



PANORAMA STATISTIQUE

EMPLOI ET FORMATION

PROFESSIONNELLE

# Branche du Transport et Travail Aérien

---



Fédération  
Nationale de l'Aviation  
et de ses Métiers



OBSERVATOIRE  
**AKTO**

Edition  
**2025**

# Sommaire

Edito

1  
Données  
économiques

2  
Données  
sociales

3  
Formation

A photograph of a woman with long brown hair, seen from behind, wearing a bright yellow safety vest with reflective silver stripes. She is standing next to a man whose back is also to the camera. They are looking out over an airfield where a white private jet is parked. In the background, there is a hangar and a clear blue sky. The image is partially covered by a large teal diagonal graphic on the right side.

Edito

---

## Edito

Le secteur aérien français revient en 2024 à un niveau de celui de 2019, croissance qui concerne essentiellement les vols internationaux et l'activité des compagnies low-cost.

Le pavillon français continue quant à lui de voir son activité décroître notamment sur les vols domestiques en raison principalement de la hausse de la fiscalité multisectorielle française au profit des compagnies étrangères, sa compétitivité devient majeure pour l'avenir du secteur.

Ces incertitudes sur l'évolution du trafic aérien français dans les années à venir sont d'autant plus réelles dans le contexte géopolitique actuel, d'une fiscalité croissante pour le secteur et d'obligations environnementales. Dans ce domaine, il est à noter que l'empreinte écologique du secteur est en forte baisse mais cette trajectoire de décarbonation doit nécessairement être soutenue par les politiques publiques.

En matière d'emploi, la priorité doit porter sur la sécurisation des compétences et face aux transformations à venir, une attention particulière doit être portée sur les dispositifs de formation.

Les entreprises et les salariés doivent être accompagnés dans le cadre d'une politique formation soutenue par les pouvoirs publics.



1

# Données économiques

---

## Ce qu'il faut retenir

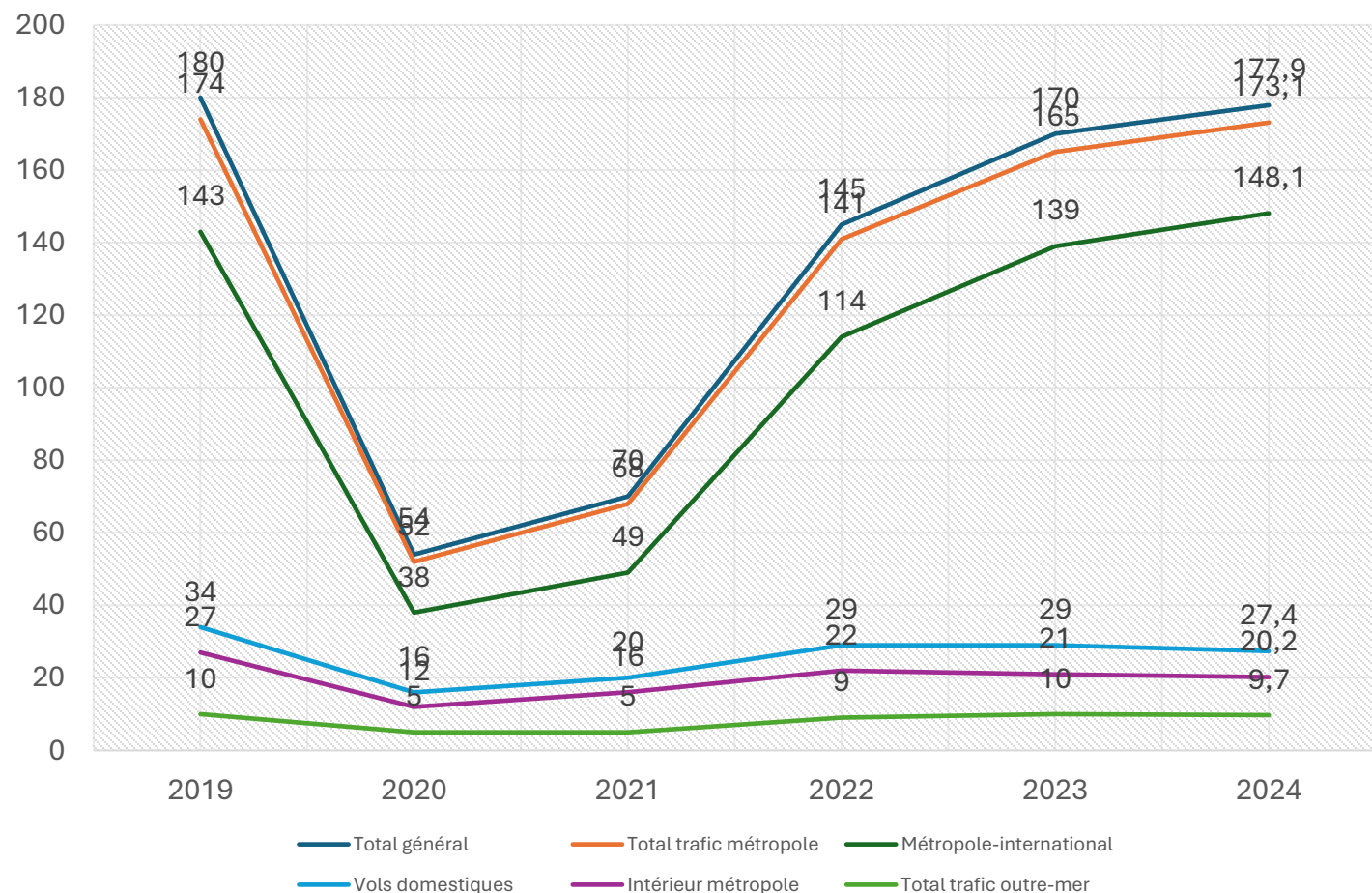
- Sur l'ensemble de l'année 2024, le trafic aérien touchant la France revient à 99,1 % de son niveau 2019 avec un total de 178,4 millions de passagers, dont 150,8 millions de passagers sur les vols internationaux. Le trafic international dépasse ainsi son précédent record de 2019 de 145,5 millions de passagers. Cette hausse internationale résulte notamment du dynamisme des low-cost.
- Le pavillon français accuse une importante baisse de son activité, au profit des compagnies low-cost étrangères, en raison principalement de la hausse de la fiscalité multifactorielle française.
- Avec 2% de croissance du nombre de mouvements en 2024 (statistiques Eurocontrol) la France est le pays qui croît le moins avec la Norvège dans les 10 plus grands marchés européens.
- La France est plus que jamais un pays survolé (1er rang de la France pour les survols avec une croissance de 6% en 2024).
- Le continent africain représente un important levier de croissance pour les entreprises françaises.
- Le secteur continue l'importante baisse de son empreinte environnementale.

*(sources des données présentées dans les pages suivantes : DGAC, bulletin statistique de l'aviation, ministère de l'écologie, Eurostat)*



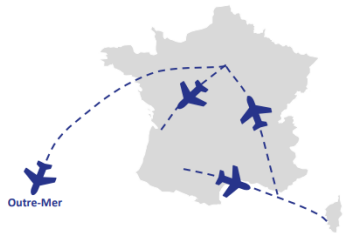
## Le trafic global revient à son niveau d'avant crise, mais les vols domestiques chutent de 19%

Figure 1 – Evolution du trafic aérien de passagers (millions de passagers )



- En 2024 le trafic aérien global a presque retrouvé son niveau d'avant crise (99% du niveau de 2019), avec une hausse de 5% par rapport à 2023. La croissance s'est majoritairement faite par les vols internationaux (+7%).
- Les vols domestiques sont encore inférieurs de 19% à leur niveau de 2019 et ont baissé de 6% en un an.
- Les vols intérieurs (en métropole) continuent quant à eux leur chute, perdant 4% en un an et restant inférieurs de 25% à leur niveau de 2019.
- Le trafic Outre-Mer affiche une certaine résilience, se maintenant à son niveau de 2023, mais restant inférieur de 4% à son niveau de 2019. Le trafic province – Outre-Mer a quant à lui baissé de 18% depuis 2019.
- Le trafic mondial étant revenu à son point d'avant crise, il se peut que le niveau du trafic domestique actuel représente son nouvel état stationnaire.

# La croissance du trafic se fait vers l'étranger.



**Trafic national :**  
**27,36** millions de passagers, soit :

- 95,8% de 2023
- 80,3% de celui de 2019



**Trafic France – UE (27) :**  
**72,4** millions de passagers, soit :

- 105,3% de 2023
- 104,2% de celui de 2019



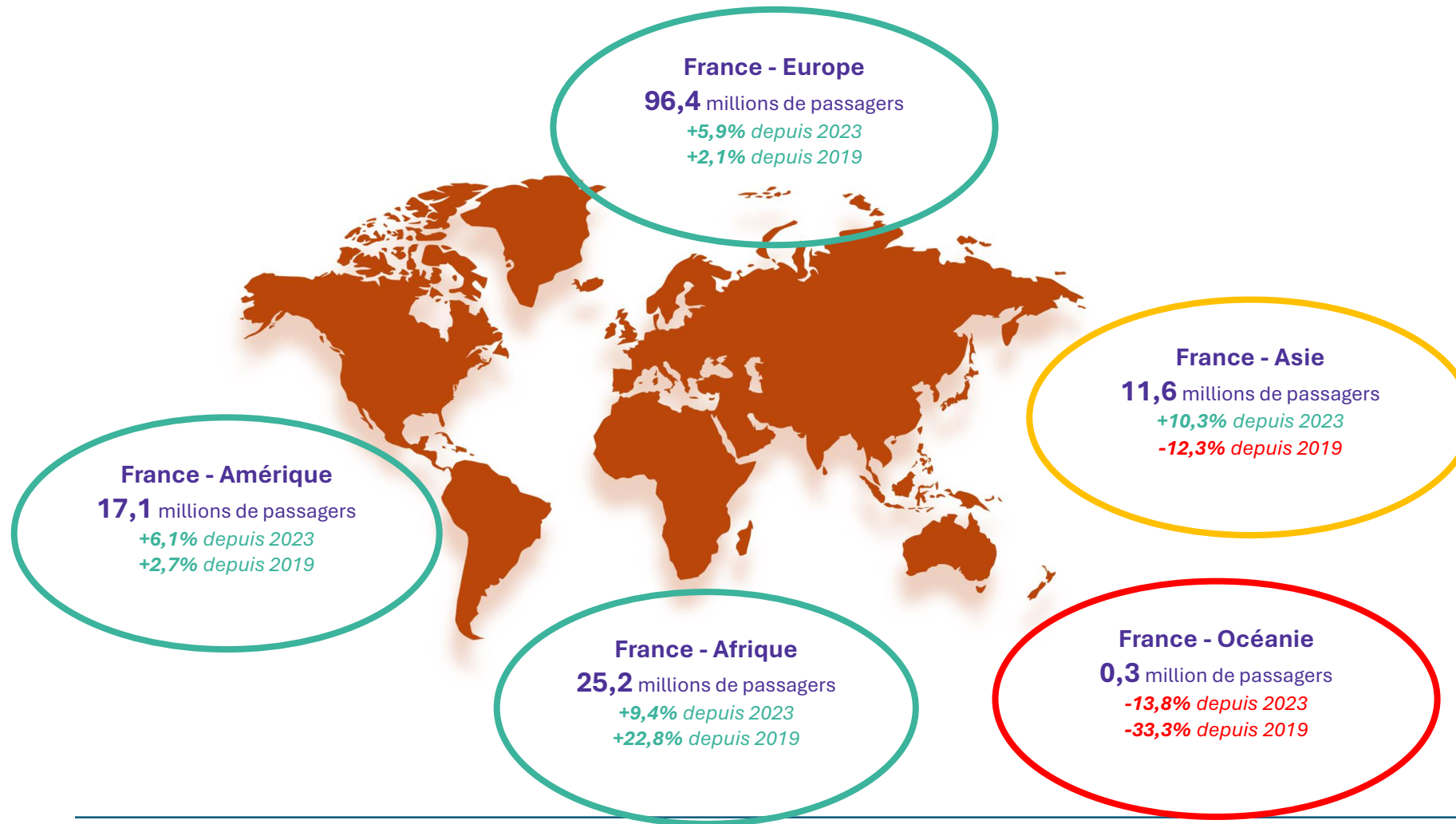
**Trafic France – extra UE :**  
**65,3** millions de passagers, soit :

- 108,5% de 2023
- 104,8% de celui de 2019

- Si la croissance du secteur aérien au départ de France est positive en 2024, elle reste inférieure à celle du secteur en Europe (+7,4% selon la F NAM\*). Une sous performance qui est due à la chute du trafic domestique, fortement bousculé par l'interdiction des vols en cas d'alternative TGV en moins de 2h30 et la hausse de la fiscalité.
- Ainsi, la compétitivité des compagnies aériennes vers l'étranger devient un enjeu économique primordial. Or elle est menacée par la hausse de la TSBA qui risque de pousser les passagers à privilégier des hubs étrangers moins taxés.
- Avec 2% de croissance du nombre de mouvements en 2024 (statistiques Eurocontrol) la France est le pays qui croît le moins avec la Norvège dans les 10 plus grands marchés européens.



# En 2024, l'Afrique s'impose comme le principal levier de croissance extra-européen pour le trafic français



- Les échanges intra-européens sont supérieurs à leur niveau de 2019, montrant une solide reprise en la matière.
- Le continent africain est devenu le deuxième marché pour la France, affichant une forte croissance par rapport à l'avant-crise (+22%). Il s'agit du principal levier de croissance pour le trafic aérien, avec des demandes croissantes à satisfaire
- Les vols vers l'Amérique ont retrouvé leur niveau d'avant crise, mais sans prendre un essor notable, malgré l'ouverture de certaines lignes low-cost sur ces segments aériens.
- Le trafic vers l'Asie, malgré une belle reprise en 2024, reste en baisse depuis 2019, à cause de la lenteur de la reprise en post-covid et des impacts géopolitiques dus.

# Une diversification des destinations étrangères

Figure 2 – Evolution du trafic des principales destinations étrangères au départ de France

| Pays                | Flux (en milliers) | Evolution en un an | Evolution depuis 2019 |
|---------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| Espagne             | 17150              | 8,00%              | 12,10%                |
| Italie              | 14436              | 7,90%              | 16,20%                |
| Royaume-Uni         | 12916              | 6,50%              | -4,60%                |
| Maroc               | 9306               | 16,30%             | 35%                   |
| Etats-Unis          | 9193               | 5,50%              | 3,40%                 |
| Allemagne           | 7218               | 3,70%              | -25,10%               |
| Algérie             | 5512               | 11%                | 26,60%                |
| Turquie             | 4246               | 9,60%              | 37,90%                |
| Tunisie             | 4237               | 7,60%              | 22,60%                |
| Grèce               | 3634               | 5,30%              | 21,90%                |
| Pays-Bas            | 3483               | 6,90%              | -16,50%               |
| Canada              | 3249               | 9,30%              | 21,50%                |
| Suisse              | 2929               | 1,80%              | -13,60%               |
| Irlande             | 2437               | -1,70%             | 15,10%                |
| Emirats Arabes Unis | 2173               | 14,50%             | 0,90%                 |

- On constate un rebond du trafic européen, avec une hausse des flux en 2024 par rapport à l'avant Covid. Ainsi, l'Espagne et l'Italie restent des destinations importantes pour les Français. A l'inverse, l'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas chutent, probablement à cause des alternatives ferroviaires se développant de plus en plus.
- Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, affichant un taux de croissance à deux chiffres depuis 2019, illustrent bien l'importance du marché africain dans le développement du trafic aérien au départ de la France et compensent ainsi la chute brutale du transport domestique.
- Outre ces principales destinations, d'autres pays affichent une croissance très importante depuis 2019. Elles incarnent une modification de la géographie du transport aérien et l'importance des pays émergents. Elles représentent des gages de diversification et de potentiels leviers de croissance pour le marché au départ de la France :

- Bénin (+97,6%, 184.000 pax),
- Congo-Kinshasa (+93%, 105.000 pax),
- Costa-Rica (+70%, 192.000 pax)
- Bahamas (+57%, 22.000 pax),
- Bahreïn (+61%, 97.000 pax),
- Arabie Saoudite (+47%, 424.000 pax),
- Arménie (+163%, 162.000 pax),
- Azerbaïdjan (+87%, 36.000 pax),
- Estonie (+78%, 78.000 pax)
- Géorgie (+92%, 160.000 pax)

# Une chute de fréquentation des lignes radiales

Figure 3 – Evolution du trafic des principales lignes françaises

| Trafic ville à ville (dans les 2 sens) | Flux (en milliers) | Evolution en un an | Evolution depuis 2019 |
|--|--------------------|--------------------|-----------------------|
| Paris-Nice                             | 2704               | -4,50%             | -14,90%               |
| Paris-Toulouse                         | 2061               | -6,70%             | -35,90%               |
| Paris-Saint-Denis de la Réunion        | 1522               | 0,4%               | 11,1%                 |
| Paris-Pointe à Pitre                   | 1357               | 2,1%               | -9,3%                 |
| Paris-Fort de France                   | 1210               | 1%                 | -4,3%                 |
| Paris-Marseille                        | 1118               | -6,10%             | -28,20%               |
| Paris-Montpellier                      | 659                | -9,00%             | -33,30%               |
| Paris-Bordeaux*                        | 628                | -3,20%             | -48,40%               |
| Paris-Lyon*                            | 558                | 1,20%              | -19,70%               |
| Paris-Ajaccio                          | 547                | 0,80%              | -1,40%                |
| Paris-Bastia                           | 486                | 0,00%              | -2%                   |
| Paris-Biarritz                         | 434                | -9,40%             | -31,20%               |
| Paris-Nantes*                          | 434                | -7,30%             | -21,20%               |
| Marseilles-Nantes                      | 403                | 11,60%             | 11,40%                |
| Bordeaux-Marseille                     | 357                | 2,40%              | -16,20%               |
| Lille-Nice                             | 335                | -0,60%             | 7,30%                 |
| Lyon-Nantes                            | 332                | -7,50%             | -40,00%               |
| Paris-Brest                            | 325                | -8,10%             | -41,90%               |

Les lignes marquées d'un \* sont celles ayant une alternative TGV en moins de 2 heures 30 (environ)

- Mise à part certaines lignes transversales reliant des villes très éloignées entre elles (Marseille-Nantes et Lille-Nice) ou évoluant sans alternative ferroviaire, la fréquentation des lignes radiales s'effondre depuis 2019.
- La première explication est d'ordre législative. Depuis le 22 mai 2023, les lignes affichant une alternative en train satisfaisante en termes de service en moins de 2h30 sont interdites (hors correspondantes). Concrètement, il s'agit des lignes Paris-Bordeaux, Paris-Lyon et Paris-Nantes. Trois lignes dont le trafic a diminué respectivement de 48%, 19% et de 21% depuis 2019.
- La deuxième explication est d'ordre fiscale. La hausse continue de la TSBA augmente l'incitation à adopter d'autres moyens de transport, plus compétitifs.
- La troisième pourrait être d'ordre technologique. Depuis la crise du COVID, le monde du travail a profondément évolué (dématérialisation, visio conférence). Cela a rendu de nombreux voyages d'affaires de courte durée obsolètes.

# Le pavillon français est en recul sur tous les segments

Figure 4 - Répartition du total des vols touchant la France

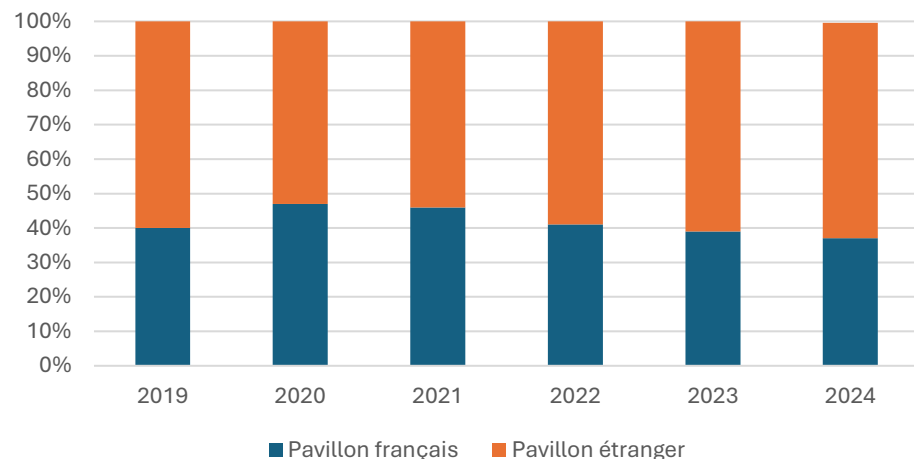


Figure 5 - Répartition des vols domestiques

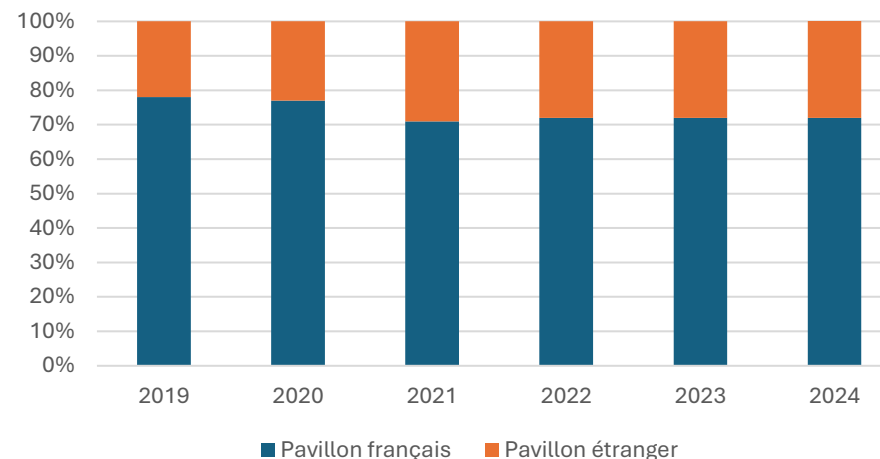


Figure 6 - Répartition des vols France - Europe (27)

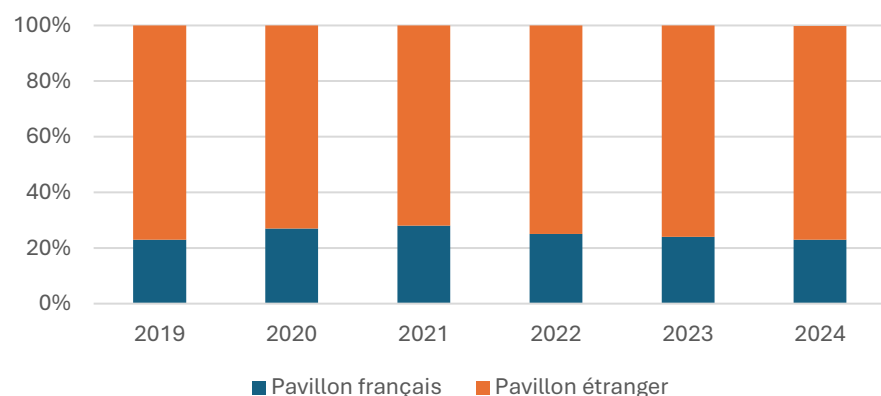
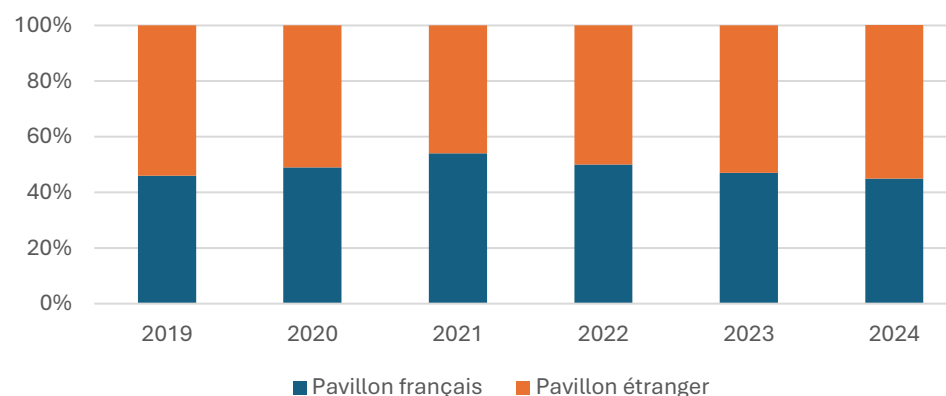


Figure 7 - Répartition des vols France - Monde (hors Europe)



- Le pavillon français a perdu des parts de marché sur tous les segments de vol depuis 2019 : -3 points sur le total des vols, -6 points sur les vols domestiques, -0,5 point sur les vols France-Europe et -1 point sur les vols France-Monde.
- La chute du pavillon français sur les vols domestiques (qui sont en déclin rappelons-le) illustre bien cette perte de compétitivité des compagnies françaises vis-à-vis de leurs concurrentes étrangères.
- La croissance du trafic aérien français, principalement réalisée par les vols vers l'étranger, est ainsi captée par les entreprises étrangères.
- Les compagnies françaises se retrouvent ainsi face à une chute de leur compétitivité intérieure et extérieure.

# Le positionnement du pavillon français continue à se fragiliser

Figure 8 – répartition de l'activité du pavillon français

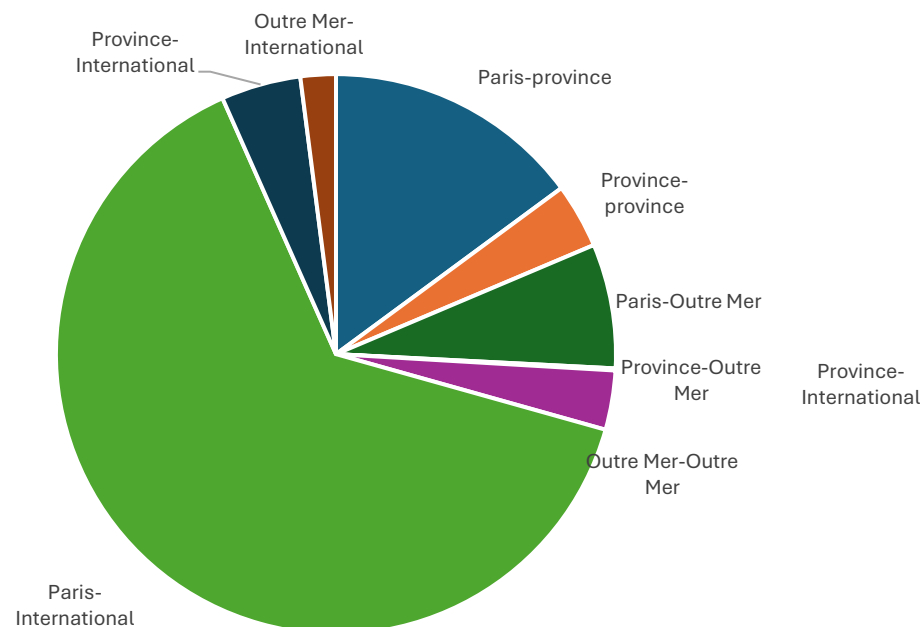
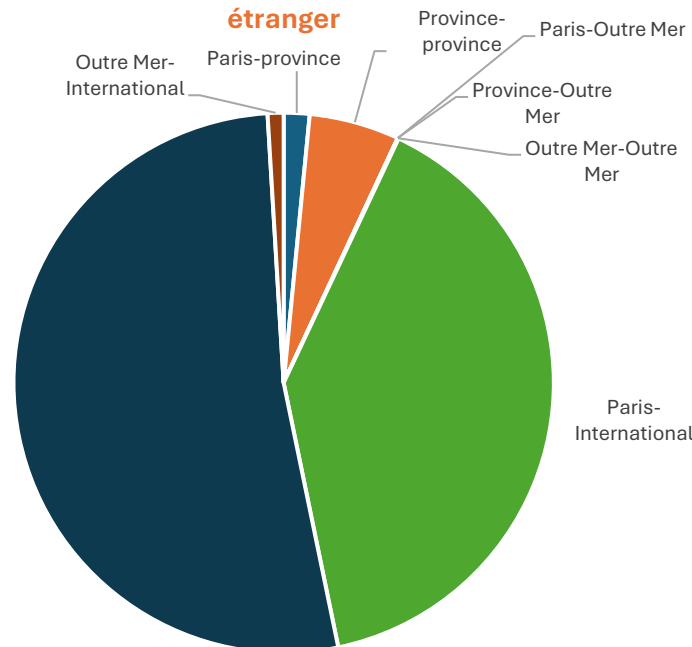


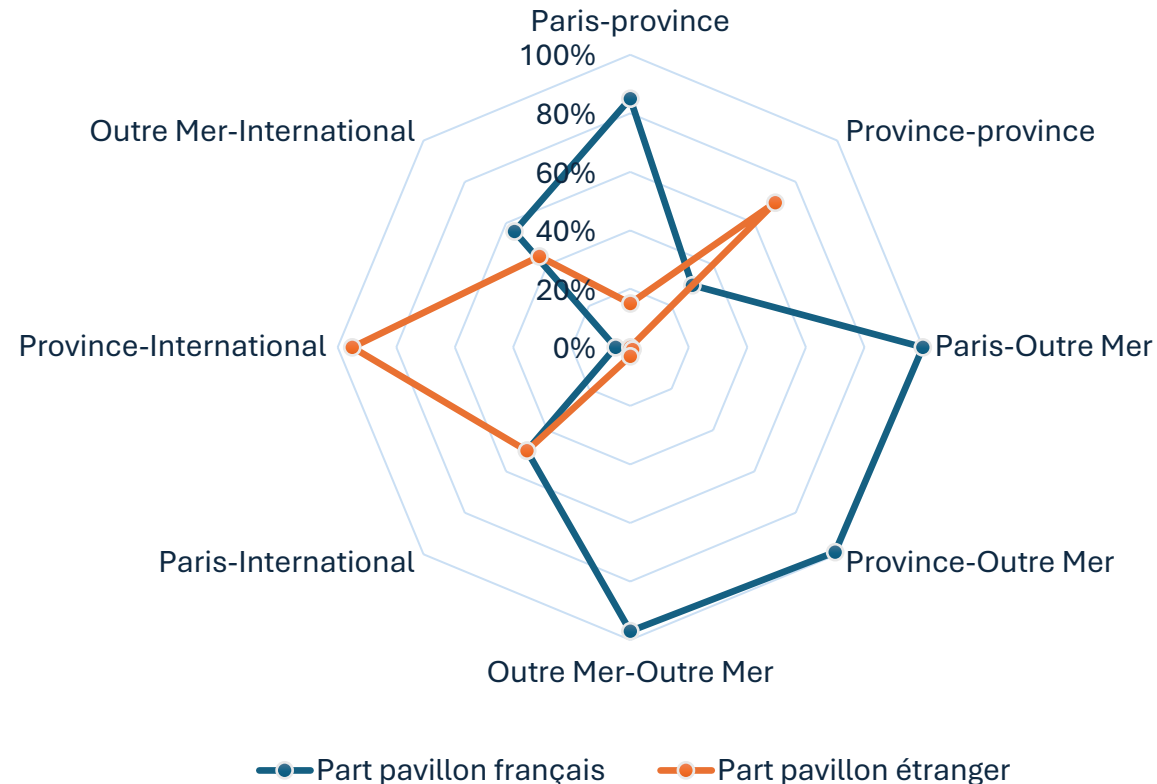
Figure 9 – répartition de l'activité du pavillon étranger



- Le pavillon français opère principalement sur les lignes Paris-International (64%), sur le Paris-Province (15%) et sur le Paris-Outre Mer (7%).
- Le pavillon étranger intervient lui principalement sur le Province-International (52%), le Paris-International (40%) et le Province-Province (5%).
- L'Outre-Mer reste pour le moment l'apanage du pavillon français, ne représentant qu'une part marginale du trafic des compagnies étrangères (1%) et en raison de l'obligation de continuité territoriale.
- Le trafic Paris-Province, concurrencé par le ferroviaire et le trafic Paris-International fragilisé par la TSBA, représente à ce jour la majorité de l'activité des compagnies françaises. Si le poids du pavillon français sur ces segments venait encore à diminuer à l'avenir, alors cela pourrait restreindre encore plus ses perspectives économiques de long terme.

# Une répartition complémentaire des faisceaux ?

Figure 10 – résumé de la répartition des pavillons selon le faisceau



- La répartition du trafic entre les pavillons français et étranger semble complémentaire. Le pavillon étranger intervient là où le pavillon français est moins compétitif, notamment grâce à ses compagnies low-cost.
- Le premier enjeu d'avenir pour le pavillon français est d'endiguer la chute de ses parts dans les vols Paris-International, pour capter le plus de croissance possible.
- L'autre enjeu est de reconquérir les liaisons en Province, vers la Province et vers l'international, aujourd'hui monopolisées par les compagnies étrangères.
- Enfin, le pavillon français doit conserver sa place sur le trafic vers l'Outre Mer, qui représente un marché à capter pour les compagnies étrangères.
- Le pavillon étranger grignote de plus en plus de parts de marché intérieures, obligeant le pavillon français à consolider sa position sur les Outre-mer et à reprendre des parts à l'international



# Le low-cost étranger, principal concurrent du pavillon français

Figure 11 - Poids des principales compagnies aériennes françaises (2024)

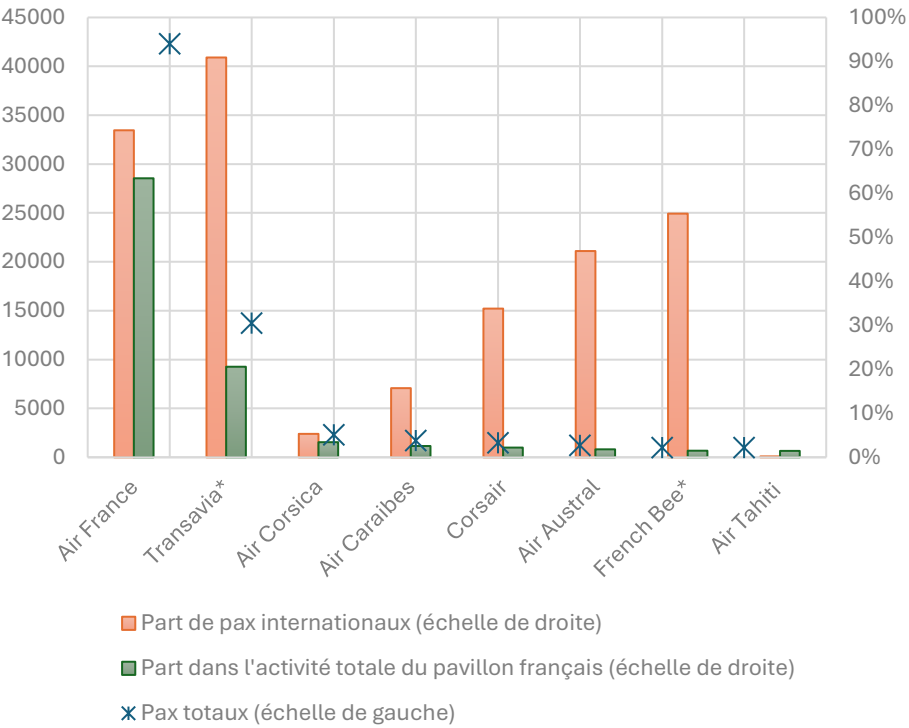
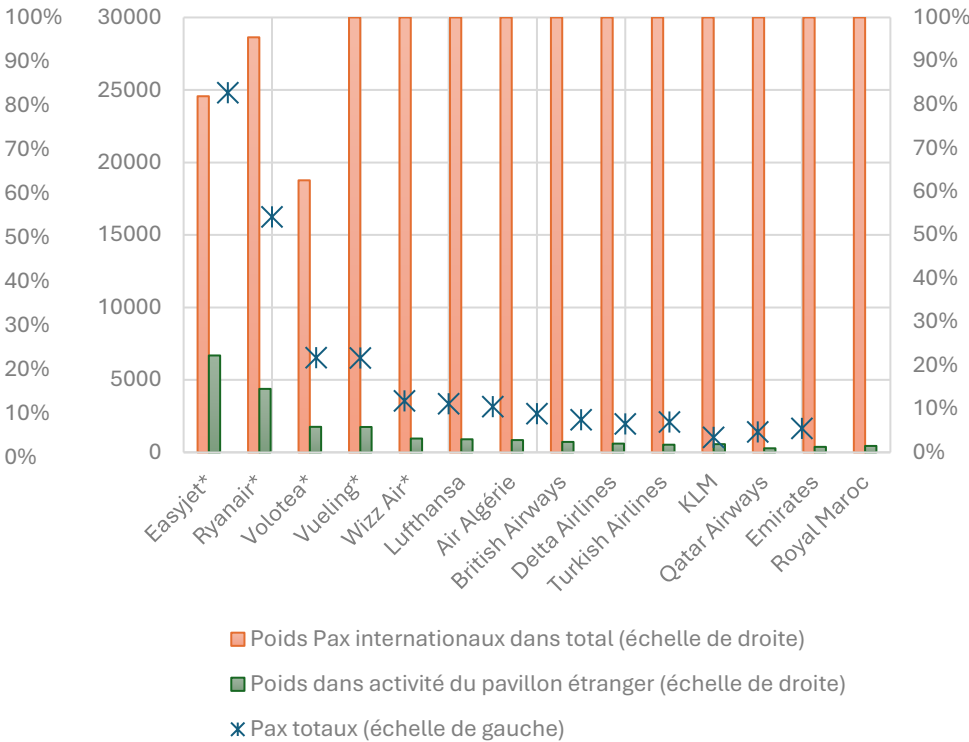


Figure 12 - Poids des principales compagnies aériennes étrangères (2024)



➔ Air France représente 63% du trafic du pavillon français.

➔ En 2024, EasyJet et Ryanair ont transporté autant de passagers qu’Air France.

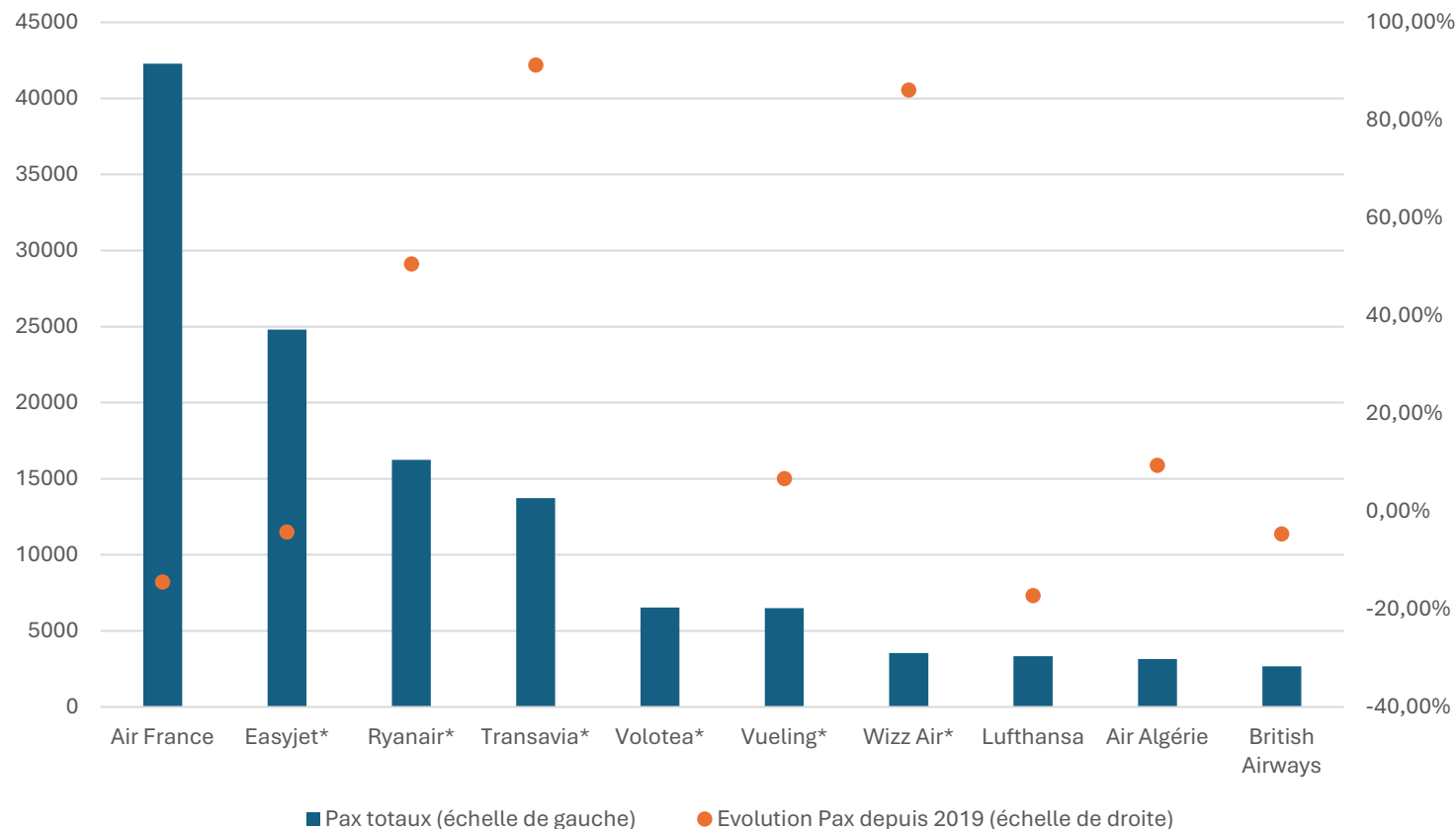
➔ Le pavillon étranger est principalement animé par les compagnies low-cost (les quatre principales compagnies représentent 53% du trafic étranger).

➔ Seules trois compagnies étrangères (EasyJet, Ryanair et Volotea) interviennent sur des segments autres que France-International. Ce sont donc les principales concurrentes du pavillon français sur le trafic domestique.

Les compagnies low-cost sont indicées d’un \*

# Forte présence des compagnies étrangères dans le trafic aérien en France

Figure 13 – Poids des 10 principales compagnies aériennes en France (2024)



- ➔ Dans le TOP 10 des compagnies opérant en France, la grande majorité appartient au pavillon étranger. Dans ce classement, seules deux compagnies ne sont pas Low Cost (Air France et Lufthansa)
- ➔ Certaines compagnies aériennes, tournées vers l'étranger ont une croissance plus importante (par exemple French Bee, jeune entreprise française tournée vers l'Amérique, affiche une croissance du nombre de Pax de +134% depuis 2019)
- ➔ Les deux premières compagnies aériennes étrangères transportent autant de passagers que la première compagnie française.
- ➔ Ryanair et Transavia ont connu une très forte hausse de leur activité depuis 2019 (respectivement +50% et +91%)

Les compagnies low-cost sont indicées d'un \*

# Les aéroports français peinent à retrouver leur activité d'avant crise

Figure 14 – Trafic de passagers pour les principaux aéroports français (2024)

| Aéroports                  | Pax   | Evolution en un an | Evolution depuis 2019 |
|----------------------------|-------|--------------------|-----------------------|
| Paris-Charles de Gaulle    | 70295 | 4,30%              | -7,70%                |
| Paris-Orly                 | 33122 | 2,60%              | 4%                    |
| Nice-Cote d'Azur           | 14759 | 4%                 | 1,90%                 |
| Marseille-Provence         | 11157 | 3%                 | 9,90%                 |
| Lyon-St Exupery            | 10425 | 4,60%              | -11,10%               |
| Bâle-Mulhouse              | 8906  | 10,20%             | -1,90%                |
| Toulouse-Blagnac           | 7853  | 0,60%              | -18,40%               |
| Nantes-Atlantique          | 7000  | 7,30%              | -3,10%                |
| Bordeaux-Merignac          | 6592  | 0,10%              | -14,30%               |
| Beauvais-Tillé             | 6555  | 16,30%             | 64,60%                |
| La Réunion-Roland Garros   | 2709  | 0,90%              | 8,90%                 |
| Guadeloupe-Maryse Condé    | 2151  | -0,10%             | -13,40%               |
| Martinique-Aimé Césaire    | 1864  | 1,10%              | -7,90%                |
| Montpellier-Méditerranée   | 1799  | 2,80%              | -7,10%                |
| Lille-Lesquin              | 1793  | -3,70%             | -18,10%               |
| Tahiti FAA'A               | 1666  | 0,80%              | 12,90%                |
| Ajaccio-Napoléon-Bonaparte | 1604  | -0,30%             | -0,80%                |
| Bastia-Poretta             | 1488  | -0,70%             | -4,50%                |
| Strasbourg-Entzheim        | 1230  | 21%                | -4,10%                |

- La majorité des aéroports français ont assisté à une croissance de leur fréquentation entre 2023 et 2024, mais seuls 6 ont retrouvé leur niveau d'avant crise.
- 58% du trafic au départ de la France a pour origine un aéroport parisien (62% si on ajoute Beauvais). En 15 ans, le poids des aéroports parisiens a baissé de 5 points.
- L'aéroport de Beauvais connaît la plus grosse progression du parc français depuis 2019, grâce à sa proximité avec Paris et au développement des offres low-cost.
- L'aéroport Paris-Charles de Gaulle, principal hub français, n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant crise.
- Les aéroports sur une ligne TGV proche de Paris (Lyon, Nantes, Lille, Bordeaux) affichent une baisse importante de leur fréquentation par rapport à 2019.

# Un fret qui reprend des couleurs

Figure 15 - Evolution du trafic de fret et de courrier sur les aéroports de la métropole (en Mtonnes)

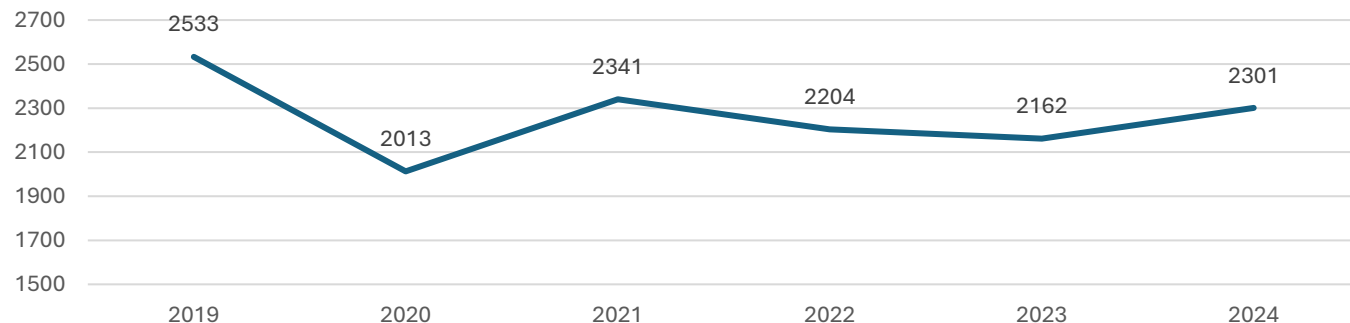
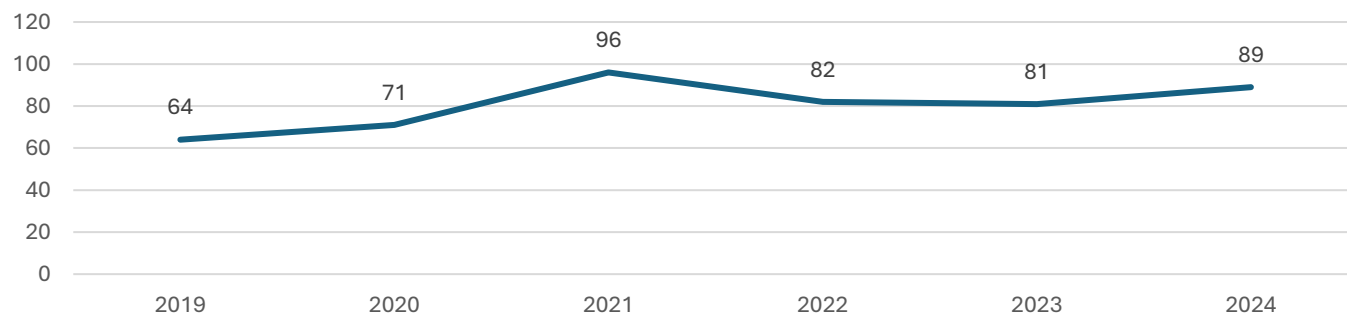


Figure 15 bis - Evolution du fret et poste dans les Outre-Mer (en Mtonnes)



→ Le fret était en baisse constante depuis 2019, perdant 4% en moyenne par an.

→ Il semble y avoir eu un rebond en 2024, de l'ordre de 6% en métropole et de 10% en Outre-Mer. Si la baisse entre 2021 et 2023 était due à la forte hausse du prix de l'énergie, la détente de cette variable pourrait être à l'origine de la reprise.

→ Néanmoins, le volume annuel du trafic reste inférieur de 9% à celui de 2019. En Outre-Mer en revanche, le niveau de trafic est supérieur de 39% au niveau de 2019

# Une empreinte écologique en forte baisse

Figure 16 - Evolution des émissions CO2 / passager / km

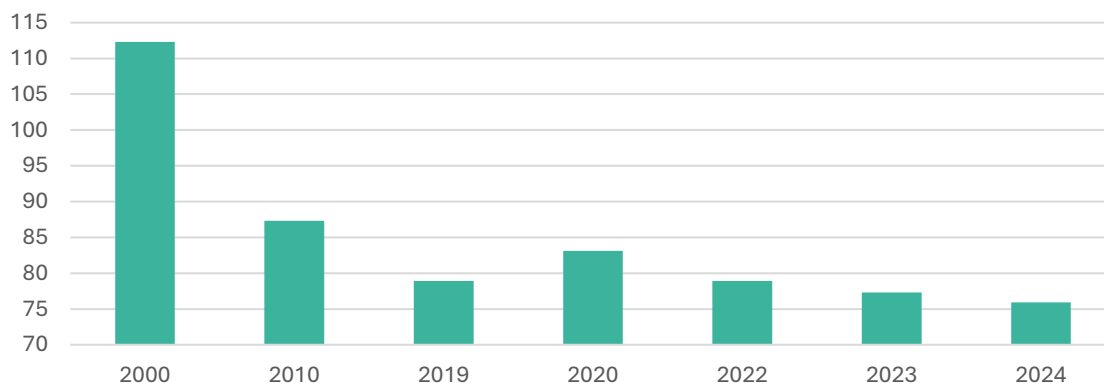
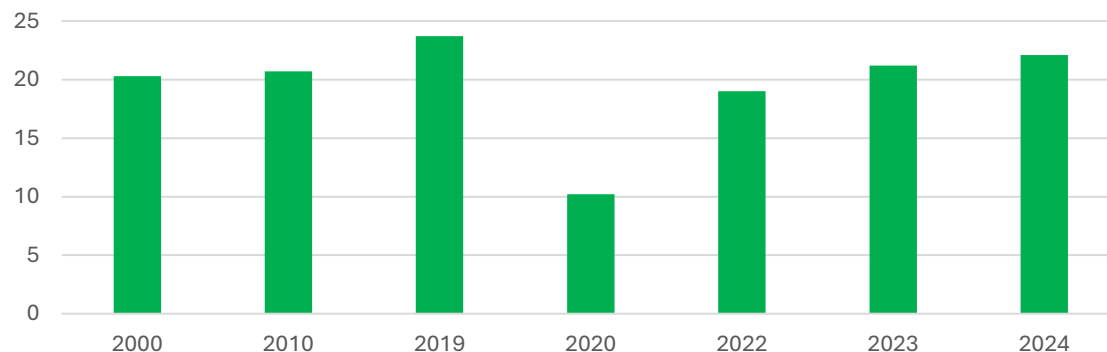


Figure 16bis – Evolution totale des émissions CO2 total commercial (en Mt)



- L'empreinte environnementale du secteur aérien a été inférieure en 2024 à son niveau de 2019 (22,7 Mt contre 23,7 Mt)
- Les émissions de CO2 du secteur aérien commercial sont quasiment identiques entre 2010 et 2024 (20,7 Mt contre 22,1 Mt aujourd'hui). Néanmoins, le nombre de passagers transportés a augmenté de plus de 30% depuis, démontrant une amélioration importante de l'efficacité quant à la rationalisation des trajets ou la performance des carburants plus « verts »
- L'efficacité de l'empreinte carbone du trafic PeqKT (passager équivalent kilomètre transporté) est là aussi à souligner, passant de 112,3g de CO2 / passager / km en 2020 à 87,3 en 2010 et à 75,9 en 2024. A noter que ce rapport a baissé de 4% depuis 2019.
- Contrairement à certaines croyances, le secteur du transport aérien est donc en train de diminuer son empreinte écologique.

# 2

## Données sociales

---



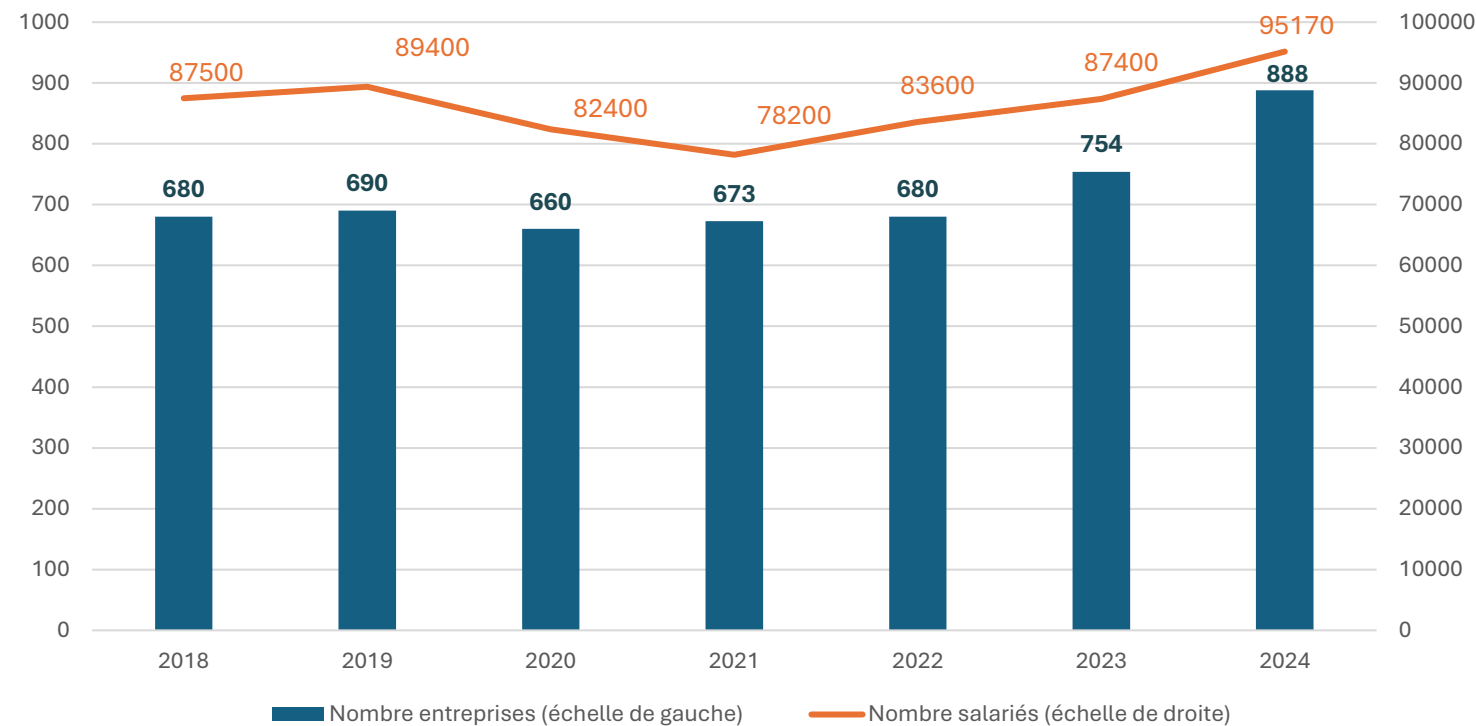
## Ce qu'il faut retenir

- Le nombre d'entreprises et de salariés continue sa progression.
- L'activité salariée du secteur est portée par ses grandes entreprises.
- L'activité est principalement concentrée en Ile-de-France.
- Le taux de senior dans le secteur continue de progresser de manière importante.

*(sources des données présentées dans cette partie : AKTO DARES, ACOSS, INSEE, enquête interne (mentionnée))*

# Le nombre d'entreprises continue de croître malgré le contexte

Figure 17 – Evolution des entreprises et des salariés dans la branche

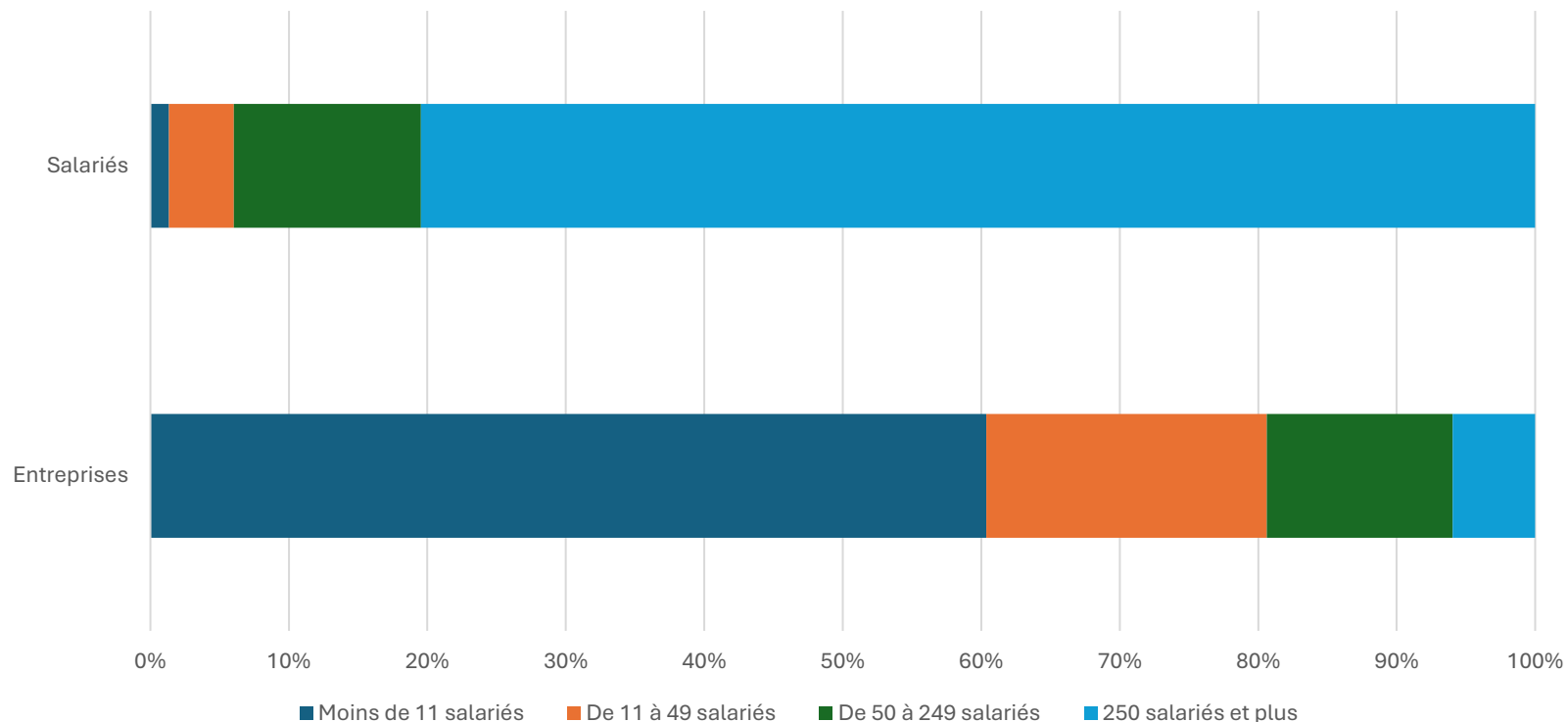


- Malgré un contexte encore morose, la branche continue de créer des entreprises et d'augmenter le nombre de ses salariés (respectivement +29% et +6% depuis 2019, et +18% et +9% depuis 2023).
- Malgré une activité qui n'a pas encore retrouvé son niveau de 2019, le nombre de salariés a tout de même augmenté (+6%).
- La croissance du nombre d'entreprises reste supérieure à celle du nombre de salariés, illustrant la part toujours plus importante des micro-entreprises dans cette dynamique.

Sources : DARES, ACOSS et AKTO

# Une démographie portée par les grandes entreprises

Figure 18 – répartition démographique des entreprises

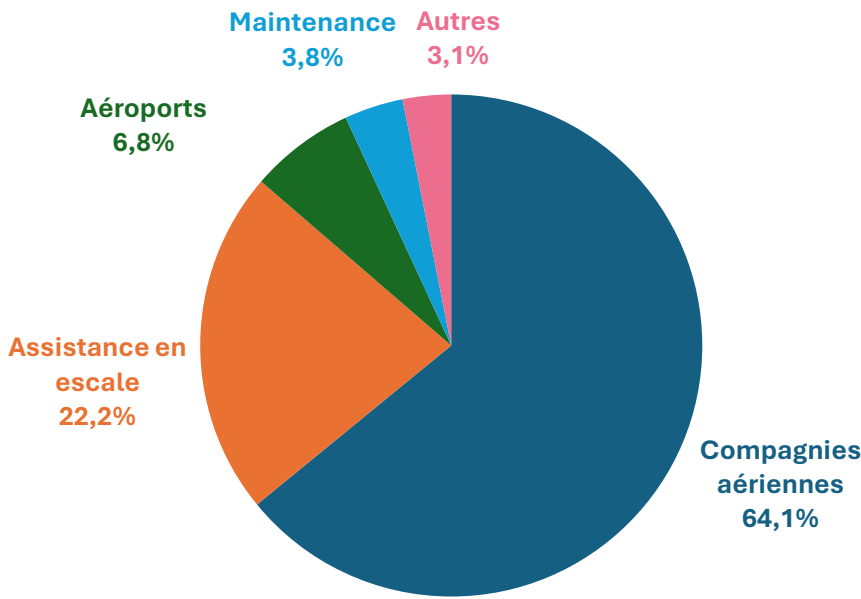


- Corolaire du point illustré dans la figure 17, il y a un fort déséquilibre dans la représentation démographique des entreprises.
- Si les entreprises de moins de 11 salariés représentent 60% du total du secteur, elles embauchent à peine 1% des salariés du secteur.
- A l'inverse, les entreprises de plus de 250 salariés, ne représentent que 6% des entreprises de la branche, mais elles embauchent 80% de ses salariés.

Sources : DARES, ACOSS et AKTO

# Une répartition stable par activité, mais une croissance d'effectif poussée par les compagnies aériennes

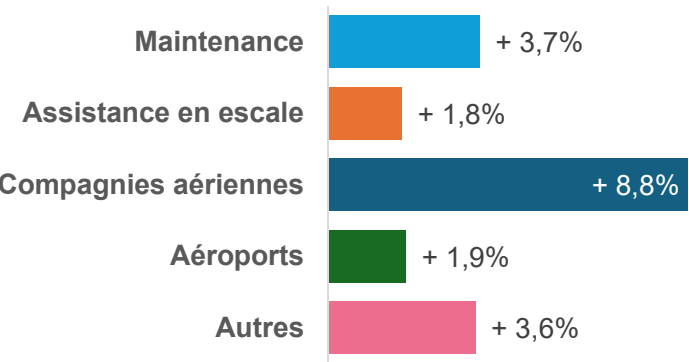
Figure 19 - Répartition des effectifs selon l'activité principale de l'entreprise



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

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

Figure 19 bis - Évolution des effectifs salariés entre 2023 et 2024 selon l'activité principale de l'entreprise



- Les compagnies aériennes représentent près de deux tiers des effectifs du secteur, suivi par l'assistance en escale, représentant plus d'un cinquième des effectifs. Ensemble, ces deux activités concentrent près de 80 % des effectifs du secteur.
- Toutes les activités du secteur enregistrent une hausse de leurs effectifs entre 2023 et 2024, particulièrement marquée pour les compagnies aériennes (+8,8 %). Les compagnies aériennes à elles seules représentent 45% de la croissance en effectif entre 2023 et 2024.

# Une activité concentrée en Ile-de-France

Figure 20 – Répartition géographique des entreprises

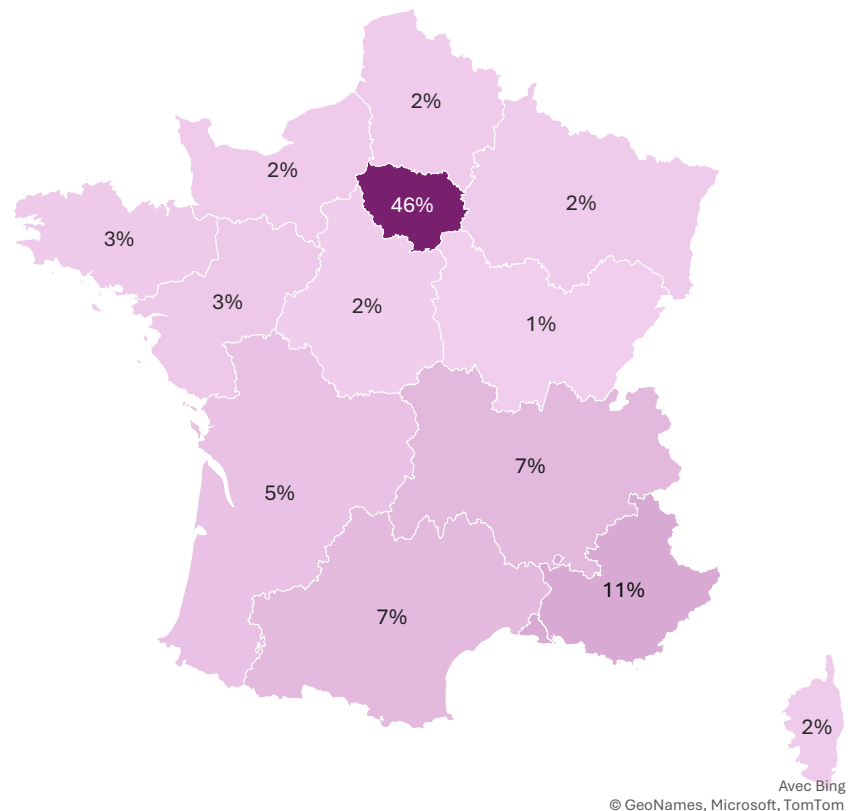
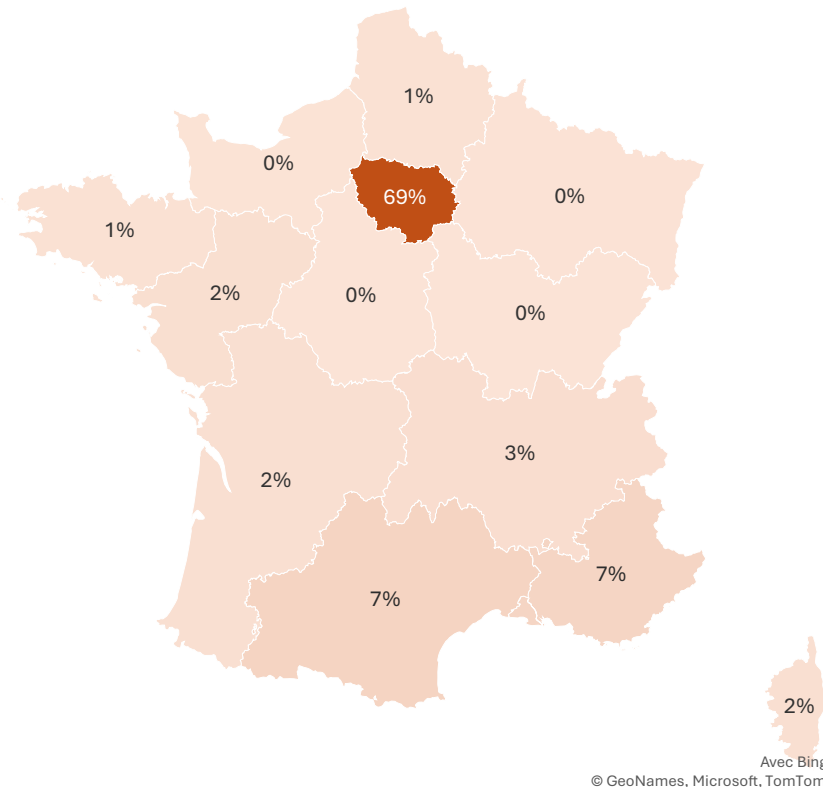


Figure 20 bis – Répartition géographique des salariés

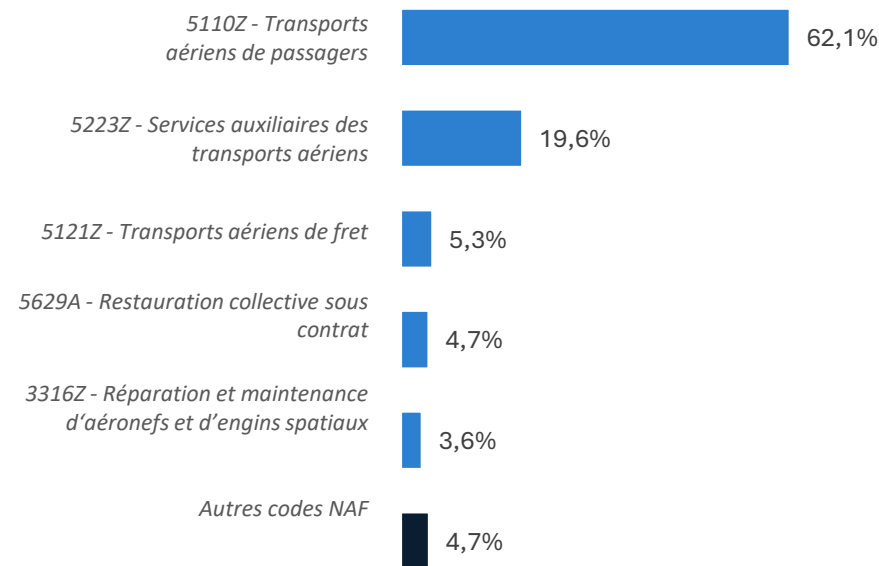


- A l'instar du reste de l'économie française, la branche du transport aérien est elle aussi fortement concentrée en Ile-de-France.
- Ainsi, la région Ile-de-France accueille 46% des entreprises de la branche, quand elle ne concentre que 39% des entreprises toutes branches confondues.
- Néanmoins le déséquilibre est encore plus prononcé pour ce qui concerne les salariés, l'Ile-de-France concentrant 69% des effectifs de la branche contre 24% toutes branches confondues.
- A noter que l'Outre-mer semblerait avoir un poids relatif dans l'activité de la branche plus important que son poids en salariés et en entreprises.

Sources : DARES, ACOSS et AKTO

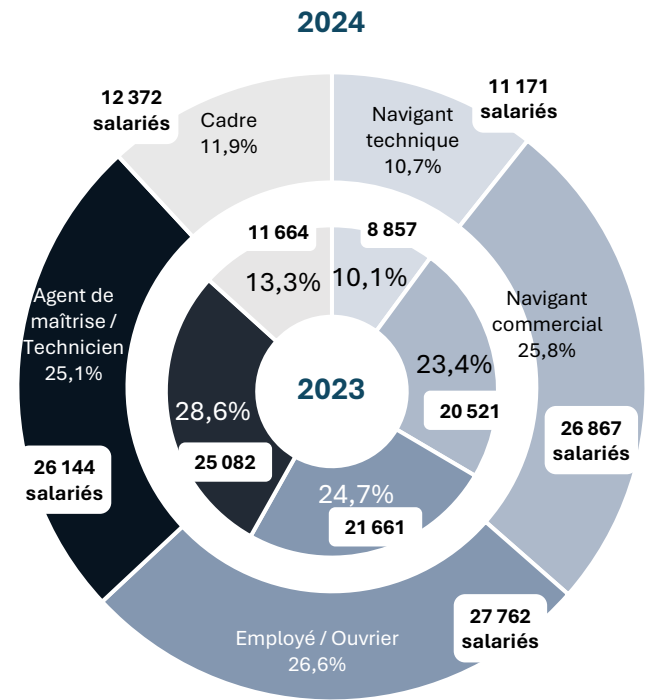
# La part des cadres en baisse alors que celle du personnel navigant augmente

Figure 21 - Répartition des salariés par code NAF en 2023



Source: DARES, Les fiches statistiques des conventions collectives de branches 2023

Figure 22 - Répartition des salariés par catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2023 et 2024



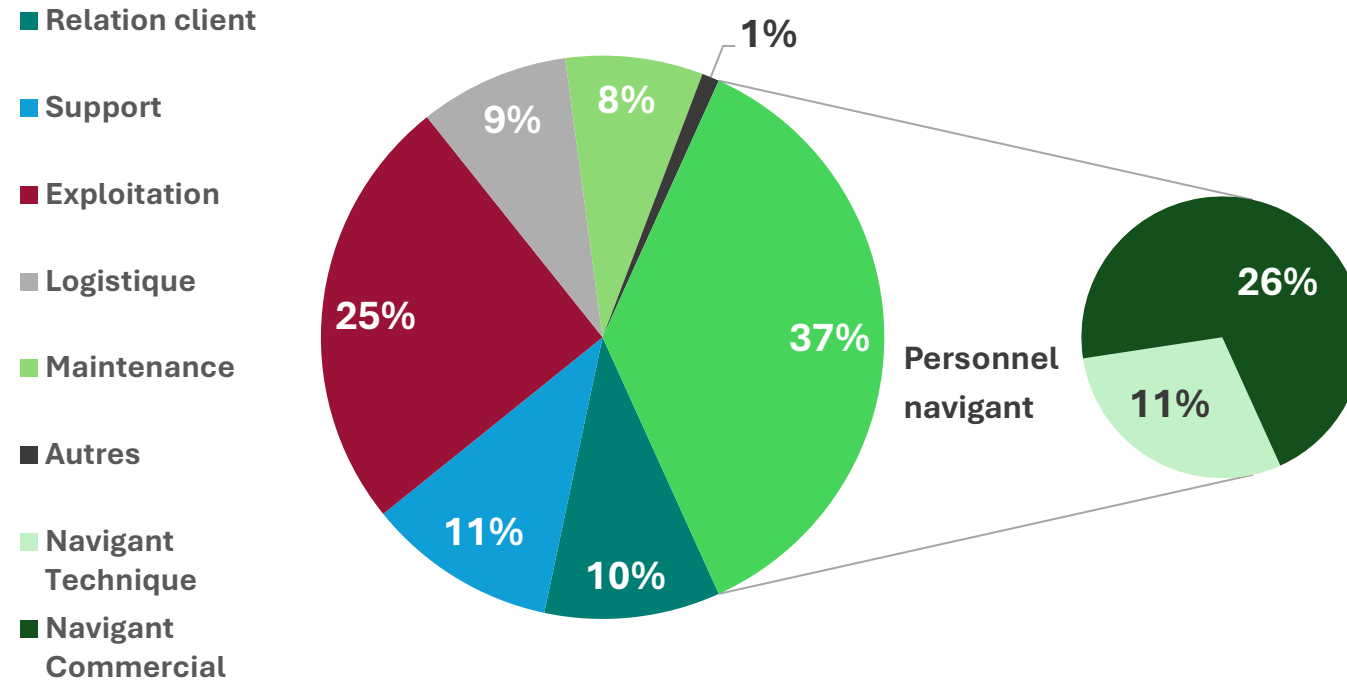
Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

- Le "Transports aériens de passagers" reste l'activité prédominante du secteur à 62,1 % en 2024, bien qu'en légère baisse de 0,6 point par rapport à 2023 et de près de 6 points depuis 2019, où elle s'établissait à 68 %. Les "Services auxiliaires des transports aériens" poursuivent une évolution relativement stable, atteignant 19,6 % en 2024, contre 18,9 % en 2023 et 19,2 % en 2019. C'est l'augmentation de la part d'autre code NAF tel la "Restauration collective sous-contrat" qui a réduit la part de "Transport aérien de passager".
- Le personnel navigant représente un tiers du secteur en 2024. C'est une catégorie en hausse d'environ 3 points entre 2023 et 2024. Les cadres représentent 11,9 % des salariés du secteur, soit une légère diminution de près de 1,9 point par rapport à 2023. La part des agents de maîtrise et techniciens recule de 3,5 points, tandis que celle des ouvriers progresse de 1,9 point.



# Le personnel navigant représente un tiers du secteur, l'exploitation en représente un quart

Graphique 23 - Répartition des effectifs par famille de métiers



Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

➤ Le personnel navigant reste la première famille de métiers du secteur, regroupant plus d'un tiers des emplois avec une part en hausse de 3 points par rapport à 2023.

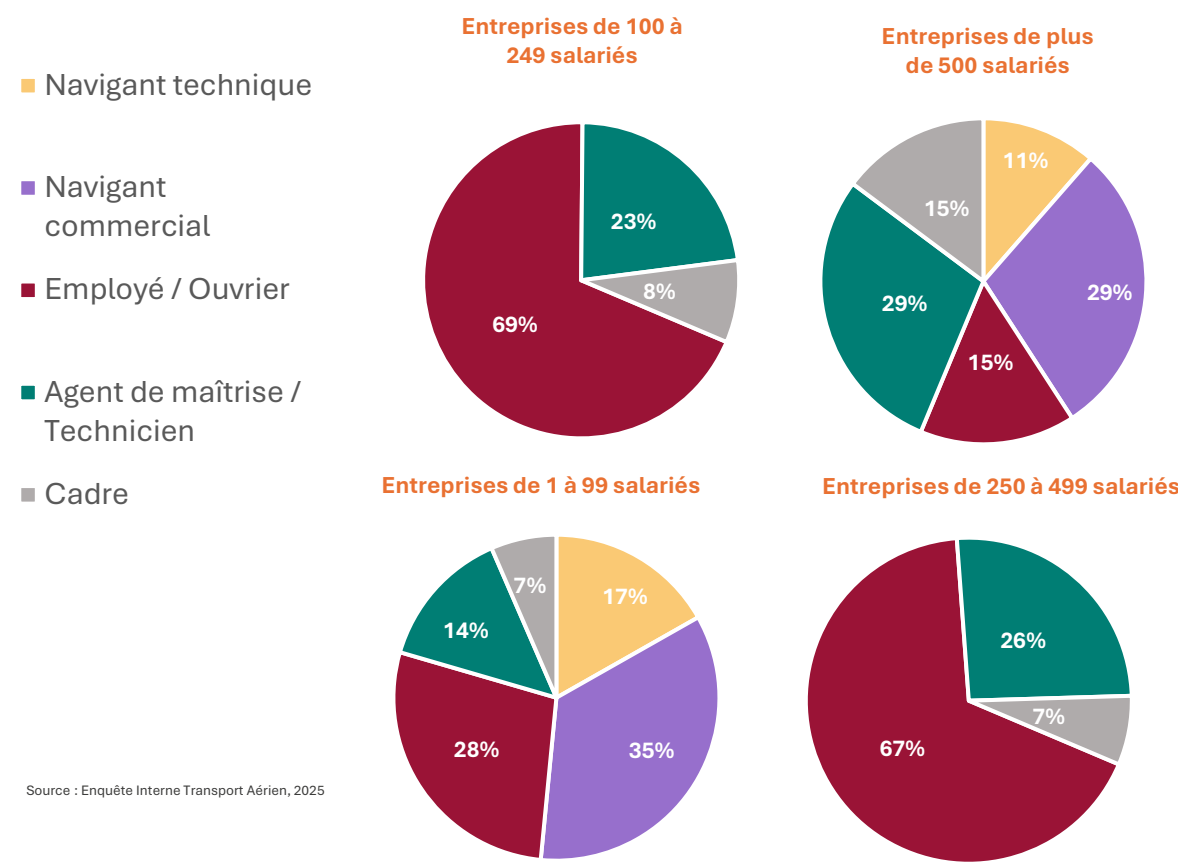
➤ Derrière eux, les métiers de l'exploitation demeurent la deuxième famille la plus représentée avec une hausse de 3 points.

➤ De leur côté, les fonctions de support et de relation client sont relativement stables et continuent de représenter une part importante et équilibrée des effectifs.

➤ Enfin, les métiers de la logistique enregistrent une légère progression de 3 points, tandis que ceux de la maintenance reculent de 4 points.

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

Figure 25 - Répartition des effectifs par CSP et par tranche d'effectif d'entreprise

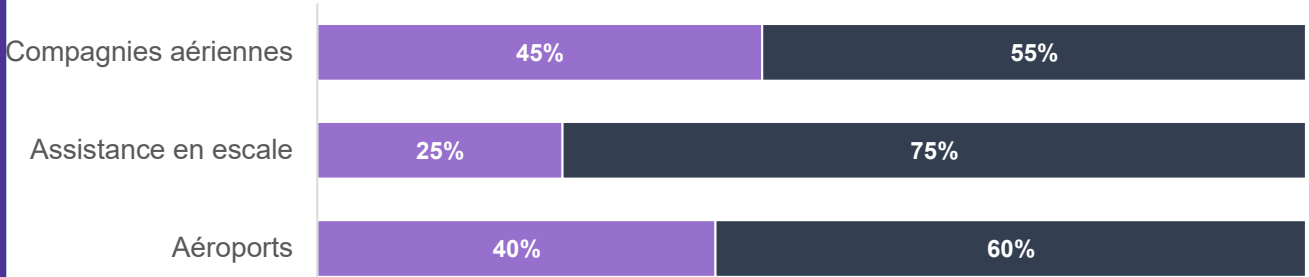


Source : Enquête Interne Transport Aérien, 2025

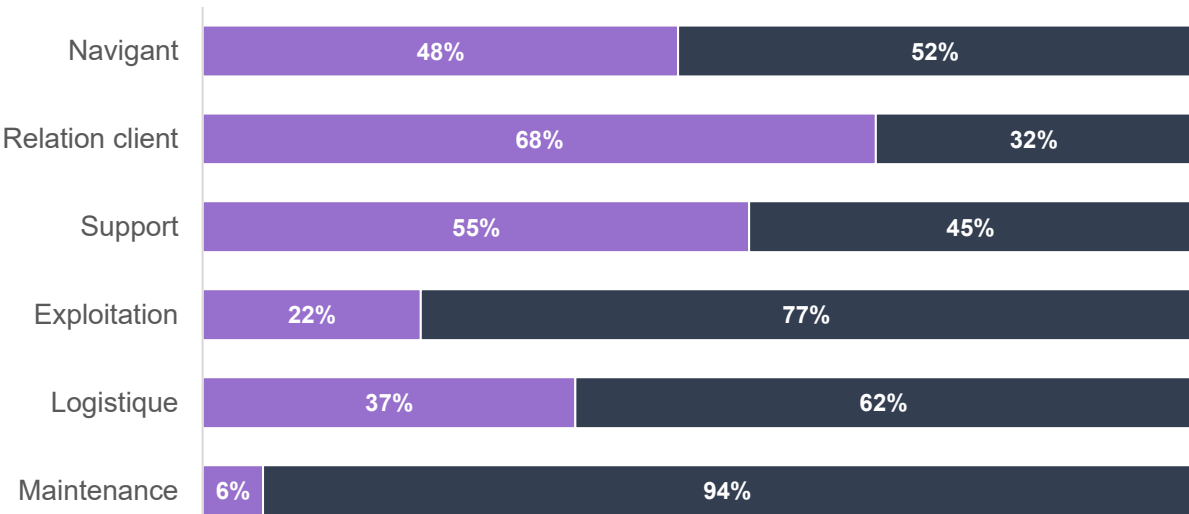
- Les employés et ouvriers demeurent les plus nombreux dans les structures de taille moyenne (100 à 499 salariés), où ils représentent plus des deux tiers des effectifs.
- Les agents de maîtrise et techniciens occupent une place croissante à mesure que la taille de l'entreprise augmente : ils passent de 14 % dans les plus petites structures à 29 % dans celles de plus de 500 salariés.
- Les navigants sont fortement représentés dans les très petites entreprises (52 %) et dans les structures de plus de 500 salariés (40 %), mais absentes des entreprises de taille moyenne. La présence de cette filière dans les petites entreprises est en partie due aux compagnies aériennes étrangères.
- Les cadres conservent une part stable et faible dans l'ensemble du secteur, sauf dans les grandes entreprises où leur présence est plus marquée.

# Une distribution par genre différente selon l'activité principale de l'entreprise

Figure 26 – répartition femmes / hommes au sein de la branche

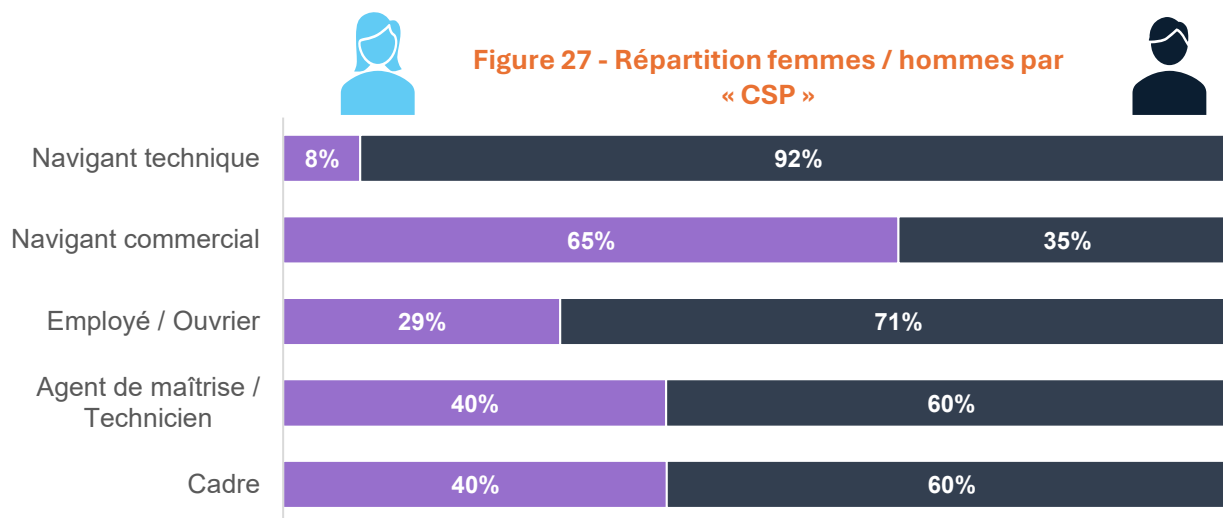


Par filière



- Les femmes restent minoritaires sur presque tous les domaines d'activités.
- Elles représentent près de la moitié des effectifs dans les compagnies aériennes, une part en légère hausse de 1 point par rapport à 2023. L'assistance en escale reste le domaine le plus masculin, avec seulement 25 % de femmes, en recul de 8 points. Du côté des aéroports, la part des femmes atteint 40 %, avec une hausse de 7 points.
- Les femmes sont majoritaires dans les métiers de la relation client ainsi que dans le support, leur présence reste stable dans ces domaines. Elles demeurent en revanche fortement minoritaires en maintenance (6 %) et dans l'exploitation (23 %), des filières encore très masculines. Les métiers navigants comptent 48 % de femmes, soit une part stable rapport à 2023. Enfin, la logistique atteint 37 % de femmes, en progression de 2 points sur un an.

# La progression de la féminisation du secteur reste très marginale



**60 ans**

L'âge moyen estimé  
de départ à la retraite  
dans le secteur en  
2024 \*

**1 341**

Nombre estimé de  
départ à la retraite en  
2024

Source: Enquête Interne Transport Aérien,  
2025

- Les femmes restent minoritaires sur tous les types de postes sauf pour les navigants commerciaux, qui comptent toujours environ deux tiers de femmes.
- Les hommes demeurent très majoritaires parmi les navigants techniques, où moins d'une salariée sur dix est une femme. La part de femmes sur cette CSP a progressé de moins de 1 points en un an.
- On constate une augmentation de la part de femme cadre de 2 points.
- Par l'enquête, on estime qu'un peu plus de 1 300 salariés sont partis à la retraite en 2024 soit entre 1 et 2 % du secteur.
- L'âge moyen de départ à la retraite oscille entre 60 et 61 ans.

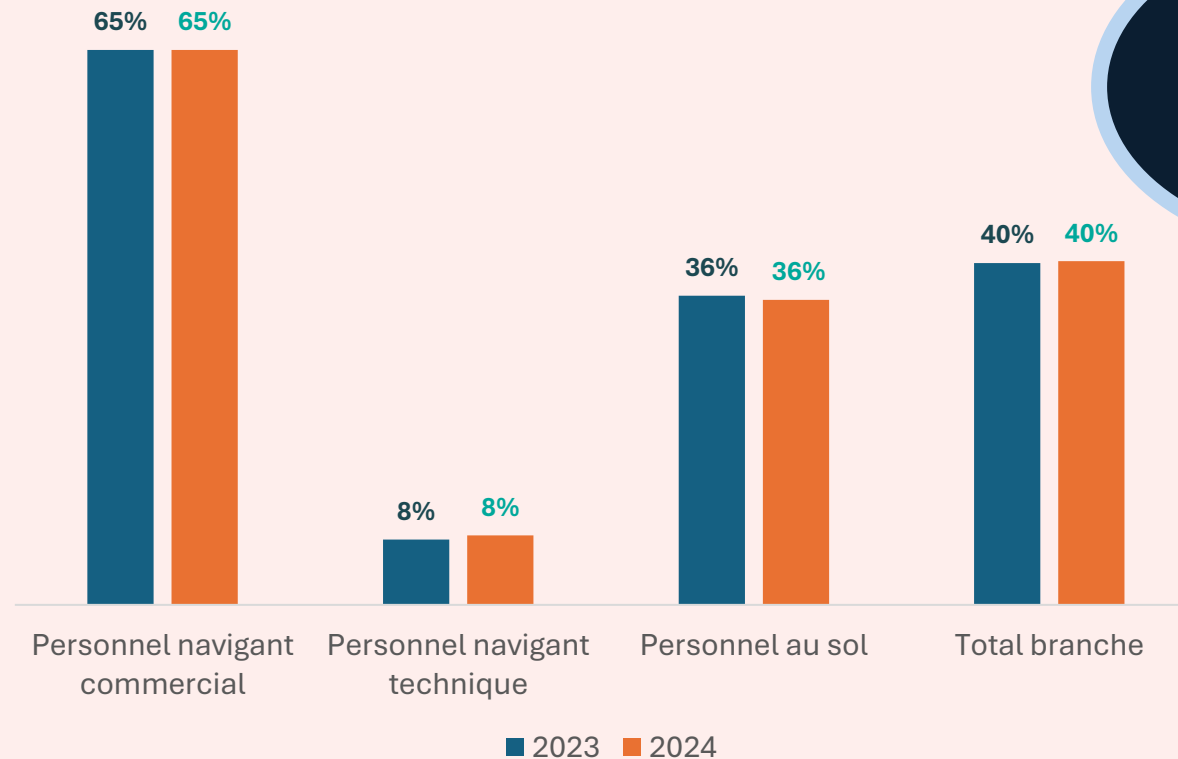
\*Les personnels navigants techniques et les personnels navigants commerciaux peuvent prendre leur retraite à partir de 50 ans et 55 ans respectivement, cet âge de moyen est probablement un peu plus élevé pour les personnels au sol.

# Deux salariés du secteur sur cinq sont une femme

- La part de femmes reste globalement stable dans l'ensemble des secteurs du transport aérien en 2024.
- Le personnel navigant technique reste très masculin, mais la proportion de femmes continue à augmenter légèrement, pour arriver à 8,1% en 2024.
- Le personnel au sol enregistre une légère baisse de 0,4 point.
- Au total, les femmes représentent toujours 40 % des effectifs du secteur.

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

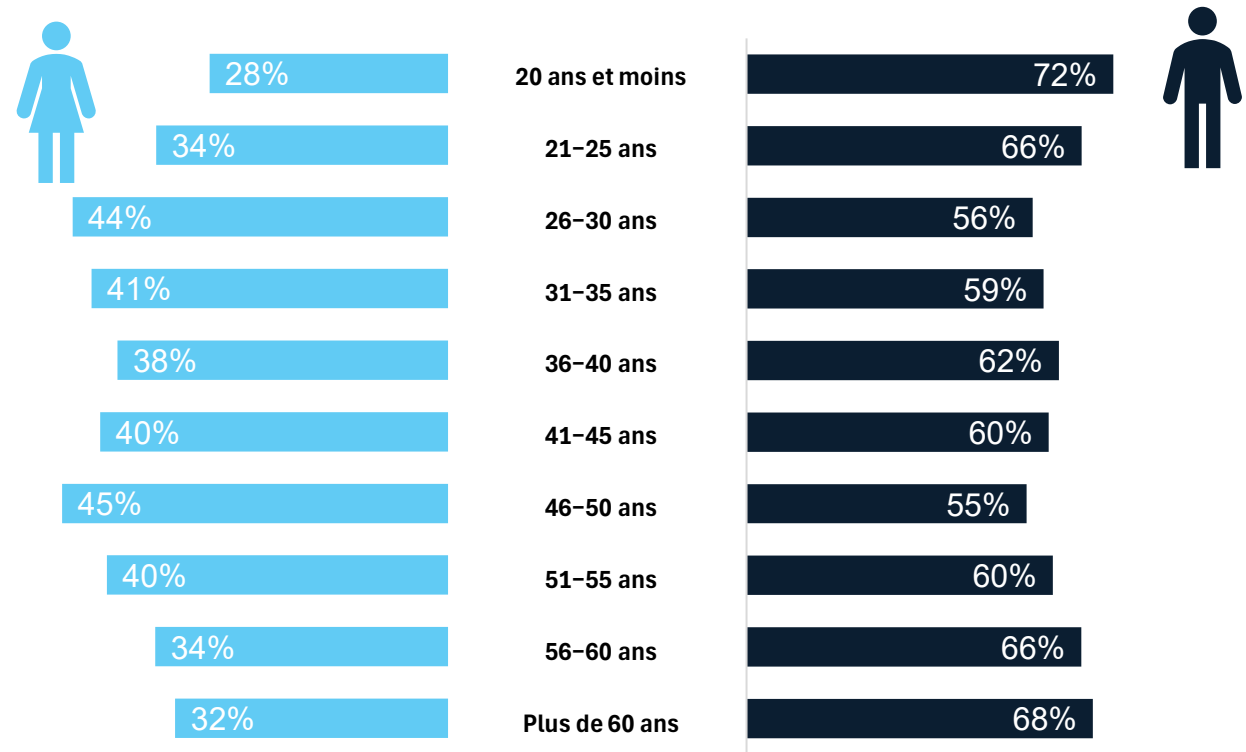
Figure 28 - Évolution entre 2023 et 2024 de la part des effectifs féminins dans le transport aérien



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

# Des répartitions par tranche d'âges différentes entre femmes et hommes

Figure 29 - Répartition des salariés en CDI par tranche d'âge et sexe en 2024



- La part des femmes reste globalement stable chez les moins de 25 ans par rapport à 2023. Elles restent donc sous représentées pour ces tranches d'âge.
- On note une augmentation de la part des femmes chez les salariés de plus de 50 ans. Malgré cette augmentation, les femmes restent sous-représentées dans ces tranches d'âge.
- La part des femmes tend à devenir plus homogène entre les différentes tranches d'âge, signe d'un rééquilibrage progressif de la répartition femmes-hommes au sein du secteur.



Les variations de la part de femmes par rapport à l'année dernières sont importantes due au faible échantillon pour les tranches d'âge de périphérie.

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

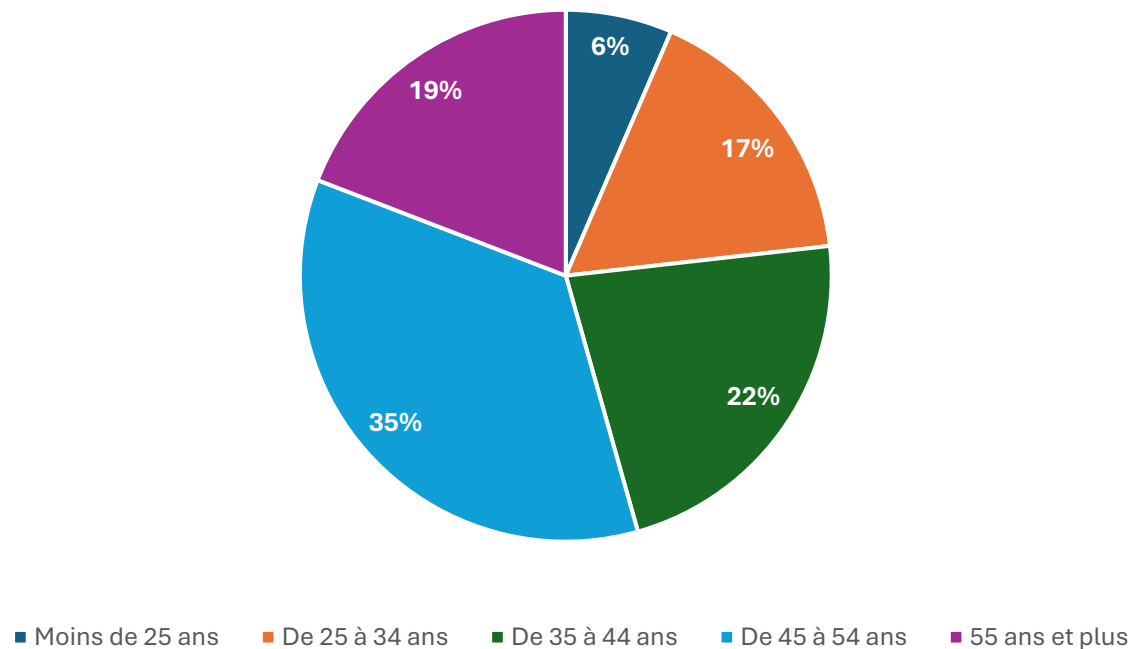
| Âge Moyen en CDI |          |
|------------------|----------|
| 44,6 ans         |          |
| Femmes           | Hommes   |
| 44,5 ans         | 44,7 ans |

Source: INSEE, Base Tous Salariés 2022



# Un secteur d'activité de plus en plus vieillissant

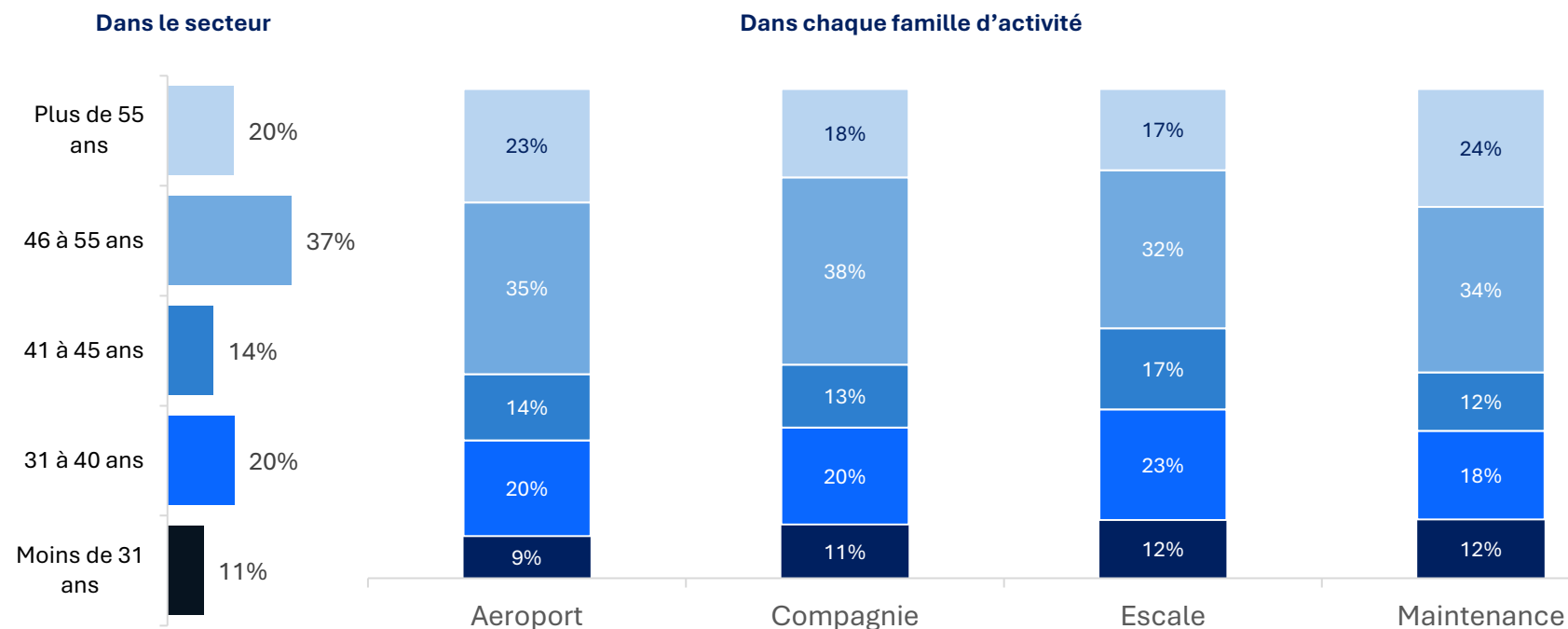
Figure 30 – Répartition des salariés par âge en 2024



- La branche affiche un mode situé entre 45 et 54 ans, montrant qu'elle dispose d'une population salariée assez âgée.
- Le taux de senior de plus de 55 ans (19%) a progressé de 2 points en un an dans la branche, indiquant que la tendance de vieillissement relevée dans les précédents panoramas se poursuit et s'accroît.

# Les effectifs du secteur se "seniorisent" en 2024, de façon relativement uniforme dans tous les types d'entreprises

Figure 31 - Répartition des effectifs par tranche d'âge



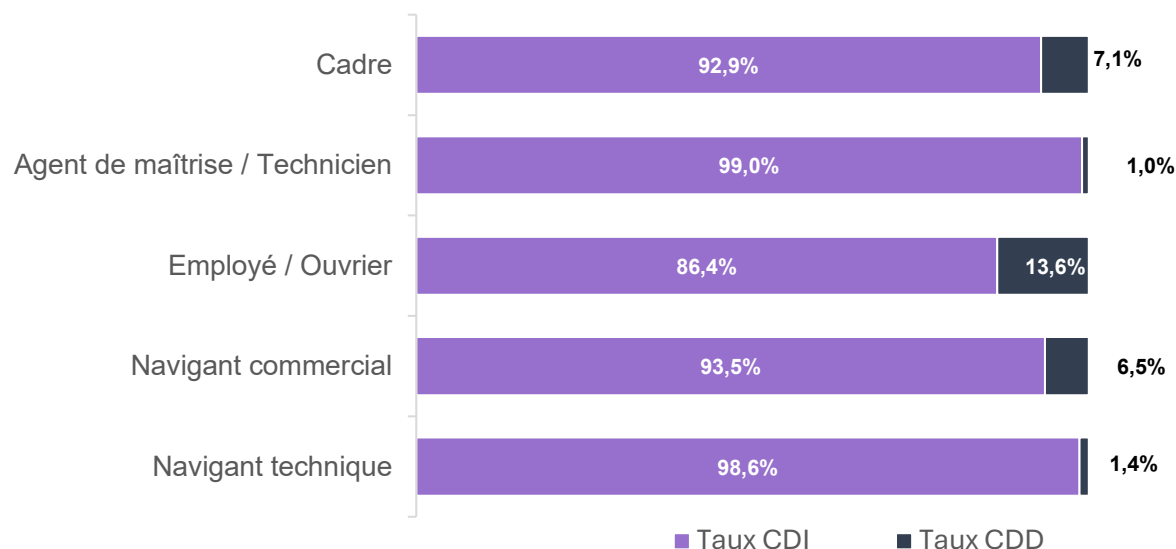
Source:  
 - Données du Transport Aérien : Enquête Interne Transport Aérien, 2024  
 - Données du secteur privé : Base Tous Salariés, INSEE, 2022

➤ La distribution de l'âge des salariés reste globalement stable par rapport à 2023, avec plus d'un tiers de l'effectif chez les 46-55ans. Le secteur aérien présente une plus grande proportion de salariés de plus de 50 ans (39 %) par rapport au secteur privé (33 %), et une plus faible proportion de jeunes salariés (3 % contre 9 % dans le secteur privé). En revanche, la répartition des adultes jeunes (25-49 ans) est similaire dans les deux secteurs (58 %).

➤ Les compagnies aériennes concentrent la plus forte proportion de salariés âgés de 41 à 55 ans (51 %), tandis que la maintenance compte davantage de seniors, avec près d'un quart des effectifs âgés de plus de 55 ans. Les activités d'escale présentent une structure d'âge relativement équilibrée, avec une part importante de salariés de 31 à 50 ans (40 %) et une proportion de jeunes légèrement supérieure à la moyenne du secteur (12 % contre 11 %). À l'inverse, les aéroports comptent une part plus élevée de salariés de plus de 55 ans (23 %) et une moindre proportion de jeunes (9 %). Dans l'ensemble, la maintenance et les aéroports rassemblent une main-d'œuvre plus âgée, tandis que l'escale et les compagnies aériennes présentent des structures plus équilibrées.

## Un taux de CDD qui reste élevé parmi les employés et ouvriers et qui augmente pour les cadres et le navigant commercial

Figure 32 - Répartition des types de contrats (CDD/CDI) par CSP



Taux de CDD du secteur :

6,5 %\*

Taux de CDD de l'économie française

9,5 %\*

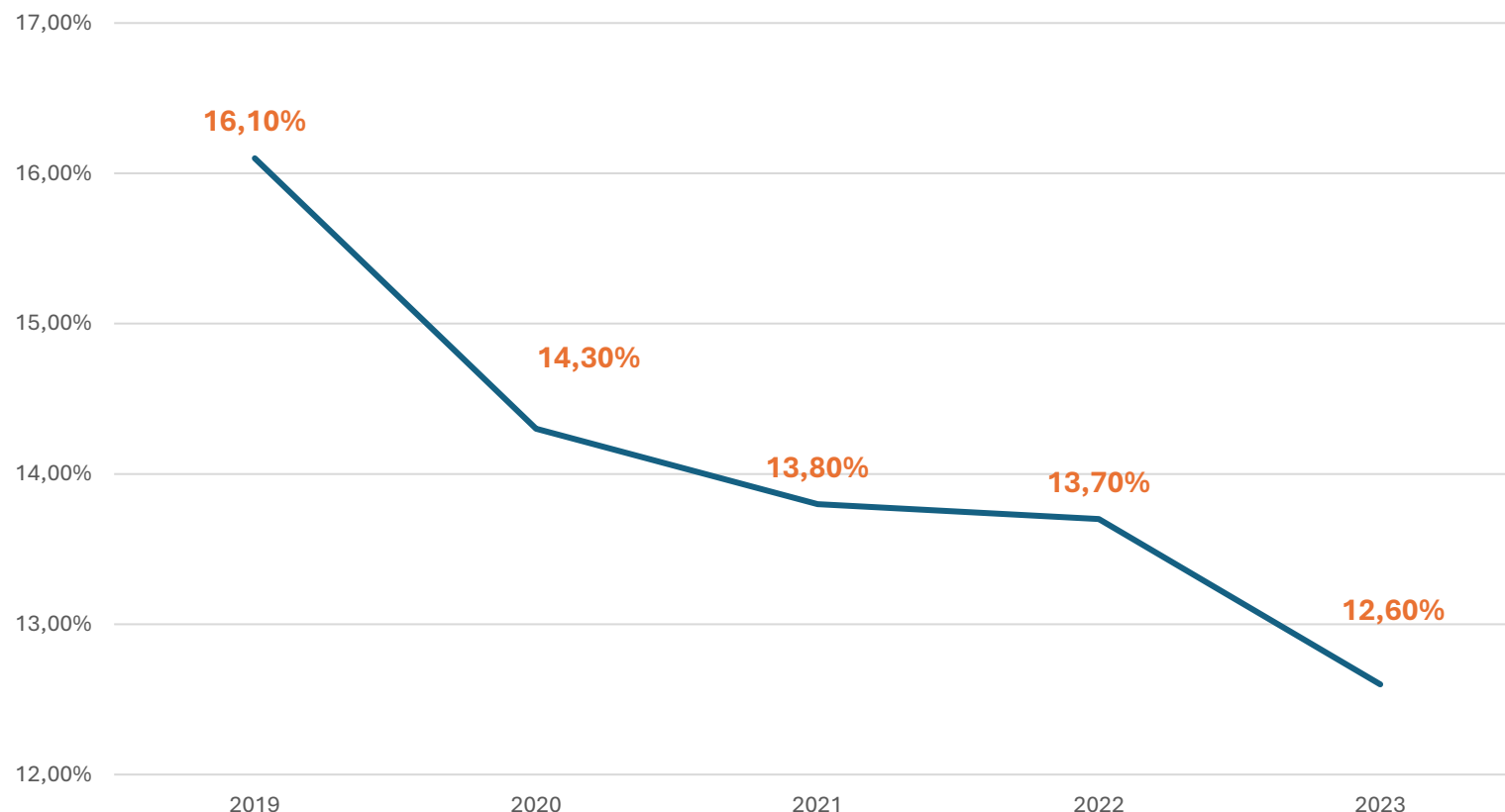
Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2024

\*Source: INSEE

- Les navigants techniques restent majoritairement en CDI, avec un taux stable par rapport à 2023.
- Les navigants commerciaux, toujours en majorité en CDI à 93,5 %, voient leur taux de CDD progresser de 1,8 point à 6,5 %. Une augmentation du nombre d'alternants en contrat de professionnalisation pourrait expliquer une partie de cette augmentation.
- Les employés/ouvriers bénéficient d'une légère hausse de leur taux de CDI de 2,8 points à 86,4 %, mais conservent un taux élevé de CDD de 13,6 %.
- Les agents de maîtrise/techniciens sont presque exclusivement en CDI à 99,0 %, soit une augmentation de 2,5 points.
- Les cadres enregistrent une baisse de leur taux de CDI, atteignant 92,9%.

# Une diminution du recours au temps partiel continu depuis 2019

Figure 33 – Répartition du taux de temps partiel (% du total des salariés)



Sources : DARES

- Le taux de recours au temps partiel continue sa diminution continue depuis 2019, perdant 3,5 points.
- En un an, le taux de recours a diminué de plus d'un point.
- En un an, le taux de recours a progressé d'un point pour les hommes (9% vs 8%), mais baissé de 2 points pour les femmes (18% vs 20%)

# Plus de 5000 personnes en situations de handicap dans la branche

Figure 34 - Répartition du nombre de salariés en situation de handicap entre 2023 et 2024

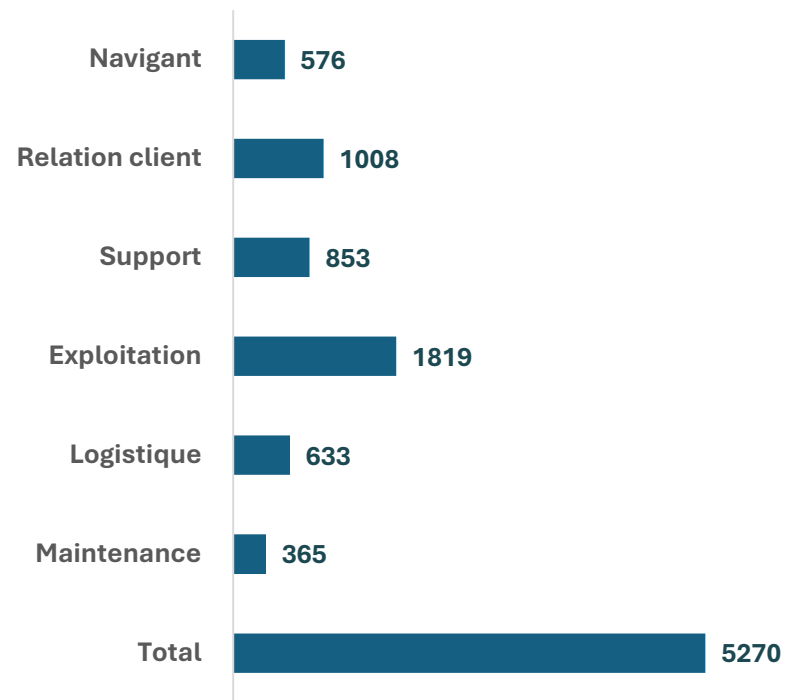
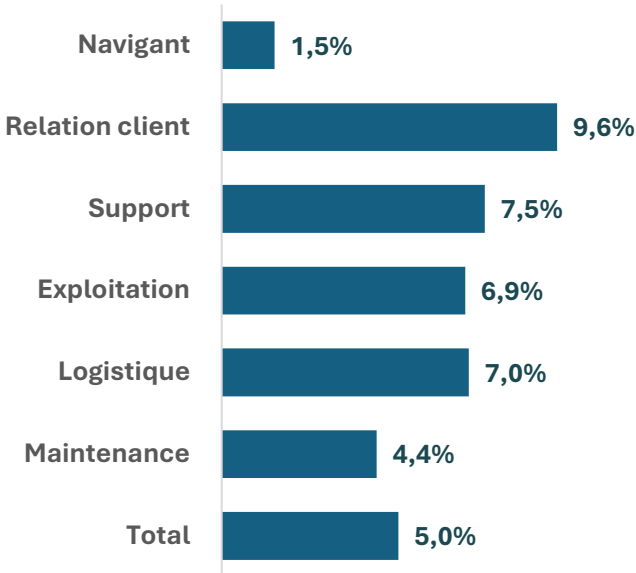


Figure 34bis - Poids des salariés en situation de handicap par filière (données 2024)

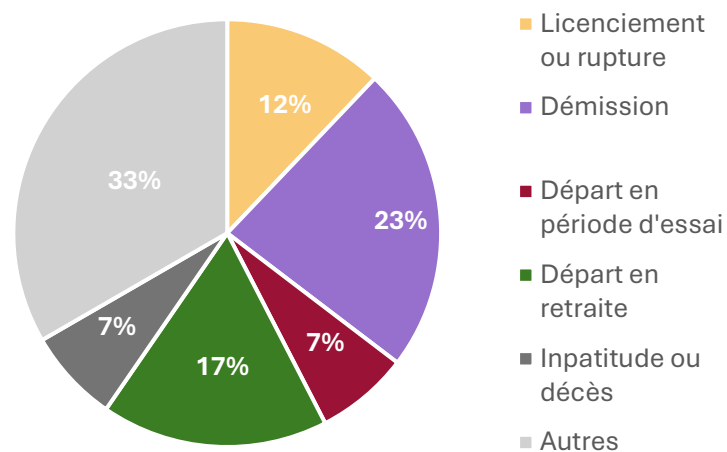


- En 2024, le nombre de salariés en situation de handicap atteint plus de 5000 salariés, soit près de 5% des effectifs de la branche.
- Les métiers de la relation client ont la plus grande proportion de salariés en situation de handicap, avec près d'un salarié sur dix.
- Le personnel navigant reste la filière avec le moins de salariés en handicap, nettement en dessous du niveau règlementaire de 6%. Malgré les prérequis de conditionnement physique, qui rendent le recrutement de salariés en situation de handicap difficile sur cette filière, les enquêtes précédentes témoignent d'une tendance à la hausse pour cette filière (≈1% pour l'enquête 2022).

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

# Des taux de turnover varié en fonction de l'activité de l'entreprise

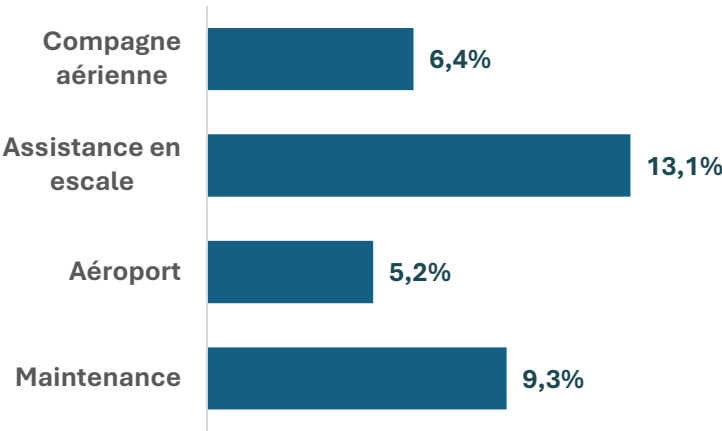
Figure 35 - Répartition du nombre de salariés par motif de départ en 2024



Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025



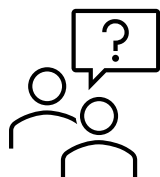
Figure 35bis – Taux de turnover hors CDD estimés par activité en 2024



- À 8,7 % de taux de turnover hors CDD, le secteur se place nettement au-dessus de la moyenne nationale (près de 16% en 2024 selon la DARES).
- La nature très saisonnière de l'aviation en Europe fait que le secteur à un recours régulier au CDD pour la période estivale, et ainsi, le taux de turnover CDD inclus dépasse les 17%.
- L'assistance en escale a le taux de turnover hors CDD le plus élevé et est aussi l'activité ayant le plus recours au CDD. C'est l'activité qui a le plus de difficulté de pérenniser ses effectifs.

# Le secteur projette de recruter 7,5% de ses effectifs actuels en 2026, un taux similaire à 2025

## L'Assistance en Escale

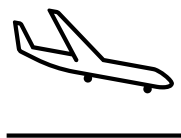


... prévoit de recruter

**9,3 %**

de leur effectif actuel en 2026

## Les aéroports

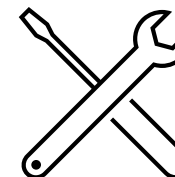


... prévoient de recruter

**10,0 %**

de leur effectif actuel en 2026

## La maintenance

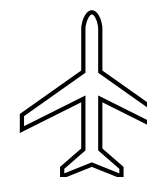


... prévoit de recruter

**11,4 %**

de leur effectif actuel en 2026

## Les compagnies aériennes



... prévoient de recruter

**4,6 %**

de leur effectif actuel en 2026

Plus de 85 % des entreprises estiment que leurs projets de recrutement en 2026 seront d'un niveau de difficulté comparable à celui de 2025.

➤ Les projections de recrutement en effectif pour 2026 ressemblent à ceux de 2025, impliquant que les entreprises du secteur prévoient une année similaire à 2025, soit une légère croissance pour le secteur

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

# Les métiers en tension de recrutement

Figure 35 - TOP 3 des métiers cités « difficiles à recruter » par famille de métier en 2024

|   | Relation Clients    | Support                          | Exploitation                      | Logistique       | Maintenance               |
|---|---------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------|
| 1 | Agent de passage    | Technicien Informatique          | Agent de piste                    | Magasinier       | Technicien de maintenance |
| 2 | Manager de terminal | Responsable QHSE / communication | Assistants avion (casque anglais) | Agent de Fret    | Mécaniciens               |
| 3 | Téléconseiller      | Administrateur Réseau            | Responsable d'exploitation        | Agent de Transit | Ingénieur aéronautique    |

Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025





3

## Données formation

---

## Ce qu'il faut retenir

- L'alternance continue sa progression, porté par les contrats de professionnalisation.
- La croissance des contrats d'alternance se fait principalement sur les niveaux 6 et 7.
- Les contrats d'alternance sont très fortement concentrés dans la région francilienne.
- Le nombre de salariés formés augmente fortement, principalement au bénéfice des employés.

*(sources des données : données AKTO)*

# L'alternance progresse fortement grâce aux contrats de professionnalisation

- A l'instar du reste de l'économie française, le secteur continue à voir ses contrats d'alternance progresser (hausse de 321% depuis 2021).
- Il y a une substitution des contrats d'apprentissage par les contrats de professionnalisation depuis 2021 (le poids relatif de l'apprentissage a diminué de 10 points entre 2021 et 2024).
- Le taux de féminisation est relativement identique pour les contrats (41%) et n'a guère évolué en un an.

Figure 36 – Evolution du nombre de contrats depuis 2021

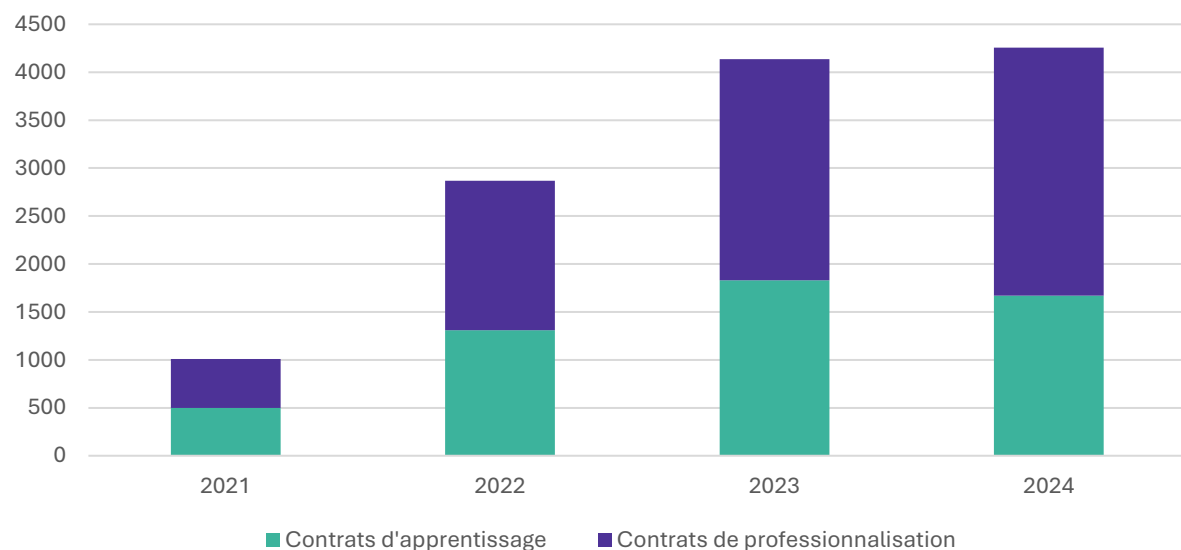
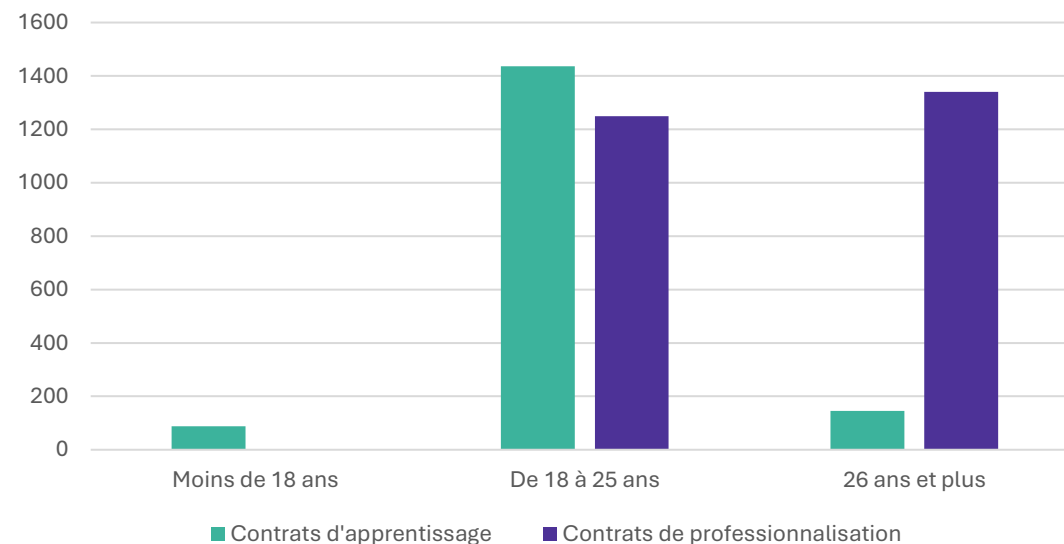
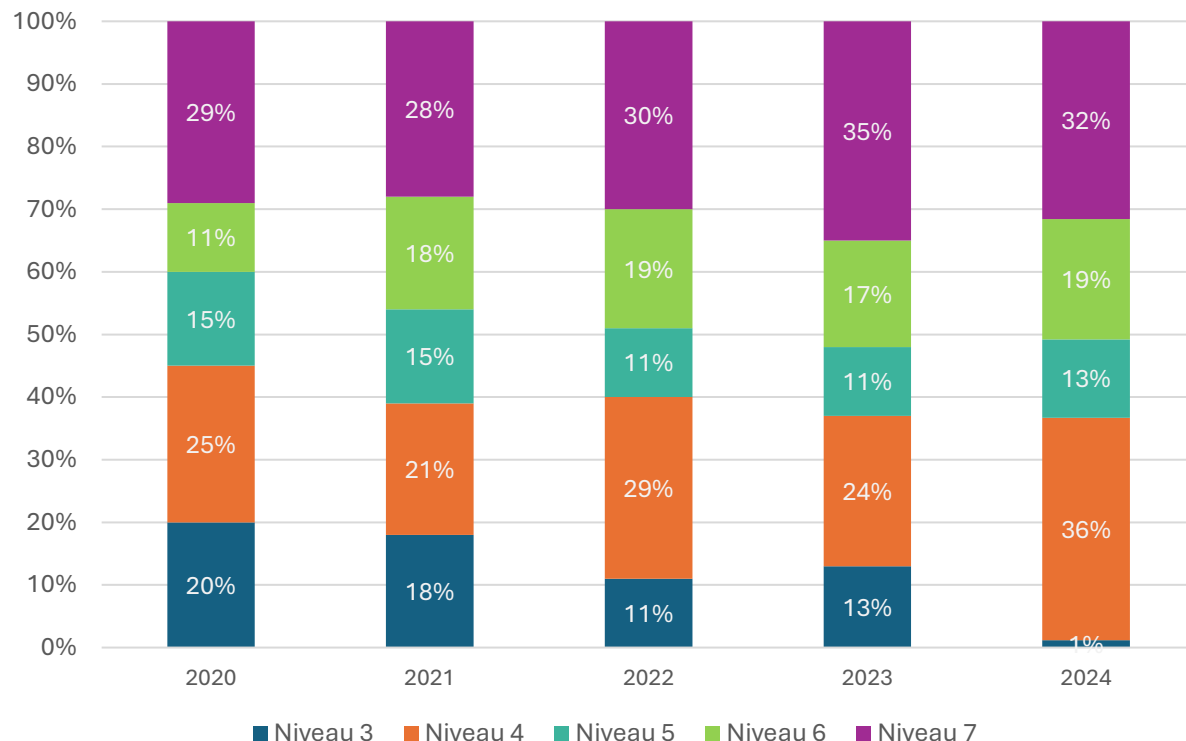


Figure 36 bis – Répartition des contrats par âge



# Une augmentation continue du niveau des diplômes visés

Figure 37 – Evolution des apprentis par niveau de diplôme visé



- La hausse du nombre de contrats s'est faite, là aussi de manière connexe au reste de l'économie française, sur les niveaux supérieurs, dynamisé par la hausse du nombre de contrats de professionnalisation.
- Le poids des niveaux 3 et 4 est en baisse continue depuis 2020, passant de 45% à 37%
- Le poids des niveaux 6 et 7 a quant à lui fortement progressé, passant de 40% à 51%, dans un contexte où le nombre de contrats a été multiplié par 3.
- Ces résultats semblent suivre le nombre de cadres, répercutant les spécificités de son activité sur l'apprentissage.
- La forte présence de niveaux 6 et 7 dans l'apprentissage est un facteur explicatif du faible taux de rupture (6% contre 25% pour toutes les branches AKTO).

# Une augmentation continue du niveau des diplômes visés

Figure 38 – répartition des contrats d'apprentissage

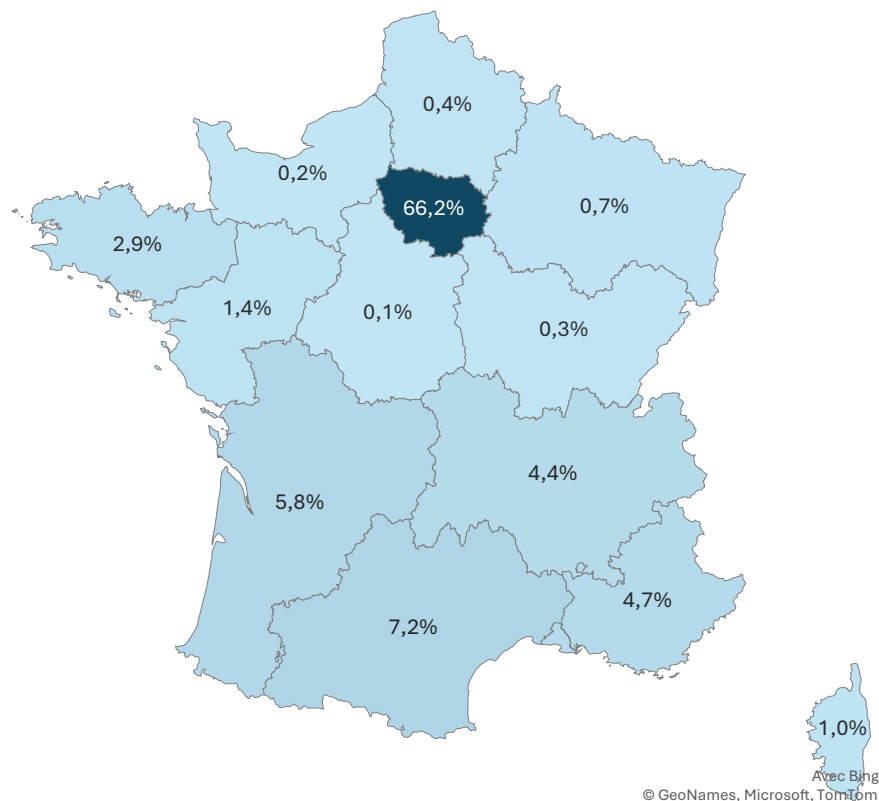
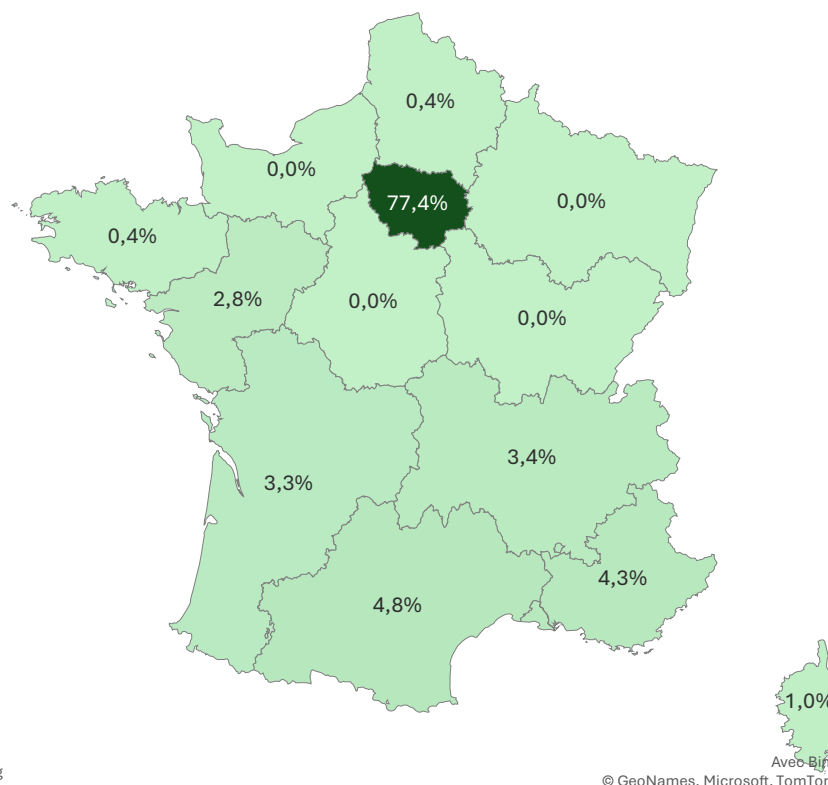


Figure 38bis - Répartition des contrats de professionnalisation



- Corolaire naturel de la concentration des entreprises et des salariés, les contrats d'apprentissage sont très concentrés en Île-de-France.
- Cette tendance est encore plus importante pour les contrats de professionnalisation, qui sont présents à 77% dans la région francilienne.
- La région PACA sous performe en matière d'apprentissage, en pesant 3 points de moins dans ce domaine par rapport à son poids dans le total des salariés.
- A l'inverse, la Nouvelle Aquitaine pèse deux fois plus de contrats d'apprentissage que de salariés dans le total du secteur.
- Les DROM sont assez absents de ces résultats, pesant pour moins de 1% du total, à l'exception de la Réunion, qui représente 2,6% des contrats d'apprentissage et 2,2% des contrats de professionnalisation

# Des contrats de professionnalisation fortement concentrés

Figure 39 – TOP 10 des thématiques visées par type de contrat

| Contrats d'apprentissage  |        | Contrats de professionnalisation (par domaine)                                |      |
|---|--------|---|------|
| CS - Aéronautique options Avionique, Avions à moteurs à pistons, Avions à moteurs à turbines, Hélicoptères à moteurs à pistons, Hélicoptères à moteurs à turbines | 10,12% | Production industrielle, transport (dont CQP PNC, CPRO pro CADET), logistique | 50%  |
| BAC PRO - Aéronautique options Avionique, Structure, Systèmes   | 9,81%  | Transport, manutention et magasinage ( exploitation aéroportuaire)            | 38%  |
| CS - Accueil dans les transports  | 9,32%  | Nettoyage / bureaux / sanitaires ( TP propreté)                               | 5,6% |
| BTS – Aéronautique  | 4,05%  | Développement des compétences   | 3,2% |
| TP - Chargé d'accueil touristique et de loisirs   | 2,58%  | Commerce, marketing, finance  | 0,9% |
| Licence Professionnelle - Métiers de l'industrie : industrie aéronautique (fiche nationale)   | 2,39%  |   |      |
| BTS – Tourisme  | 2,02%  | Transformation matière produit  | 0,7% |
| DipViGrM - Programme Grande Ecole   | 2,02%  | Agriculture, environnement  | 0,5% |
| Agent d'accueil des voyageurs   | 1,10%  | Mécanique, électronique   | 0,4% |
| TP - Agent magasinier   | 0,98%  | Sciences  | 0,3% |

➤ Les contrats de professionnalisation sont fortement concentrés. 88% des domaines des contrats concernent la production industrielle, le transport et la logistique, la manutention et le magasinage.

➤ Les contrats d'apprentissage sont relativement mieux répartis en revanche. A noter que 20% d'entre eux concernent des thématiques plus techniques.

# Des formations majoritairement mises en œuvre en présentiel sur l'ensemble des dispositifs

## Modalités et coûts de la formation prise en charge par AKTO

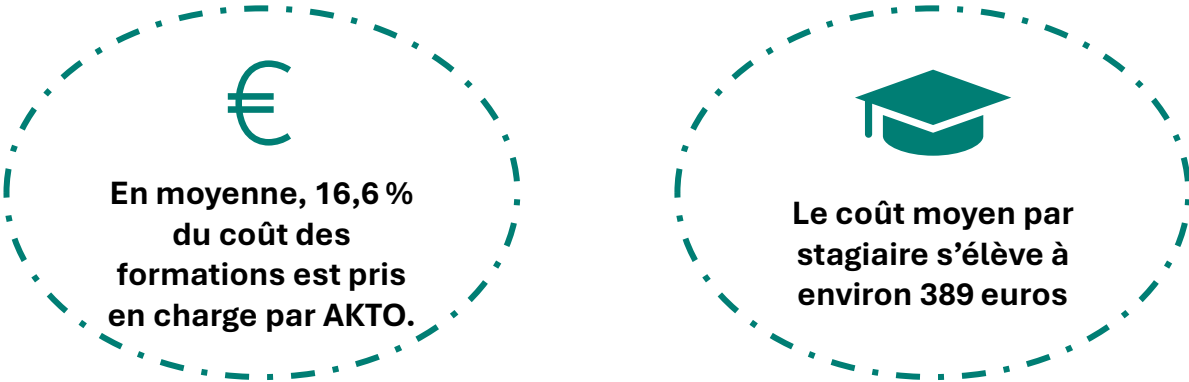
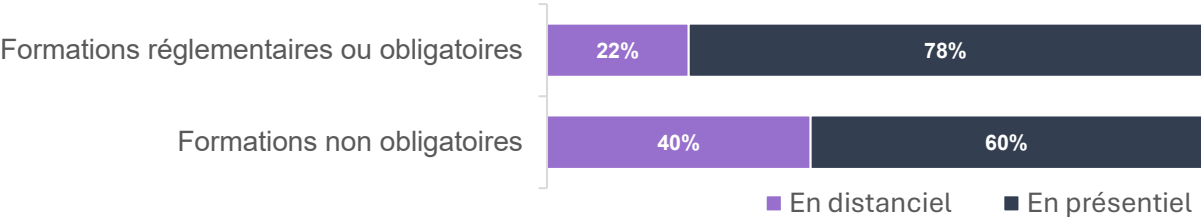


Figure 39 -Répartition présentiel-distanciel selon le type formation



Source: Enquête Interne Transport Aérien, 2025

# Une semblance de sous-représentation des femmes dans la formation du secteur



Figure 40 - Répartition femmes / hommes des bénéficiaires de formation par âge

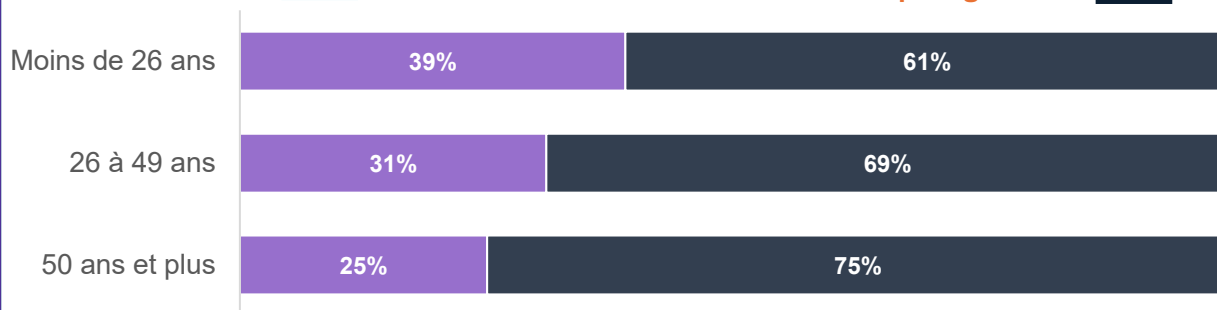
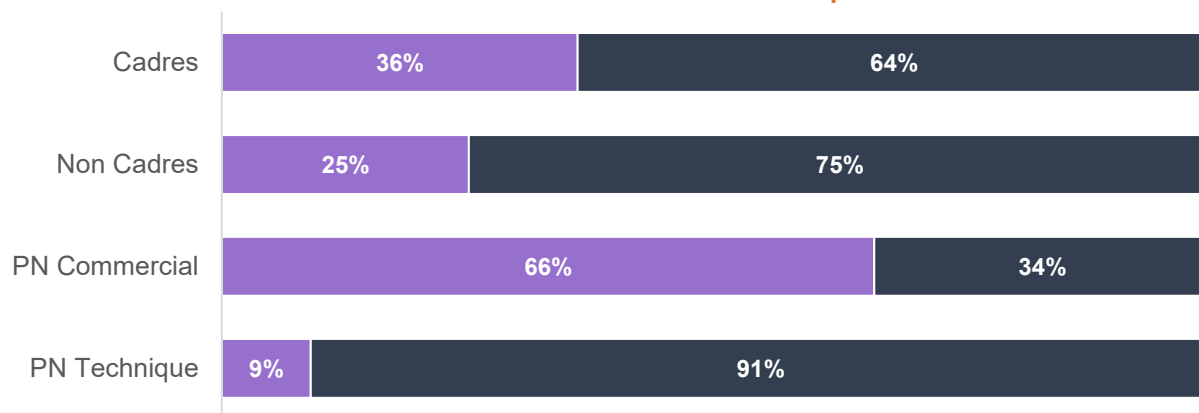


Figure 40bis - Répartition femmes / hommes des bénéficiaires de formation par « CSP »



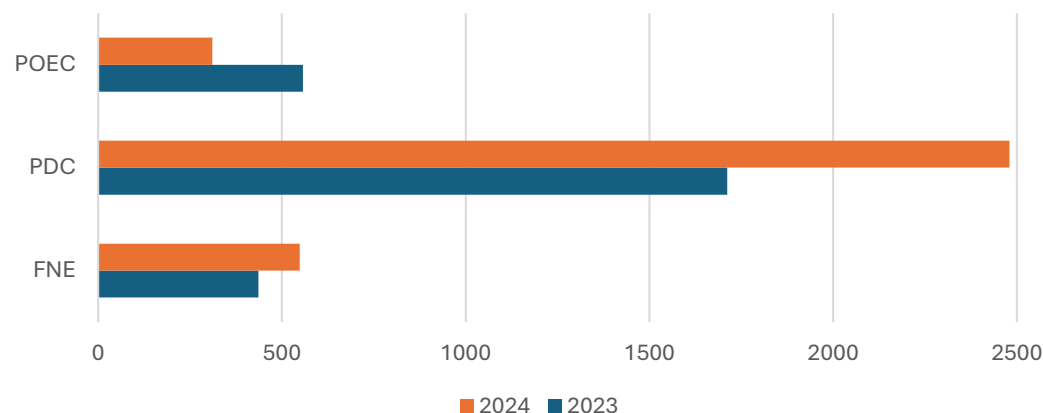
- Les femmes de moins de 25 ans sont proportionnellement plus nombreuses à suivre une formation que leur poids dans l'effectif (+6 points), ce qui montre qu'elles accèdent davantage à la formation que les hommes du même âge. En revanche, les femmes de 26 à 50 ans et de 50 ans et plus sont moins formées que les hommes (-11 points dans les deux cas), leur part parmi les bénéficiaires étant inférieures à leur poids dans l'effectif.
- Les femmes cadre sont légèrement moins formées que les hommes : elles représentent 36 % des bénéficiaires de formation contre 40% dans l'effectif. De leur côté, les femmes non-cadre sont nettement moins formées que leurs homologues masculins, avec 25 % de bénéficiaires pour 34 % dans l'effectif.
- L'accès à la formation chez le personnel navigant pour les femmes est fidèle à leur poids dans cette filière. Ceci reste vrai pour les personnels navigants techniques et commerciaux. Ce constat n'est pas surprenant, le personnel navigant a des formations obligatoires régulières. La part des femmes au sein du personnel navigant technique étant très faible, et compte tenu du grand nombre de formations obligatoires pour les PNT, cela contribue probablement à la sous-représentation persistante des femmes dans le secteur.



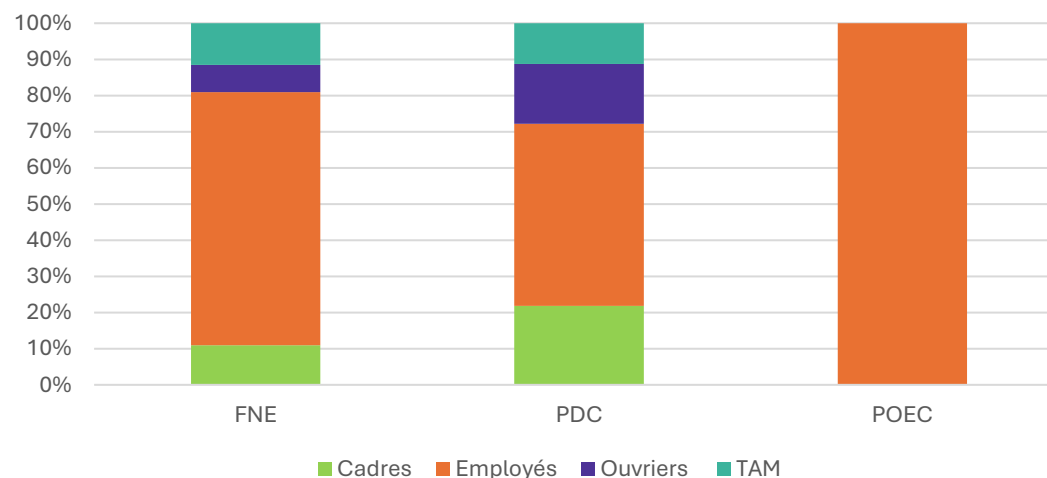
# Une forte augmentation du PDC, au bénéfice des employés

- Le nombre de bénéficiaires du PDC progresse fortement sur une année (+45%), tout comme ceux du FNE (+26%). Le nombre de bénéficiaires de la POEC diminue quant à lui fortement (-44%).
- La part des cadres est relativement moindre dans le total des bénéficiaires du FNE et du PDC (respectivement 11% et 22%) que dans la démographie de la branche (26%). A l'inverse, il y a une sur-représentation des employés dans le FNE et le PDC (respectivement 70% et 50%) par rapport à leur poids dans la branche (33%). Cela peut traduire une volonté de la branche d'opérer une montée en compétences de ses équipes et d'augmentation, à terme, du nombre de ses cadres.
- Les principales thématiques sont : la production industrielle, le transport, la logistique, la sûreté-sécurité, les fonction supports et le développement des compétences transverses.

**Figure 41 – Evolution du recours aux dispositifs de formation**



**Figure 42 – Répartition des bénéficiaires des dispositifs par PCS**



Réalisé par :

