



Conjoncture trimestrielle Aviation civile

1^{er} Trimestre 2024

Sommaire

- Points clés
- Commandes brutes
- Commandes nettes
- Livraisons
- Carnet de commandes
- Retraits

Grille de lecture et Note

Grille de lecture des planches trimestrielles

- **niveau élevé**
- **niveau moyen**
- **niveau faible**

Classification basée sur l'historique 2010-2019

Note

Chaque planche trimestrielle (2018-2024) est précédée d'une planche annuelle sur longue période (1985-2023).

La planche annuelle présente ainsi le contexte qui permet d'avoir une vision long terme.

Points clés IT 2024

Commandes : Le 1T 2024, comme tous les 1^{er} T, est d'un faible niveau, mais il ne préjuge pas du résultat final des commandes de l'année 2024.

Livraisons :

- Le 1T2024 est non seulement un Trimestre faible, mais aussi un Trimestre qui rompt la dynamique haussière des 1^{er} T que l'on observe depuis le 1T2021.
- le 1T24 est l'illustration des difficultés qui touchent l'ensemble de la filière aéronautique, notamment chez Boeing, mais aussi dans une moindre mesure chez Airbus.

Carnet de commandes : stabilité début 2024.

Retraits : faible niveau des retraits depuis le 2T2021, tendance qui se poursuit début 2024.

Rappel Points clés année 2023

Commandes : amplification de la reprise en 2023, nouveau record historique des commandes brutes et des commandes nettes pour les avions commerciaux (Airbus + Boeing). La précédente année record était 2014.

Livraisons :

- 2021-2023 reprise. Niveau proche de 2019, mais encore inférieur à 2018 (le plus haut).
- Forte baisse de l'Asie Pacifique qui représentait 45% en 2018, 39% en 2019 et seulement 26% des livraisons en 2023.

Carnet de commandes : forte remontée en 2023.

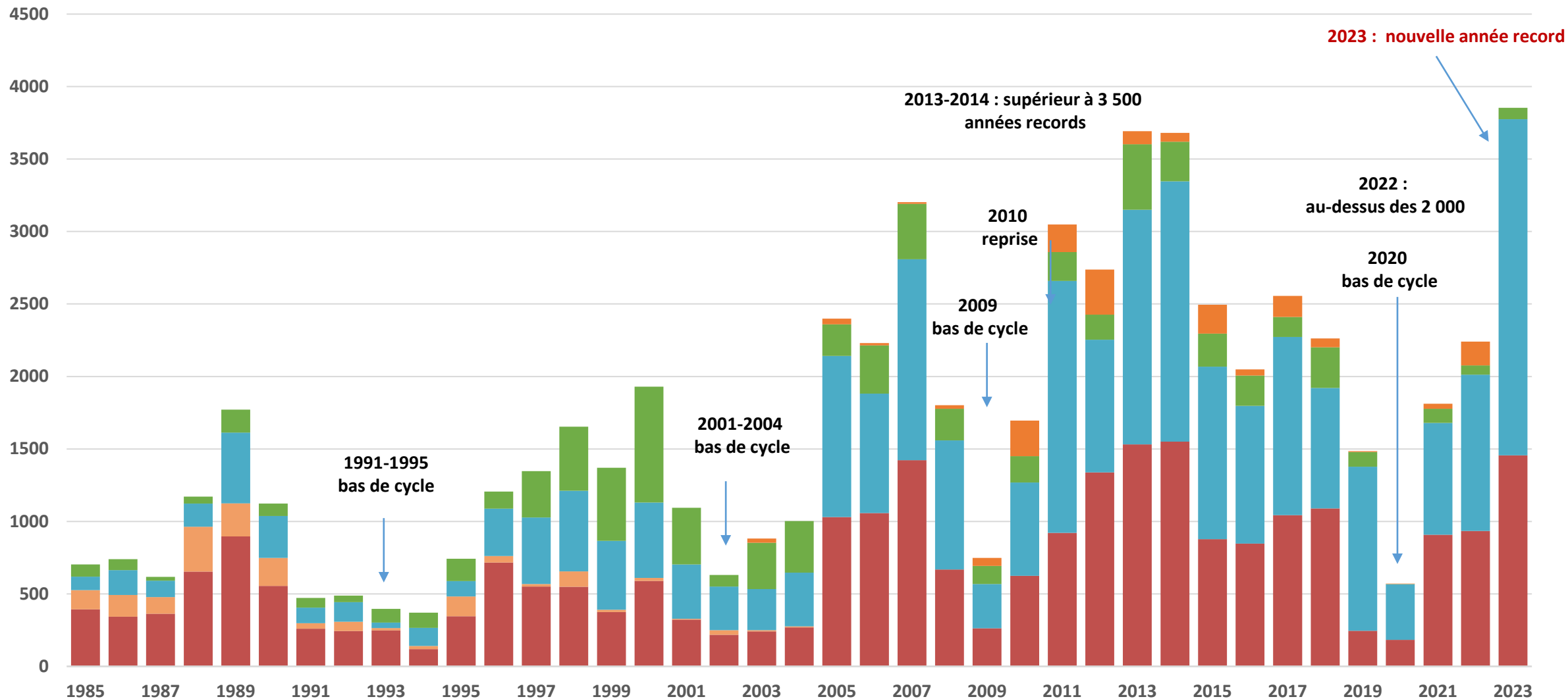
Retraits : faible niveau des retraits en 2021-2023 (env. 1% de la flotte vs 2,5% 2011-2020)

Avions stockés : baisse lente, mais régulière. Toujours à environ 16% de la flotte totale (vs 5% en 2019).

COMMANDES BRUTES ANNUELLES

En nombre d'avions

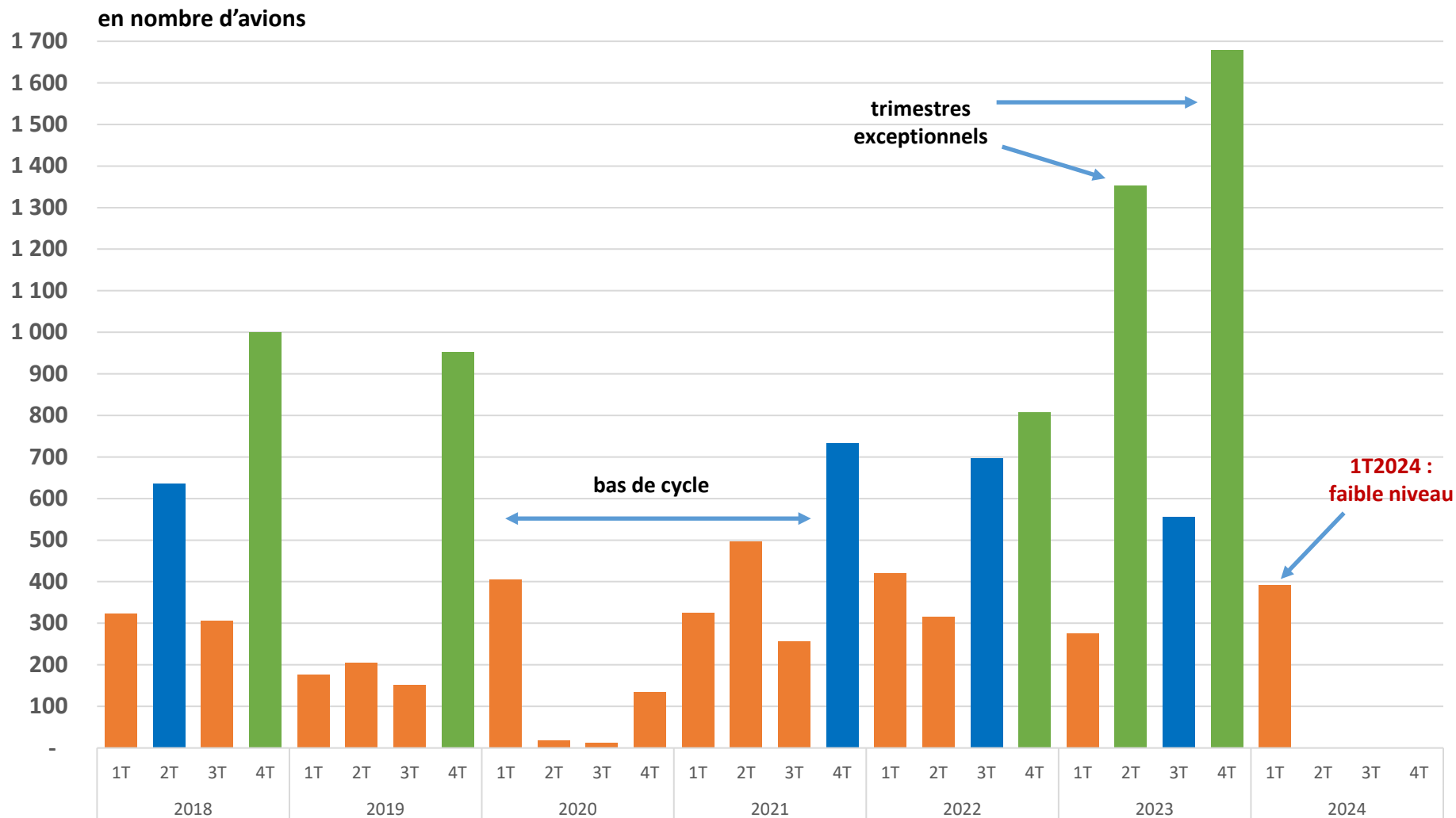
Boeing McDD Airbus Autres Nouveaux



COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

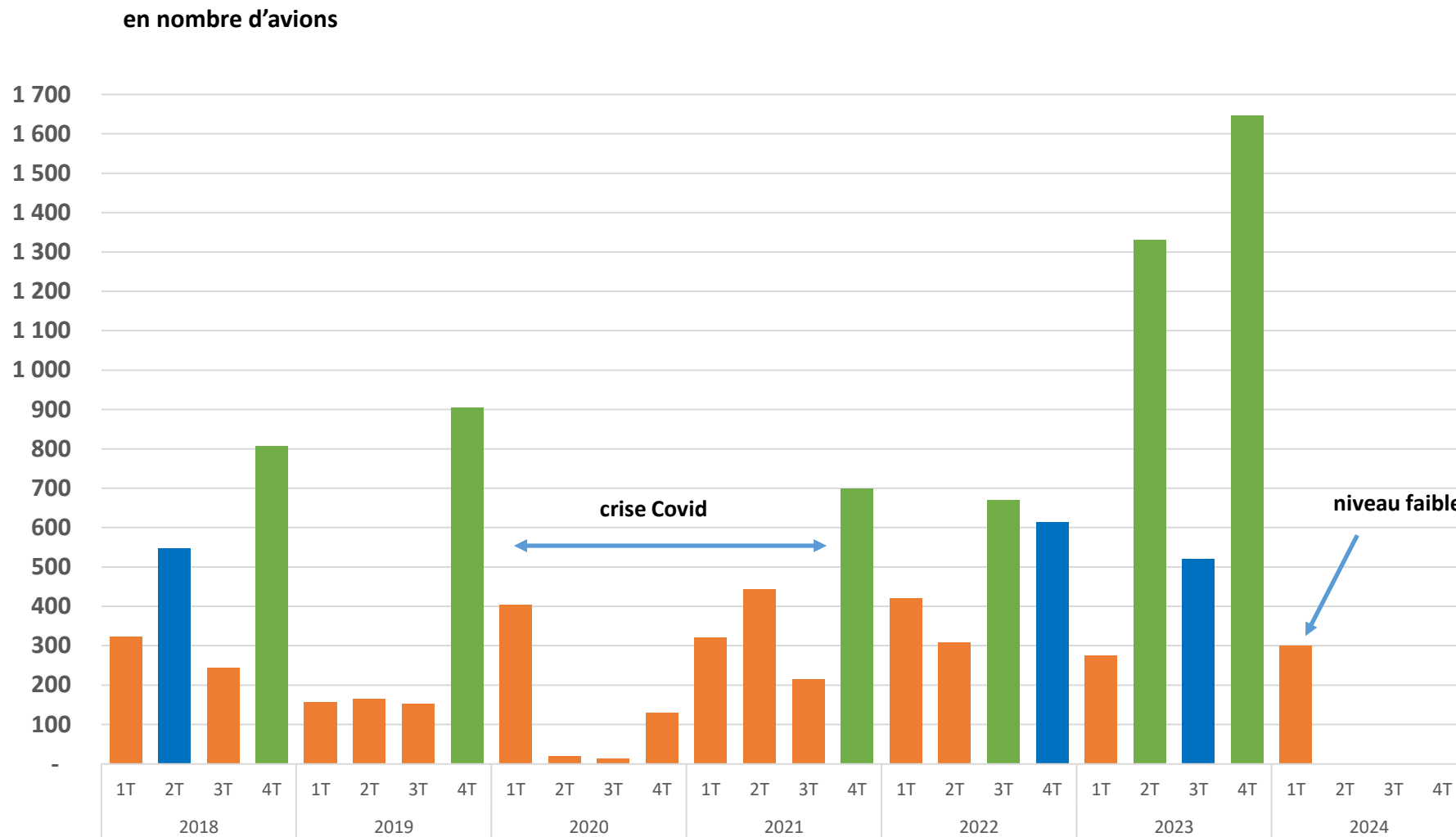
- Généralement, les 4e trimestres et les trimestres avec Salon (Bourget) sont des trimestres élevés.
- **2023**, année de forte reprise, cumule les deux : les 2T (Salon du Bourget) et 4T sont des trimestres exceptionnels.
- Le **1T2024**, comme tous les 1T, est un trimestre faible, avec des commandes brutes inférieures à 400.



COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

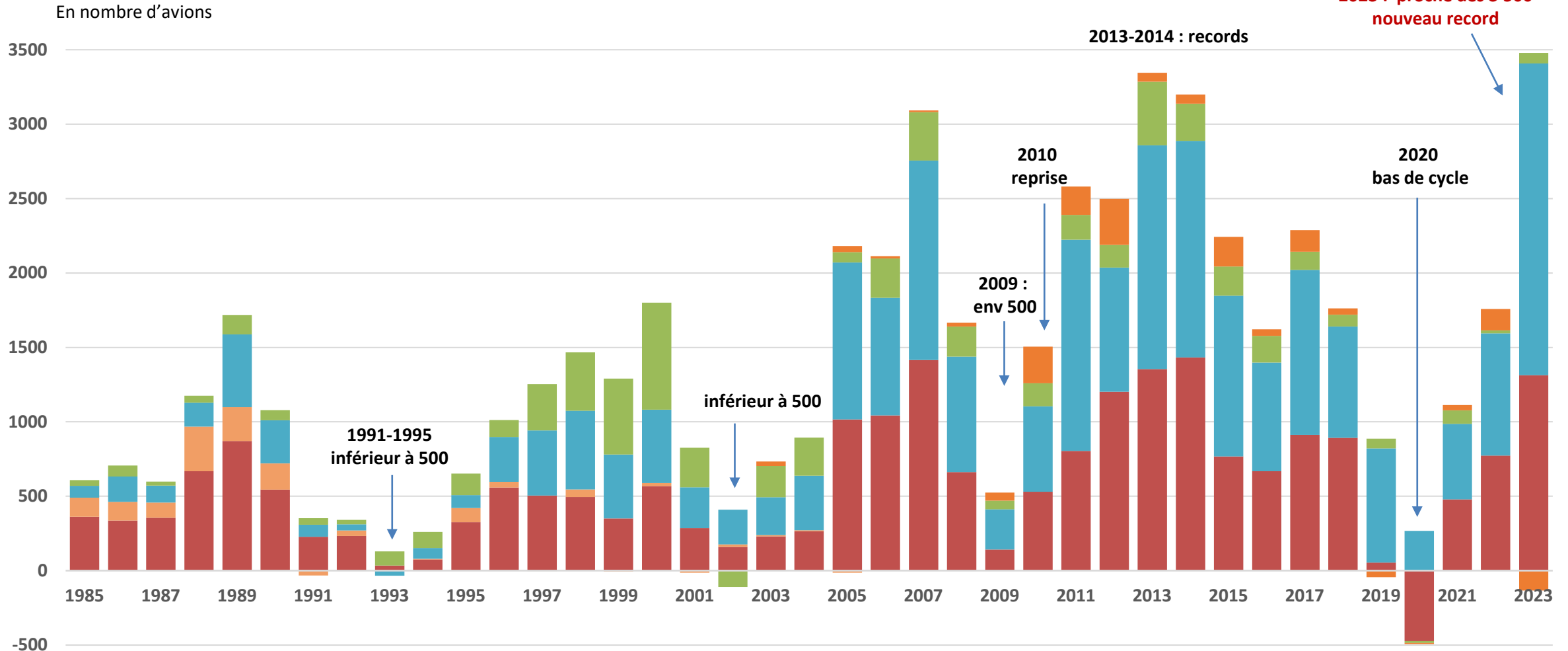
- **2023**, année de forte reprise, cumule deux trimestres exceptionnels de commandes brutes d'avions commerciaux (Airbus + Boeing) : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T.
- Le **1T2024**, comme tous les 1T, est un trimestre d'un faible niveau, avec 301 commandes brutes d'avions commerciaux (Airbus + Boeing).
- Il ne préjuge pas du résultat final de l'année 2024.



COMMANDES NETTES

commandes nettes = commandes brutes - annulations

Boeing McDD Airbus Autres Nouveaux

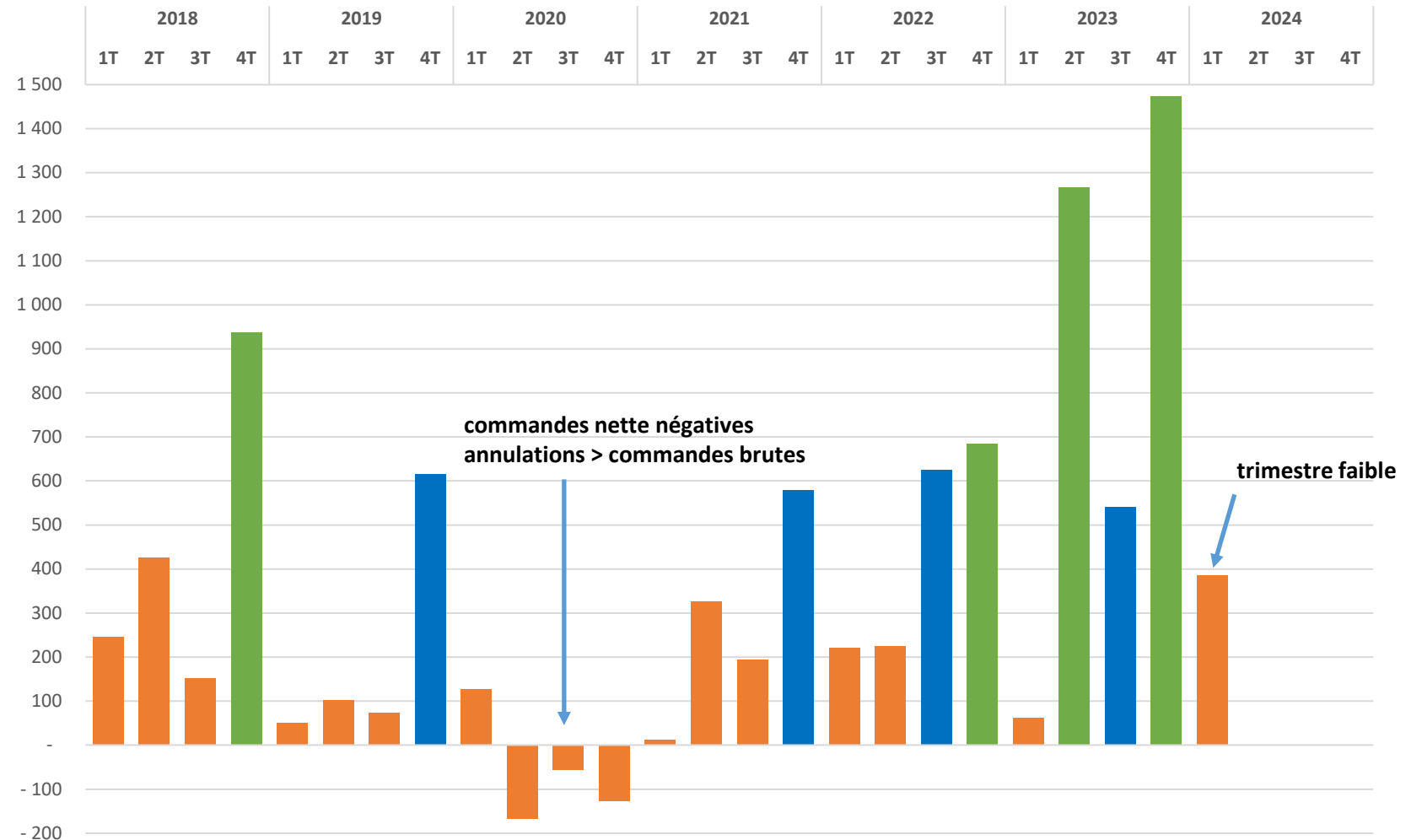


COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

- **2020** : 3 trimestres négatifs signifient que les annulations dépassaient les commandes brutes.
- **2023**, nouvelle année record, cumule deux trimestres exceptionnels et un trimestre moyen, mais avec un 1er trimestre faible.
- Le **1T2024**, comme tous les 1T, est un trimestre faible qui ne préjuge pas du résultat final annuel.

en nombre d'avions

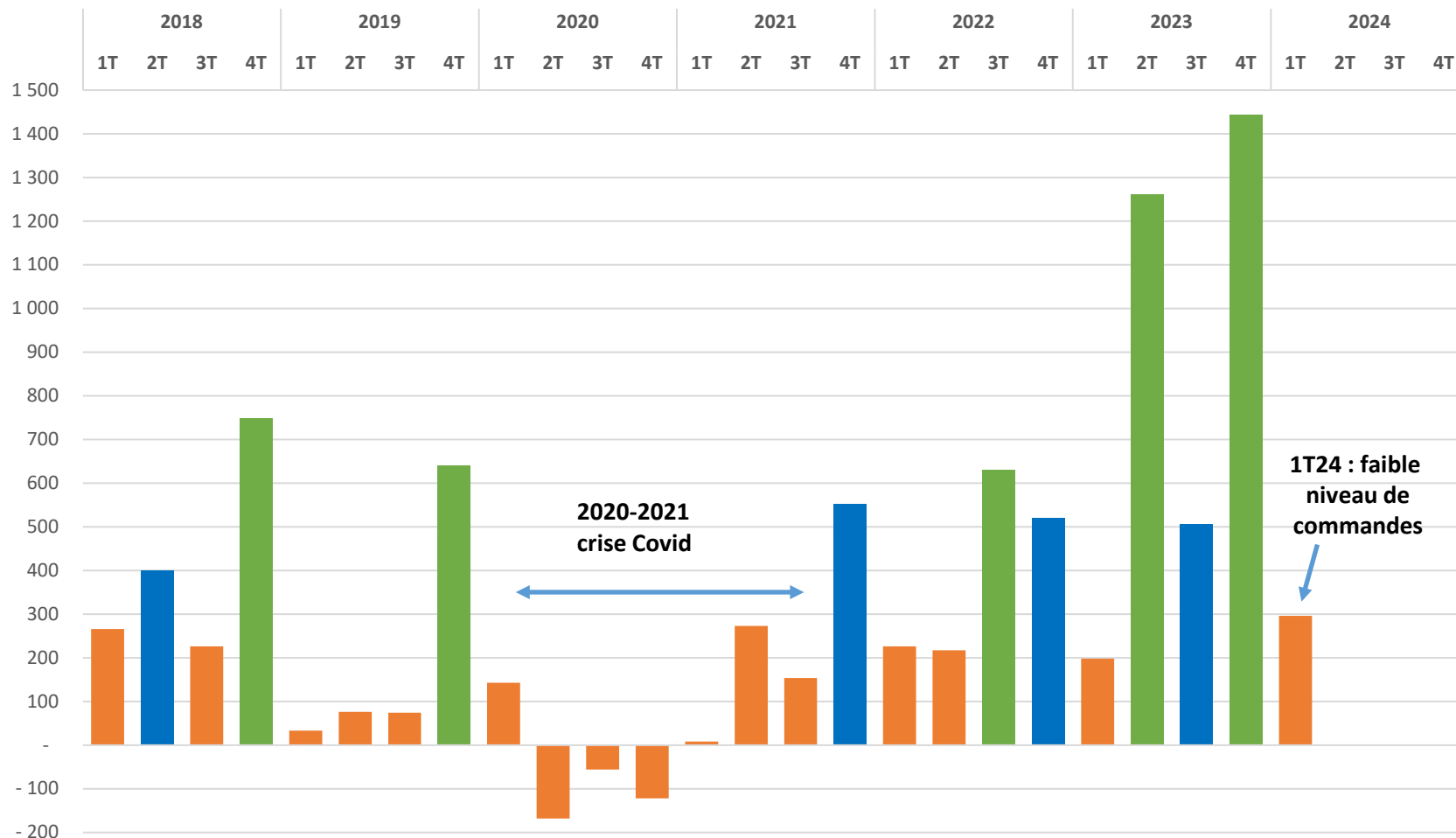


COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

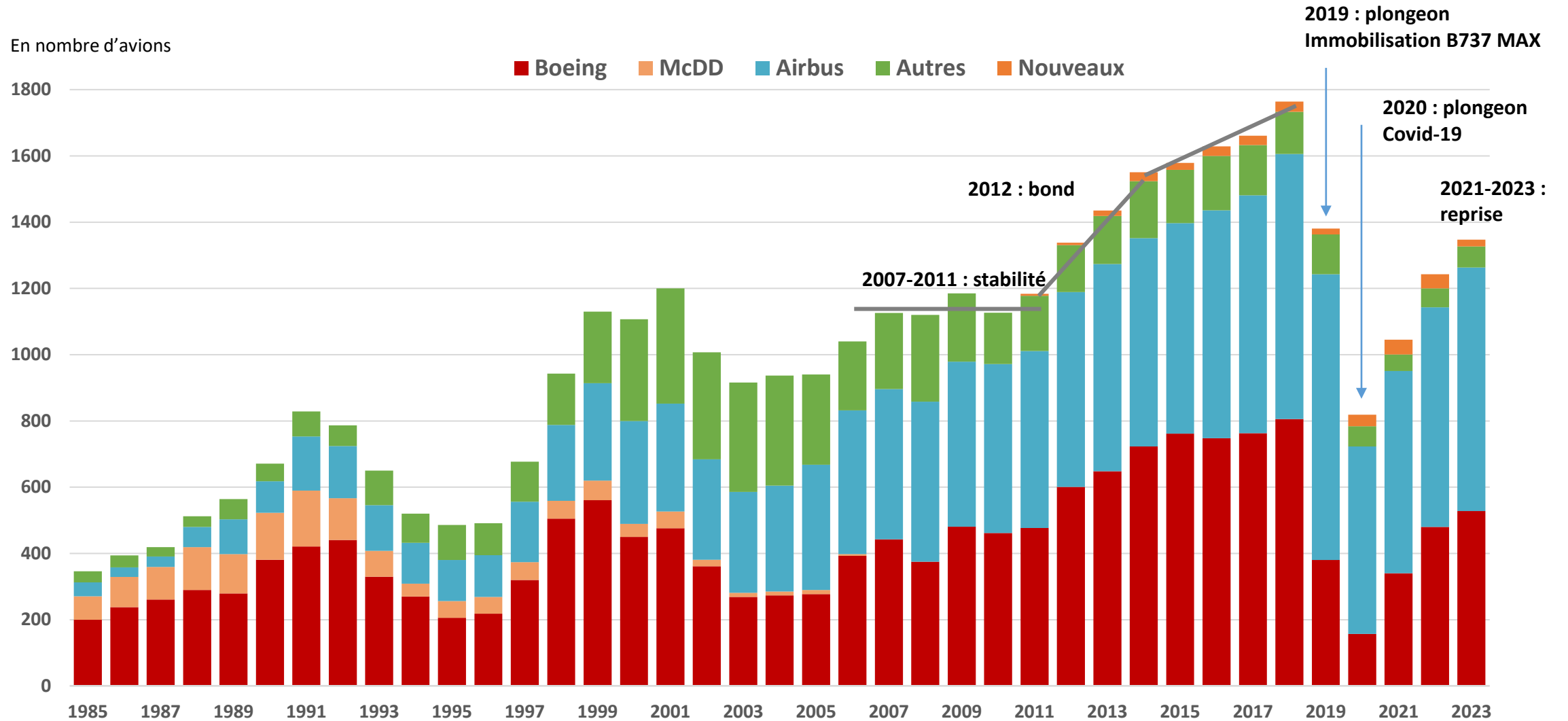
- **2020-2021** : Crise Covid avec 7 trimestres négatifs ou faibles.
- **2023**, nouvelle année record, avec deux trimestres exceptionnels et un trimestre moyen, mais avec un 1er trimestre faible.
- Le **1T2024**, comme tous les 1T, est un trimestre faible.

en nombre d'avions



LIVRAISONS

en nombre d'avions

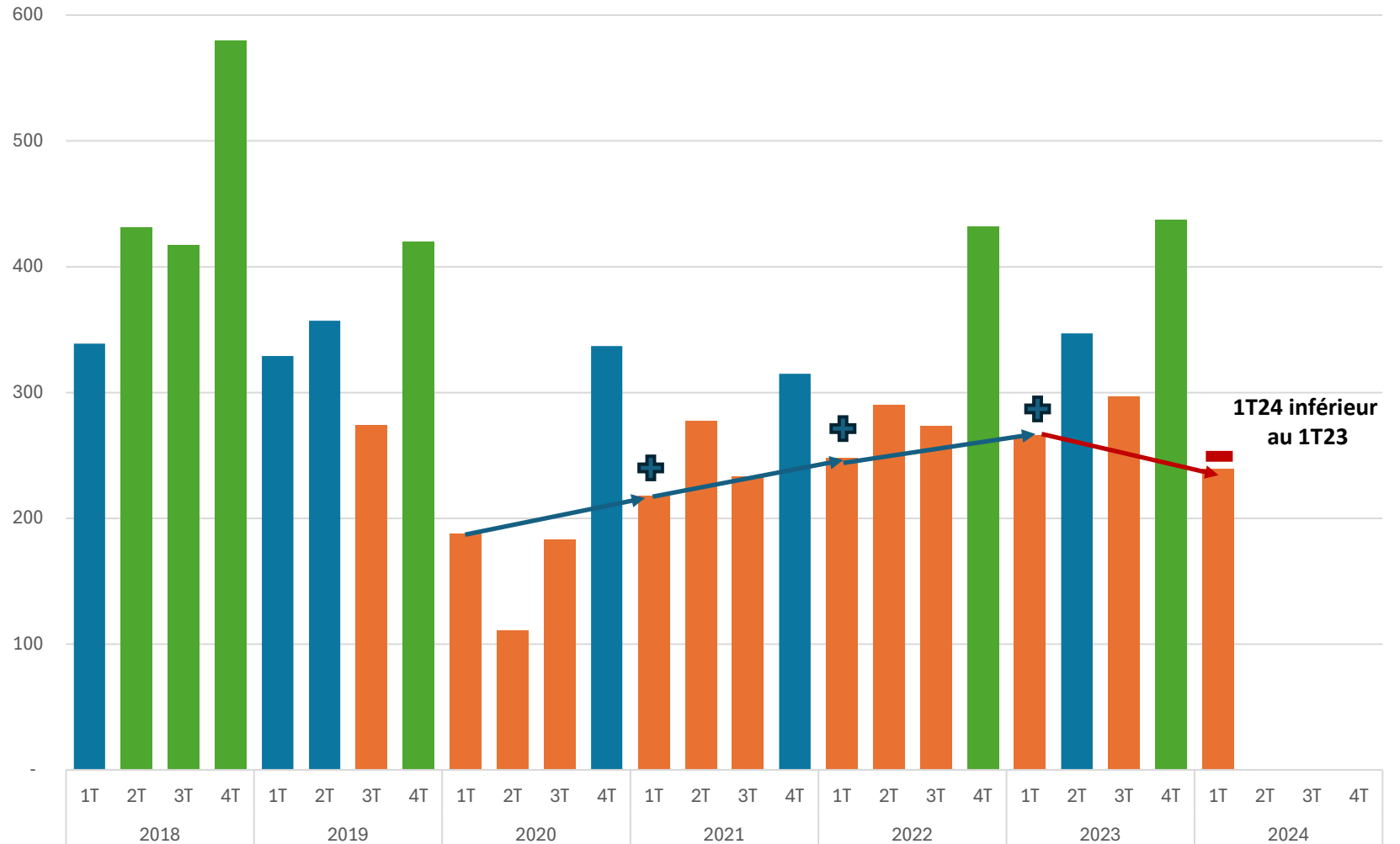


LIVRAISONS

ensemble des avionneurs

- **Comparaison des 1T**
 - 1T21 > 1T22
 - 1T23 > 1T22
 - 1T23 > 1T22
 - Mais
 - 1T24 < 1T23
- Le **1T24 est non seulement un trimestre faible**, mais aussi un trimestre qui casse la dynamique de reprise.
- En fait, le **1T24 est l'illustration des difficultés** qui touchent l'ensemble de l'industrie aéronautique : problèmes de Boeing, supply chain, pénurie de main-d'œuvre qualifiée, recrutement tardif, perte de compétences...

en nombre d'avions



LIVRAISONS

Airbus + Boeing

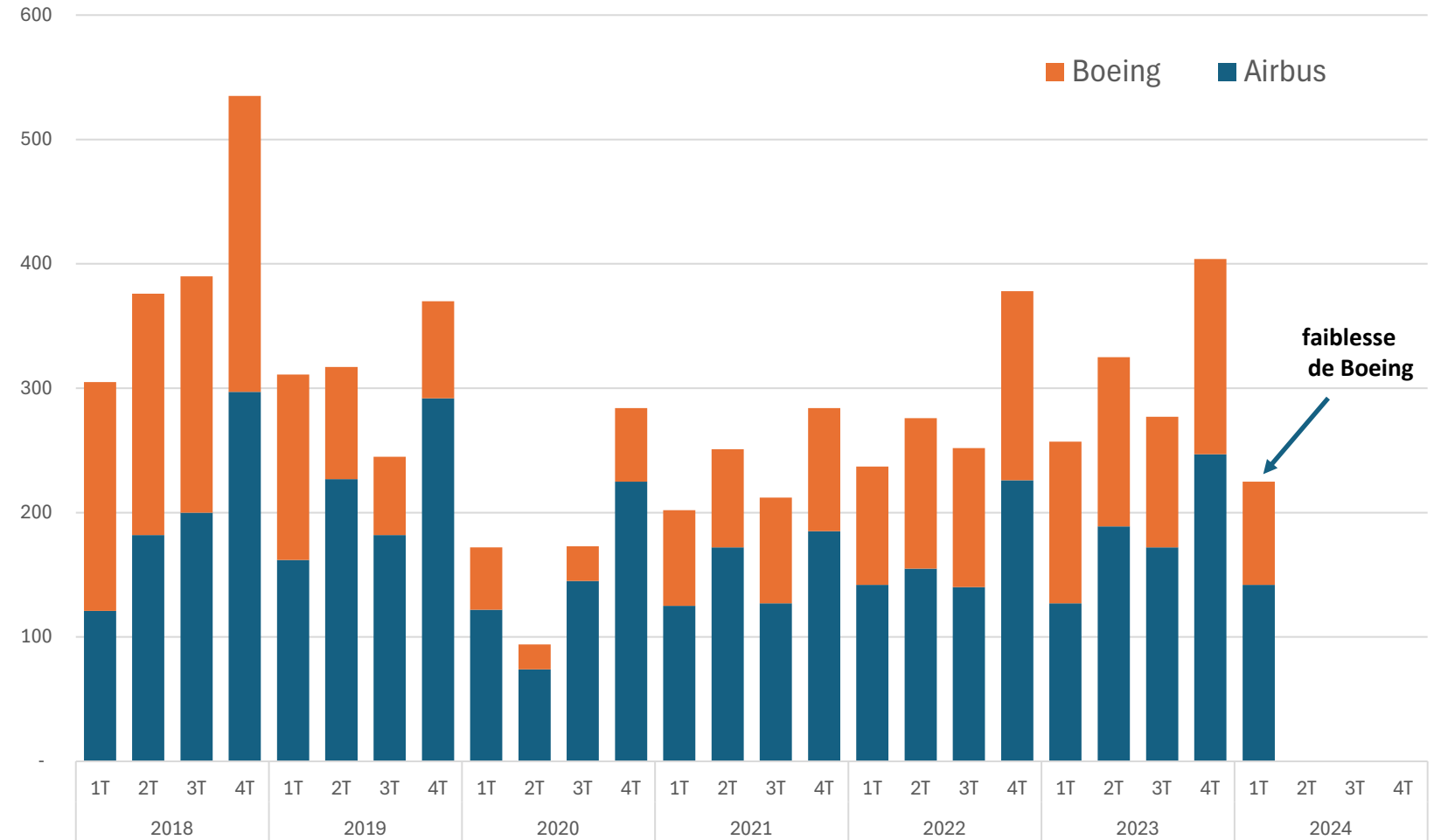
	Airbus	Boeing	total
1T2020	122	50	172
1T2021	125	77	202
1T2022	142	95	237
1T2023	127	130	257
1T2024	142	83	225

- **Comparaison des 1T**

La reprise des livraisons des avions commerciaux (Airbus + Boeing) est affectée alternativement

* Par les multiples problèmes de Boeing,
 * et, dans une moindre mesure, par les difficultés chez Airbus (pénurie de main-d'œuvre qualifiée, perte de compétences, faiblesse de la chaîne de fournisseurs...)

en nombre d'avions



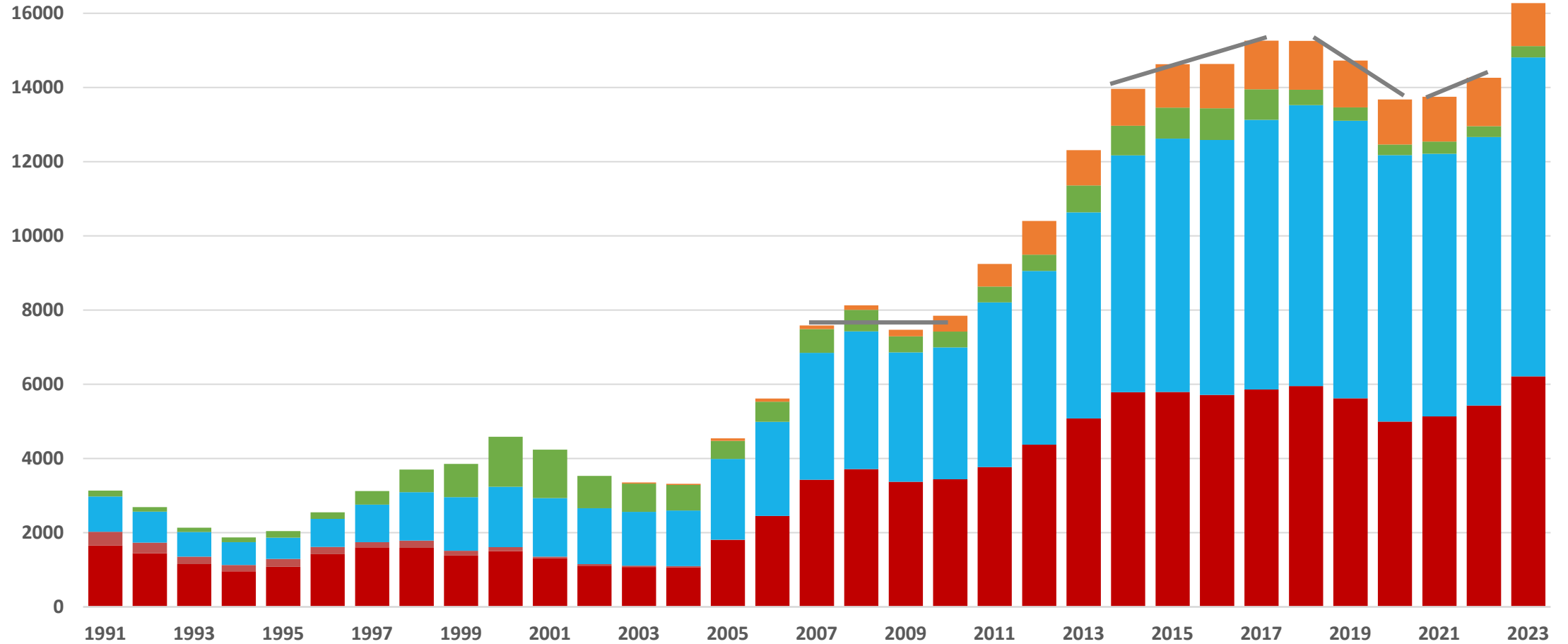
Carnet de commandes

en nombre d'avions

remontée en 2022
et surtout 2023

En nombre d'avions

■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Régionaux ■ Nouveaux

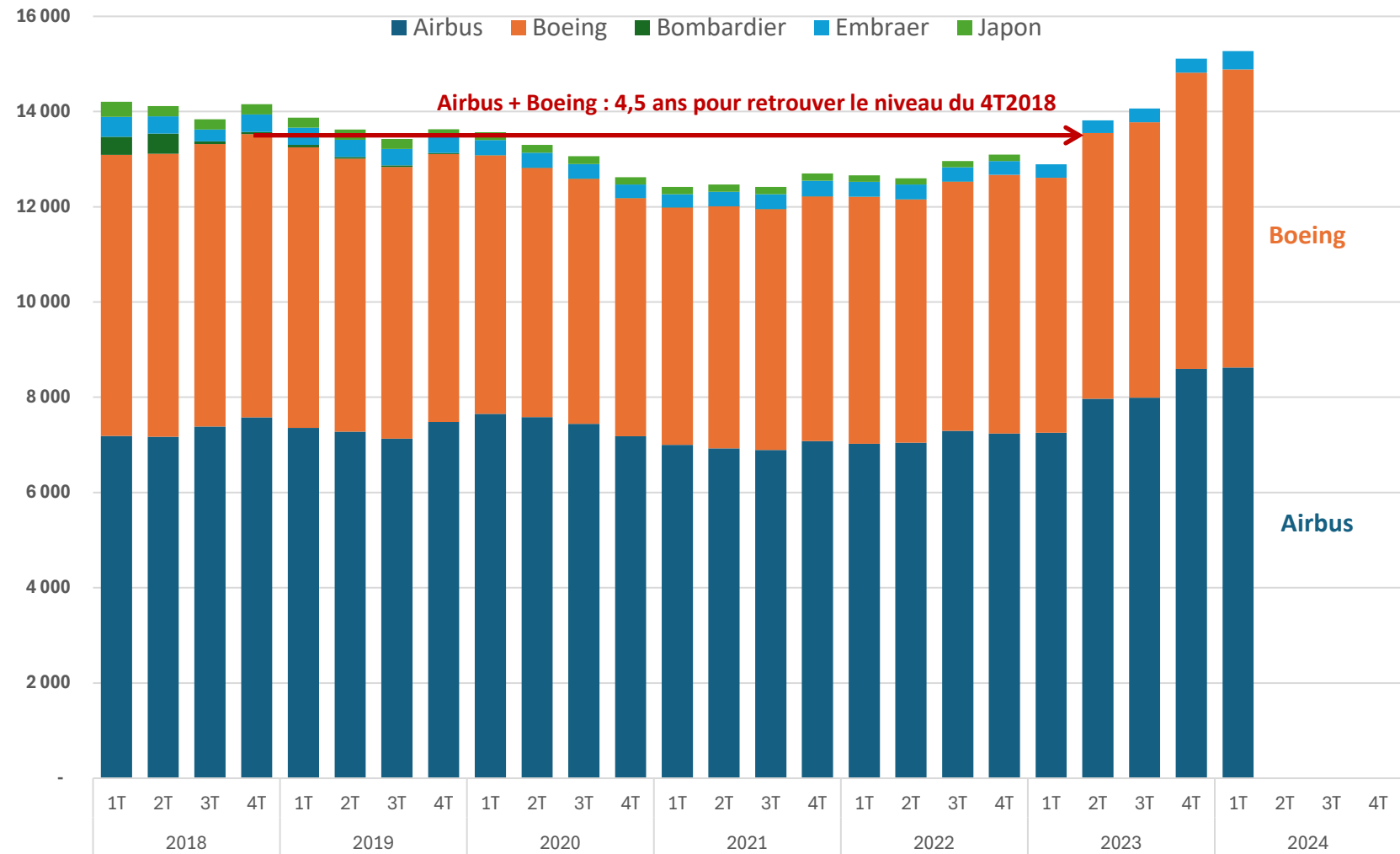


CARNET DE COMMANDES

ensemble des avionneurs

- **Airbus + Boeing** : au 2T2023, le carnet de commandes retrouve son niveau le plus haut du 4T2018.
- Aux 2 et 4T2023 **bond du carnet de commandes**. Au 1T2024 : stabilité vs fin 2023.
- **Autres avionneurs** : effritement du carnet de commandes. (arrêt de Bombardier et du MRJ)
- **Nota** : la Chine et la Russie ne figurent pas dans le carnet de commandes trimestriel par manque de données et faible fiabilité des données publiées.

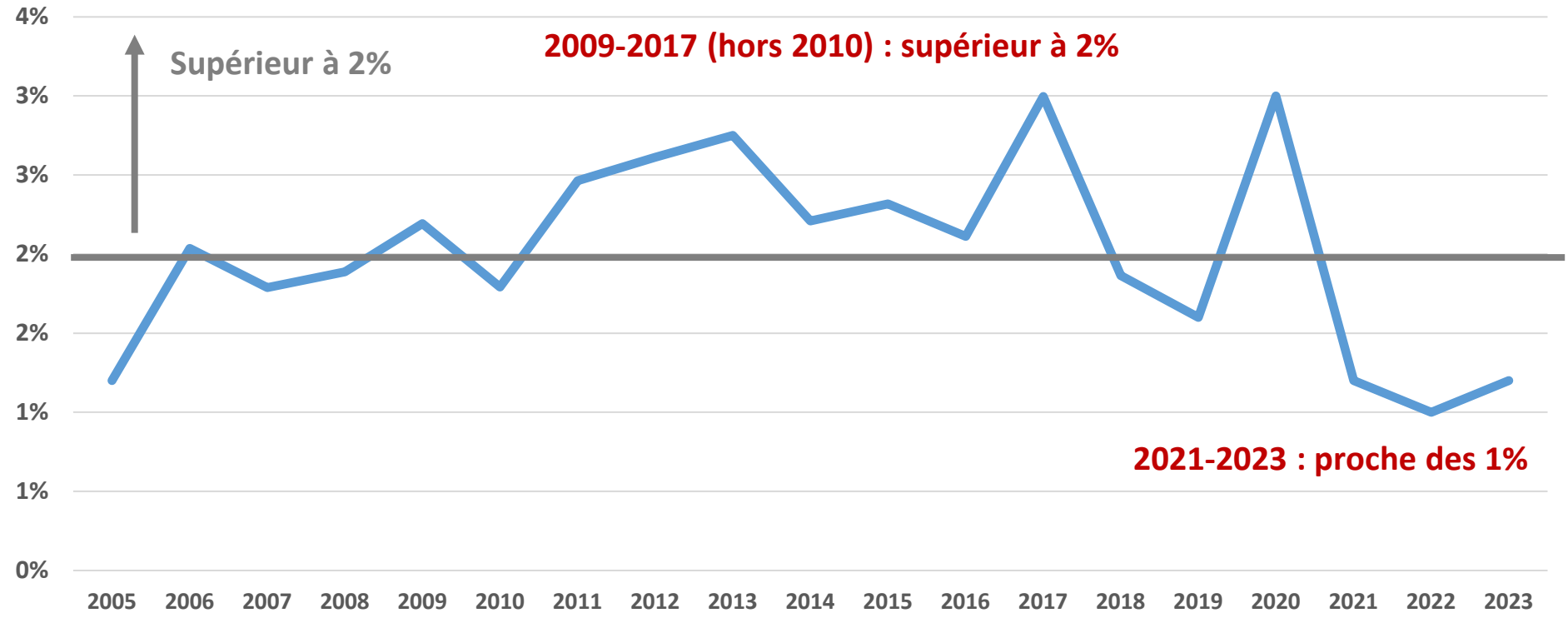
en nombre d'avions



Retraits annuels

en % de la flotte en service

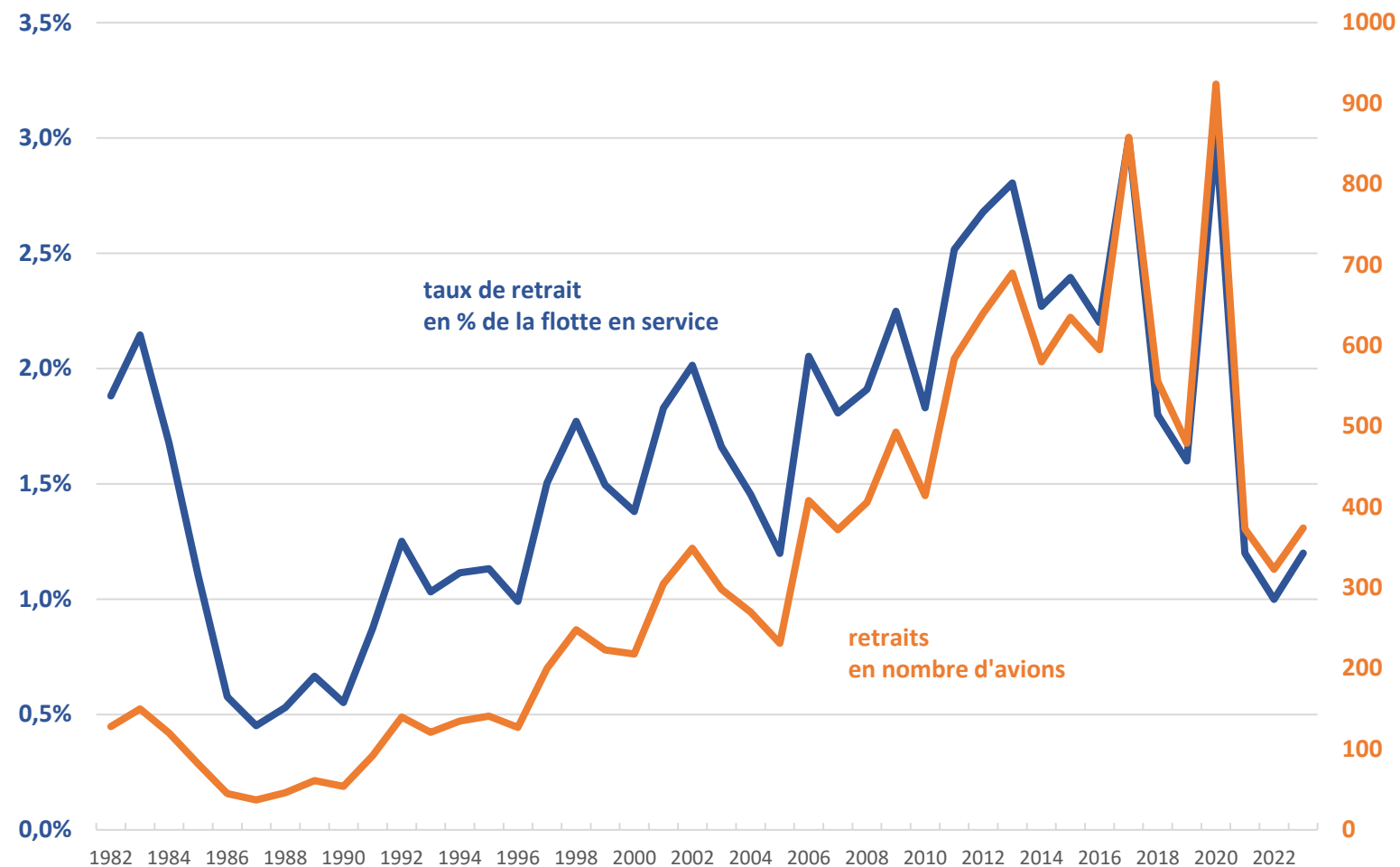
- Avant crise 2008-2009 : environ 400 appareils/an
- En 2009 : environ 500 appareils
- **Fort niveau des retraits en 2011-2017** (supérieur à 500 appareils, 2% de la flotte).
- Ce fort niveau des retraits 2011-2017 apparaît lié au renouvellement avec rajeunissement de la flotte plutôt qu'à un effet différé de la crise 2008-2009.
- En 2020, niveau très élevé. **Mais dès 2021, faible niveau avec le manque de visibilité sur la demande (reprise du trafic aérien) et l'offre (livraisons).**



Retraits annuels en nombre d'avions

en nombre d'avions et en % de la flotte en service

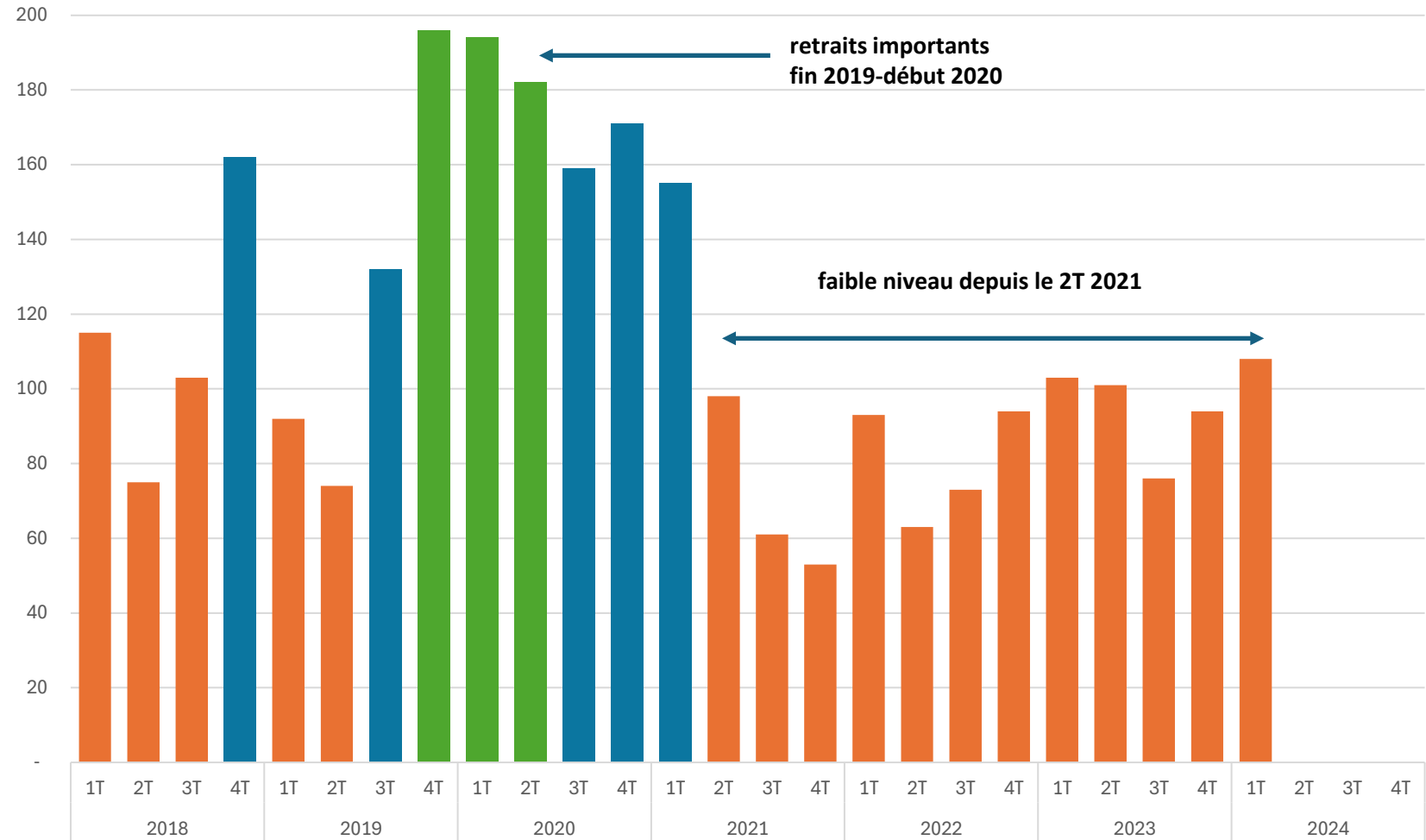
- **En 2011-2017**, le taux de retraits (en % de la flotte en service) atteint des niveaux élevés, supérieurs à 2%.
- Léger fléchissement en 2018-2019.
- **En 2020**, forte progression au-dessus des 900 appareils et des 3%
- **En 2021-2023**, faible niveau des retraits, taux inférieur à 1,5%.



RETRAITS TRIMESTRIELS

ensemble des avionneurs

en nombre d'avions



- Pendant les 1ers trimestres de la crise Covid (2020-1T2021), haut niveau ou niveau moyen des retraits
- À partir du 2T2021, faible niveau des retraits dû au manque de visibilité sur la demande (reprise du trafic aérien) et l'offre (livraisons).
- En 2024, si le trafic aérien a retrouvé son niveau pré-Covid, le manque de visibilité perdure sur l'offre (reprise des livraisons).

Définitions et Sources

Définitions

Commandes brutes : commandes fermes figurant dans les récapitulatifs des avionneurs (Airbus et Boeing)

Commandes nettes : commandes brutes – annulations

Carnet de commandes : nombre d'avions qui restent à livrer en fin de période. Le carnet de commandes est égal à la différence entre les commandes cumulées – les livraisons cumulées. Les commandes cumulées s'entendent déduction des annulations.

Sources

Avionneurs (Airbus, Boeing, Embraer ...)

ATDB (AeroTransport Data Bank)

Hors Airbus et Boeing, les autres avionneurs ne communiquent pas mensuellement leurs résultats. Embraer publie trimestriellement les commandes et livraisons des avions de ligne.

Les autres avionneurs (ATR, Chine, Russie) communiquent ponctuellement. Ils ne publient pas de récapitulatifs, et les annonces mêlent commandes fermes, lettres d'intention, protocoles d'accord, marques d'intérêts...en oubliant les annulations.