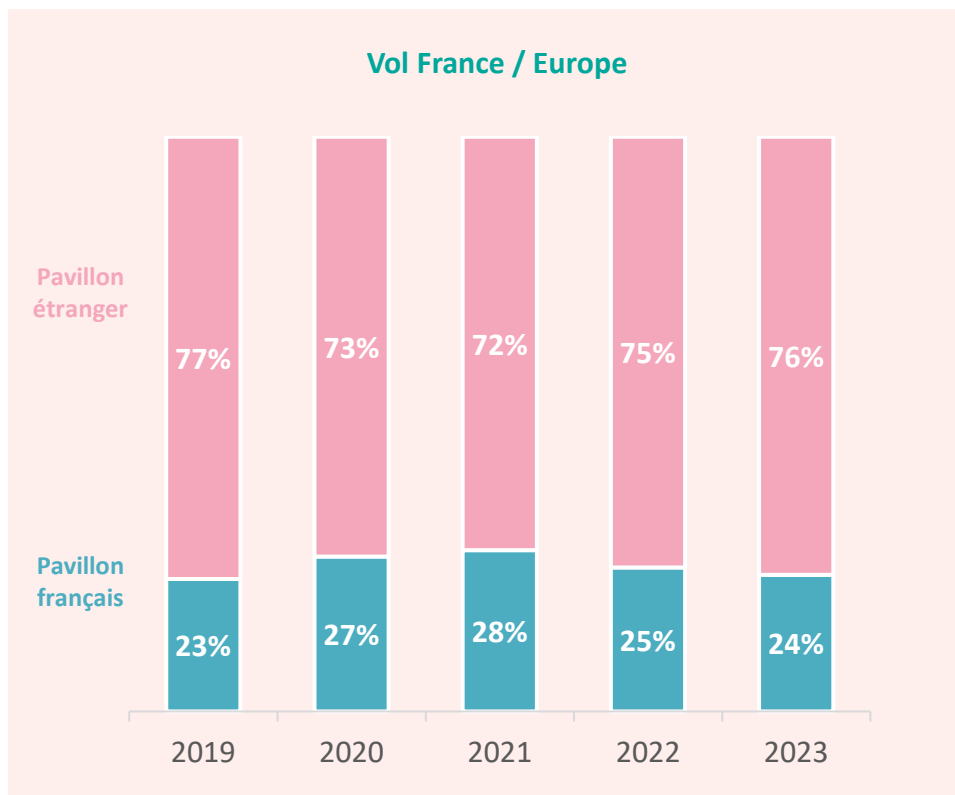


Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

- Les transporteurs français transportent 65,48 millions de passagers en 2021 soit 91,1 % du nombre de passagers transportés en 2019. Ils reculent cependant de 1 point en part du marché en 5 ans.
- Les transporteurs français n'ont pas pu reprendre les parts de marché acquises par les transporteurs étrangers en 2021 et restent à 72 % du trafic domestique.
- Ces transporteurs étrangers qui ont pris des parts de marché des transporteurs français, sont essentiellement des low-cost, notamment Ryan Air (+40 % de passagers par rapport à 2019), Volotea (+75 % de passagers par rapport à 2019) ou encore Wizz Air (+77 % de passagers par rapport à 2019).

# À l'international, les transporteurs français retrouvent leur niveau de 2019

## Part du pavillon français sur les 5 dernières années



Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

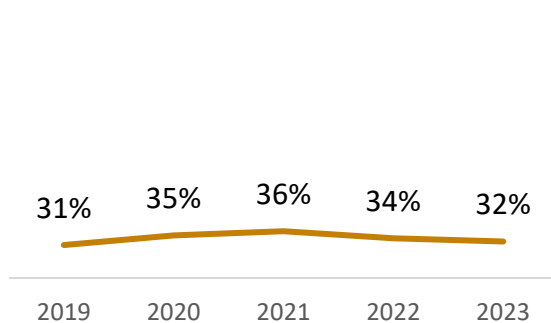
- Les transporteurs français ont repris, pendant de la crise sanitaire, des parts de marché du trafic international (entre 4 et 8 points en fonction des années), **mais en 2023 ils arrivent à un niveau très similaire à celui d'avant-crise (1 point de plus).**
- Pour les vols internationaux, **le fait que la reprise du transport aérien est portée par les low-cost contribue beaucoup à la résilience des transporteurs français**: les low-cost ne réalisent que très peu de vols long-courrier en dehors de l'Europe.
- On note tout de même que **les low-cost français** comme Transavia (+ 74 % par rapport à 2019) ou French Bee (+ 171 % par rapport à 2019) **réalisent d'excellentes performances sur l'année 2023** et contribuent beaucoup au maintien des parts de marché du pavillon français sur les lignes européennes et internationales.



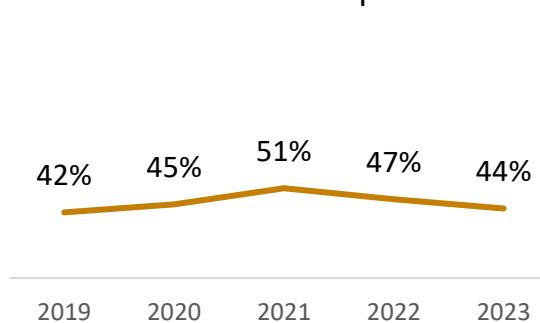
# Le pavillon français transporte 40 millions de passagers à l'international, près de 90 % du niveau de 2019

## Part du pavillon français à l'international sur les 5 dernières années

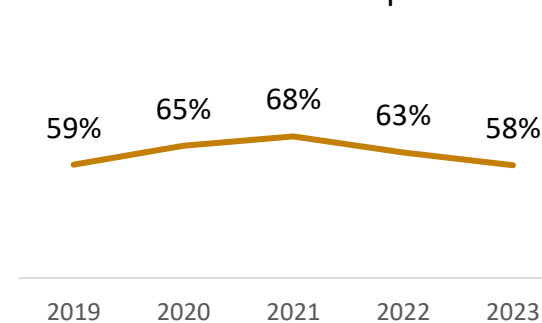
### Vols internationaux



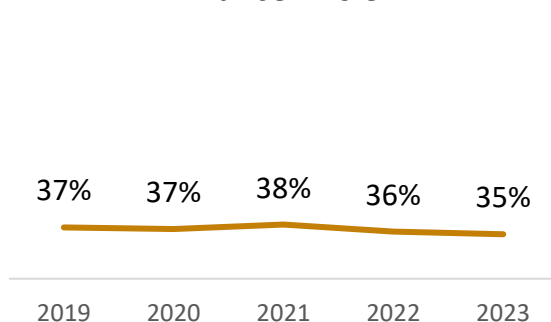
### France - Afrique



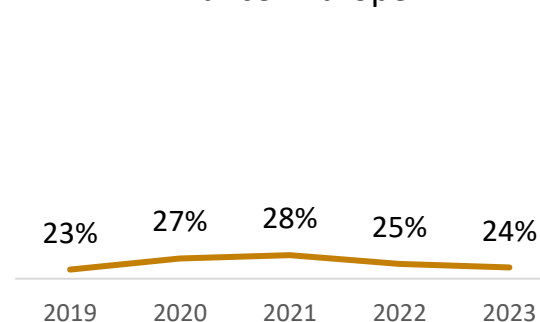
### France - Amérique



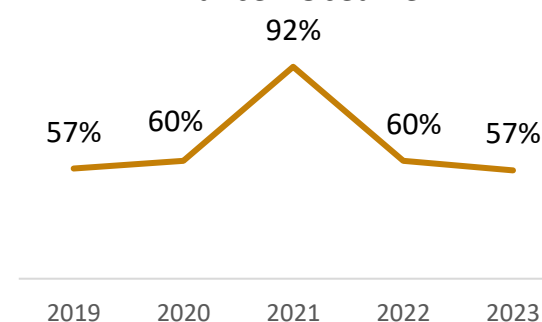
### France - Asie



### France - Europe



### France - Océanie



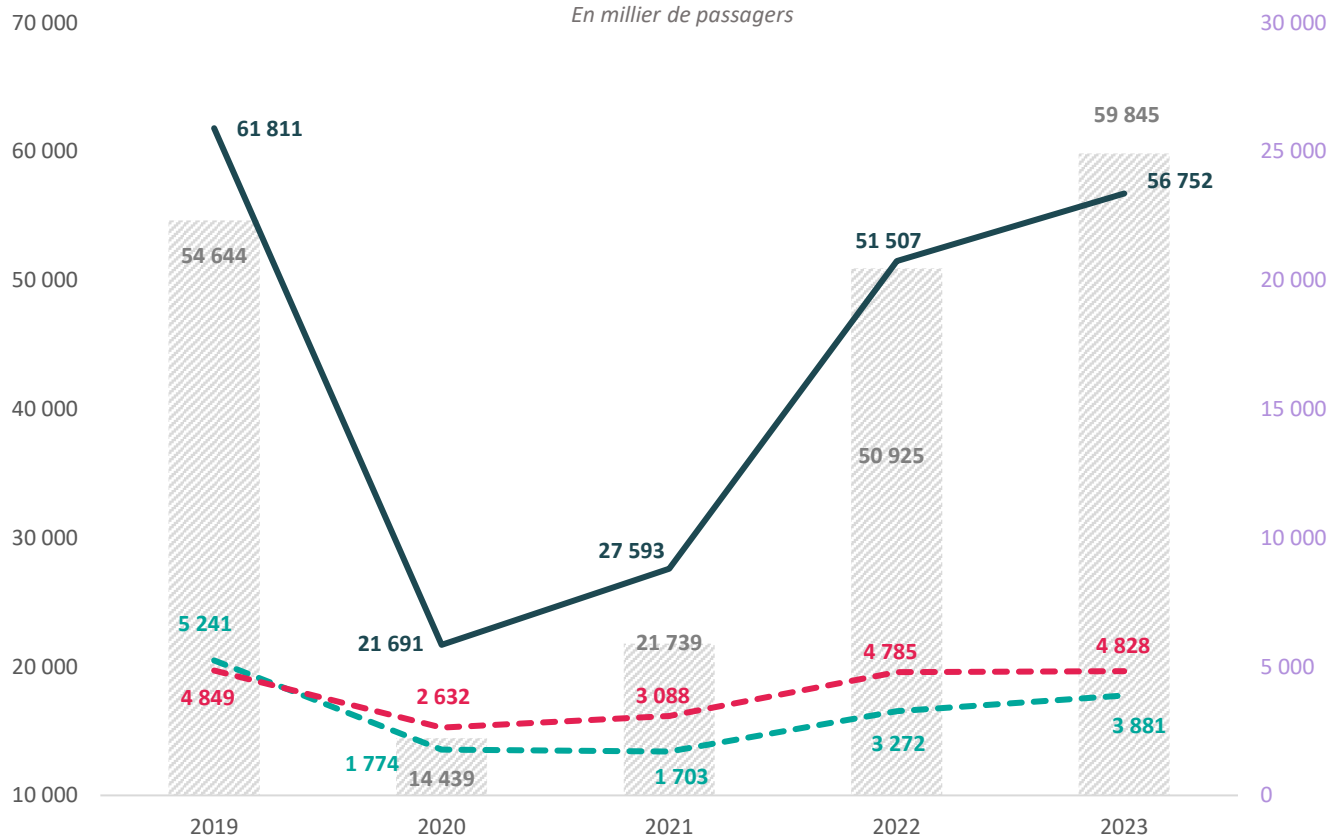
Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

- Le pic observé sur le graphe France-Océanie en 2021 est une conséquence directe de la crise sanitaire : Les vols vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande étant quasi-inexistants la grande majorité des destinations en Océanie avait un lien direct avec l'Outre-mer, et la part du pavillon français est très importante sur les lignes concernant l'Outre-mer.

# Le trafic en Outre-mer connaît une reprise plus lente, dans le même temps on observe une croissance du low-cost étranger

## Évolution du nombre de passagers transporté par le pavillon français et les low-cost étrangers sur 5 ans

En millier de passagers



Pavillon français sur les lignes  
**Métropole – Outre-mer**  
- 0,004 % entre 2019 et 2023

Pavillon français en **Métropole**  
- 8,2 % entre 2019 et 2023

Pavillon français en **Outre-mer**  
- 26 % entre 2019 et 2023

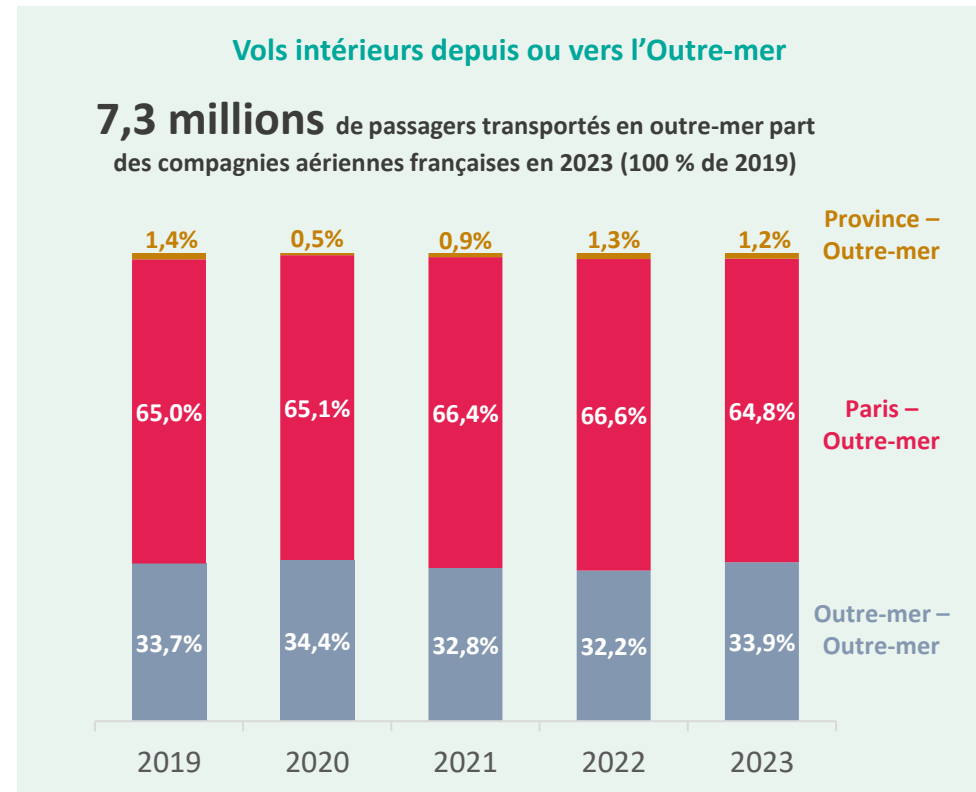
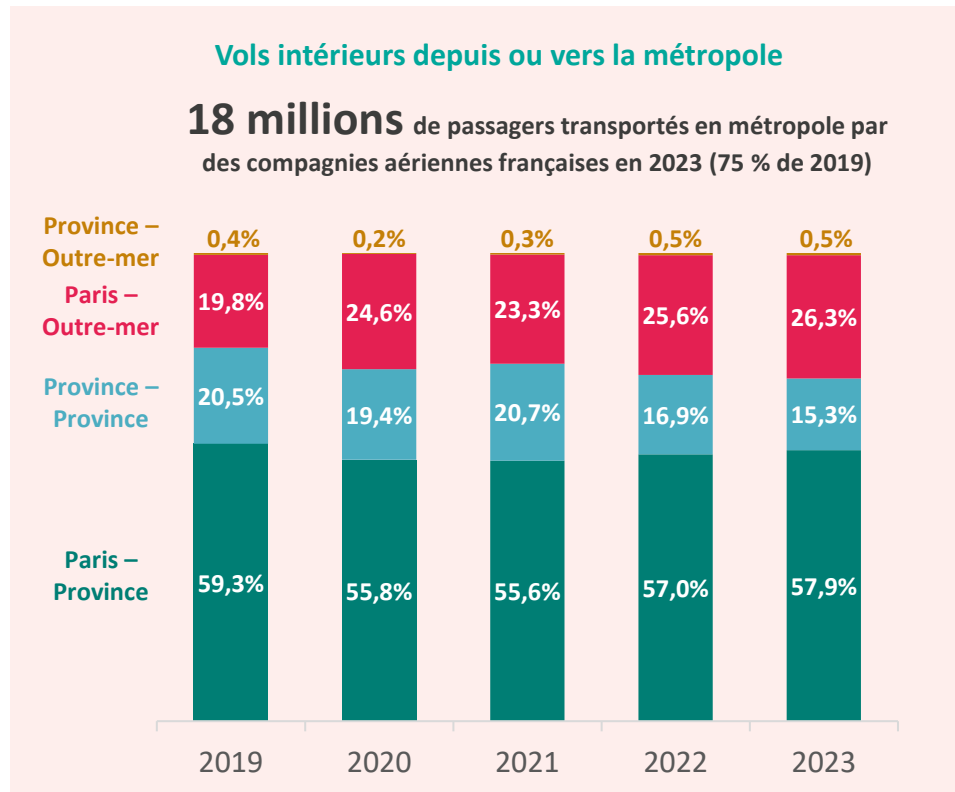
Principales compagnies étrangères  
à bas coûts en France  
+ 9,5 % entre 2019 et 2023

- En 2023, les lignes Métropole-Outre-mer sont assurées à 100 % par des transporteurs français et ont retrouvé leur niveau de 2019. La croissance plus faible entre 2022 et 2023 (2 %) laisse penser que la demande se stabilise pour ces lignes.
- Le pavillon français assure près de 80 % du trafic de l'Outre-mer hors métropole, une part identique à celle de 2019, cependant, le volume de passagers de 2019 n'est toujours pas atteint, même s'il enregistre 18 % de croissance entre 2022 et 2023.
- Les années 2022 et 2023 ont été marquées par le retour du pavillon étranger dans le transport aérien en France, notamment les low-cost étrangers qui réalisent presque 110 % de leurs nombres de passagers de 2019. À eux seuls, ils réalisent en 2023 près de 92 % du trafic du pavillon français toutes lignes confondues.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Le pavillon français transporte 85% des passagers sur les lignes Paris-Province. Le trafic en Outre-Mer atteint son niveau de 2019.

Répartition du pavillon français sur les vols intérieurs entre 2019 et 2023



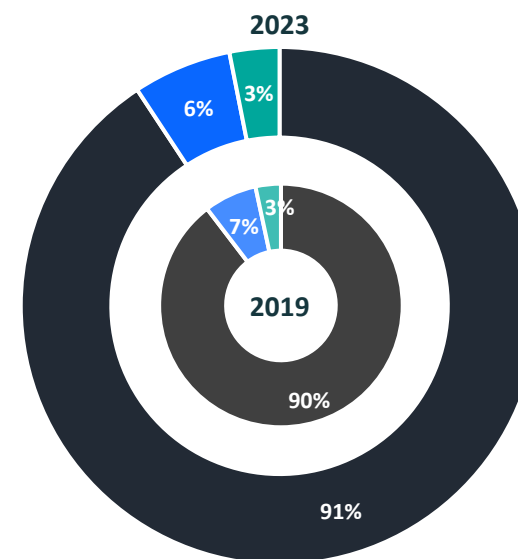
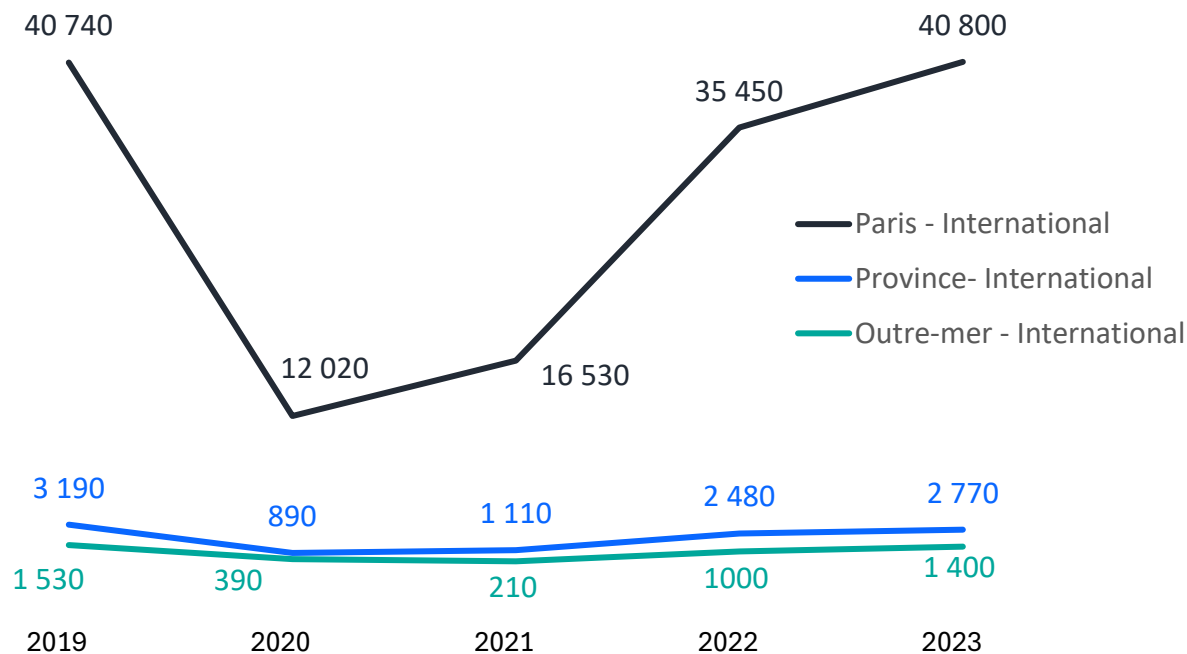
- L'importance des lignes d'Outre-Mer a augmenté pour le pavillon français : en 2023 un passager de métropole sur quatre emprunter une ligne d'Outre-Mer, contre un sur cinq en 2019.
- Les compagnies aériennes françaises reprennent 2 points en un an et transportent 85 % des passagers (10,4 millions de passagers) qui voyagent de Paris à la Province en 2023. Elles sont donc à deux points de leur part de marché de 2019 (87 %).
- C'est le trafic Province-Province qui continue à faire défaut au transporteur français : ils perdent 4 points de part de marché de plus entre 2022 et 2023 et n'assurent désormais que 30 % du trafic passager de ces lignes. En 2019, près d'un passager sur deux sur de lignes Intraprovinciale voyageais avec une compagnie aérienne française.
- Le transport de passagers entre la métropole et l'Outre-mer par des compagnies françaises a augmenté de 6 points en 5 ans, il est majoritairement porté par les vols vers ou depuis Paris : 98 % des vols de la métropole vers l'Outre-mer sont au départ de Paris.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2019-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Près de 41 millions de passagers transportés par le pavillon français pour les aéroports de Paris sur des vols internationaux

## Destinations du trafic des compagnies aériennes françaises en vols intérieurs

en milliers de passagers



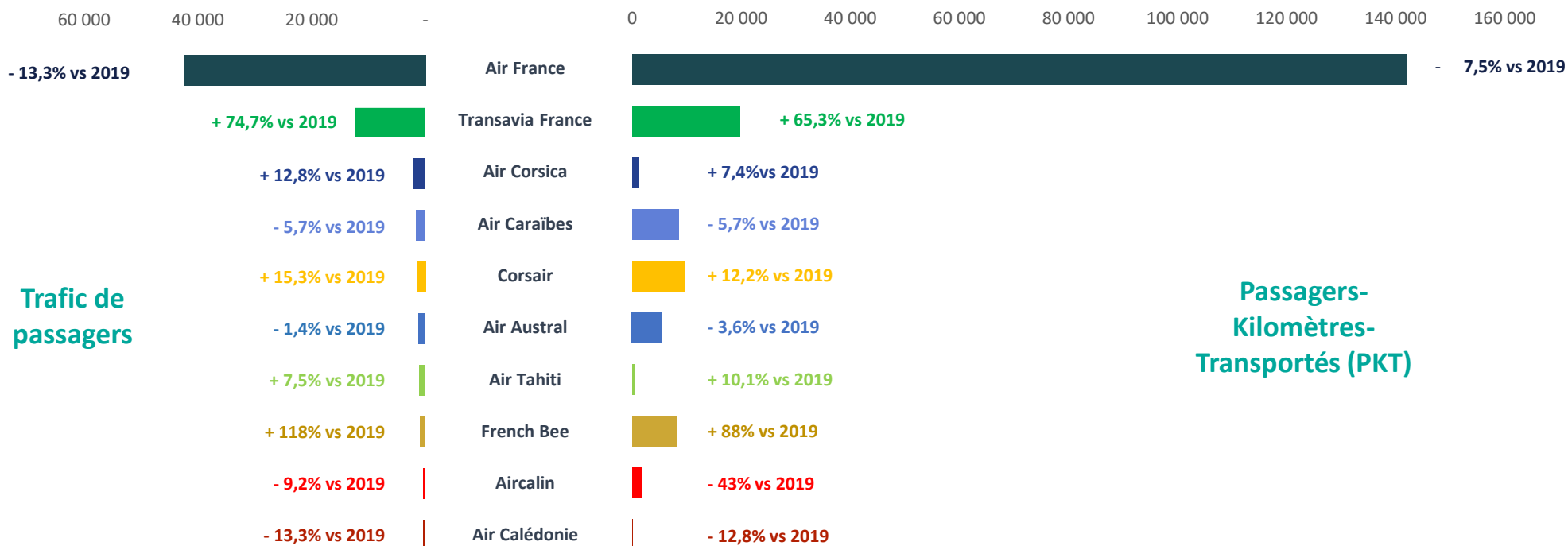
Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2019-2023  
Champ : Nombre de passagers

- Les transporteurs français transportent 60 000 passagers de plus qu'en 2019 pour atteindre un nouveau record de Paris à l'International. Les transporteurs étrangers ont en revanche transporté 5 millions de passagers en moins qu'en 2019.
- En Province, les niveaux de 2019 vers l'international ne sont pas encore atteints, malgré une croissance de 12 % du trafic en un an. Le pavillon français perd par ailleurs encore presque un point de part de marché par rapport au pavillon étranger pour se stabiliser à 5 % du marché Province-International. Les aéroports de province incluent beaucoup d'aéroports de proximité, très utilisés par les low-cost.

# 201,2 milliards de PKT réalisés par le pavillon français en 2023

## Trafic de passagers de principales compagnies aériennes françaises (top 10) et Passagers-Kilomètres-Transportés (PKT) en 2023

en milliers de passagers et millions de PKT



Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers et PKT

- Avec plus de 200 milliards de PKT en 2023, le pavillon français réalise près de 95 % de sa performance de 2019. Le nombre de passagers n'étant qu'à 92% de celui de 2019, les compagnies aériennes françaises ont donc transporté leurs passagers plus loin qu'en 2019. Cette différence est essentiellement portée par Air France (-13,3% de passagers contre -7,5 % de PKT).
- À l'inverse les low-cost français, tels Transavia ou French Bee voient leur augmentation de passagers être moins importante que leurs augmentations de PKT, soulignant une réduction de la moyenne de kilomètres parcourus par leurs passagers. La réduction relative des PKT pour les transporteurs hors Air France et probablement en partie due à l'augmentation des prix de l'essence post-crise sanitaire.

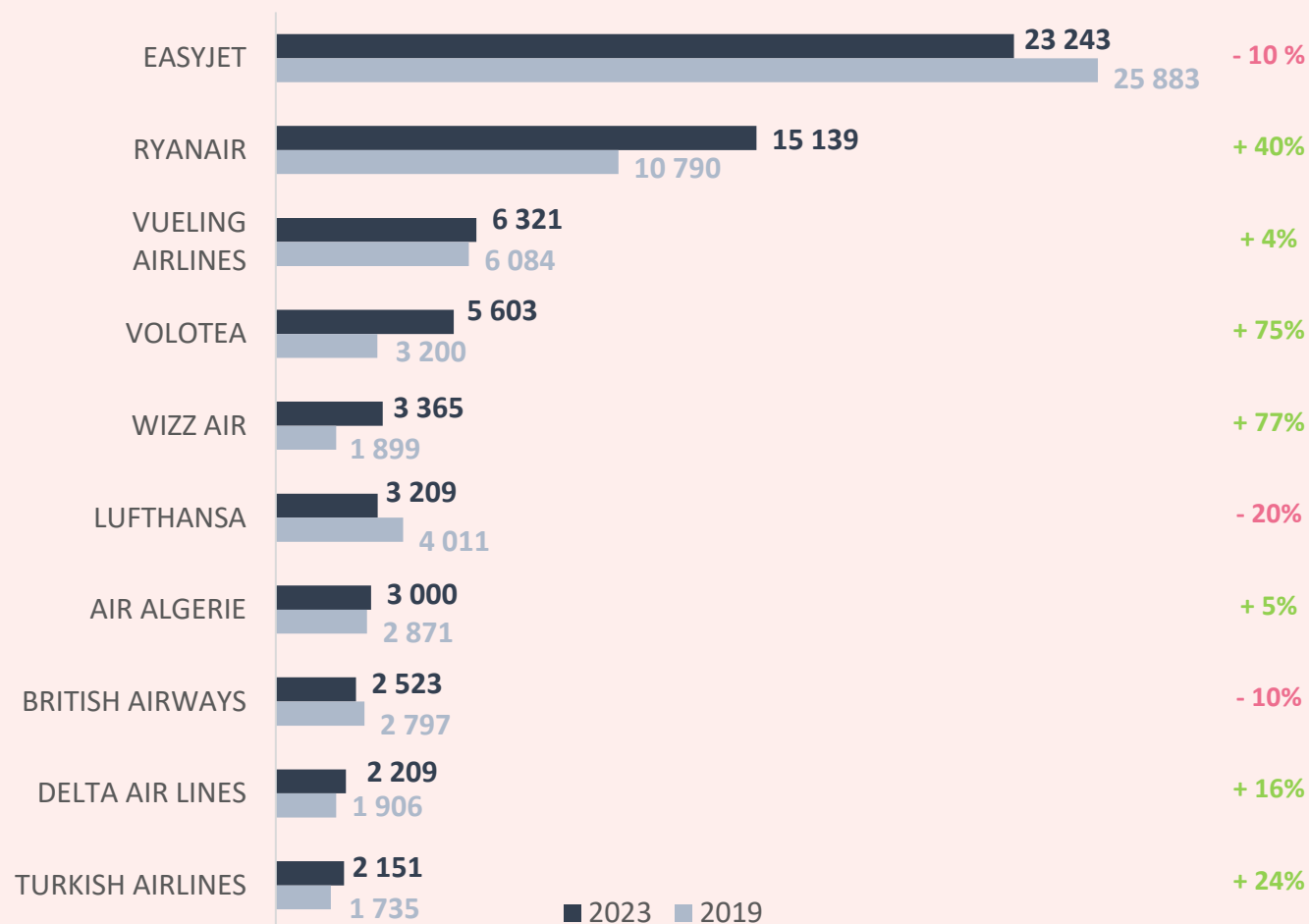
# Les compagnies aériennes étrangères transportent 61,4 % des passagers en France en 2023

**104 millions**  
de passagers transportés  
par des compagnies  
aériennes étrangères en  
métropole en 2023

- Avec 104 millions de passagers soit 96,7 % du total de passagers transportés en 2019, les compagnies aériennes étrangères ont quasiment repris leur niveau de 2019. Pour autant, la répartition au sein des compagnies étrangères varie. Les grands transporteurs étrangers tels Lufthansa (-20 %), British Airways (-10 %), KLM (-16 %) ou encore Emirates (-3 %) n'arrivent pas à transporter autant de passagers qu'en 2019.
- Les grands gagnants sont les low-cost : Ryanair + 40%, Volotea + 75%, Wizz air + 77 % ...
- On notera quand même que les transporteurs classiques américains tels United Airlines (+ 22 %) ou Delta Air Lines (+ 16 %) enregistrent des augmentations significatives. Le trafic américain est à plus de 98 % de son niveau de 2019.

Source : ministère de l'Écologie, Bulletin  
Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

Trafic de passagers des 10 plus importantes compagnies aériennes étrangères en 2019 et 2023





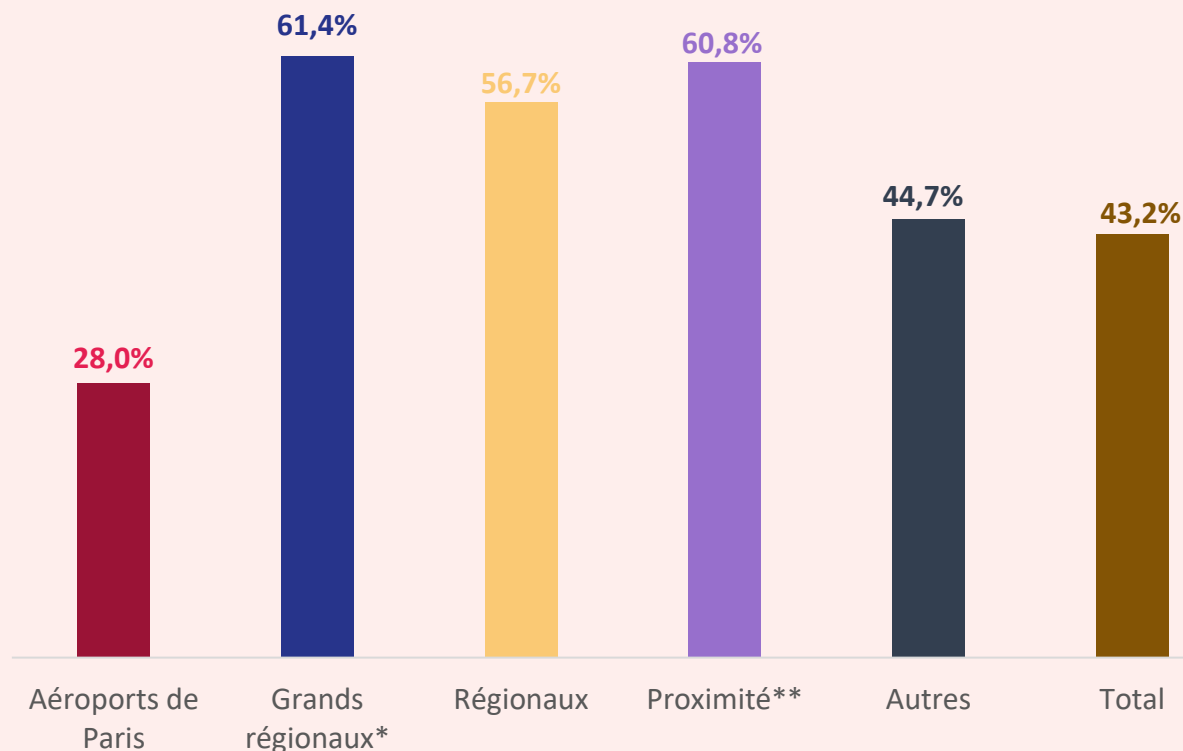
# Le trafic low-cost est majoritaire pour les trafics régionaux et de proximité

**43,2 %**  
du trafic en France métropolitaine en 2023 est assuré par des transporteurs low-cost

- Le trafic low-cost continue à augmenter et prend 2 points de parts de marché en un an (41 % en 2022 et 43 % en 2023). Cette part de marché en 2023 est à son niveau historique le plus haut pour le trafic aérien français. En 2019, les transporteurs low-cost ne transportaient « que » 35 % des passagers, soit 8 points de moins qu'en 2023.
- Le trafic régional de passagers reste majoritairement assuré par des compagnies aériennes low-cost, mais il peine à progresser sur les aéroports de Paris : + 0.3 point entre 2022 et 2023.

Source : résultat d'activité des aéroports français, UAF, 2023  
Champ : Part du nombre de passagers

Part du Low-Cost dans les différentes catégories d'aéroports en France métropolitaine



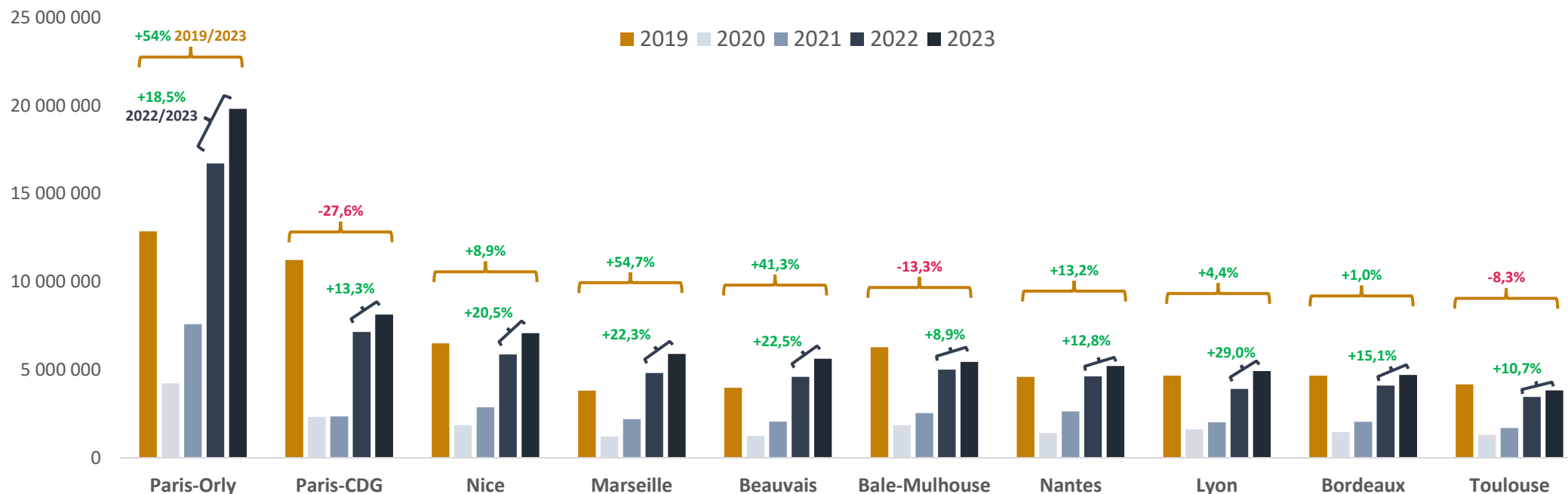
\*Les grands régionaux correspondent aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 5 millions de passagers, soit les aéroports de Nice Côte d'Azur, Marseille Provence, Lyon-Saint Exupéry, Bâle – Mulhouse, Toulouse – Blagnac, Bordeaux, Nantes Atlantique et de Paris-Beauvais.

\*\*Les aéroports de proximité représente les aéroports un peu plus éloignés des grands centres de populations régionaux et n'ayant pas de volume de passagers très importants. Quelques exemples : Tarbes-Lourdes Pyrénées, Rennes Saint-Jacques, Figari-Sud Corse ...

# Une croissance rapide du low-cost dans les aéroports français

## Trafic des compagnies à bas coûts sur les aéroports français

en milliers de passagers

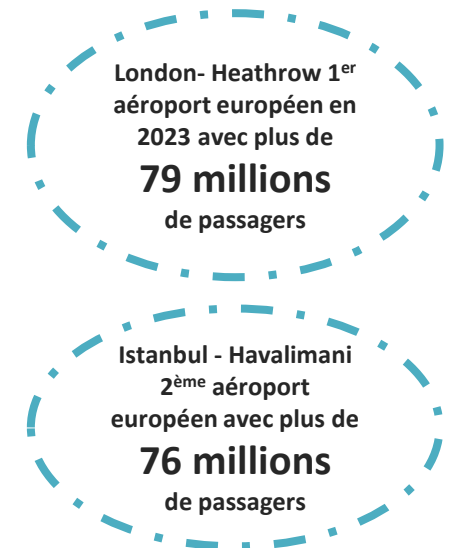
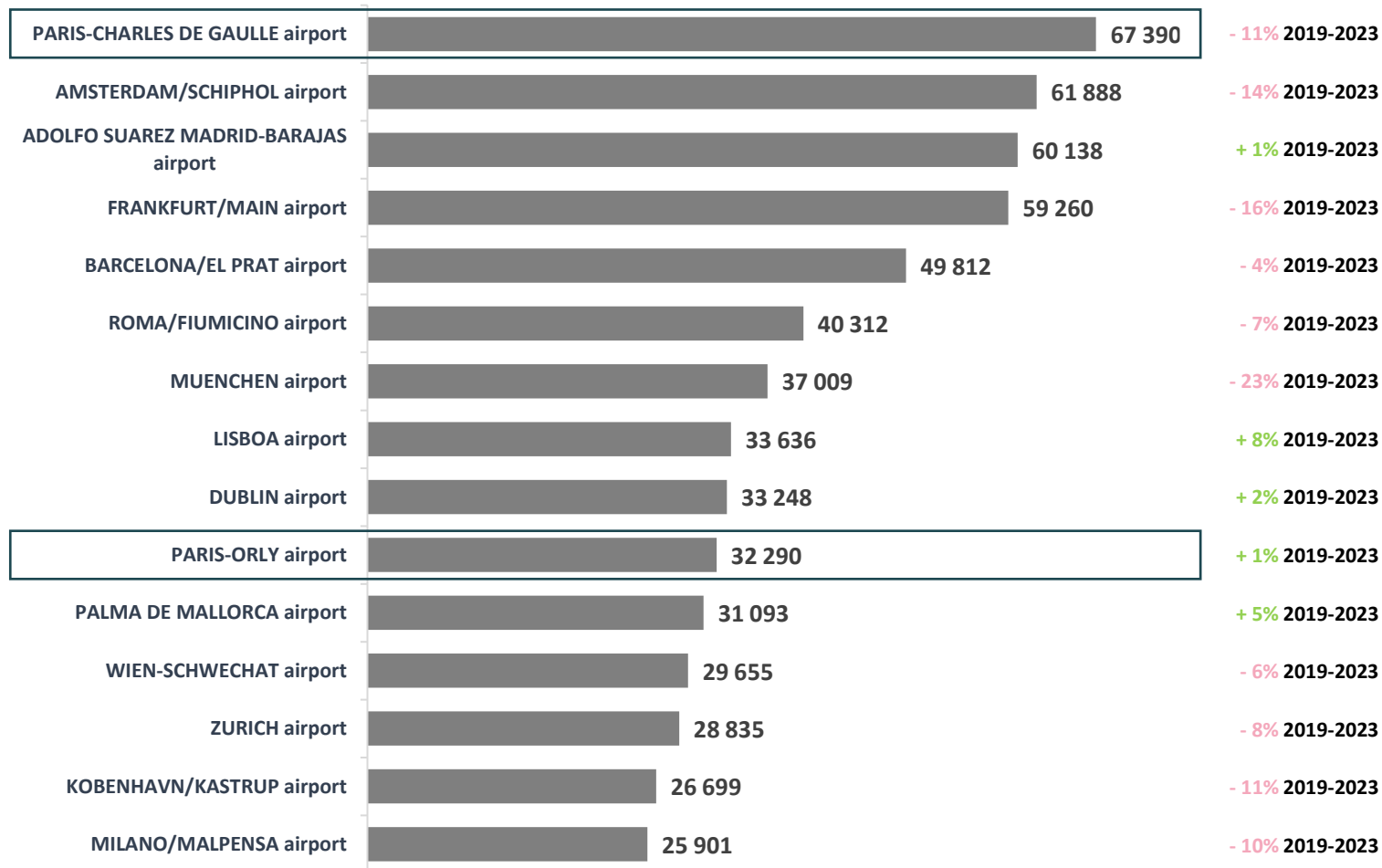


- Le trafic low-cost en France a augmenté de 15,3 % depuis 2022 et les compagnies low-cost ont transporté 13,8 % de passagers de plus qu'en 2019. Étant donné que le trafic aérien n'a toujours pas retrouvé son niveau de 2019, il est clair que les low-cost ont significativement pu augmenter leur part du marché.
- Les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Beauvais ont connu une très forte croissance (entre 40 et 50 %) sur cette période. L'arrivée de transporteurs tels Easy Jet à Paris Beauvais a aussi nettement augmenté l'importance de cet aéroport où 99,7 % du trafic est du low-cost.
- Depuis 2022, pour la première fois de son histoire, Paris – Orly a vu plus de passagers qui ont volé avec des transporteurs low-cost (61 % en 2023) que de passagers qui ont volé avec des transporteurs classiques (39 % en 2023).

Source : résultat d'activité des aéroports français, UAF, 2023  
Champ : Nombre de passagers

# 617 millions soit 38% des passagers aériens européens répartis sur 15 aéroports

Les 15 premiers aéroports de l'Union européenne en 2023 en nombre de passagers  
en milliers de passagers



- La croissance annuelle entre 2022 et 2023 des grands aéroports européens est constante : **entre 15 et 20% pour les principaux aéroports.**
- Deux exceptions à noter : **Roma Fiumicino (+38 % en un an)** et **Lisbonne (-3 % en un an).**
- Paris – CDG représente 4 % du trafic de passagers des aéroports de l'Union européenne.

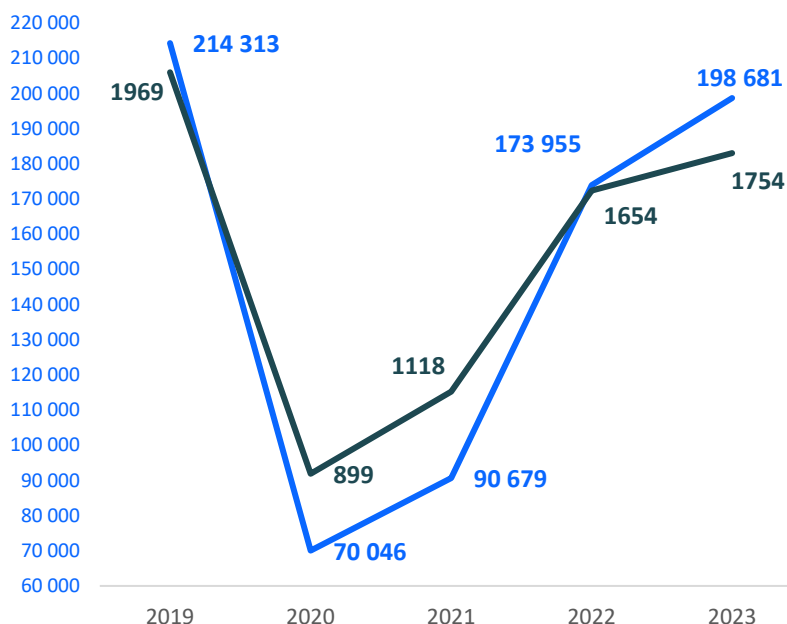
Source : Eurostat, nombre de passager par aéroport principal 2019-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Presque 200 millions de passagers dans les aéroports français en 2023

## Évolution du trafic des aéroports – Métropole et DOM-TOM

en milliers de passagers, milliers de vols

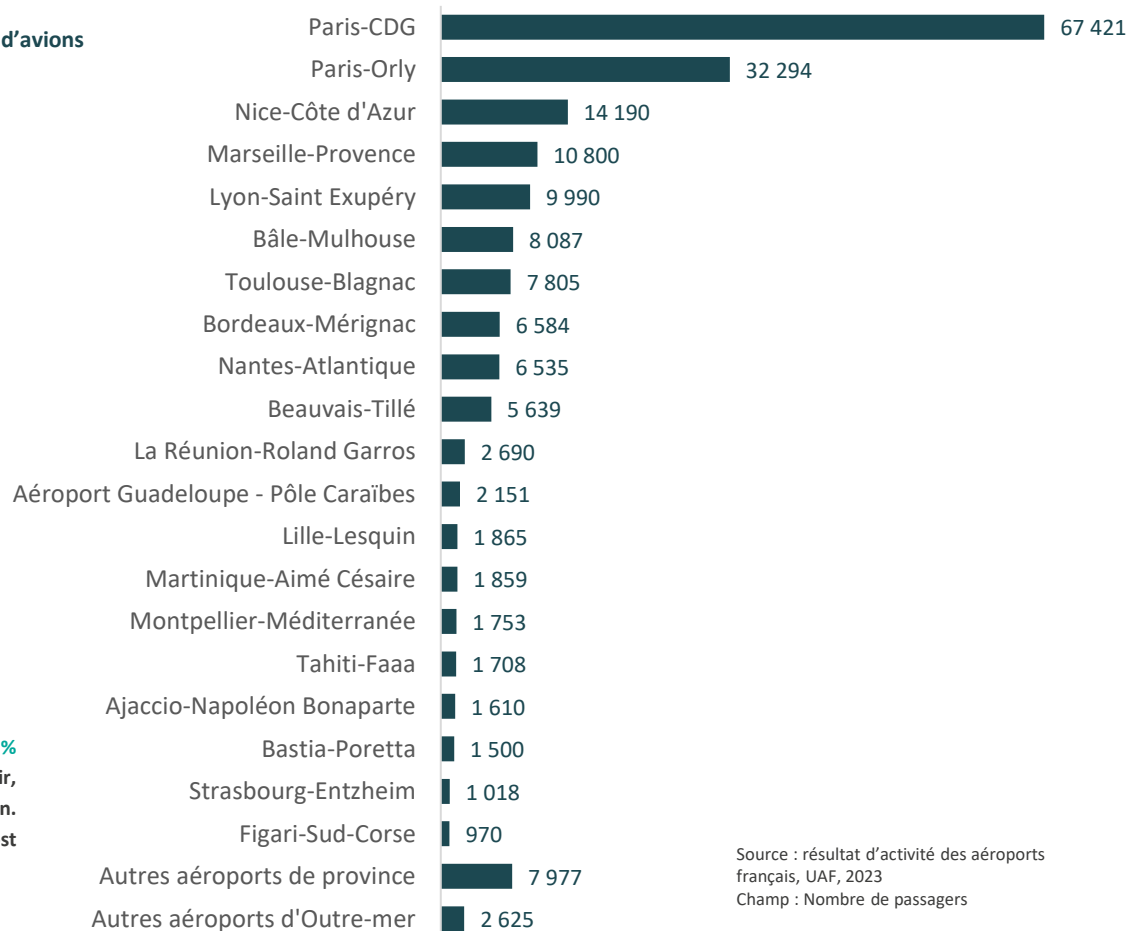
Passagers



- Paris - CDG représente 33 % des flux de passagers en 2023, soit 2 points de moins qu'en 2019.
- Le nombre de passagers par mouvement d'avion augmente de 108 en 2018 à 113 en 2023 soit 4 % d'augmentation. Les transporteurs low-cost ont sûrement contribué à cette augmentation : Ryan Air, Wizz Air, Jet2 et easyJet ont en moyenne plus de 90 % de taux de remplissage des avions par an. Cependant, ceci reflète probablement une stratégie différente des transporteurs classiques ou low-cost afin de mieux s'adapter à la réalité de l'aviation post-crise sanitaire.

## Fréquentation des principaux aéroports en 2023

en milliers de passagers

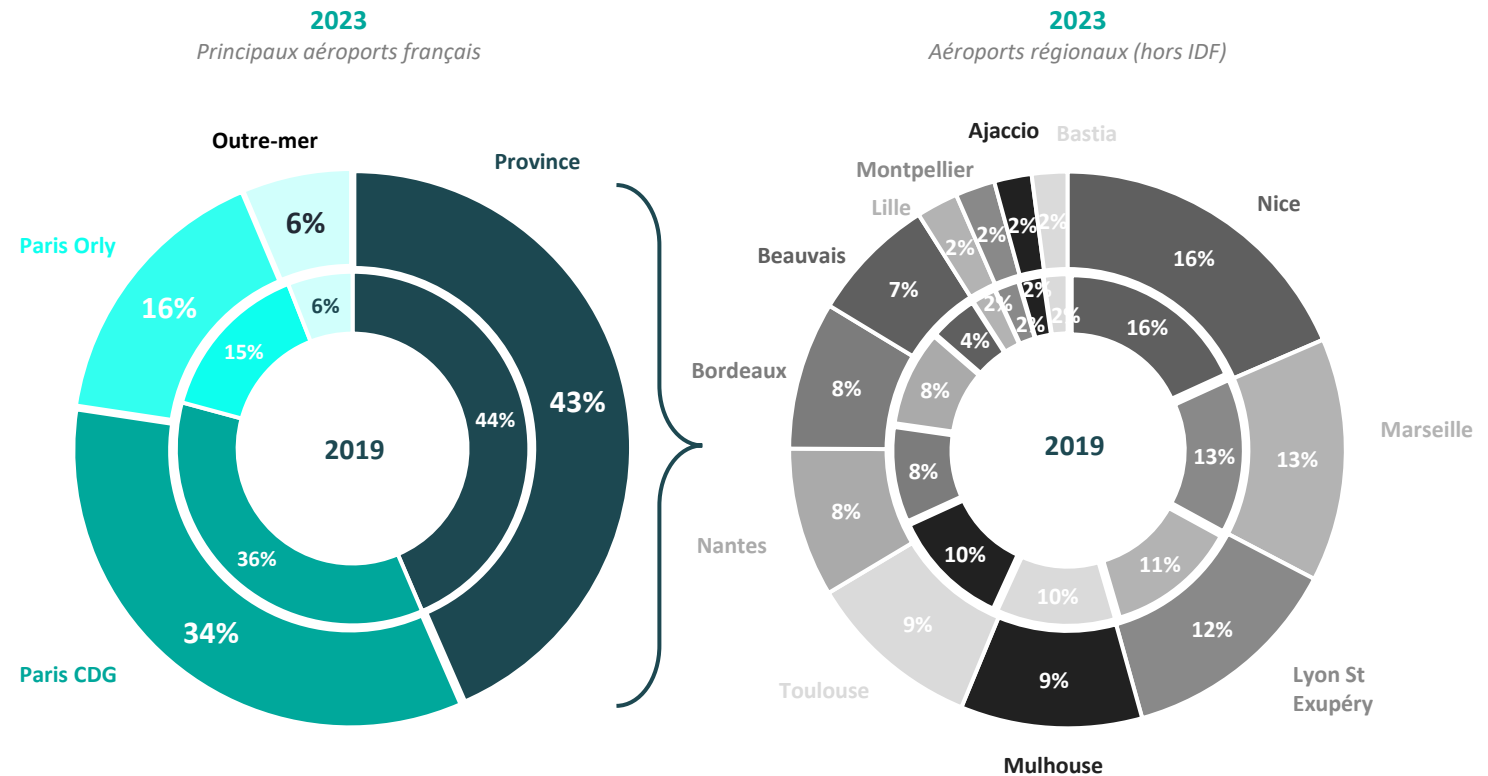


Source : résultat d'activité des aéroports français, UAF, 2023  
Champ : Nombre de passagers

# La répartition du trafic passagers sur les aéroports français est relativement stable par rapport à 2019

## Répartition des passagers sur les principaux aéroports français

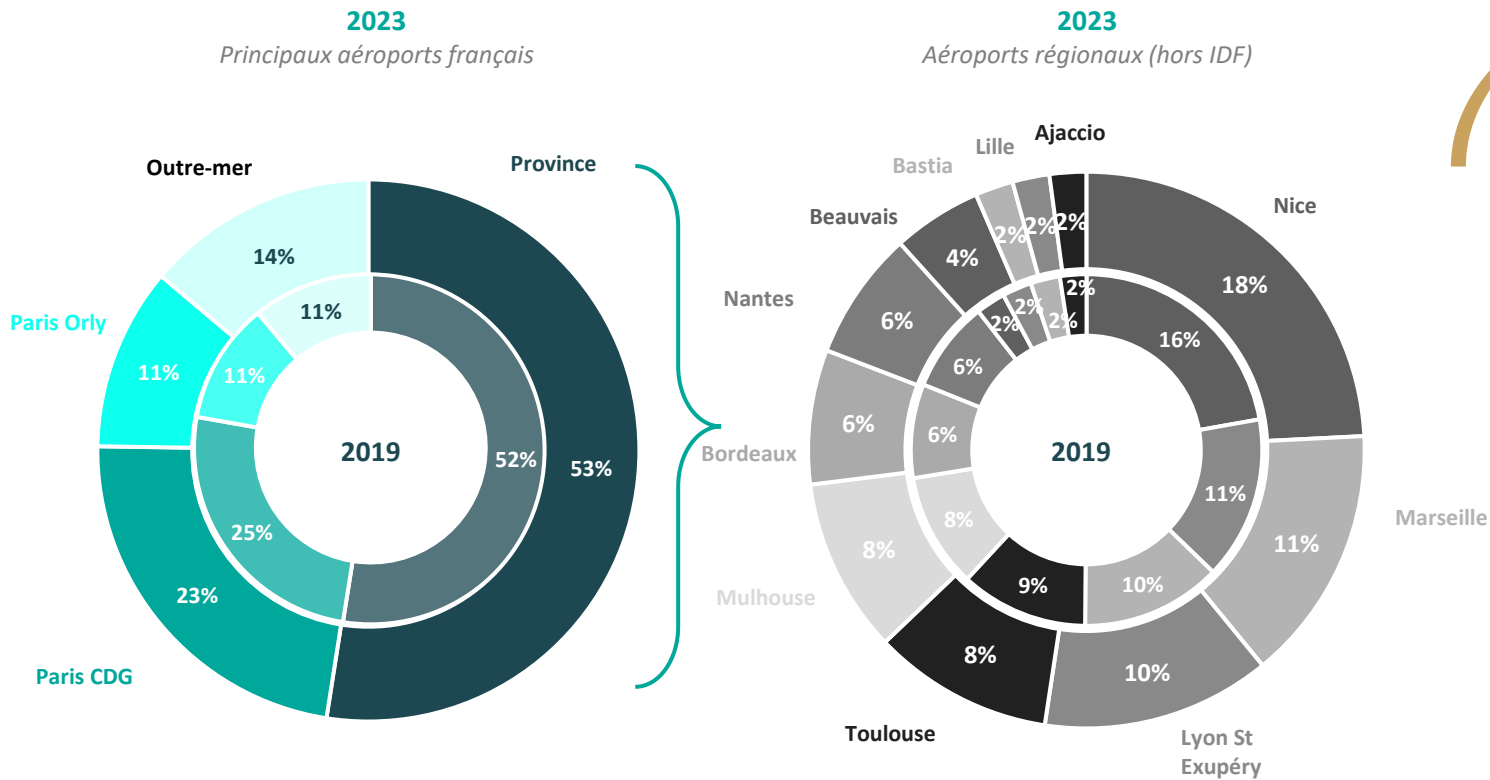
- Le trafic de 2023 ressemble beaucoup à celui de 2019 : un passager des aéroports de France sur deux passe par un des aéroports de Paris. Au plus fort de la crise, ce niveau avait baissé à 46 % (2021).
- Les proportions restent stables pour les aéroports de provinces et d'Outre-Mer, mais il y a un changement au sein des aéroports de Paris : CDG perd deux points par rapport à 2019 qu'il cède à Orly.
- Au niveau des aéroports régionaux, on a plus de changement :
  - Marseille et Lyon échangent de place et de part de marché.
  - Mulhouse, Nantes, Toulouse et Bordeaux ont des parts relativement stables et similaires, malgré quelques différences de classement.
  - Beauvais gagne 3 points de parts de marché et double presque son niveau de 2019. Cet aéroport a beaucoup bénéficié du trafic low-cost et de l'arrivée d'easyJet.



Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

# L'Outre-mer se développe dans les mouvements commerciaux sur les aéroports français

## Répartition des passagers sur les principaux aéroports français



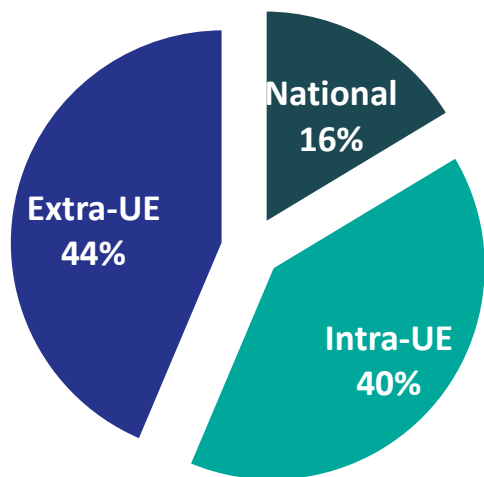
Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers



- En nombre de vols comme en nombre de passagers, l'Outre-Mer a repris un trafic très similaire à celui de 2019 (-2,5 % de passagers, - 4 % de mouvements commerciaux). **L'Outre-Mer gagne 3 points dans la part des vols commerciaux touchant la France.**
- Ceci contraste avec le trafic en métropole : - 7,5% de passagers, - 11.2% de mouvements commerciaux.
- Paris Orly garde une part stable de mouvements commerciaux malgré une augmentation du nombre de passagers par rapport à 2019. Ceci souligne une nouvelle fois **l'effet low-cost** dont les avions sont mieux remplis en moyenne que les transporteurs traditionnels.

# Le trafic européen croît de nouveau, mais le trafic France-Europe n'a pas repris au même rythme que les vols domestiques

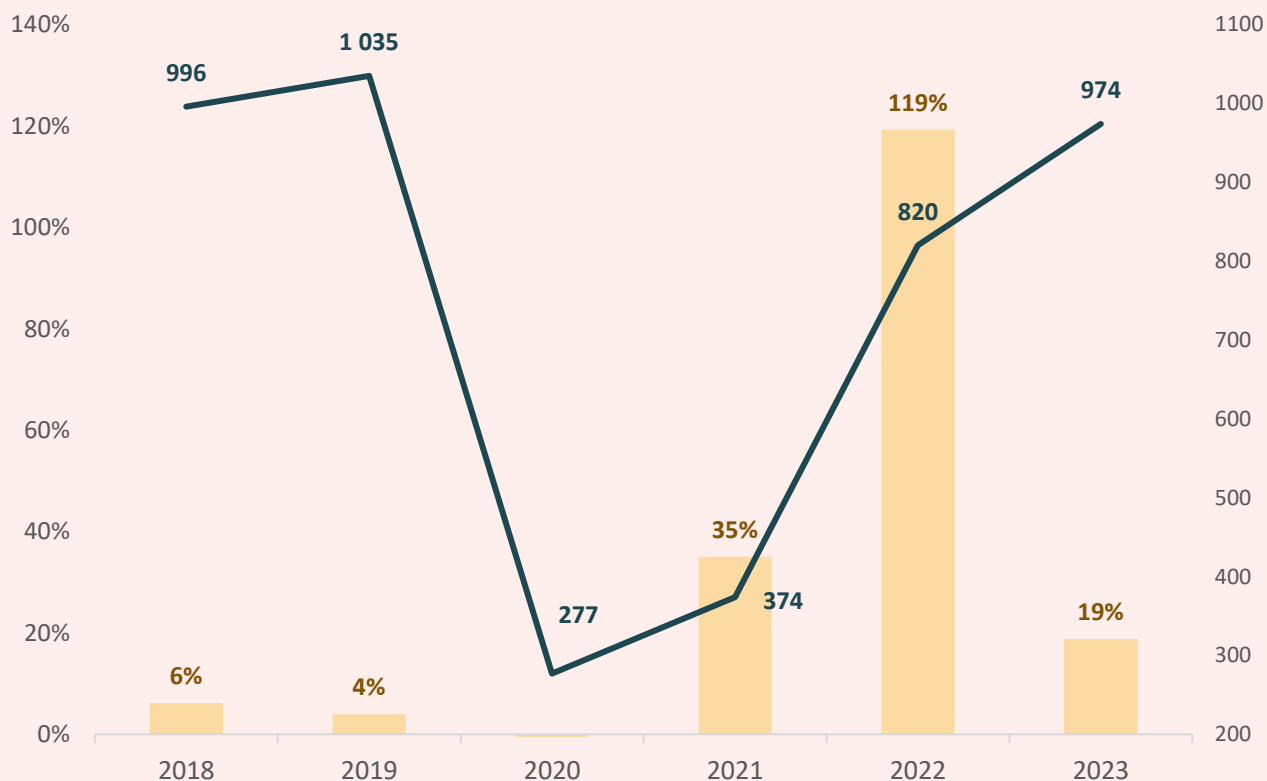
Répartition des passagers du trafic France par destination



- Le trafic France-UE croît **légèrement plus vite que le trafic national** (+19 % pour la destination UE en 2023 contre +17 %\* en métropole).
- Le trafic Intra-UE peine à retrouver une part de marché comparable à 2019. La crise l'a fait chuter à 38 % en 2021 du trafic France et malgré une remontée à 40%, **il reste 4 points derrière sa part de 2019** (44 % du trafic de passagers).
- On pourrait expliquer ceci avec la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne en 2020, mais il faut aussi considérer que **le trafic national a augmenté de 4 points depuis 2019**, reflétant un changement du comportement ou alors du public concerné par le transport aérien.

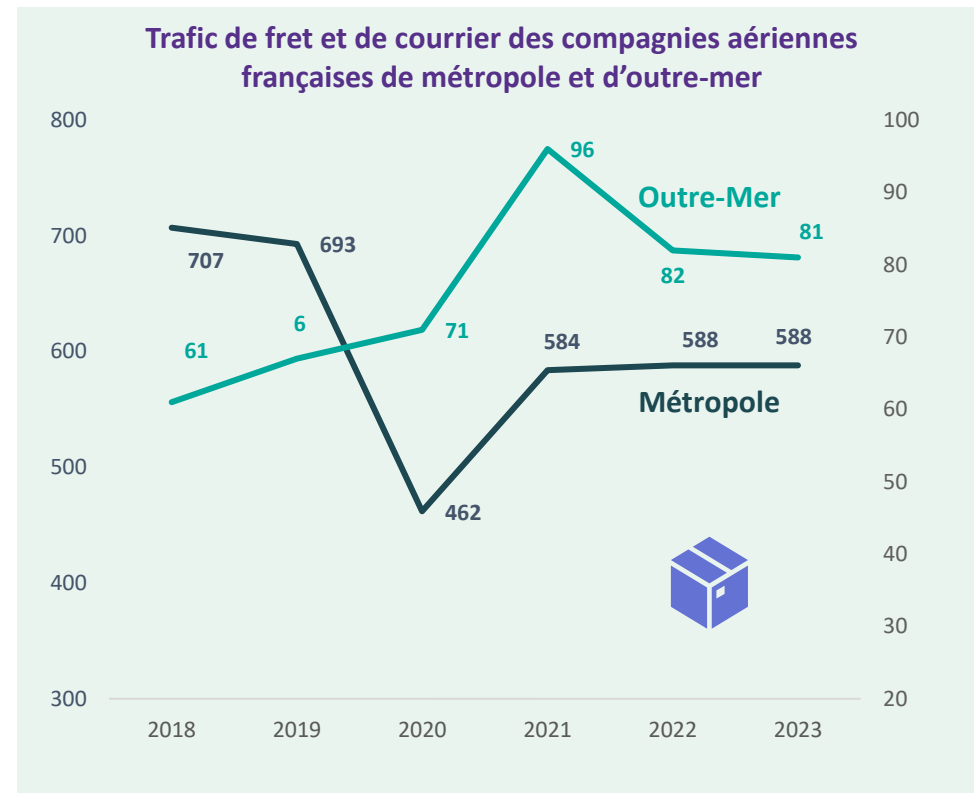
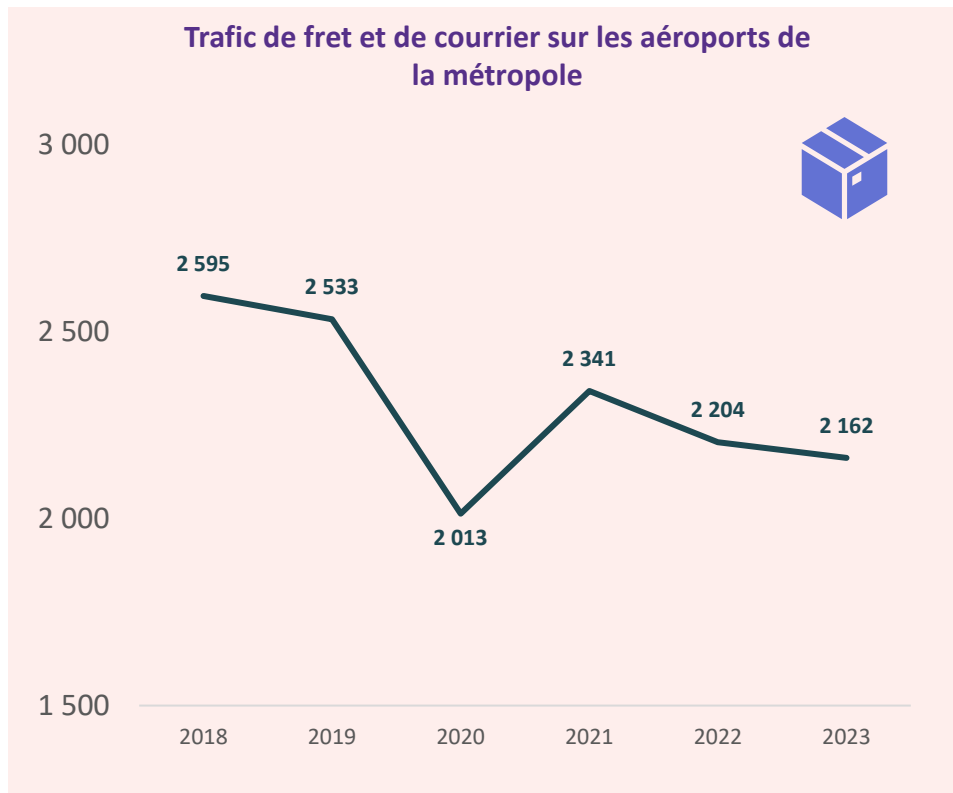
\* Cf. page 13

Évolution du nombre de passagers en Europe (UE 27) et taux d'évolution annuel de ce trafic en millions de passagers



Source : Eurostat, nombre de passagers par aéroport principal 2018-2023  
Champ : Nombre de passagers

# Un trafic de fret et de courrier nettement affecté par la crise sanitaire et les prix de l'essence



Source : ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023  
Champ : Tonne de fret et poste

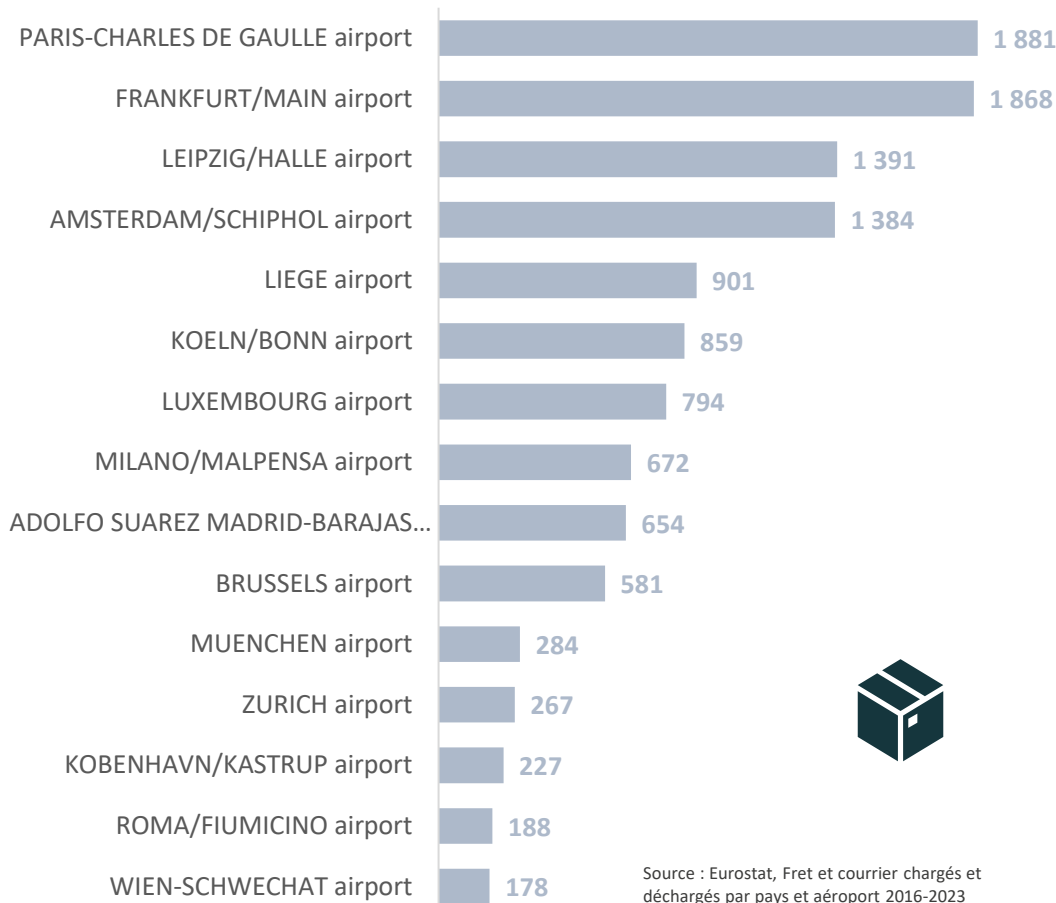
- Le trafic de fret et poste en France, qui avait été nettement moins affecté par le COVID, est, en 2023, presque 20 % en dessous de son volume de 2019. Il diminue d'à peu près 4 % par an entre 2021 et 2023.
- L'explosion du prix du kérosène de mars 2022 est très probablement le principal responsable de cette baisse du trafic de fret. Avec les augmentations des performances énergétiques des avions, le prix du fret aérien avait une tendance à la baisse d'année en année jusqu'à la crise sanitaire. Le ralentissement de près de 70 % du trafic aérien en 2020, en plus d'une demande accrue, a vu les prix augmenter pendant la période de crise. L'augmentation des coûts énergétiques a empêché les prix de retrouver leur niveau antérieur malgré la reprise du trafic aérien.
- Les compagnies aériennes françaises maintiennent une quantité de fret et poste relativement stable pendant cette période (2018 – 2023)



# Un fret européen qui diminue un peu moins vite que le fret national

## Fréquentation des 15 principaux aéroports européens en 2023

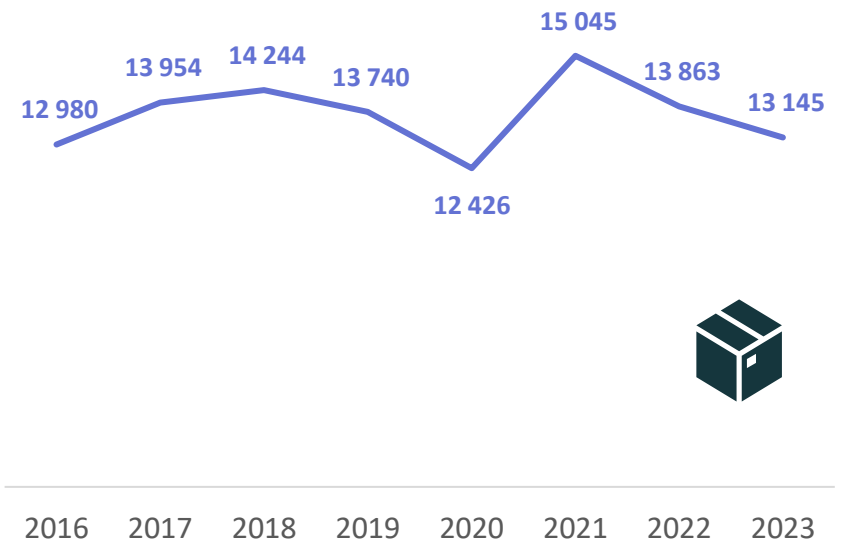
en milliers de tonnes



Source : Eurostat, Fret et courrier chargés et déchargés par pays et aéroport 2016-2023  
Champ : Tonne de fret et courrier

## Évolution de fret et courrier transportés en Europe (UE28)

en milliers de tonnes

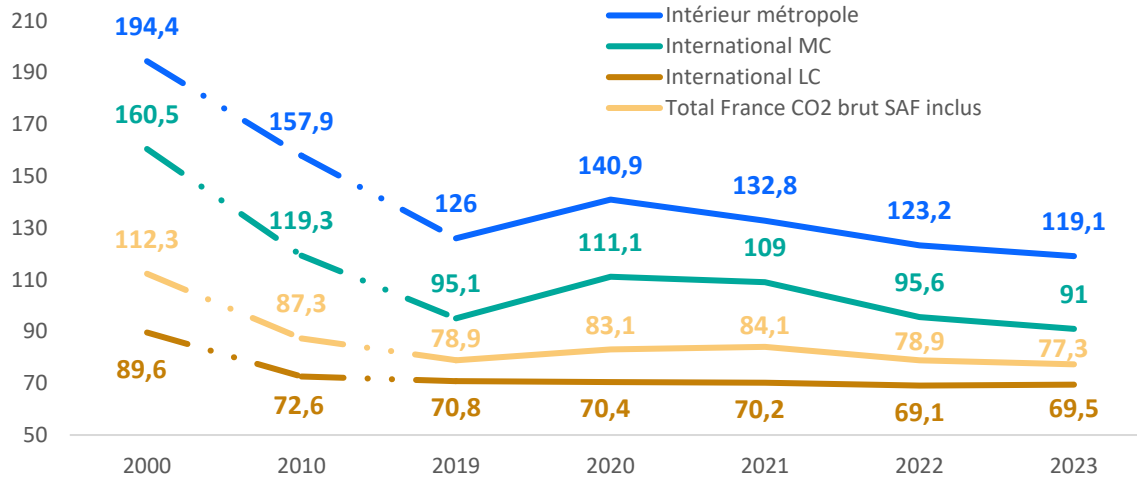


- Bien que la tendance à la baisse soit la même qu'en France, **le transport de fret européen a été moins affecté en 2023** (notamment grâce aux aéroports belges et allemands) que le transport de fret français. Ainsi en 2023, le transport européen de fret et de courrier **ne baisse que de 4,5 % par rapport à 2019** (-5,2% 2023/2022).
- Les aéroports **Adolfo Suarez Madrid-Barajas et Milano Malpensa** enregistrent la meilleure augmentation post-crise sanitaire avec **28 % et 20 % d'augmentations respectives** par rapport à 2019.
- Paris CDG réalise une performance similaire aux autres grands aéroports européens : **à peu près 10% de fret en moins en 5 ans.**

# Des progrès en 2023 en termes environnementaux

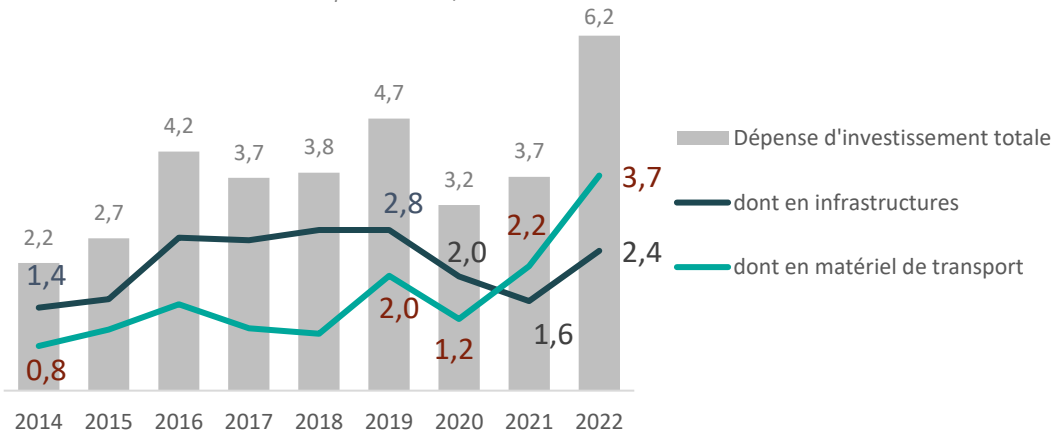
## Évolution de l'efficacité énergétique du transport aérien en CO2 unitaire (g/PKTeq)

Source Les Émissions Gazeuses liées au trafic aérien en France en 2023, ministère de l'Écologie.



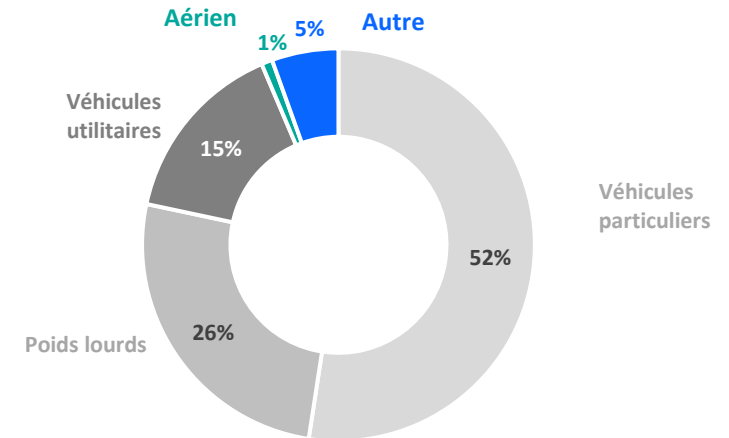
## Dépense d'investissement totale en 2022 dans l'aérien

Source Bilan annuel des transports en 2023, en milliards d'euros courants



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

Source Bilan annuel des transports en 2023



- Les dépenses d'investissement atteignent leur plus haut niveau depuis 2014 excédant 6 milliards d'euros. Ceci représente le double de la moyenne annuelle sur les 9 ans de 2014 à 2022. Ce niveau résulte majoritairement des investissements accrus dans le matériel de transport.
- L'efficacité énergétique du transport aérien en France est en 2023 à son meilleur niveau historique (chaque passager n'a jamais émis aussi peu de CO2 pour chaque kilomètre qu'il a parcouru). Après avoir remonté de façon conséquente en 2020 (+21 % 2020/2019) essentiellement à cause des taux de remplissages beaucoup plus bas des avions pendant cette période. On arrive à un niveau en 2023 6 % inférieur à celui de 2019.
- Au fur et à mesure que plus vieux avions des flottes arrivent en fin de cycle, ils sont remplacés par de nouvelles générations d'avion plus performantes énergétiquement. Ces améliorations technologiques sur les avions ont contribué à ce record.
- L'essor des low-cost est aussi un facteur important de baisse de cet indicateur : un taux de remplissage très élevé et un renouvellement de flotte plus rapide (Ryan Air par exemple peut faire voler ces avions 6 fois par jour, ils arrivent donc très vite aux nombres des cycles homologués de leurs avions).

# 3

## Emploi & Données sociales

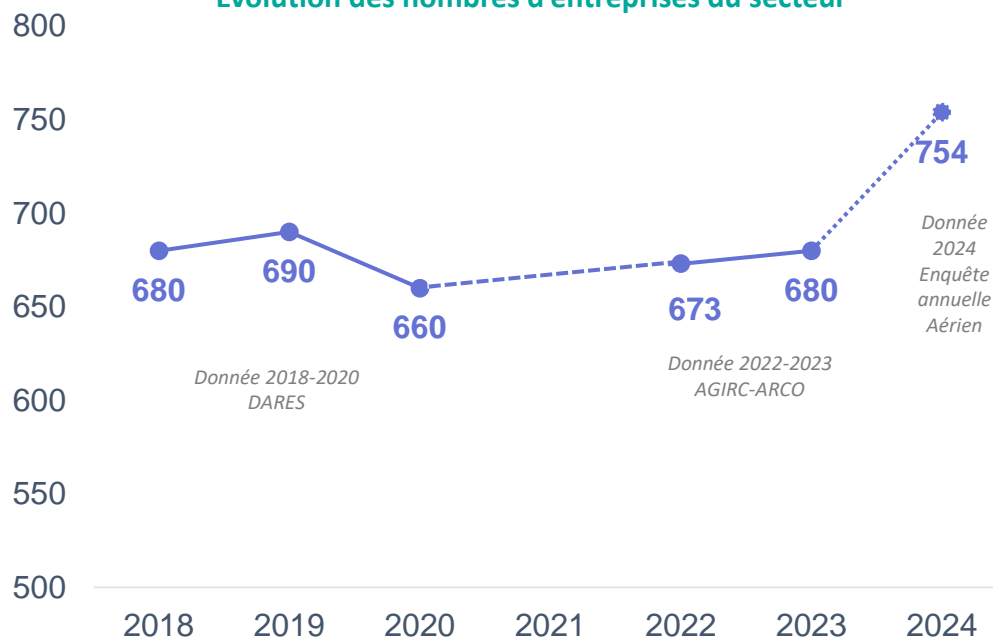
---

# Un nombre d'entreprises en légère croissance en 2023

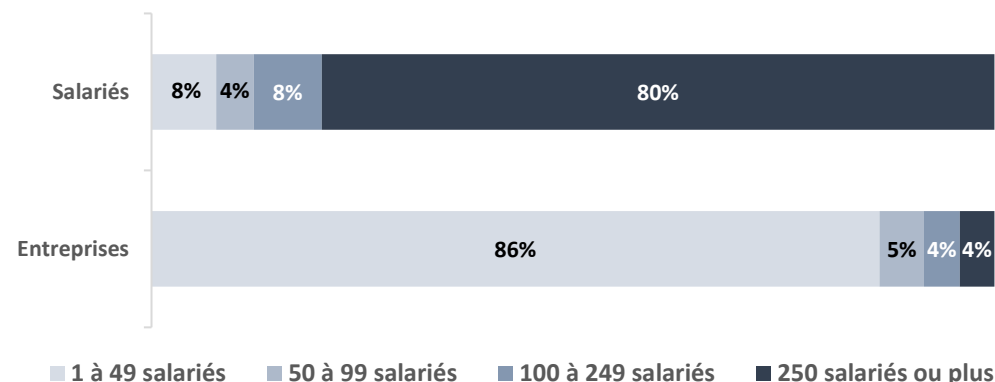


754 entreprises

## Évolution des nombres d'entreprises du secteur



## Répartition des entreprises et des effectifs du secteur en 2022



- Les portraits statistiques de la DARES semblent présenter entre 2020 et 2021 des anomalies statistiques sur le décompte des entreprises du secteur. Le nombre d'entreprises connaît des évolutions abruptes de plusieurs centaines d'unités alors que jusqu'à présent ces variations n'étaient que de l'ordre de quelques dizaines d'entreprises par an.
- Ainsi en 2022 et 2023 les données AGIRC-ARCO ont été privilégiées et l'enquête annuelle aérien fourni aussi une donnée datée août 2024.
- Le nombre d'entreprises de moins de 50 salariés a nettement augmenté après crise : 78 % des entreprises en 2019, contre 86 % en 2022.

Source : DARES, Portraits Statistiques de Branche, pour les années 2018-2022, AGIRC-ARRCO pour 2023 (IDCC 0275)  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année. France entière

# Plus d'entrées d'entreprises et d'établissements que de sorties pour le secteur en 2023



## Entreprises entrées dans le secteur en 2023

| Motif                     | Nombre    |
|---------------------------|-----------|
| Création                  | 12        |
| Fusion                    | 1         |
| Suite économique          | 1         |
| <b>TOUTES LES ENTRÉES</b> | <b>14</b> |



## Établissements entrés dans le secteur en 2023

| Motif                     | Nombre    |
|---------------------------|-----------|
| Création                  | 47        |
| <b>TOUTES LES ENTRÉES</b> | <b>47</b> |

- Les entreprises et établissements mentionnés ici étaient soit présents pour les sorties, soit absents pour les entrées au 31/12/2022. Ainsi si on ne les a pas retrouvés au 31/12/2023 elles sont considérées sorties, et une apparition est considérée une entrée.

- La suite économique est le transfert de l'activité et des contrats de travail d'une entreprise au sein d'une nouvelle entreprise (nouveau SIREN) qui se crée pour l'occasion. La reprise de l'activité et des salariés peut être totale ou partielle dans le sens où le prédécesseur peut ne céder qu'une partie de son activité (scission de fonds).

- La distinction entre « fin de gestion » et « disparition » peut s'expliquer par les situations suivantes :

- **Fin de gestion** : l'entreprise suspend son activité, elle n'est pas radiée du RCS (susceptible de reprendre son activité par la suite).
- **Disparition** : l'entreprise a cessé son activité et est radiée du RCS.

## Entreprises sorties du secteur en 2023



| Motif                   | Nombre   |
|-------------------------|----------|
| Disparition             | 4        |
| Liquidation judiciaire  | 3        |
| <b>TOUS LES DÉPARTS</b> | <b>7</b> |

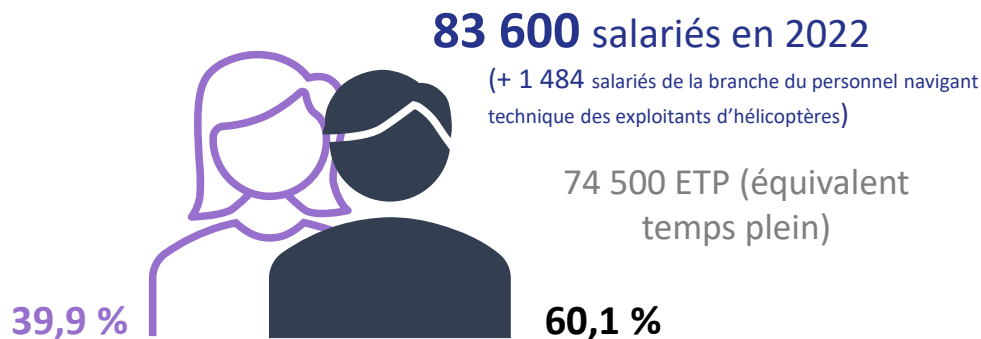
## Établissements sortis du secteur en 2023



|                         | Effectifs |
|-------------------------|-----------|
| Disparition             | 26        |
| Fin de gestion          | 6         |
| <b>TOUS LES DÉPARTS</b> | <b>32</b> |

Source : AGIRC-ARRCO, nombre d'entreprise et établissements en 2023

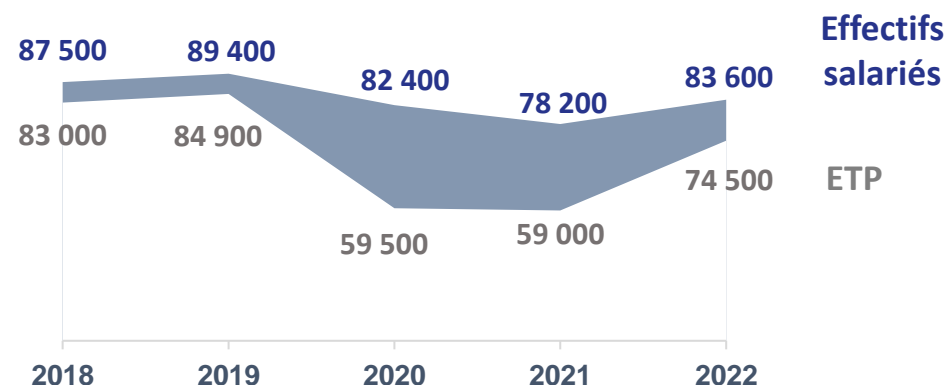
# Près de 26 % d'augmentation des effectifs en ETP sur un an pour revenir à 88 % de son effectif en ETP de 2019



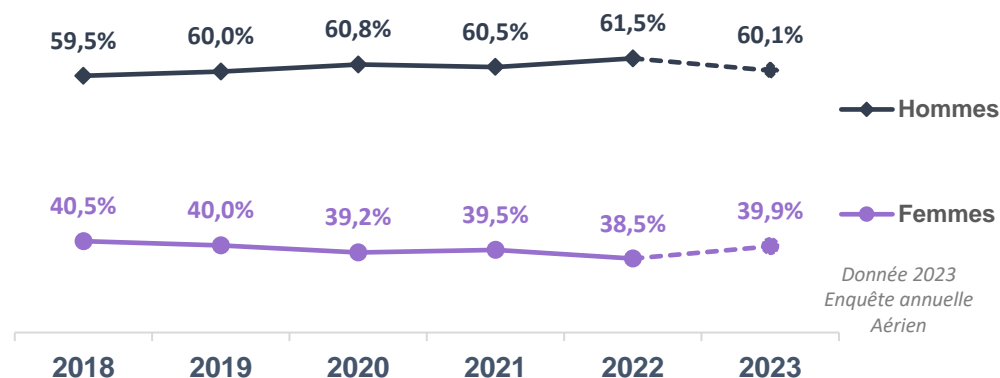
- Les effectifs du secteur augmentent de 7 % entre 2021 et 2022 alors que les ETP augmentent de 26%. Cela traduit donc une réduction conséquente du temps partiel, permis par la reprise conséquente du trafic aérien.
- Pour autant, bien que le trafic ne soit pas loin de son niveau de 2019, les ETP restent bien en dessous de leur niveau de 2019. Bien que la reprise un peu moins importante du pavillon français puisse être mentionnée, l'automatisation plus importante des tâches effectuée par le personnel au sol aux aéroports y contribue sûrement.
- L'enquête entreprise remonte pour 2023 un taux de 39,9% de femmes soit comparable à 2019.

Source : DARES, Portraits Statistiques de Branche, 2018-2022, Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année. France entière

Évolution des effectifs et ETP dans le secteur



Évolution de la part d'hommes et de femmes dans le secteur



# Le secteur retrouve ses effectifs de 2019, mais la hausse est moins concentrée sur le code NAF « Transport aérien de passagers »

## 86 567

salariés du secteur en  
2023 soit 97% des effectifs  
de 2019

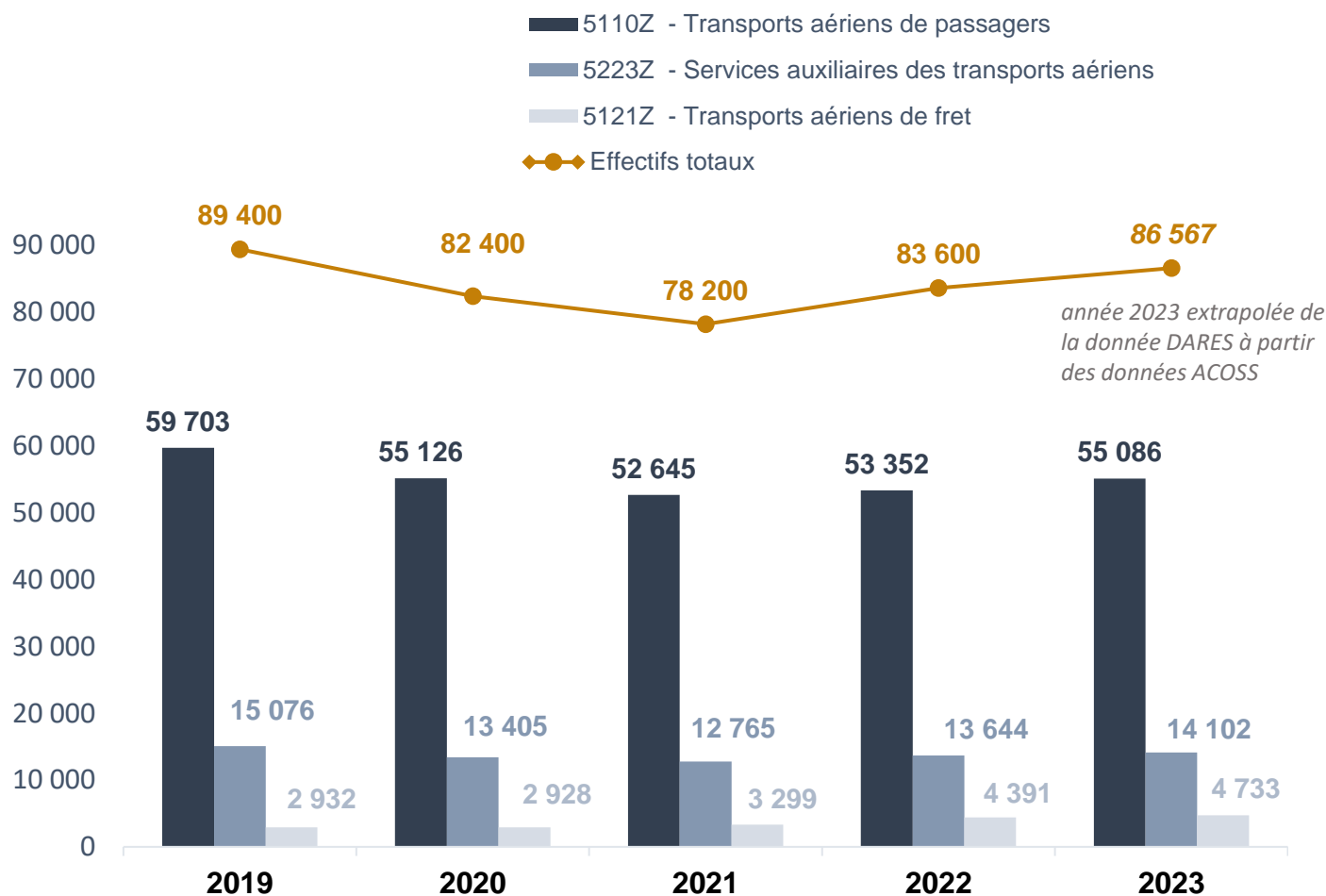
- Les chiffres des codes NAF représentent le nombre de salariés de chaque année respective présente dans la base ACOSS corrigé par le poids du secteur dans cet IDCC de la DARES sur cette année respective.
- Les effectifs salariés du secteur augmentent de 3,5 % entre 2022 et 2023 et reviennent à 97 % du niveau de 2019.
- Le trafic aérien de fret connaît une très forte croissance d'effectif depuis 2019 : 61 % de croissance entre 2019 et 2023 soit près de 13 % par an.
- La part du code NAF principal du secteur, 5110Z – Transport aérien de passagers, a diminué : en 2023, il arrive tout juste à son niveau d'effectif de 2020, à près de 10% de moins que son niveau de 2020.

87 700 salariés  
en 2023 estimés par l'enquête de 2024

- Les projections d'effectifs par l'enquête pour 2023 prévoient 87 700 salariés soit un chiffre très comparable à la projection NAF (tout juste 1000 salariés d'écart).

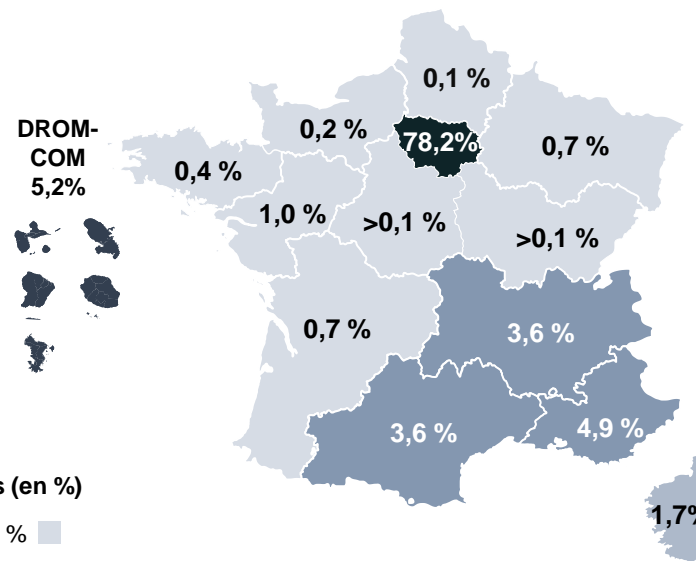
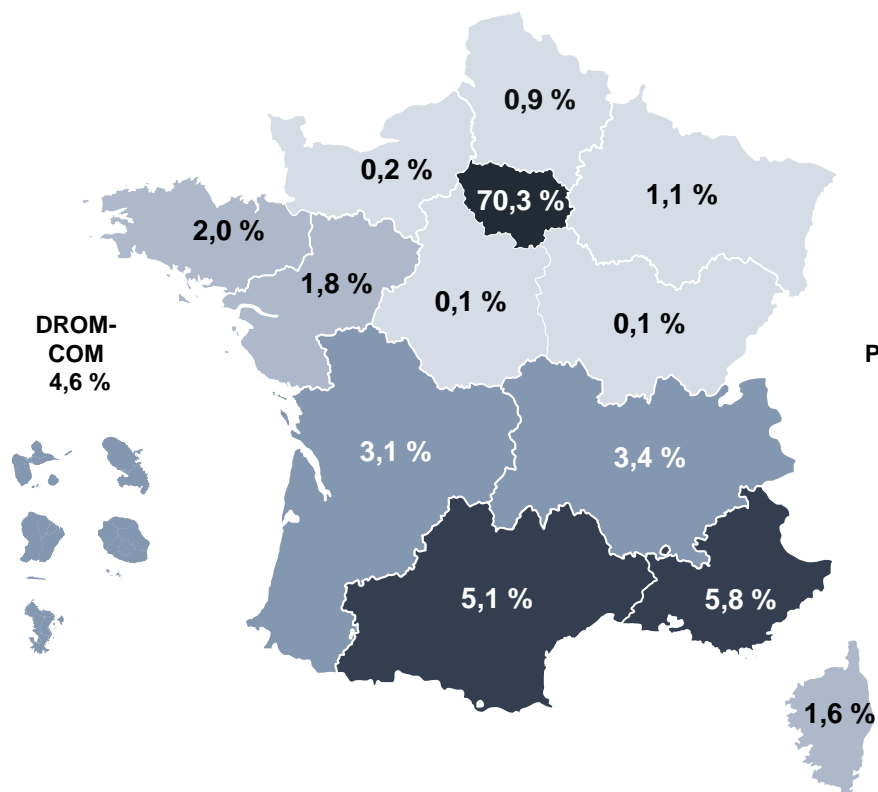
Source : DARES, Portraits Statistiques de Branche, 2018-2022, ACOSS, 2018-2023  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.

Évolution des effectifs du secteur et des principaux codes NAF du secteur



# Une répartition de salariés par région qui reste stable et très concentrée sur l'Île-de-France

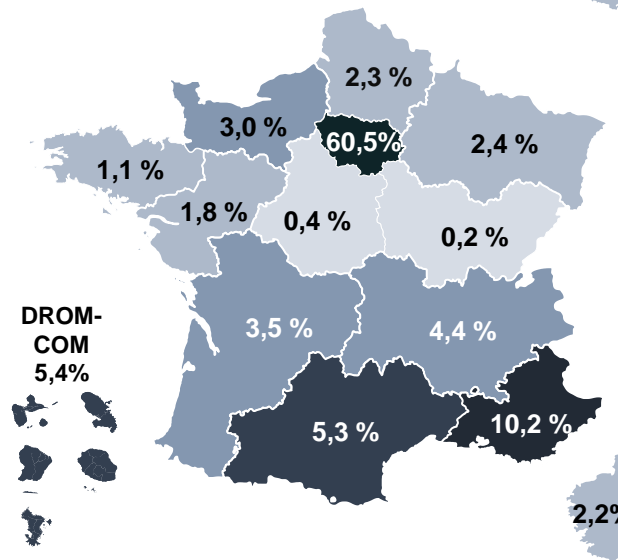
Répartition par région des effectifs du secteur au 31/12/2021



Répartition 2023 des salariés du code NAF : 5110Z - Transports aériens de passagers

Part des salariés (en %)

- Moins de 1 %
- Entre 1 et 3 %
- Entre 3 et 5 %
- Entre 5 et 10 %
- Plus de 10 %



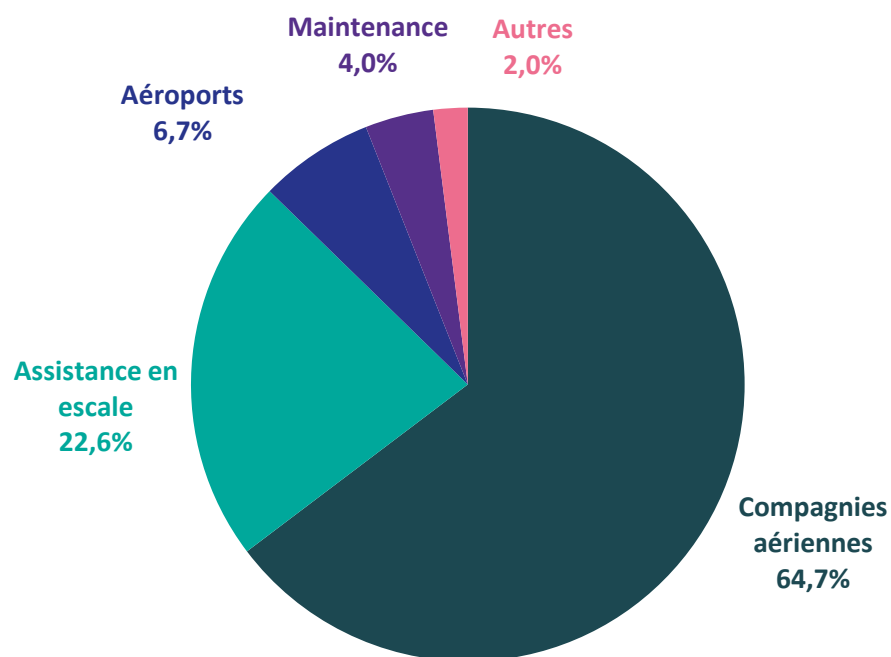
Répartition 2023 des salariés du code NAF : 5223Z - Services auxiliaires Des transports aériens

Source : BTS 2021 pour la répartition de branche.  
ACOSS 2023 pour les répartitions par code NAF  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.



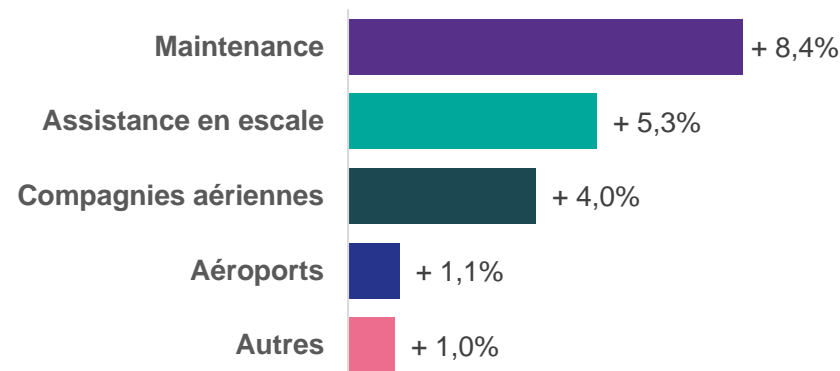
# Deux tiers des effectifs du secteur employés par les compagnies aériennes

Répartition des effectifs selon l'activité principale de l'entreprise



\*Parmi les activités regroupées dans la catégorie « autres », on note la formation, le travail aérien, les aéroclubs, etc.

Évolution des effectifs salariés entre 2022 et 2023 selon l'activité principale de l'entreprise

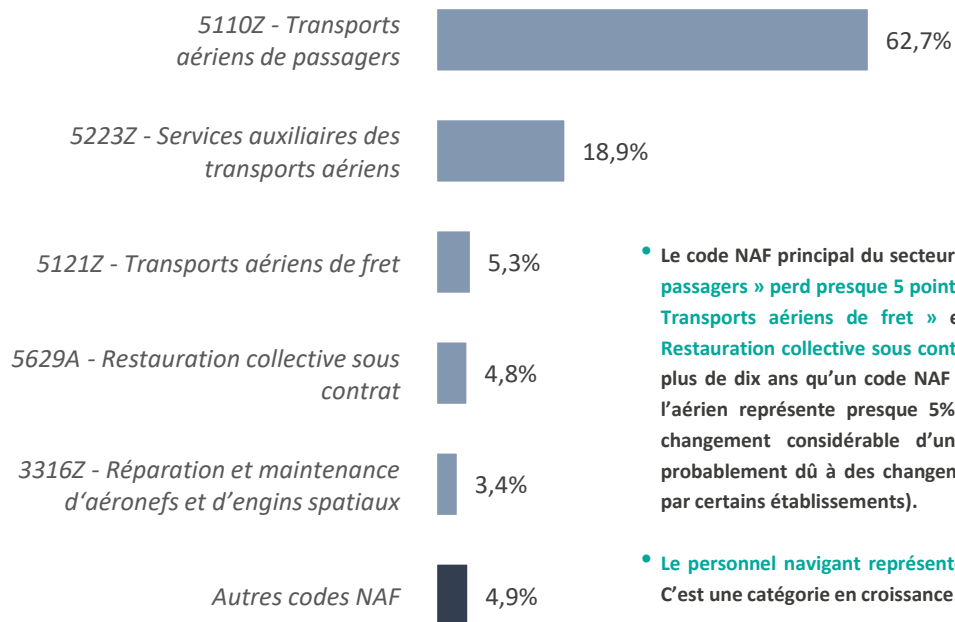


- Les compagnies aériennes représentent deux tiers des effectifs du secteur, suivies par l'assistance en escale, représentant plus d'un cinquième des effectifs. Ensemble, ces deux activités regroupent près de 90 % des effectifs du secteur.
- Toutes les activités du secteur connaissent une augmentation de leurs effectifs entre 2022 et 2023. Cette hausse est particulièrement prononcée pour les entreprises spécialisées dans la maintenance (+8,4 %), ainsi que dans l'assistance en escale (+5,3 %). Les compagnies aériennes, concentrant la majorité des effectifs du secteur, connaissent également une augmentation conséquente de leurs effectifs en 2023 (+4,0 %).

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

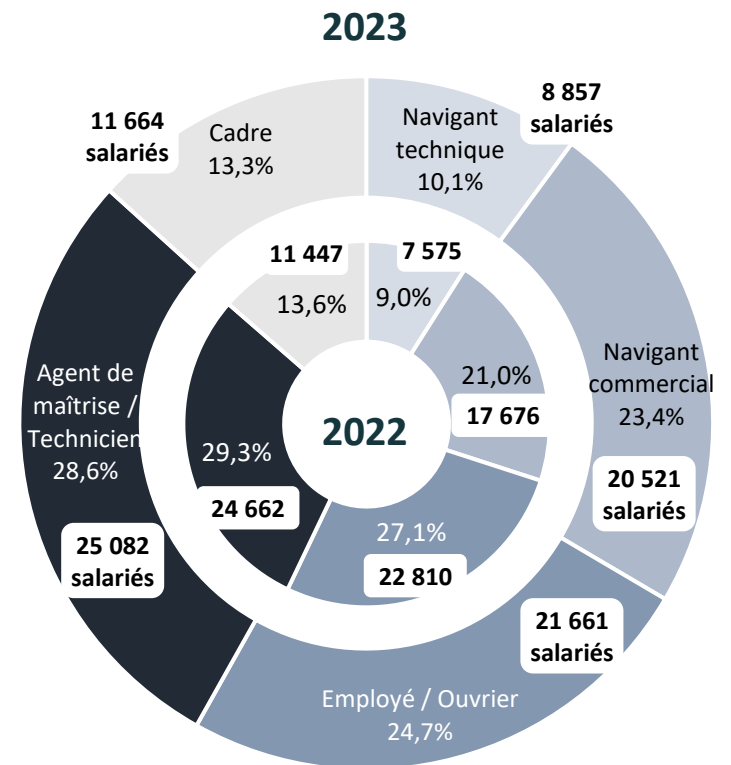
# La part des cadres reste relativement stable, celle du personnel navigant augmente

Répartition des salariés par code NAF en 2022



- Le code NAF principal du secteur « 5110Z – Transport aérien de passagers » perd presque 5 points en an, qu'il cède au « 5121Z - Transports aériens de fret » et notamment au « 5629A - Restauration collective sous contrat ». C'est la première fois en plus de dix ans qu'un code NAF n'ayant aucun lien direct avec l'aérien représente presque 5% des effectifs du secteur. (ce changement considérable d'une année à l'autre est très probablement dû à des changements de code NAF ou de CCN par certains établissements).
- Le personnel navigant représente un tiers du secteur en 2023. C'est une catégorie en croissance entre 2022 et 2023.
- Les cadres représentent un quart du secteur et inclus le personnel navigant technique ainsi qu'une petite partie du personnel navigant commercial. Le reste de cette catégorie étant classé comme employé, un salarié sur deux du secteur est un employé ou un ouvrier.

Répartition des salariés par catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2022 et 2023



Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

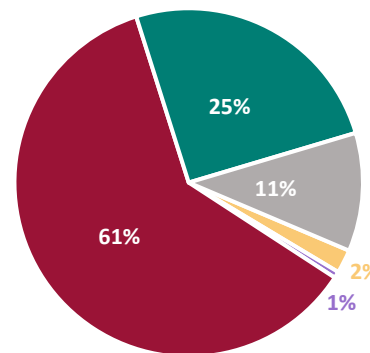
# Des répartitions d'emplois par CSP très différentes selon les tailles d'entreprises au sein du secteur

Répartition des effectifs par CSP et par tranche d'effectif d'entreprise

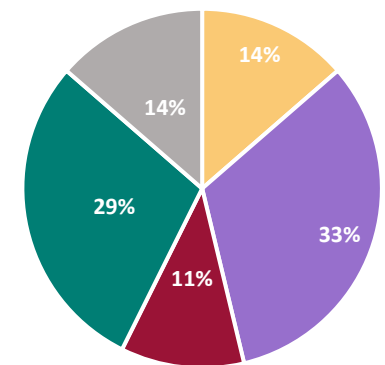
- Les ouvriers et employés sont fortement majoritaires dans les entreprises de 20 à 99 employés. Ils représentent plus de trois cinquièmes des effectifs.
- Les navigants techniques et commerciaux sont essentiellement présents dans les entreprises de plus de 500 salariés. Inversement, dans ces entreprises, les employés et ouvriers sont minoritaires, ils pèsent pour seulement 11 % des effectifs.
- La part d'agents de maîtrise et techniciens varie très peu selon la taille de l'entreprise (entre 25 et 33%).
- La part de cadres gravite autour de 13 %, sauf pour les entreprises de moins de 20 salariés où ils sont plus d'un tiers des effectifs.

- Navigant technique
- Navigant commercial
- Employé / Ouvrier
- Agent de maîtrise / Technicien
- Cadre

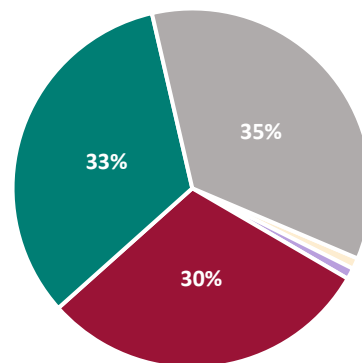
Entreprises de 20 à 99 salariés



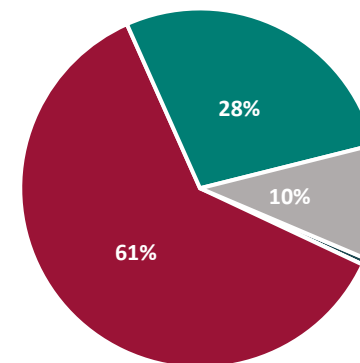
Entreprises de plus de 500 salariés



Entreprises de 1 à 19 salariés



Entreprises de 100 à 499 salariés



Source : Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

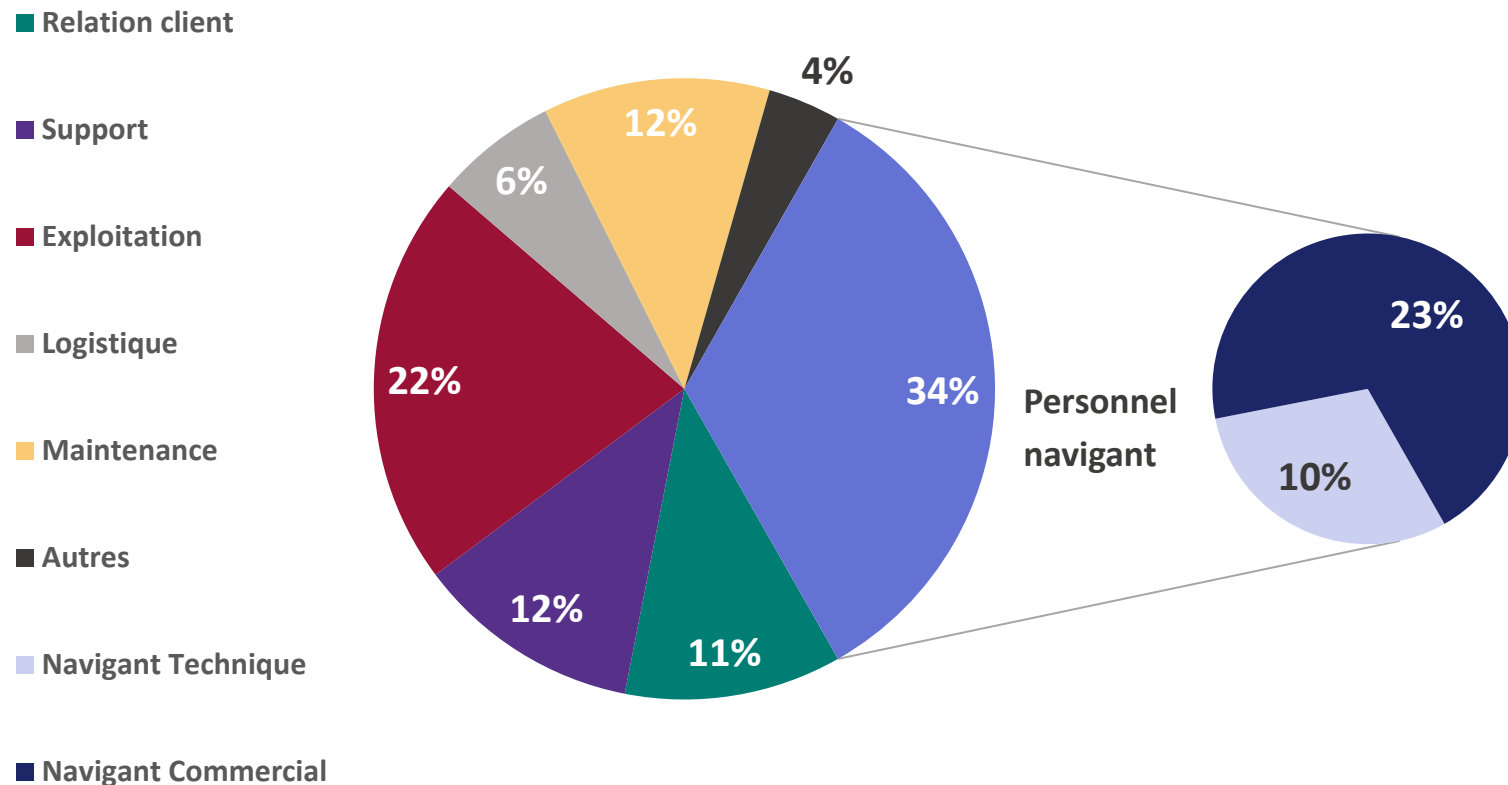
# Une répartition par famille de métier relativement uniforme

Les métiers du transport aérien se répartissent en plusieurs grandes familles, chacune représentant une part spécifique des effectifs.

Le personnel navigant regroupe 34 % des emplois, suivie par l'exploitation avec 22 % et le support et la maintenance ont tous les deux 12 %. D'autres secteurs comme la relation client (11 %), la logistique (4 %) et la catégorie « autres » (4 %) complètent la répartition.

Cette diversité témoigne de la multiplicité des compétences nécessaires dans ce secteur, allant des fonctions techniques aux métiers en contact direct avec les usagers.

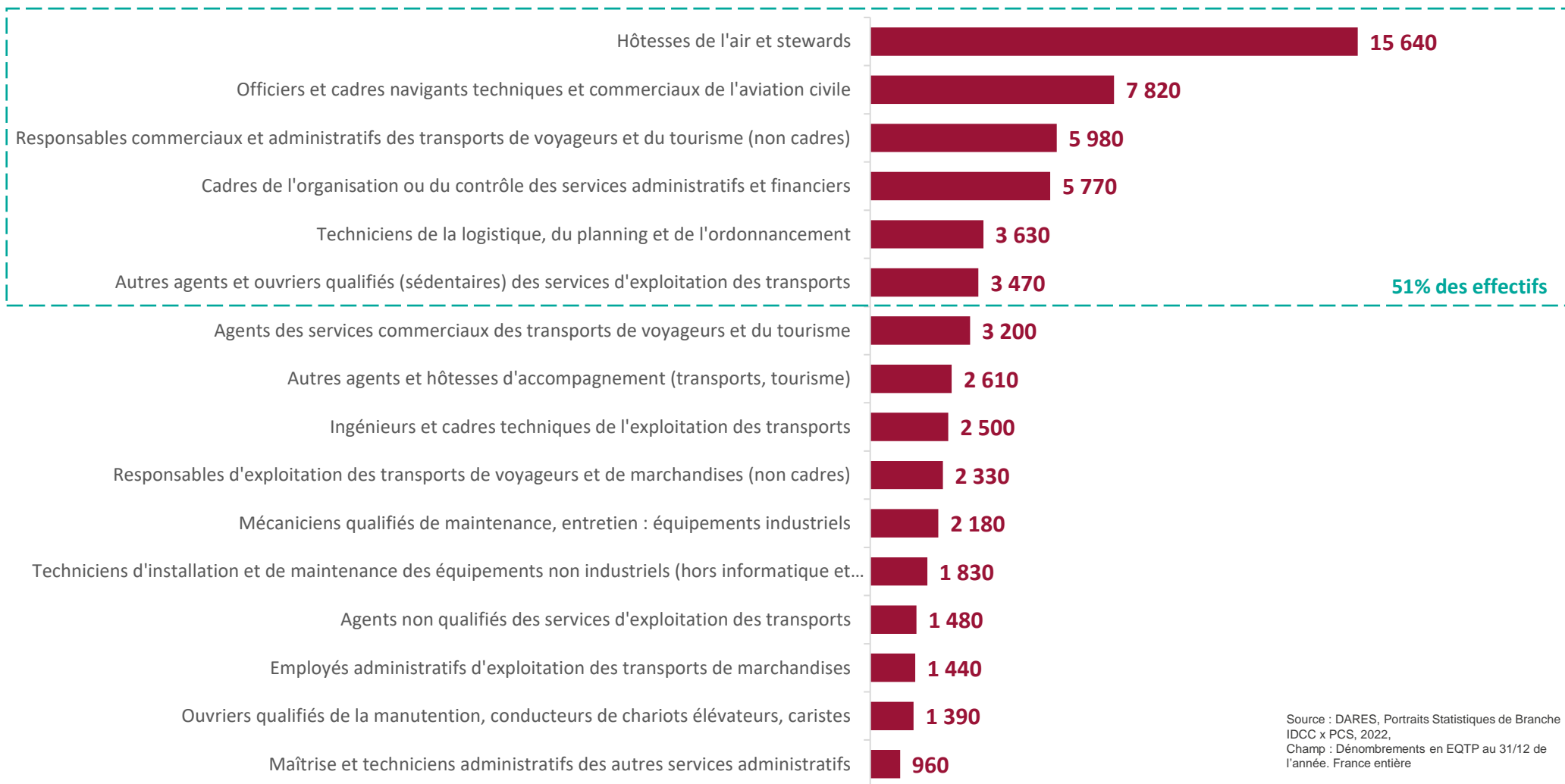
Répartition des effectifs par famille de métiers



Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

# Un secteur qui fait appel à une multitude de métiers

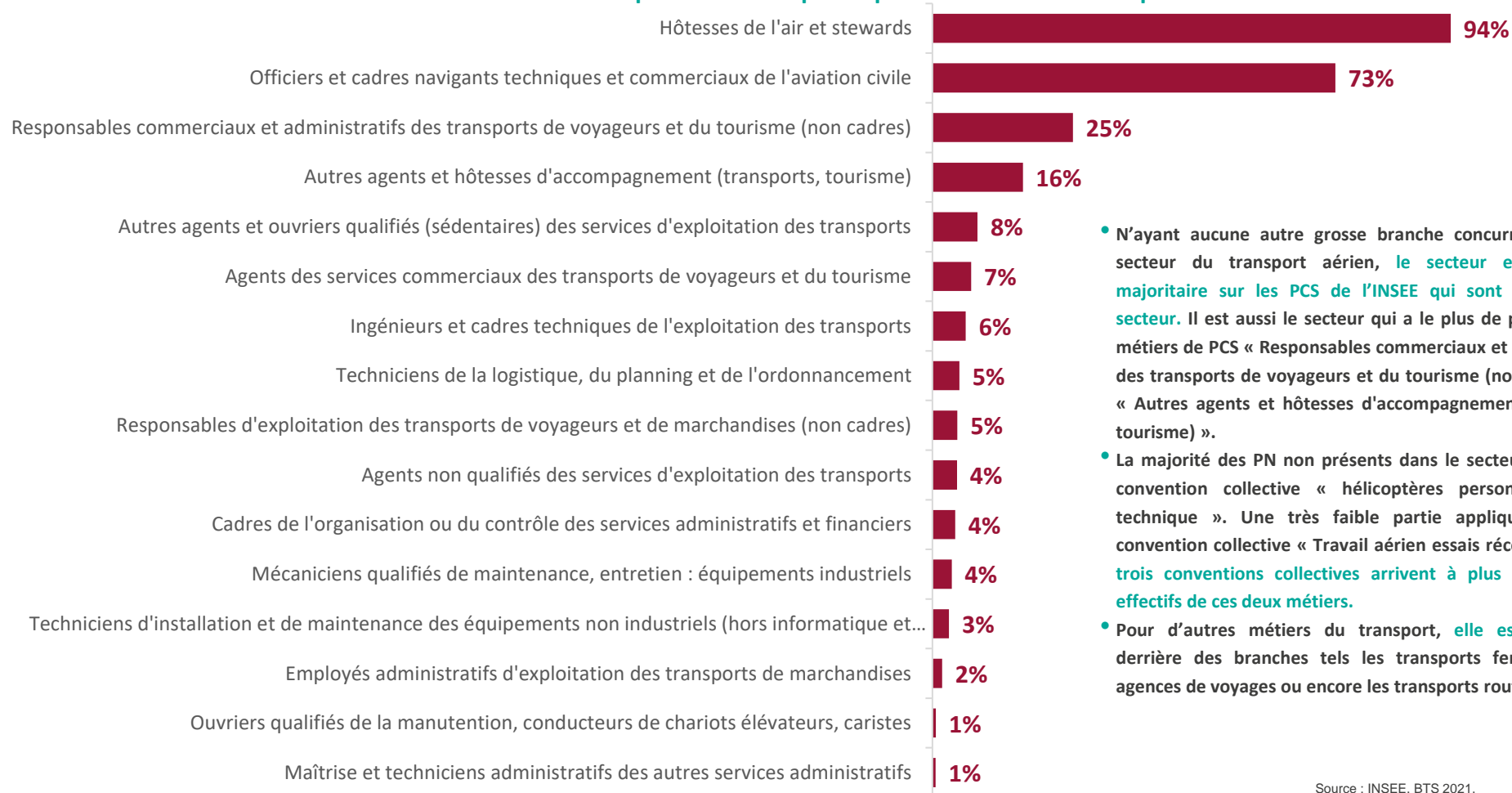
Effectifs en équivalents temps pleins (ETP) des 16 professions les plus représentées dans le Transport Aérien (concentrant 76 % des effectifs)



Source : DARES, Portraits Statistiques de Branche IDCC x PCS, 2022.  
Champ : Dénombrements en EQTP au 31/12 de l'année. France entière

# Un secteur qui concentre l'essentiel des effectifs sur certains métiers spécialisés

## Part du secteur dans les 16 professions les plus représentées dans le Transport Aérien



- N'ayant aucune autre grosse branche concurrente dans le secteur du transport aérien, le secteur est largement majoritaire sur les PCS de l'INSEE qui sont propres à ce secteur. Il est aussi le secteur qui a le plus de poids pour les métiers de PCS « Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres) » et « Autres agents et hôtesse d'accompagnement (transports, tourisme) ».
- La majorité des PN non présents dans le secteur applique la convention collective « hélicoptères personnel navigant technique ». Une très faible partie applique aussi une convention collective « Travail aérien essais réceptions ». Ces trois conventions collectives arrivent à plus de 99 % des effectifs de ces deux métiers.
- Pour d'autres métiers du transport, elle est minoritaire derrière des branches tels les transports ferroviaires, les agences de voyages ou encore les transports routiers.

Source : INSEE, BTS 2021,  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.

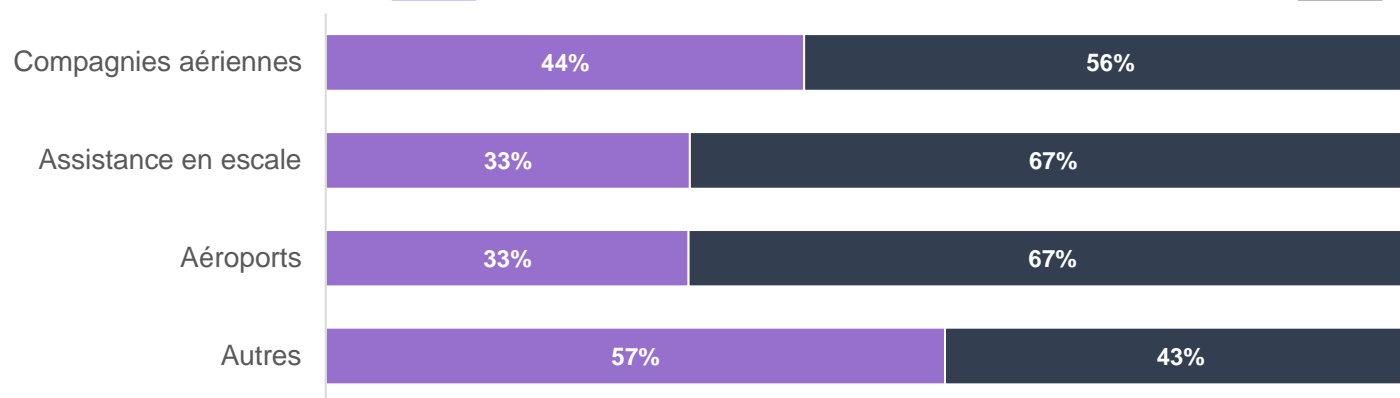
# Une distribution par sexe inégale selon l'activité principale de l'entreprise

- Les femmes restent minoritaires sur tous les domaines d'activités, sauf dans la catégorie « Autres » qui ne représente que 2 % des effectifs du secteur.
- Les femmes représentent quasiment la moitié des effectifs dans les compagnies aériennes, activité comptant environ pour deux tiers des effectifs du secteur.
- Les femmes sont majoritaires dans les métiers de la relation client ainsi que dans le support. Elles sont fortement minoritaires en maintenance (7 % des effectifs), ainsi qu'en exploitation (23 %).

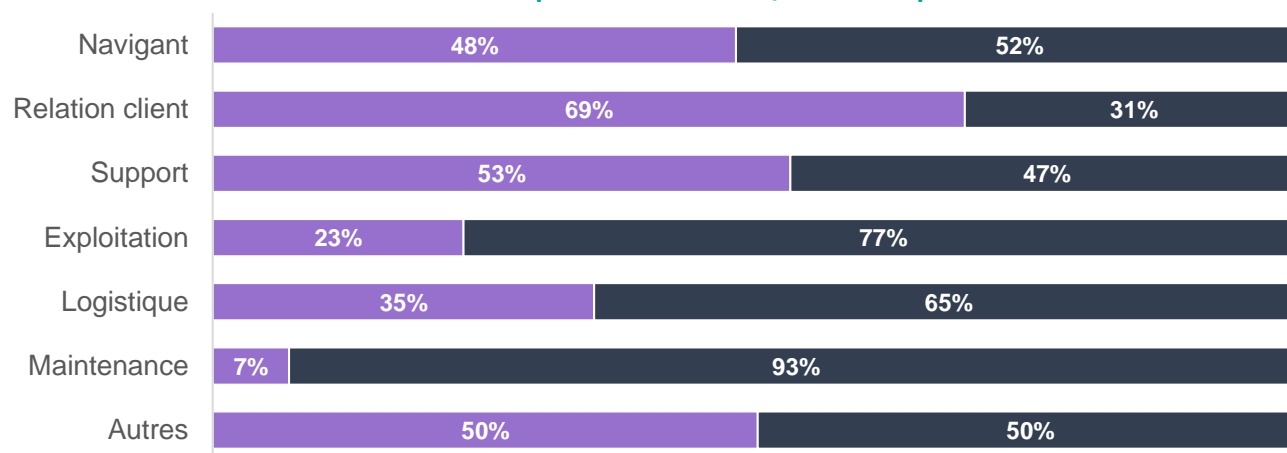
Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024



Répartition femmes / hommes par domaine d'activité de l'entreprise



Répartition femmes / hommes par filière



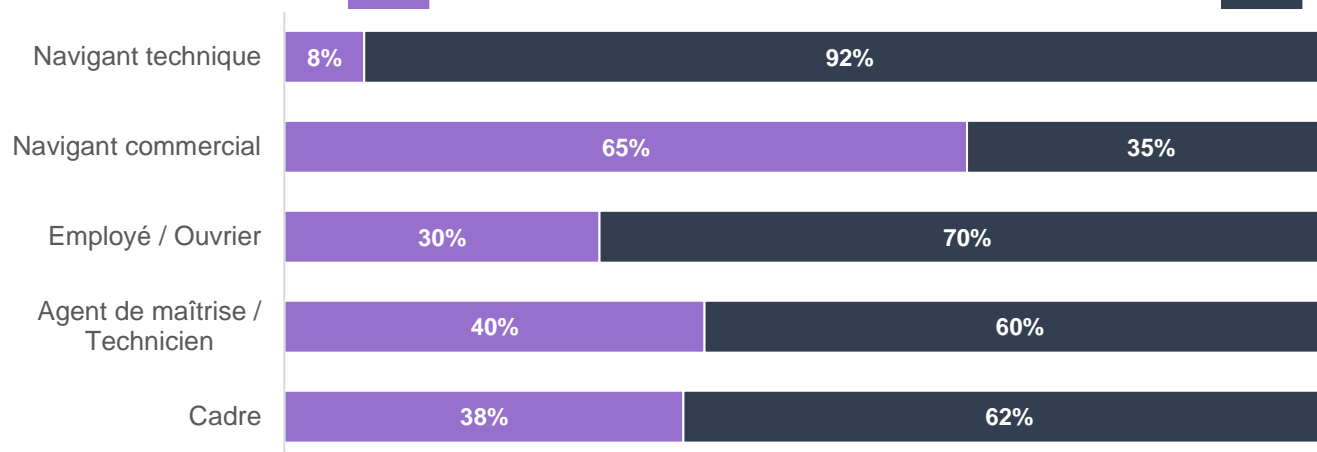
# Des « CSP » réparties inégalement par sexe

- Les femmes restent en minorité sur tous les types de postes sauf pour les navigants commerciaux, qui sont à deux tiers féminins.
- Les hommes sont très majoritaires parmi les navigants techniques : moins d'un navigant technique sur dix est une femme.
- La distribution femmes/hommes est globalement plus équilibrée pour les postes d'agents de maîtrise, techniciens et cadres, où la part de femmes avoisine les 40 %.
- Via l'enquête, on estime qu'un peu plus de 1 000 salariés sont partis à la retraite en 2023 soit entre 1 et 2 % du secteur.

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024



Répartition femmes / hommes par « CSP »



**61 ans**

L'âge moyen estimé de départ à la retraite dans le secteur en 2023

**1 126**

Nombre estimé de départ à la retraite en 2023



# La part des femmes dans le secteur est en hausse, essentiellement du fait d'une évolution pour le personnel au sol

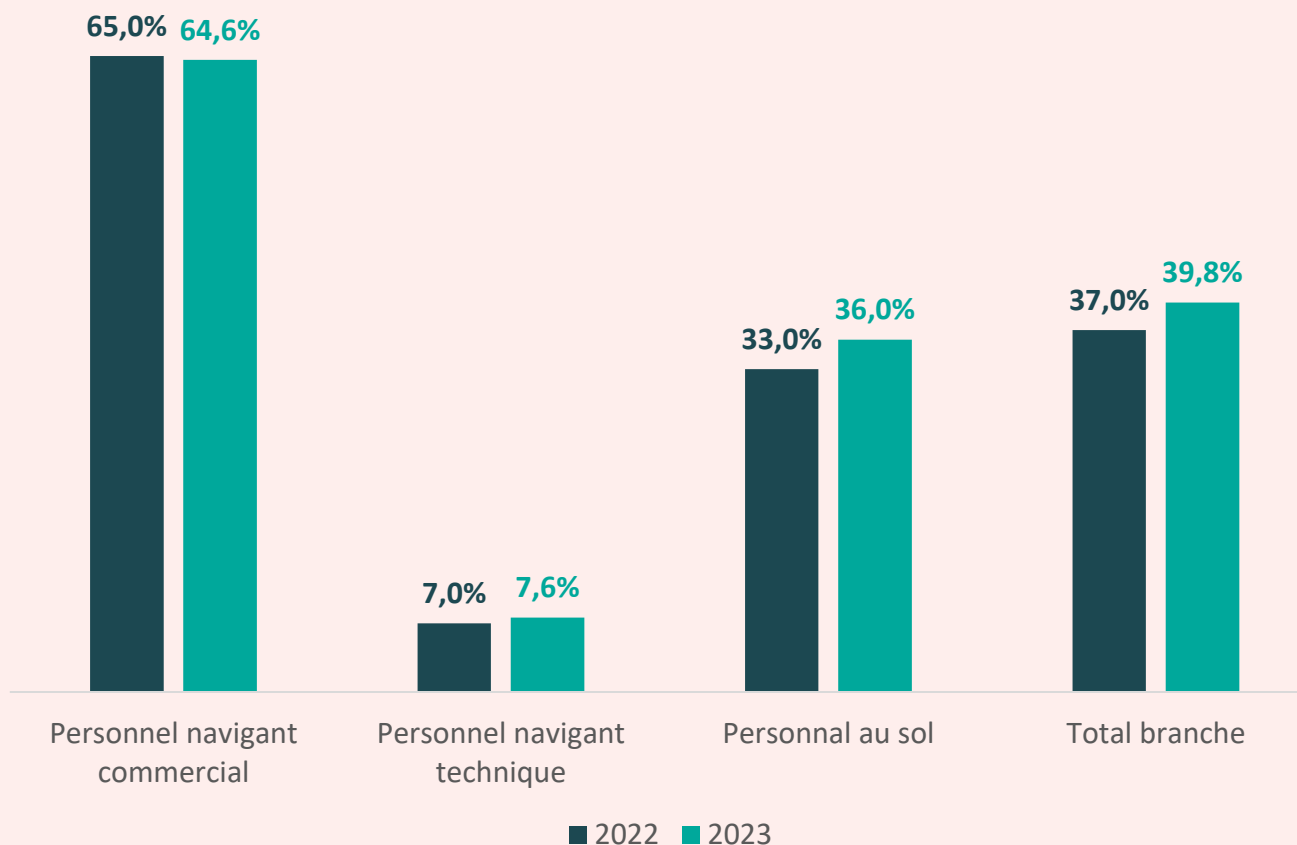
Les femmes sont **SOUS-représentées** dans le PN technique et **SUR**représentées dans le PN commercial

- On observe que la proportion de femmes parmi le personnel navigant commercial (PNC) est en légère baisse, passant de 65% à 64,6% entre 2022 et 2023.
- En revanche, la part des femmes dans le personnel au sol est en forte croissance (+3 points). Une légère hausse est aussi observée parmi le personnel navigant technique.
- Globalement, le total du secteur affiche une hausse de la représentation féminine, de 37 % en 2022 à 39,8 % en 2023 ».

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

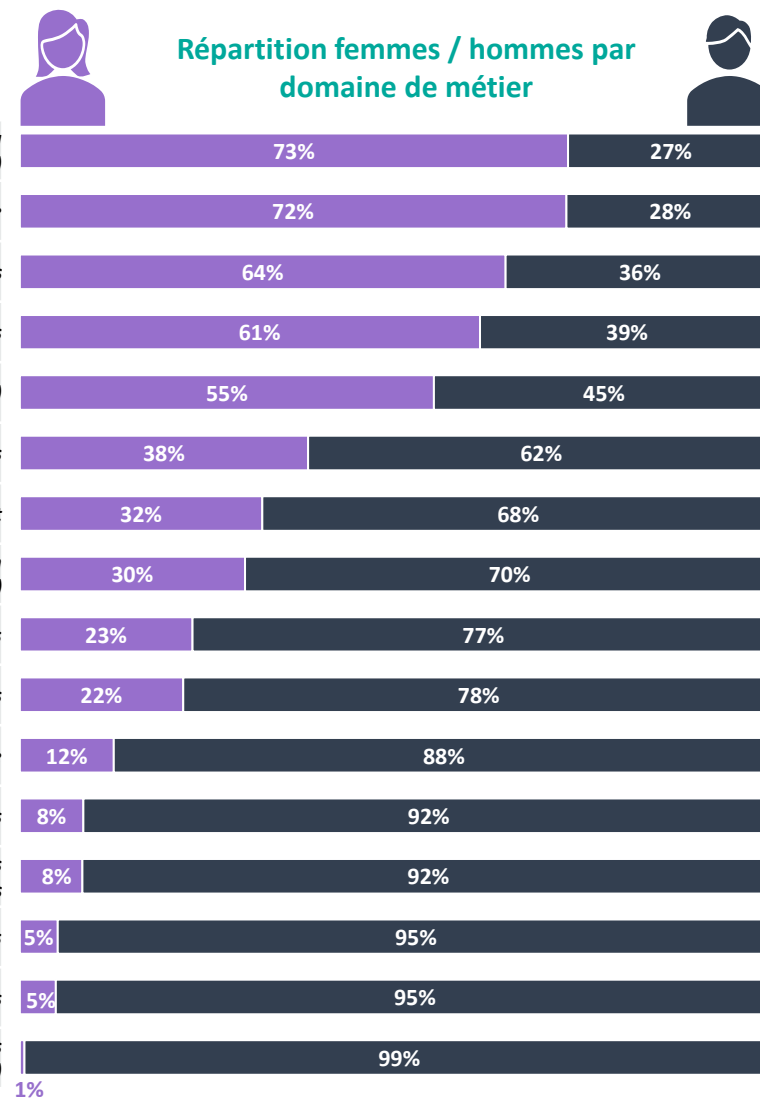
## Évolution entre 2022 et 2023 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien

*\*le total secteur vient de la DARES et les sous-catégories viennent de la BTS*



# Une distribution par sexe très inégale en fonction des métiers

- Le secteur est relativement féminisé (38,5 %), mais les femmes restent minoritaires dans la majorité des grandes catégories de métiers (11 sur 16).
- La part des femmes reste stable dans les métiers cœurs du secteur (« Hôtesse de l'air et stewards » et « Officiers et cadres navigants techniques et commerciaux de l'aviation civile ») mais c'est dans des métiers comme « Autres agents et hôtesse d'accompagnement (transports, tourisme) » et « Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises » qu'on observe une baisse de la part des femmes (-10 points et -6 points en 5 ans respectivement).
- Des 16 métiers les plus présents dans le secteur, 5 sont masculinisés à plus de 90 %, une situation un peu différente dans d'autres secteurs économiques, puisque par exemple dans l'ensemble du secteur privé des métiers comme « Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports » sont féminisés à 23 %.



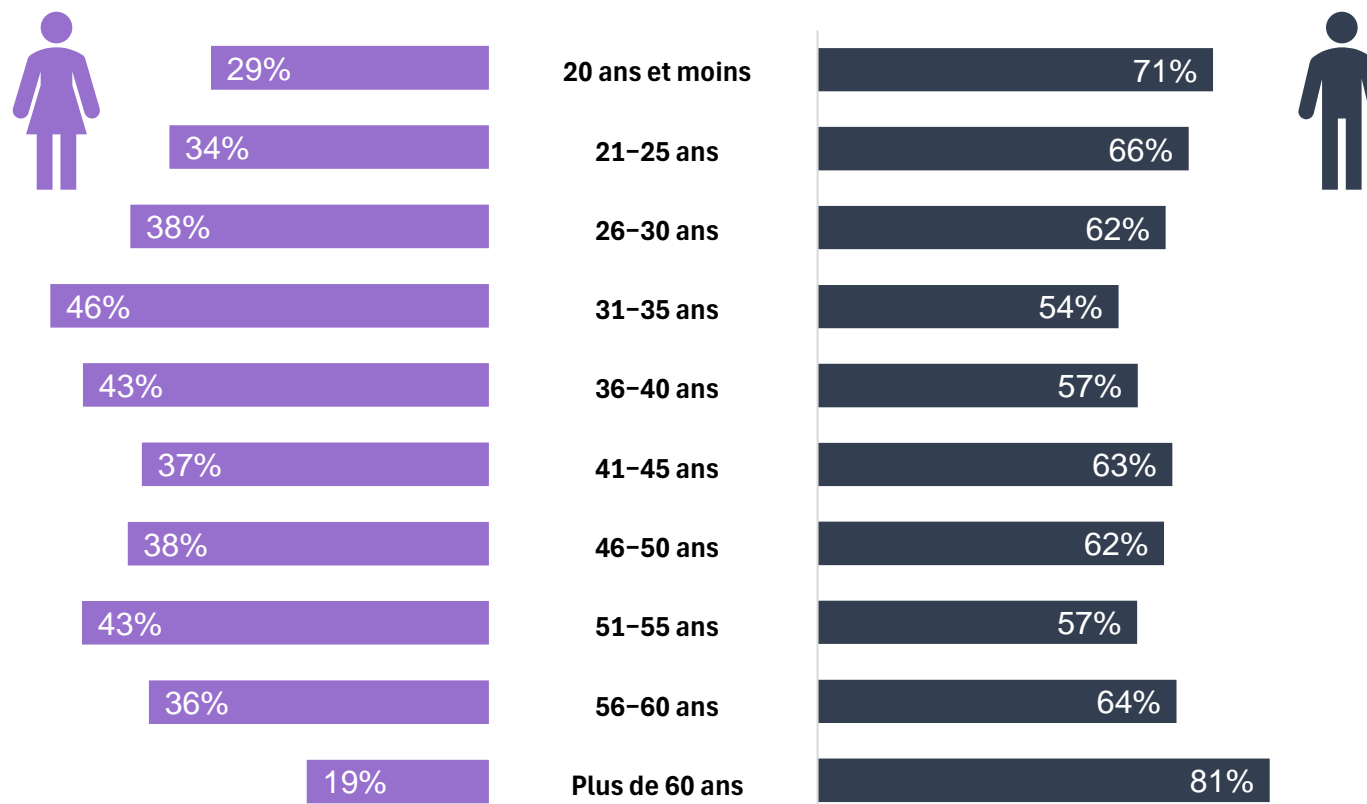
Source : INSEE, BTS 2021  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.

# Un âge moyen de plus de 45,4 ans et des dynamiques d'âges différentes entre femmes et hommes

Répartition des salariés en CDI par tranche d'âge et sexe en 2023

**Âge Moyen en CDI**  
**45,4 ans**

**Femmes**    **Hommes**  
**45 ans**      **45,6 ans**

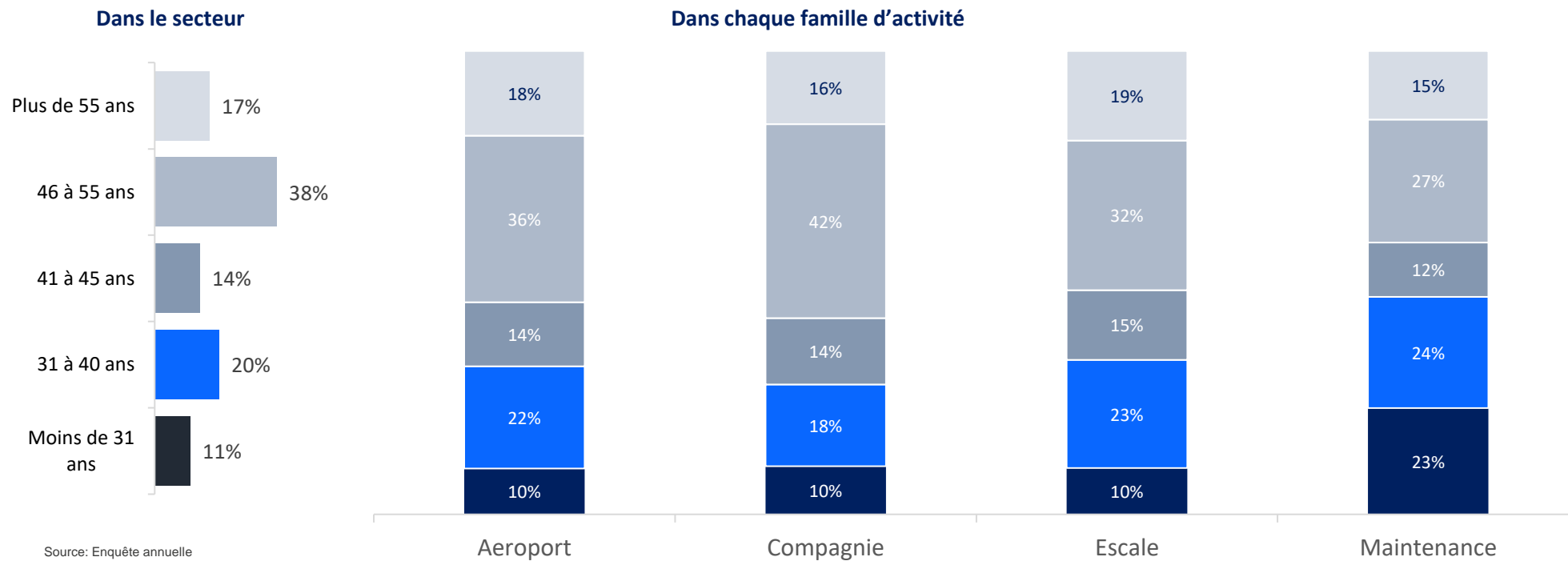


- Avec un âge moyen de 45,4 ans, le secteur se situe 5 ans au-dessus de celle de l'ensemble du secteur privé.
- Pour autant, on peut remarquer qu'il n'existe pas de fort écart d'âge moyen entre les hommes et les femmes. Ceci est en effet dû au fait que les femmes sont sous-représentées chez les moins de 30 ans et chez les plus de 56 ans.

Source: Enquête annuelle  
Transport Aérien, 2024

# Les effectifs du secteur se "seniorisent" en 2023, de façon relativement uniforme dans tous les types d'entreprises

## Répartition des effectifs par tranche d'âge



- En 2023, le secteur a une pyramide des âges qui penchent encore plus vers les effectifs plus seniors : les moins de 39 ans perdent 2 points qui sont récupérés par les plus de 45 ans.
- La pyramide des âges varie très peu selon l'activité principale de l'entreprise, le seul grand écart observé est la part importante de jeunes de moins de 31 ans dans la maintenance ainsi que dans la catégorie « autres ».

# Le taux de CDD qui avait chuté lors de la crise sanitaire est reparti à la hausse pour dépasser légèrement son niveau de 2019

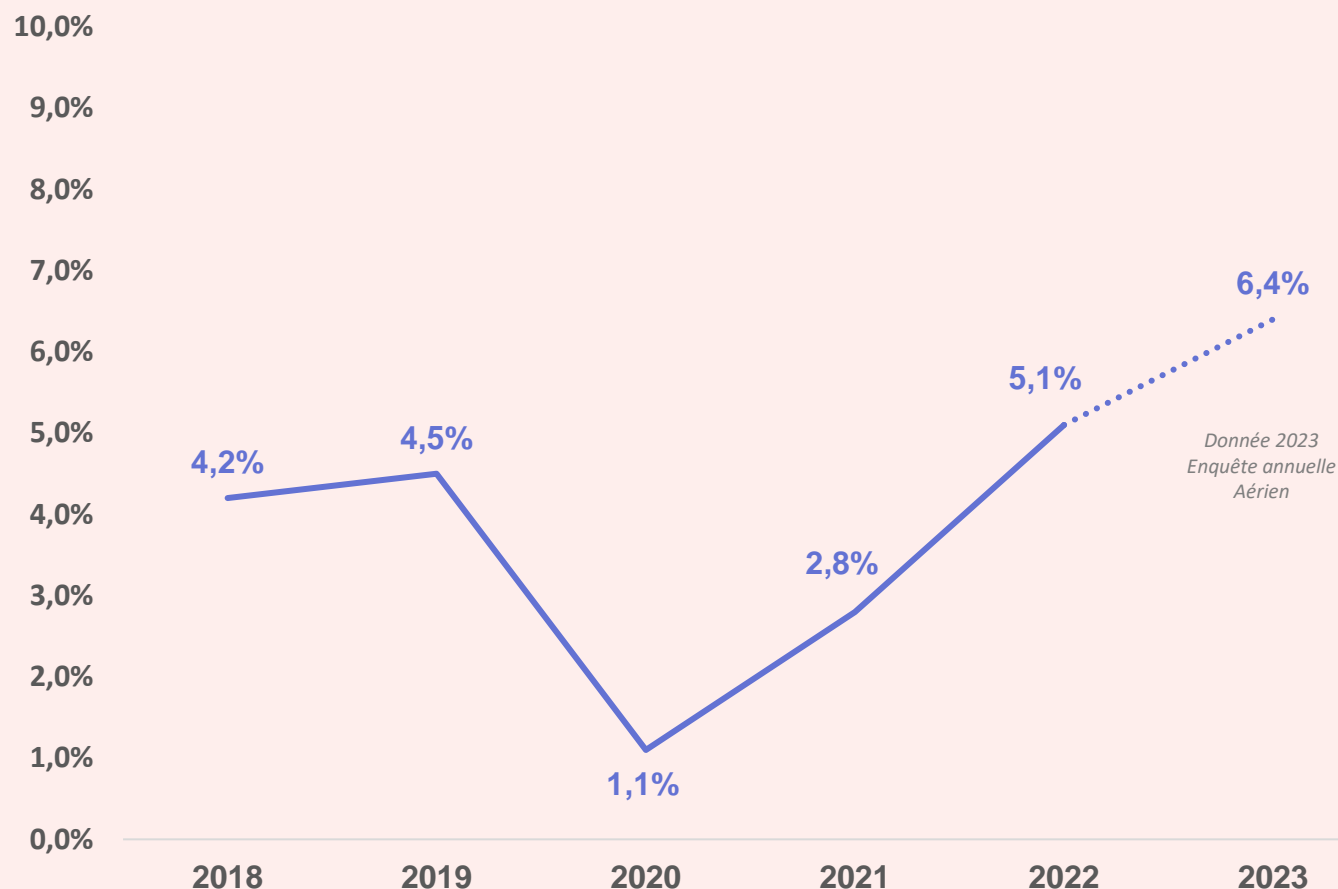
**9,1%**

taux de CDD des salariés du secteur privé en France

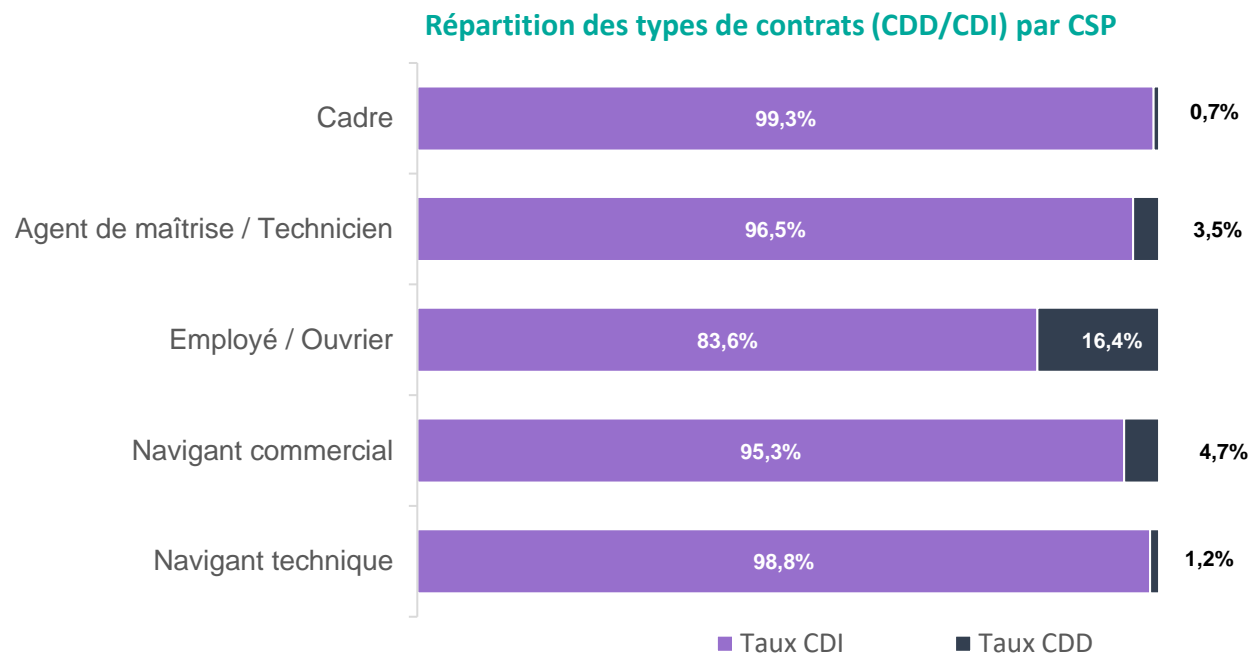
- Il est très vraisemblable que la plupart des CDD du secteur n'aient pas été renouvelés lors de la crise sanitaire ce qui explique la chute conséquente (-76 % de CDD dans le secteur) entre 2019 et 2020.
- Le taux de CDI est en revanche bien plus faible chez les moins de 30 ans : 65 %
- Des métiers les plus importants du secteur les personnels au sol cadres et ingénieurs ont des taux exceptionnellement élevés de CDI. Les métiers suivants ont plus de 98,6 % de CDI :
  - Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports
  - Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres)
  - Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres)
  - Cadres de l'organisation ou du contrôle des services administratifs et financiers
- En contraste, les PNC ont des taux de CDD plus proches de la moyenne du secteur : entre 4 et 6 %.
- L'écart de taux de CDD entre les femmes et les hommes est très faible (moins de 1 point).

Source : DARES 2018-2022 pour les chiffres au national  
INSEE, BTS 2021 pour les répartitions par autres critères (commentaires)  
INSEE, Emploi, chômage, revenus du travail 2024 pour le taux de CDD France  
Donnée 2023 issue de l'Enquête annuelle Transport Aérien, 2024  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.

Évolution entre 2018 et 2023 du taux de CDD dans le transport aérien



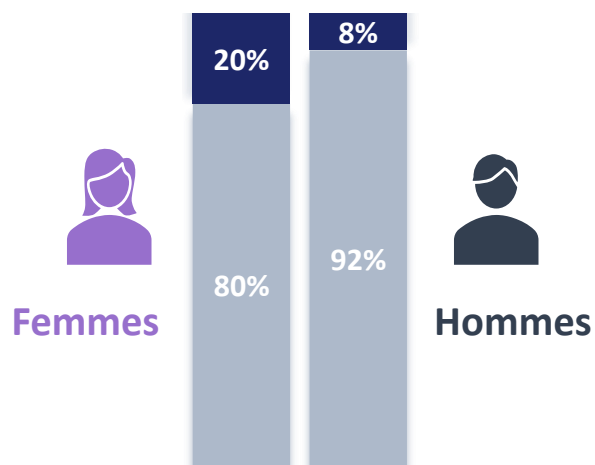
# Des taux de CDD plus élevés parmi les employés et ouvriers,



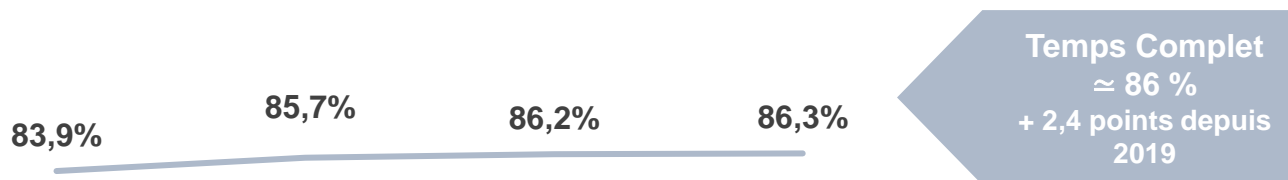
- Le regard par CSP nous permet d'observer de forts écarts entre les taux de CDD. En effet, s'ils sont très rares parmi les cadres (moins d'un 1 %), ils sont très présents parmi les ouvriers (16,4 %).
- De tels écarts peuvent également être observés par famille de métiers. Les CDD sont très peu fréquents parmi les navigants (moins de 4 %) comparé à la relation client, où plus d'un collaborateur sur 10 est en CDD. Le taux de CDD est également important chez les familles de métiers « Autres » (12 %), ainsi que dans les fonctions support (7,2 %) et dans la maintenance (7,2 %).

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

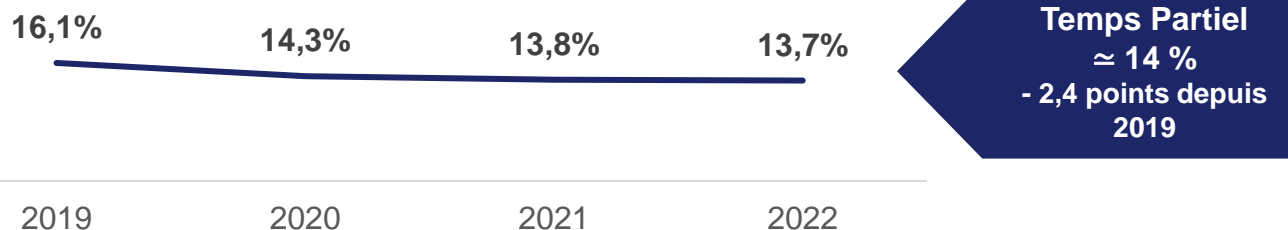
# Une baisse continue du temps partiel depuis 2019



Évolution des temps de travail dans le secteur



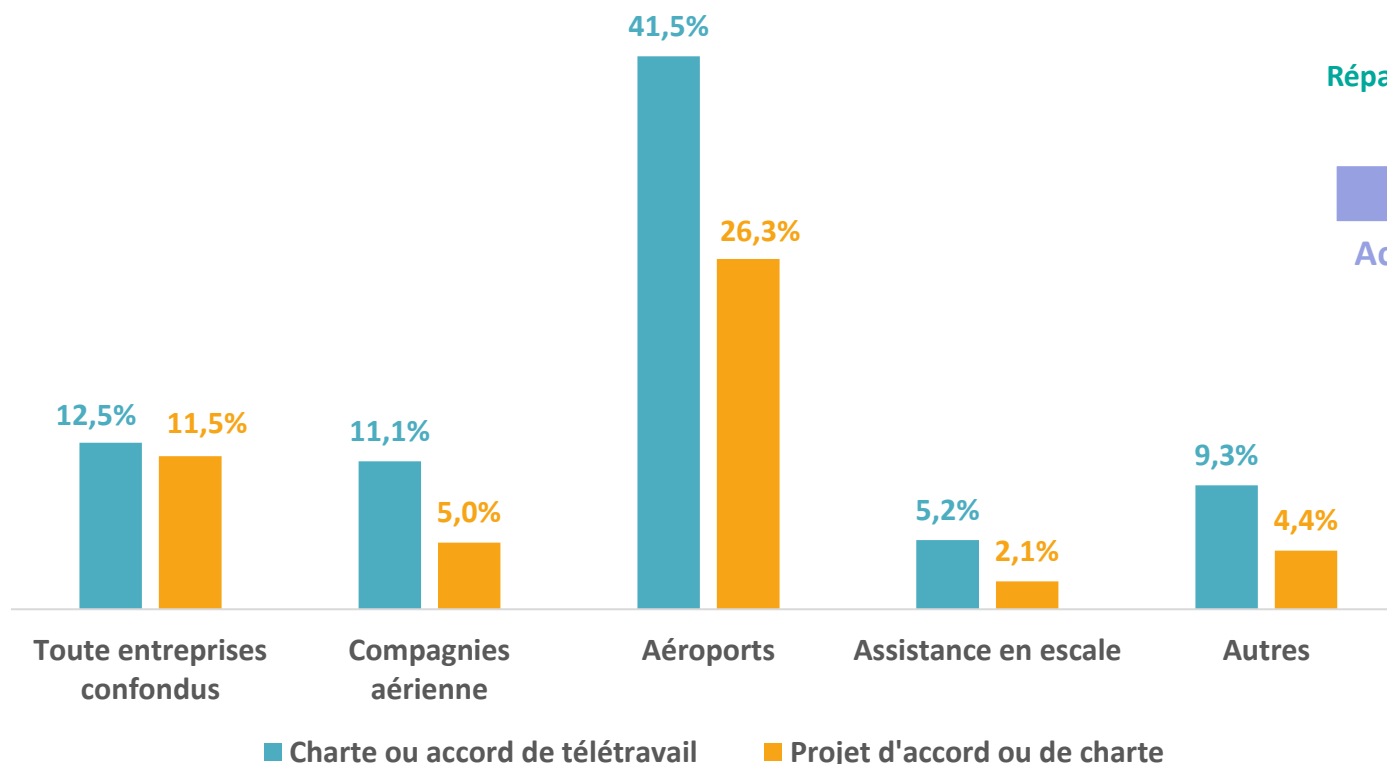
- Le secteur du transport aérien personnel au sol a un **taux de temps partiels relativement bas** : 13,7 % des salariés en 2022... un chiffre qui reste nettement en dessous de la moyenne nationale de 19,9%.
- Le temps partiel chez les femmes avait baissé lors de la crise sanitaire et était en 2020 de 76,5 %. Il **reprend sa valeur de 80 % en 2021 identique à 2019**. Cet effet élastique n'est pas constaté chez les hommes.



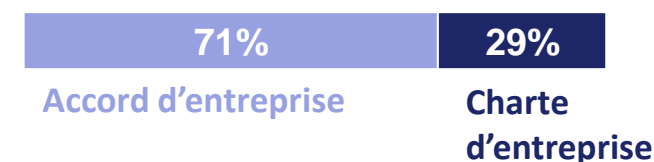
Source : DARES 2019-2022 pour les chiffres au national  
INSEE, BTS 2021 pour la répartition par sexe  
Champ : Dénombrements au 31/12 de l'année.

# Le télétravail, bien que bel et bien présent dans le secteur, dépend fortement de la nature de l'activité de l'entreprise

Part des entreprises qui ont le télétravail formalisé ou un projet de formalisation du télétravail en cours



Répartition des entreprises qui ont un accord ou une charte pour le télétravail



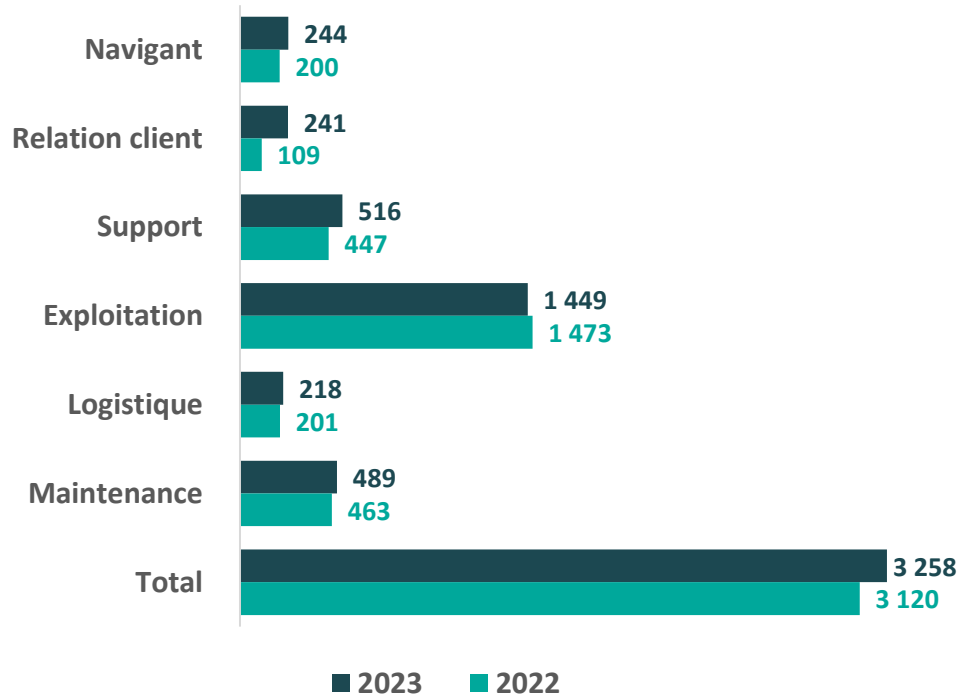
- Dans le secteur, 12,5 % des entreprises ont formellement inscrit le télétravail dans leurs pratiques. Parmi celles-ci, l'accord d'entreprise est privilégié, avec 71% des entreprises utilisant ce moyen pour formaliser le télétravail.
- Les aéroports sont la seule catégorie d'entreprise où le télétravail est devenu la norme : plus de deux entreprises sur cinq ont inscrit le télétravail en charte ou en accord d'entreprise. Près de la moitié des entreprises qui ne l'ont pas fait ont un projet d'accord ou de charte en cours.
- L'assistance en escale étant la catégorie la moins utilisatrice du télétravail, mais ce sont des entreprises où le travail est souvent impossible à délocaliser.

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

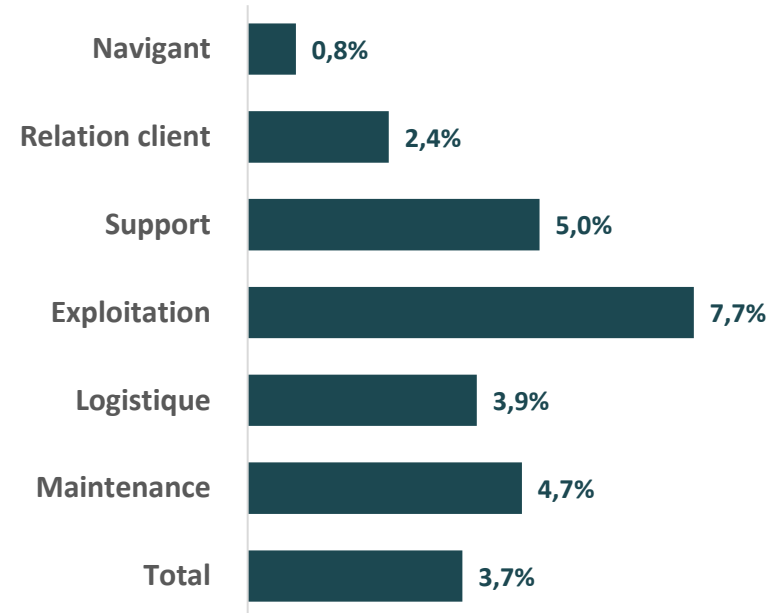


# 3,7% des effectifs du secteur sont en situation de handicap, une majorité d'entre eux travaille dans la filière exploitation

Évolution du nombre de salariés en situation de handicap entre 2022 et 2023



Poids des salariés en situation de handicap par filière (données 2023)



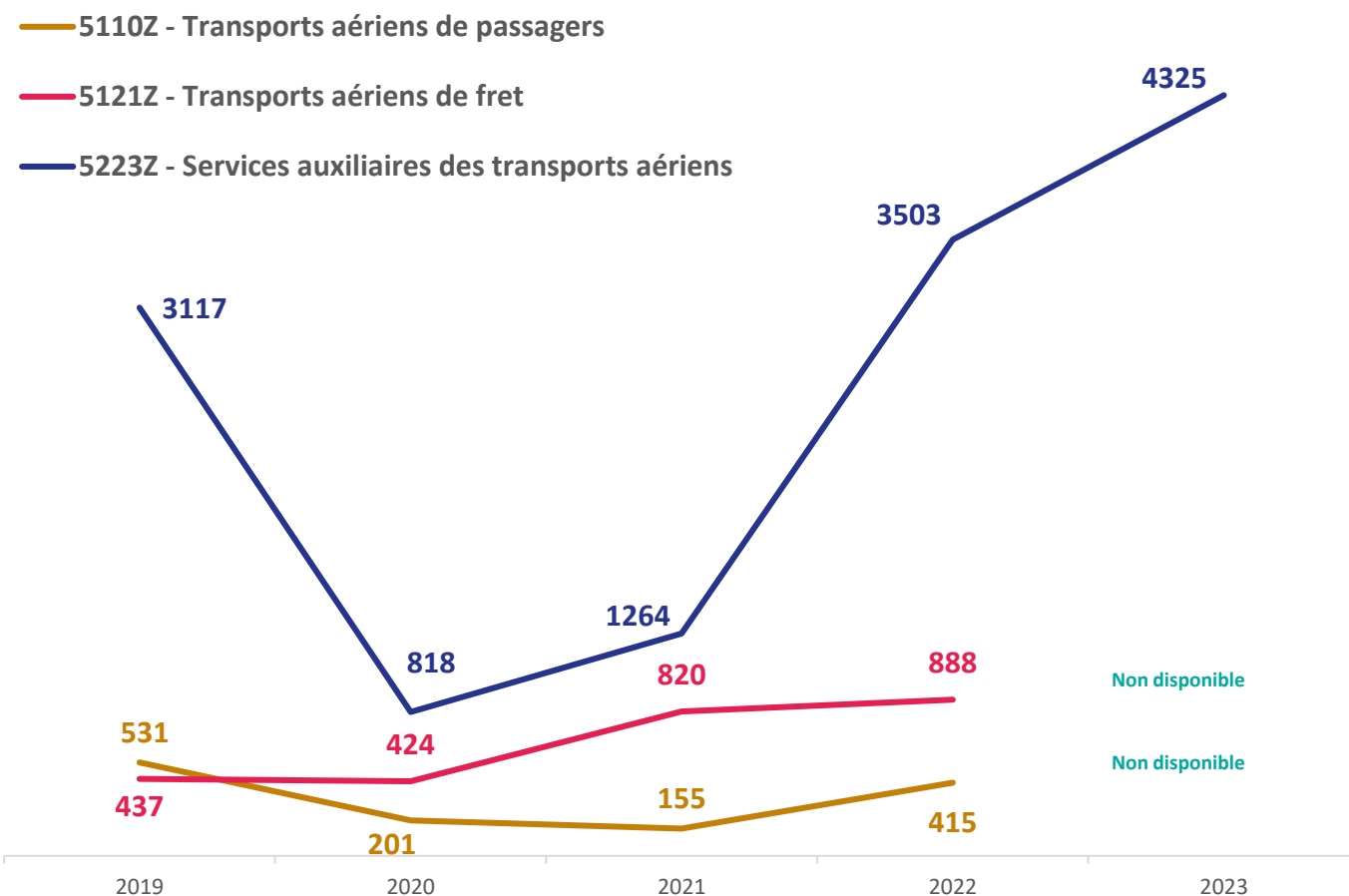
- La filière exploitation regroupe à elle seule près d'un travailleur en situation de handicap sur deux du secteur. Les travailleurs en situation de handicap sont 7,7 % des salariés de la filière exploitation, leur part est ainsi deux fois plus élevée dans cette filière que dans l'ensemble du secteur. Inversement, les travailleurs en situation de handicap sont très peu représentés dans la filière « navigant ».
- Le nombre de travailleurs en situation de handicap a augmenté de plus de 4 % dans le secteur entre 2022 et 2023. Cette croissance est due à une augmentation du nombre de travailleurs en situation de handicap dans quasiment toutes les familles professionnelles, hormis en exploitation et dans la famille « autres ».

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

# Un recours à l'intérim qui varie entre les domaines de l'aérien

Évolution du volume d'emploi en ETP de l'intérim par code NAF de l'aérien  
*en encadré dans la légende : poids du secteur sur chacun de ces codes NAF*

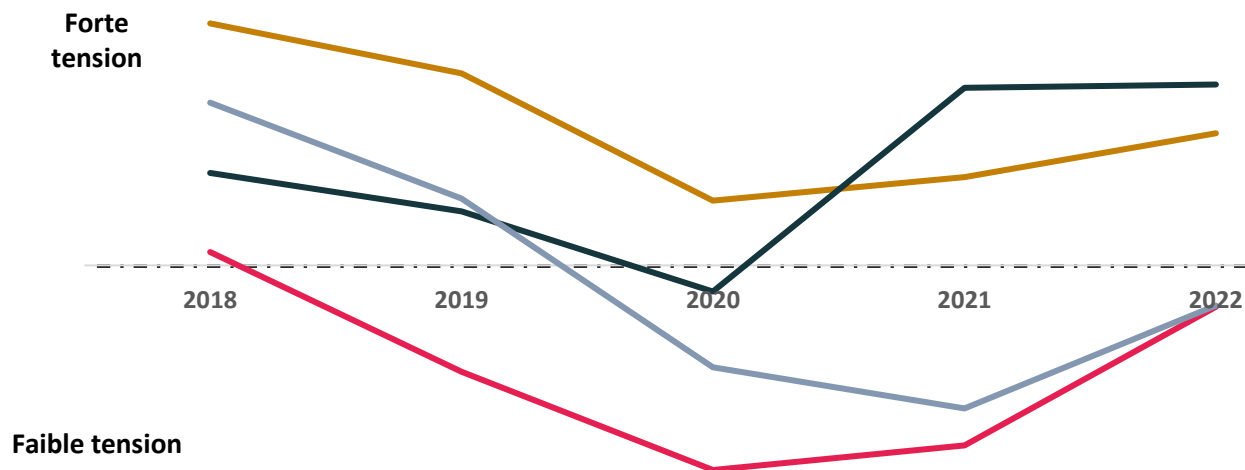
- Les services auxiliaires des transports aériens sont le domaine qui a le plus recours à l'intérim. C'est vraisemblablement dans ce code NAF que se situe l'essentiel de la famille exploitation que l'enquête confirme comme la famille qui a le plus recours à l'intérim. Ce code NAF pèse pour un cinquième des effectifs du secteur. On note aussi que l'évolution de l'intérim sur ce code NAF est fortement corrélée à l'activité du secteur. Il a cependant largement dépassé son niveau de 2019, augmentant de 39 % par rapport à son niveau d'il y a cinq ans.
- Sur les codes NAF où le secteur représente la quasi-totalité des effectifs, le niveau d'intérim reste relativement stable pour le transport de passagers, mais le volume d'emplois double pour le transport de fret entre 2019 et 2023. Le volume de fret n'ayant pas augmenté entre 2019 et 2023 (-4% par an), il est fort probable que c'est un domaine de l'aérien dont le taux de recours a augmenté entre 2019 et 2023.



Source: Chiffres clés de l'Intérim, OIR 2019-2023  
 Champs : Volume d'emploi en ETP

# Une tension au recrutement qui remonte et un record d'offres d'emploi au 1<sup>er</sup> trimestre 2024

Indicateur de tensions\* du marché du travail sur les métiers du secteur



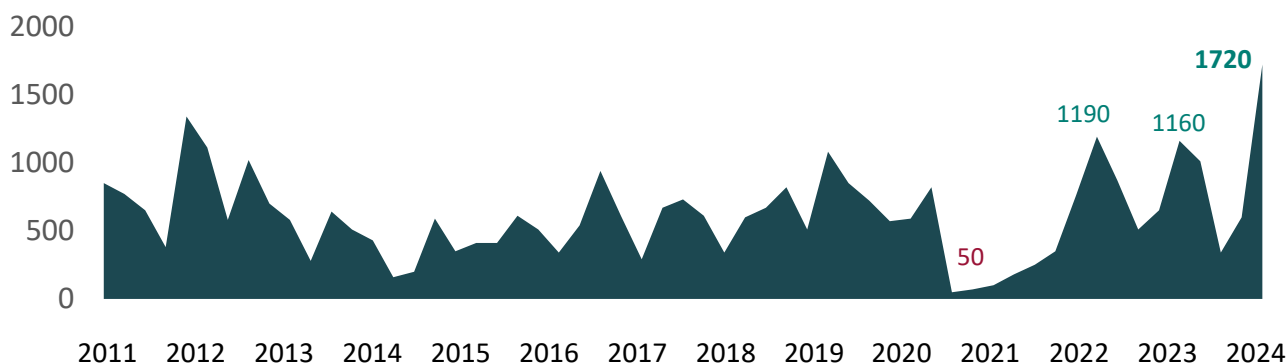
- L'aviation en Europe est un métier très saisonnier : le voyage de loisir en été forme un pic très prononcé. Ce phénomène creuse un écart considérable entre le trafic d'été et d'hiver (on note aussi que la majorité des faillites de compagnies aériennes européennes ont lieu en Septembre-Octobre). Les réservations se faisant souvent quelques mois à l'avance, les compagnies ont des données fiables pour estimer leur besoin en main-d'œuvre dans les mois à venir. Ainsi, les pics de publications d'offres d'emploi dans le secteur sont majoritairement observés lors du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année en cours et on remarquera que le pic du 1<sup>er</sup> janvier 2024 est le plus grand depuis 2011 (et probablement toute l'histoire de l'aviation française) : l'année 2024 marquera probablement un nouveau record du nombre de passagers transportés en France.

\*l'analyse des tensions permet d'apprécier la difficulté de recrutement des entreprises sur certains métiers

- Agents d'exploitation des transports
- Contrôleurs des transports
- Agents administratifs des transports
- Personnels navigants de l'aviation

Source : DARES 2018-2022 Tensions du marché de travail  
France Travail, Offres d'emplois et recrutements  
Champ : Indicateur de tension de marché de l'emploi  
Nombre d'offres d'emploi

Nombre d'offres d'emploi par trimestre sur les trois principaux codes NAF du secteur



# Les métiers avec des difficultés de recrutement, par filière

TOP 3 des métiers cités « difficile à recruter » par famille de métier en 2023

| Relation Clients                         | Support                          | Exploitation             | Logistique   | Maintenance               |
|--|----------------------------------|--------------------------|--|---------------------------|
| Agent relation clientèle / agent passage | Agent d'opérations sol           | Agent de trafic          | Responsable supply chain                           | Mécanicien                |
| Directeur des ventes                     | Administrateur système et réseau | Superviseur escale       | Agent magasin fret                                 | Technicien de maintenance |
| Assistant commercial                     | Chargé de facturation            | Référent équipe pompiers | Approvisionneur-gestionnaire de stocks-logisticien |                           |

Source: Enquête annuelle Transport Aérien, 2024

4

# Données Formations

---



# 4.1

## Contrat d'apprentissage

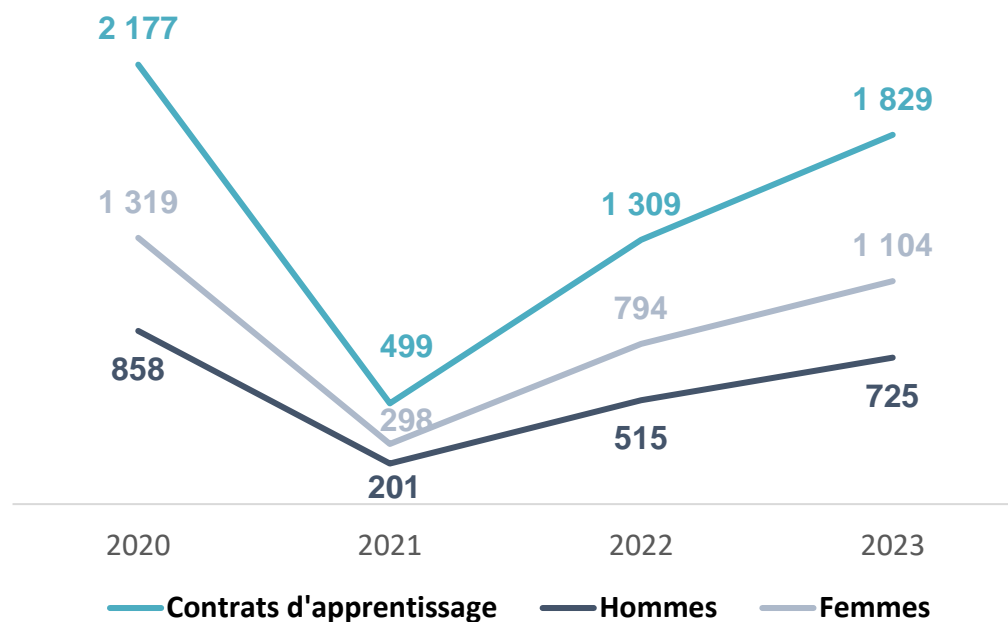
---

# Principales caractéristiques des contrats d'apprentissage

## 1 829 apprentis en 2023

+40 % de nouveaux contrats par rapport à 2022  
46 % des contrats apprentissage sur la tranche d'âge 20/22 ans

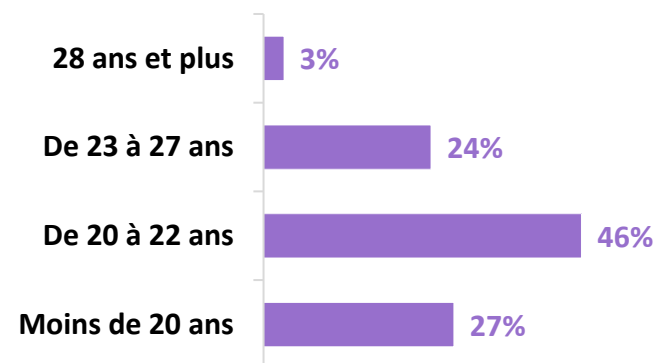
### Évolution des apprentis par genre par année d'engagement



### Répartition par genre



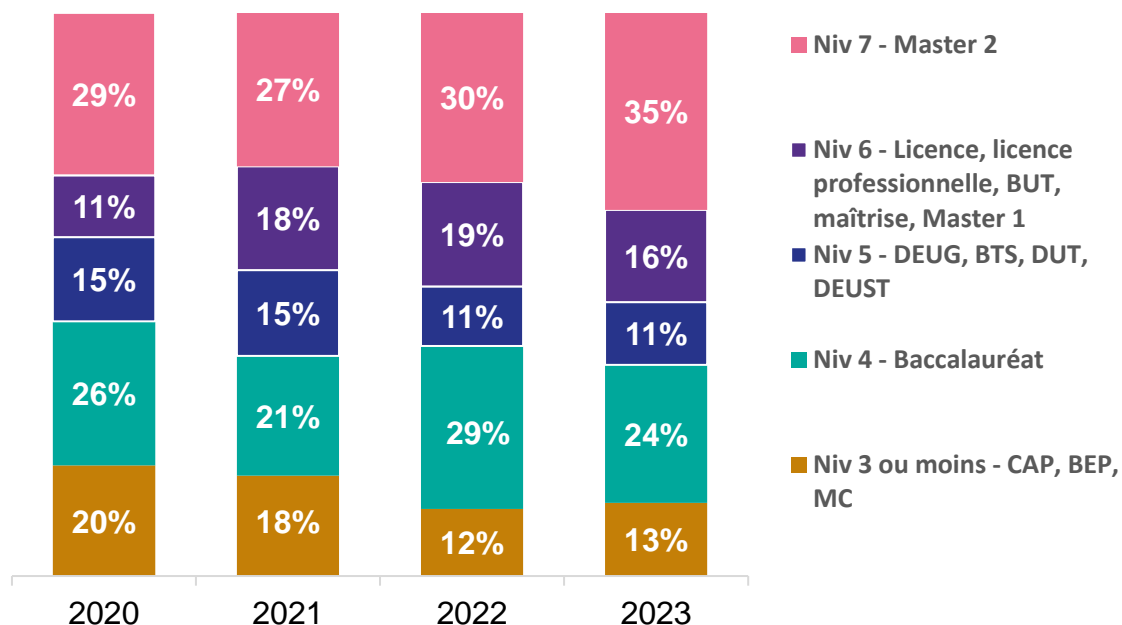
### Répartition par tranches d'âge



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2020-2023

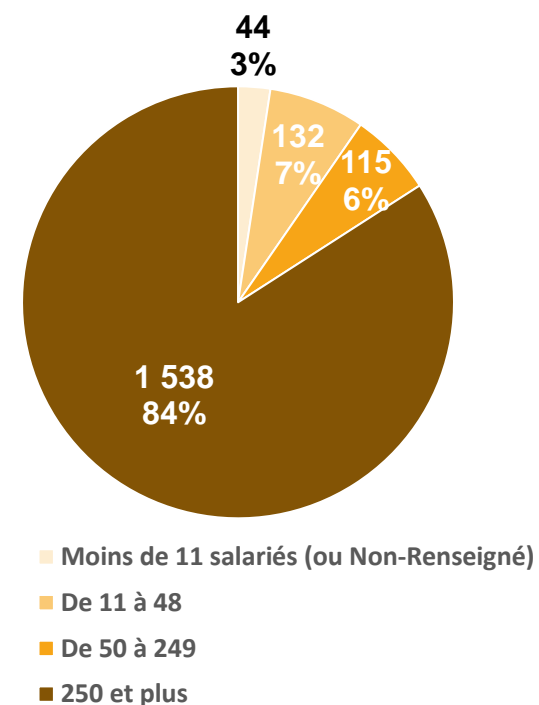
# Répartition des apprentis par niveau visé et par taille d'entreprise

Évolution des apprentis par niveau de diplôme visé en 2023



Plus de la moitié des apprentis en 2023 visent des diplômes supérieurs Bac + 3 ou plus, soit 10 points de plus qu'en 2020. La proportion d'équivalents Baccalauréat restant relativement stable (un apprenti sur quatre), on note que les formations de niveau 3 ou moins sont moins sollicitées.

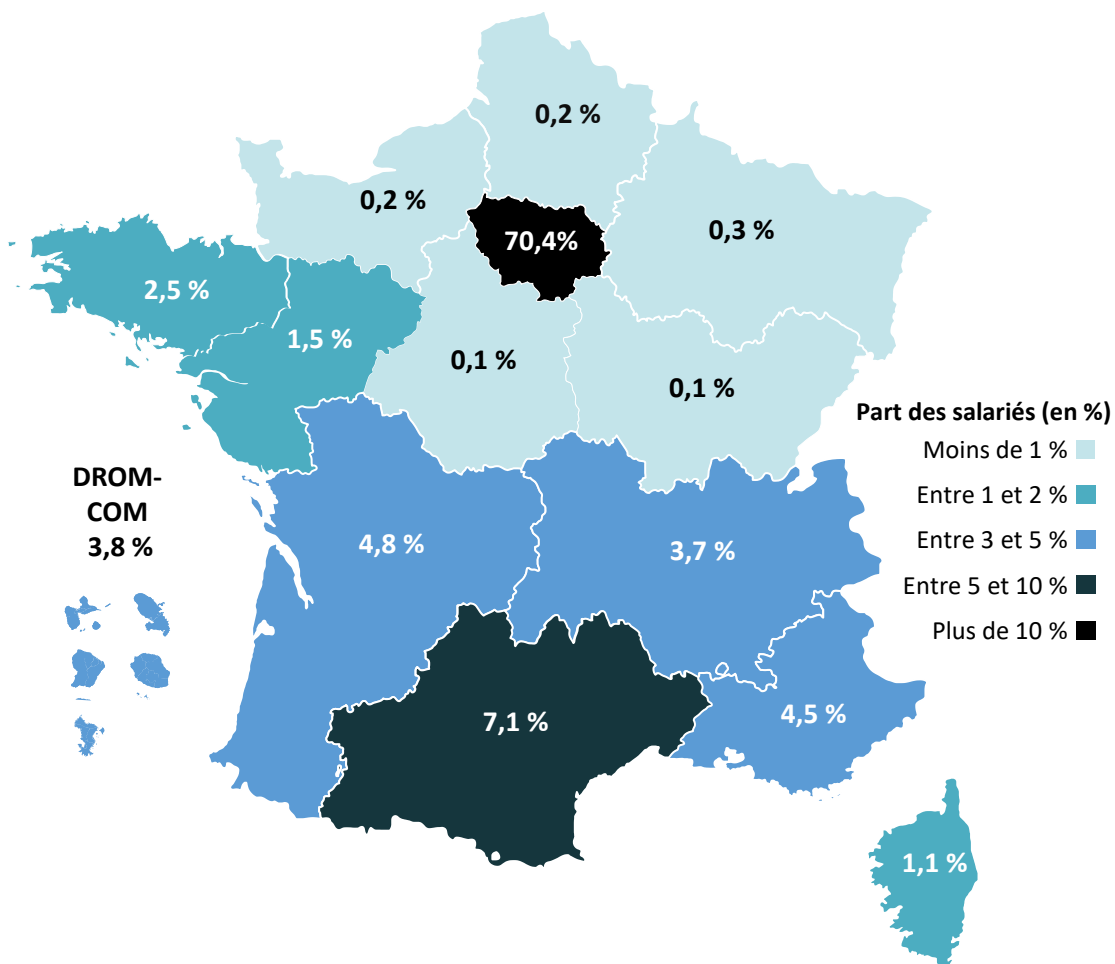
Répartition des apprentis par tranche d'effectifs de l'entreprise employeuse en 2023



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2020-2023



# Répartition des apprentis par niveau visé et par taille d'entreprise



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2020-2023

| Région                     | Effectifs 2020 | Effectifs 2021 | Effectifs 2022 | Effectifs 2023 |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 2,4%           | 3,8%           | 4,3%           | 3,7%           |
| Bourgogne-Franche-Comté    | 0,0%           | 0,2%           | 0,1%           | 0,1%           |
| Bretagne                   | 2,3%           | 7,0%           | 2,5%           | 2,5%           |
| Centre-Val de Loire        | 0,0%           | 0,2%           | 0,1%           | 0,1%           |
| Corse                      | 2,1%           | 5,6%           | 3,2%           | 1,1%           |
| Grand Est                  | 0,2%           | 0,4%           | 0,8%           | 0,3%           |
| Hauts-de-France            | 0,6%           | 1,6%           | 1,1%           | 0,2%           |
| Île-de-France              | 72,9%          | 51,7%          | 61,5%          | 70,4%          |
| Normandie                  | 0,2%           | 0,6%           | 0,2%           | 0,2%           |
| Nouvelle-Aquitaine         | 5,4%           | 9,0%           | 4,5%           | 4,8%           |
| Occitanie                  | 8,6%           | 6,6%           | 10,0%          | 7,1%           |
| Pays de la Loire           | 0,2%           | 2,2%           | 1,1%           | 1,5%           |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 2,8%           | 5,0%           | 5,6%           | 4,5%           |
| DROM-COM                   | 2,2%           | 6,0%           | 5,1%           | 3,8%           |

Semblable à la répartition des effectifs, l'Île-de-France centralise la grande majorité des apprentis en 2023. On note quand même que la crise sanitaire a bousculé ce phénomène de centralisation : en 2021, il n'y avait qu'un apprenti sur deux en Île-de-France.

# Répartition des principaux contrats d'apprentissage par domaines de formation

## Le Top 15 des thématiques de formations 2023

| Thématique de formation   | Effectif |        |       |     |
|---|----------|--------|-------|-----|
|   | Femmes   | Hommes | Total |     |
| Mécanique / Maintenance aéronautique et spatiale                  | 9%       | 91%    | 468   | 26% |
| Transport, manutention, magasinage                                | 47%      | 53%    | 246   | 13% |
| TIC & réseaux de transmission des données                         | 31%      | 69%    | 144   | 8%  |
| Accueil, hôtellerie, tourisme                                     | 75%      | 25%    | 100   | 5%  |
| Spécialités polyvalentes des échanges et de la gestion            | 71%      | 29%    | 95    | 5%  |
| Ressources humaines, gestion du personnel, gestion de l'emploi    | 87%      | 13%    | 85    | 5%  |
| Comptabilité, gestion   | 64%      | 36%    | 72    | 4%  |
| Commerce, vente   | 57%      | 43%    | 69    | 4%  |
| Electricité, électronique (non compris automatismes, productique) | 15%      | 85%    | 67    | 4%  |
| Finances, banques, assurances, immobilier                         | 56%      | 44%    | 64    | 3%  |
| Communication   | 67%      | 33%    | 63    | 3%  |
| Technologies industrielles fondamentales                          | 30%      | 70%    | 60    | 3%  |
| Mathématiques   | 19%      | 81%    | 16    | 1%  |
| Physique  | 21%      | 79%    | 14    | 1%  |
| Spécialités pluritechnologiques mécanique-électricité             | 15%      | 85%    | 13    | 1%  |

Ces 15 thématiques de formations regroupent 86 % des apprentis en 2023.

La thématique « Mécanique, aéronautique et spatiale » est en tête avec 3 Diplômes de cette catégorie :

- Aéronautique Option Avions moteurs à turbine
- Aéronautique Option « Systèmes »
- Aéronautique

Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2020-2023



# 4.2

## Contrat de professionnalisation

---

# Principales caractéristiques des contrats de professionnalisation

## 2 306 contrats de professionnalisation en 2023

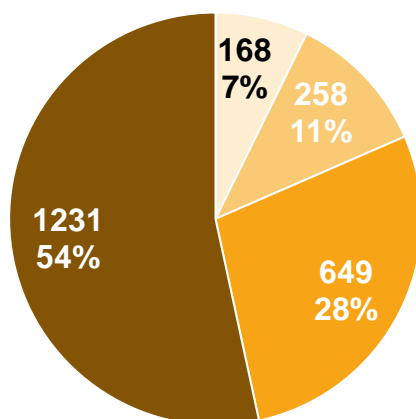
- 66 % sur des bénéficiaires âgés de 23 à 49 ans
- Les entreprises de 50-249 salariés accueillent plus de la moitié des alternants (54%) en 2023

### Répartition par genre

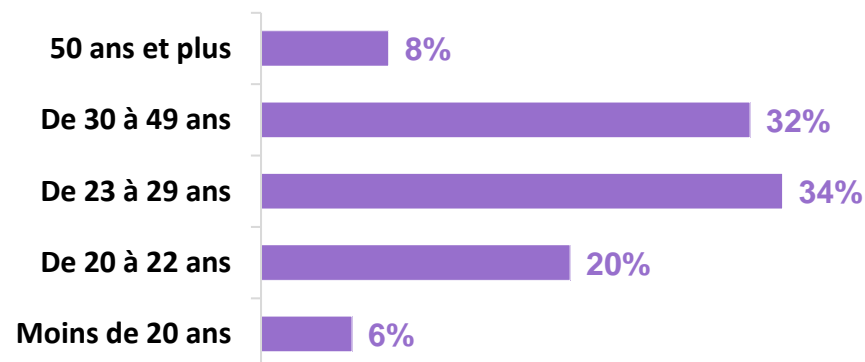


### Répartition des apprentis par taille d'entreprises utilisatrices

- Moins de 11 salariés
- De 11 à 48
- De 50 à 249
- 250 et plus

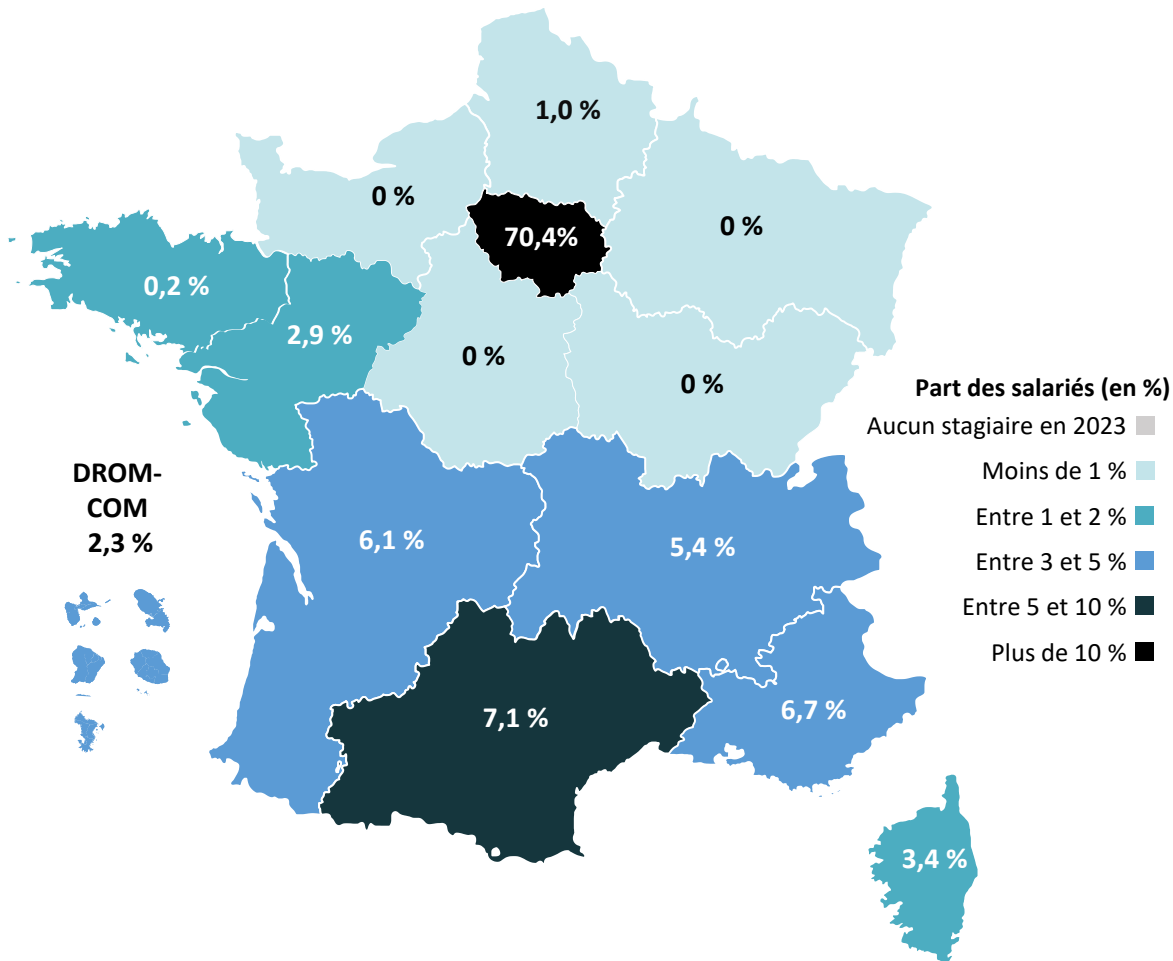


### Répartition par âge 2023



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023

# Répartition des contrats de professionnalisation & principales thématiques mises en œuvre en 2023



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023

| Thématique de formation                            | Taux  |
|--|-------|
| PNC (CQP)  | 29,9% |
| Formations Techniques Exploitation Aéroportuaire   | 23,5% |
| Production Industrielle, Transport , Logistique    | 23,3% |
| Maintenance Aéronautique (formations Techniques)   | 7,2%  |
| Transport, Manutention & Magasinage                | 6,1%  |
| Techniques & Protocoles de Nettoyages Spécialisés  | 5,1%  |
| Sport, Loisirs, Tourisme                           | 2,1%  |
| Polyvalence (techniques & Métier)                  | 1,1%  |
| Développement des Compétences (fonctions supports) | 0,9%  |
| Mécanique, Electronique                            | 0,9%  |

# Formations tuteurs et maître d'apprentissage



**333**

Parcours mis en œuvre en 2023



**8**

Entreprises utilisatrices

Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023

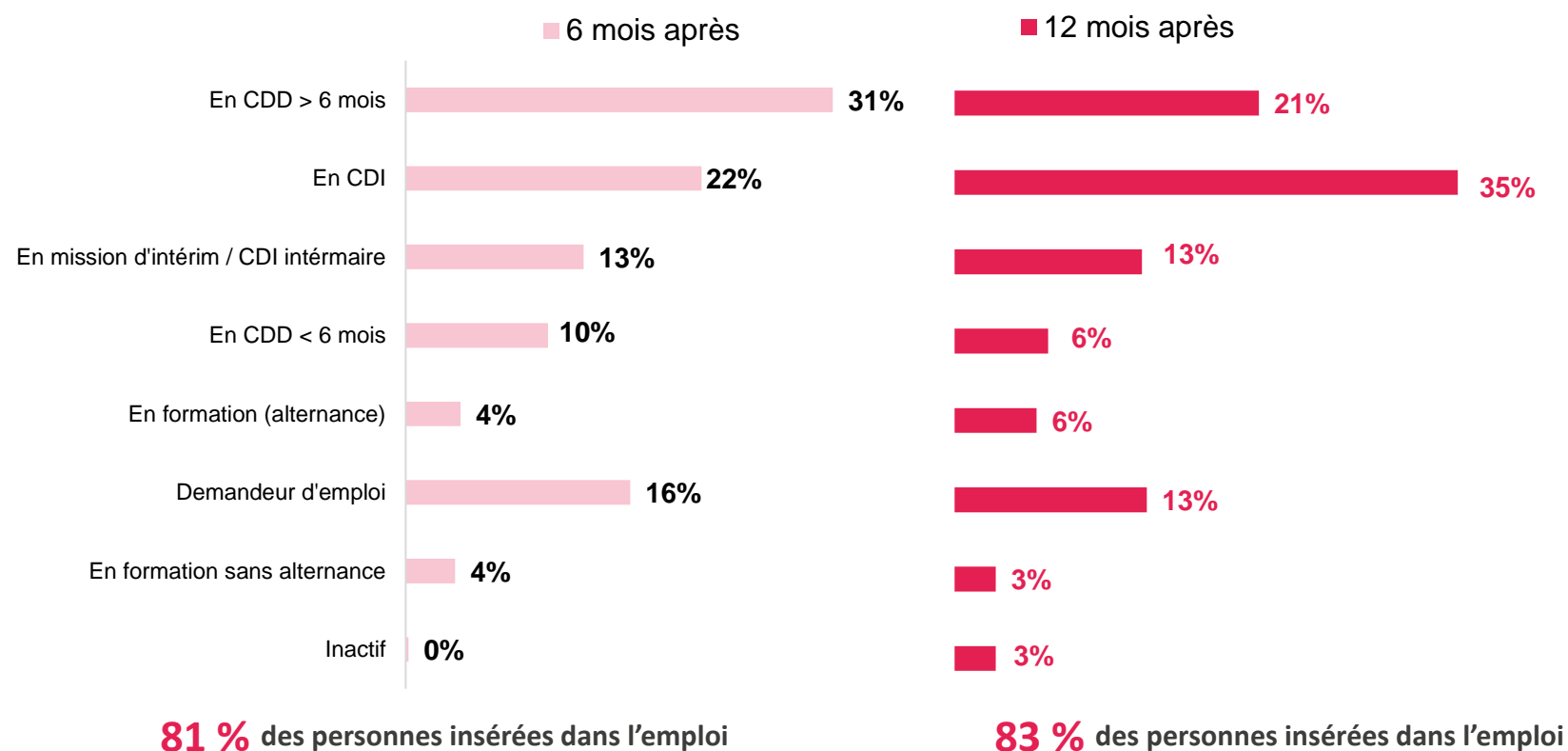


# 4.3

## Enquête d'insertion et de satisfaction des alternants de la branche Campagne 2023-2024

# L'insertion des alternants dans la branche

Situation professionnelle 6 et 12 mois après la formation



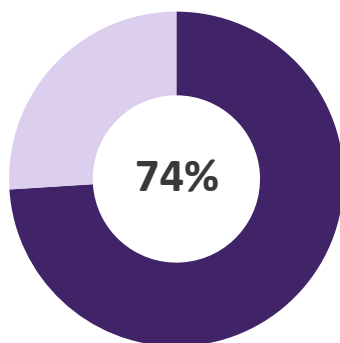
Source : Enquête Satisfaction AKTO 2023-2024



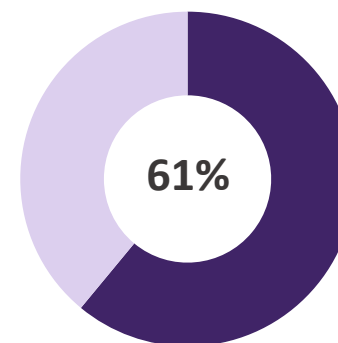
# La satisfaction des alternants dans la branche

12 mois après la formation, des impacts positifs perçus sur ...

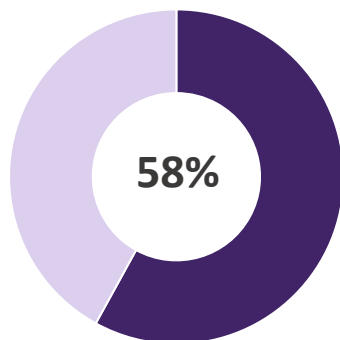
Intérêt porté à son travail



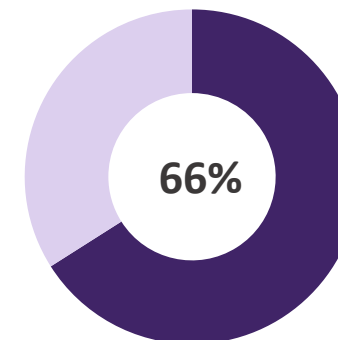
Conditions de travail



Rémunération



Employabilité



Source : Enquête Satisfaction AKTO 2023-2024



# 4.4

## Plan de développement des compétences des entreprises de moins de 50 salariés (PDC -50)

---

# Une entreprise sur quatre du secteur a eu recours au PDC -50 mutualisé en 2023

**1 712**

Stagiaires bénéficiaires en 2023

**742 €**

Coût moyen par dossier

Répartition par tranche d'âge



■ de 16 à 25 ans ■ de 26 à 44 ans ■ de 45 à 54 ans ■ de 55 à 59 ans ■ 60 ans et plus

...par CSP



■ Ouvrier ■ Employé ■ TAM ■ Cadre



**489** femmes formées en 2023 soit **29 %** des stagiaires

Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023

# PDC moins de 50 : principales thématiques mises en œuvre par les entreprises

| TOP 10 Domaines de formation/ 75% sur formations techniques aux métiers de l'aérien | Par Nbre de stagiaire |
|---|-----------------------|
| TRANSPORT, LOGISTIQUE   | 555                   |
| SECURITE/ SURETE  | 240                   |
| POLYVALENCE (TECHNIQUE & METIERS)   | 201                   |
| SCIENCES HUMAINES, ECONOMIE, DROIT, LANGUES   | 142                   |
| FORMATIONS TECHNIQUES EXPLOITATION  | 110                   |
| MAINTENANCE Aéronautique  | 94                    |
| TIC   | 89                    |
| DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES TRANSVERSES   | 61                    |
| COMMERCE, MARKETING, FINANCE  | 35                    |
| ENERGIE, ELECTRICITE  | 33                    |



**144** Entreprises utilisatrices  
 38 % des entreprises utilisatrices de moins de 11 salariés

Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023



# 4.5

## FNE - FORMATION

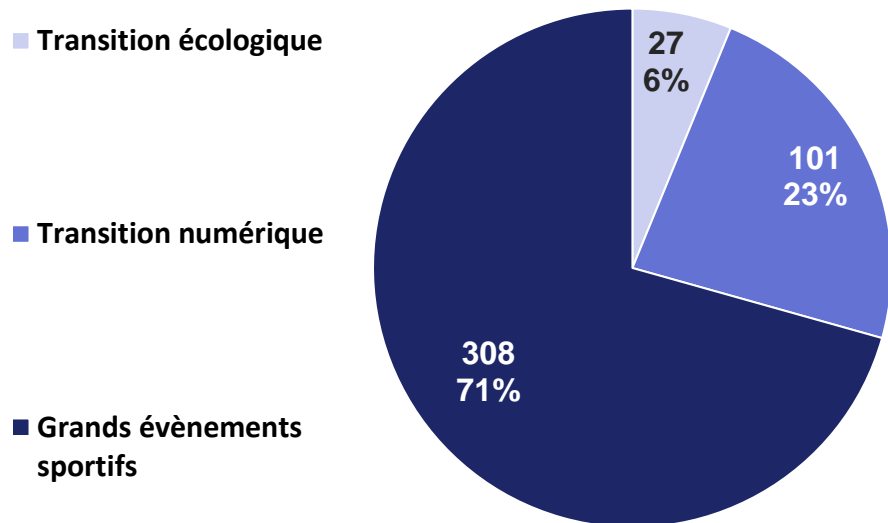
---

# FNE FORMATION (convention État 2023)

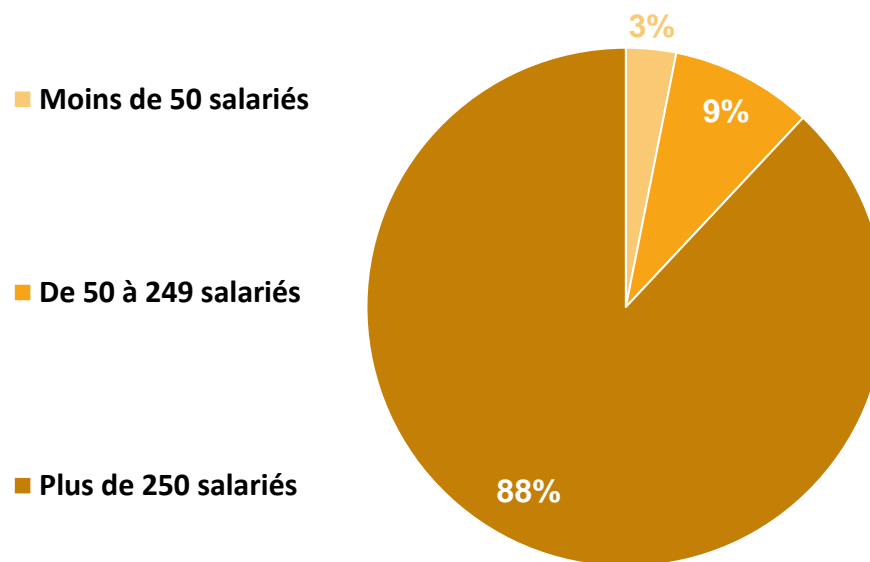
**436**

Stagiaires formés en 2023

Répartition des parcours mis en œuvre sur les axes thématiques du FNE formation en 2023



Répartition des dossiers par taille d'entreprises utilisatrices en 2023



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023



# 4.6

## Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)

---

# Des POEC encore plus concentrées en Île-de-France

**557**

Stagiaires formés en 2023 (dont 444 en région Île-de-France)  
(64 % des parcours sur PNC)

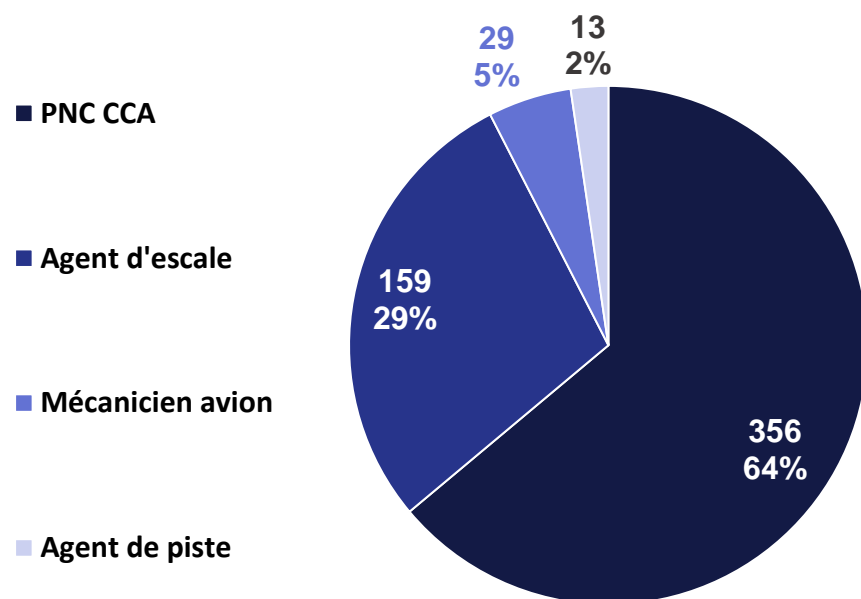
**4 361 €**

Coût moyen /  
bénéficiaire

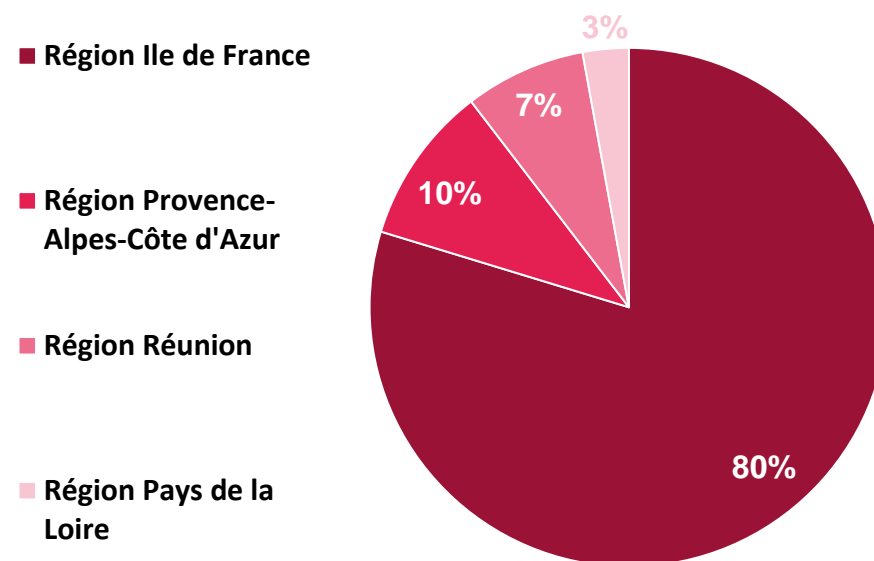
**302 heures**

Durée moyenne de  
formation en 2023

Répartition des stagiaires par thématique de formation



Répartition des dossiers par région de formation



Source : Données AKTO DAF en date d'engagement 2023





# 5

## Méthodologie

---

# Les sources mobilisées pour la rédaction de ce rapport

| Données                 | Sources  |   |
|-------------------------|--|---|
| Données économiques     | Ministère de l'Écologie, Bulletin Statistique de l'Aviation 2018-2023                  |   |
|                         | Résultat d'activité des aéroports français, UAF, 2023                                  |   |
|                         | Rapport activité, DSAC, 2015-2022  |   |
|                         | Eurostat, 2018-2023  |   |
|                         | Les Émissions Gazeuses liées au trafic aérien en France, ministère de l'Écologie, 2023 |   |
|                         | Bilan annuel des transports, ministère de l'Écologie, 2023                             |   |
| Données emploi & social | DARES, Portrait Statistiques de Branche, pour les années 2018-2022 (IDCC 0275)         |   |
|                         | AGIRC-ARRCO, portrait du secteur pour 2023 (IDCC 0275)                                 |   |
|                         | INSEE, données BTS au 1/12ème de 2016 à 2021   |   |
|                         | Enquête annuelle Transport Aérien, 2024  | L'Enquête annuelle Transport Aérien, réalisée chaque année par la branche, permet de mesurer les tendances les plus récentes sur des indicateurs choisis et offre un détail par filière dès alors qu'il est absent de la statistique publique. La représentativité de cette enquête en 2022 et 2023 se situe au-dessus de 75 % des salariés de la branche et du personnel navigant. |
|                         | Offres d'emplois et recrutements, France Travail, 2011-2024                            |   |
|                         | Tensions du marché du travail, DARES, 2018-2022  |   |
| Données formation       | Données AKTO DAF en date d'engagement  |   |
|                         | Enquête annuelle Transport Aérien, 2024  | L'Enquête annuelle Transport Aérien, réalisée chaque année par la branche, permet de mesurer les tendances les plus récentes sur des indicateurs choisis et offre un détail par filière dès alors qu'il est absent de la statistique publique. La représentativité de cette enquête en 2022 et 2023 se situe au-dessus de 75 % des salariés de la branche.                          |



L'enquête a été réalisée  
par le cabinet **BL SET**



Le rapport a été réalisé  
par le cabinet **OLECIO**

