



ID AERO +

# Aviation de ligne conjoncture trimestrielle

---

3<sup>ème</sup> trimestre 2024

OCTOBRE 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 3T2024

2024, une année qui retarde la dynamique de reprise des livraisons

**Commandes** : Après deux trimestres d'un faible niveau, le 3T2024, est d'un niveau moyen grâce au bond des commandes d'Airbus. L'année 2024 marquera un fort ralentissement des commandes après l'année exceptionnelle 2023.

### **Livraisons :**

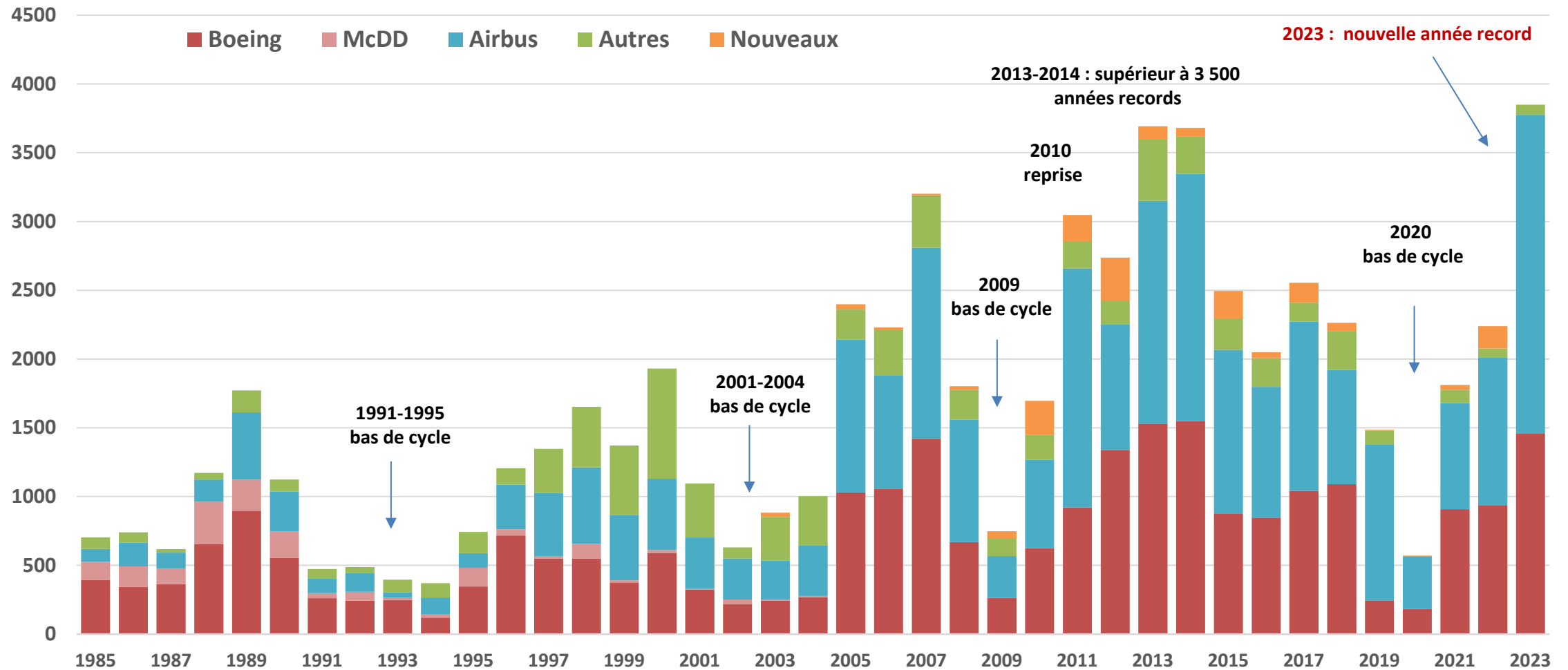
- Le 3T2024 est un trimestre légèrement supérieur au 3T2023.
- Mais sur 2024 (janvier-septembre), les livraisons sont inférieures à celles de la même période 2023 (794 vs 859 Airbus + Boeing). Cette baisse est la conséquence des difficultés qui touchent l'ensemble de la filière aéronautique, notamment chez Boeing, mais aussi dans une moindre mesure chez Airbus.

**Carnet de commandes** : stabilité en 2024

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

# + Commandes brutes annuelles

Ensemble des avionneurs

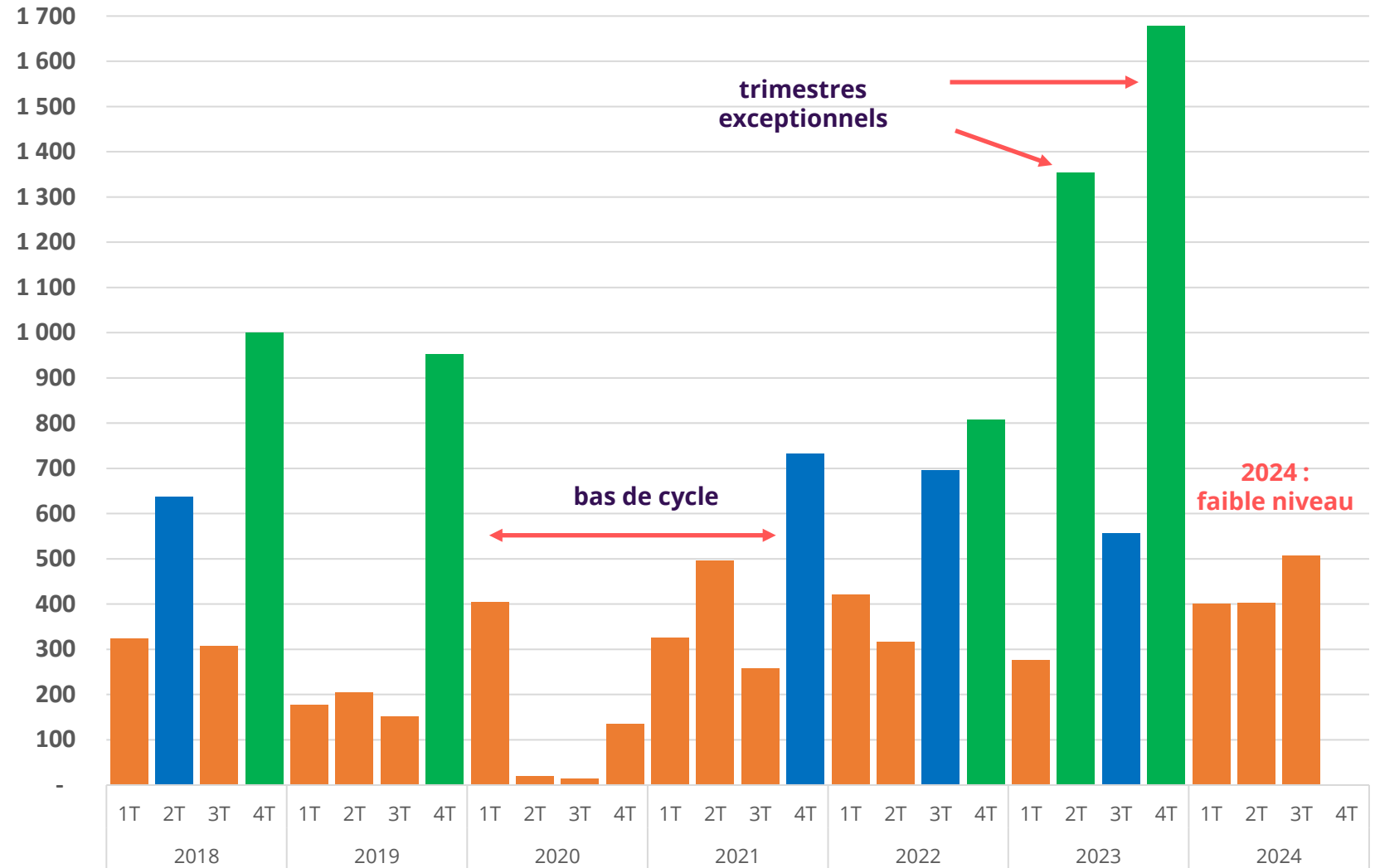


# + Commandes brutes trimestrielles

Ensemble des avionneurs

En nombre d'avions

- Généralement, les 4e trimestres et les trimestres avec Salon (Bourget) sont des trimestres élevés.
- **2023**, année de forte reprise, cumule les deux : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T sont des trimestres exceptionnels.
- **Les données des 9 premiers mois 2024**, présagent d'une année faible, avec des commandes brutes dont la moyenne est inférieure à 450/avions par trimestre.

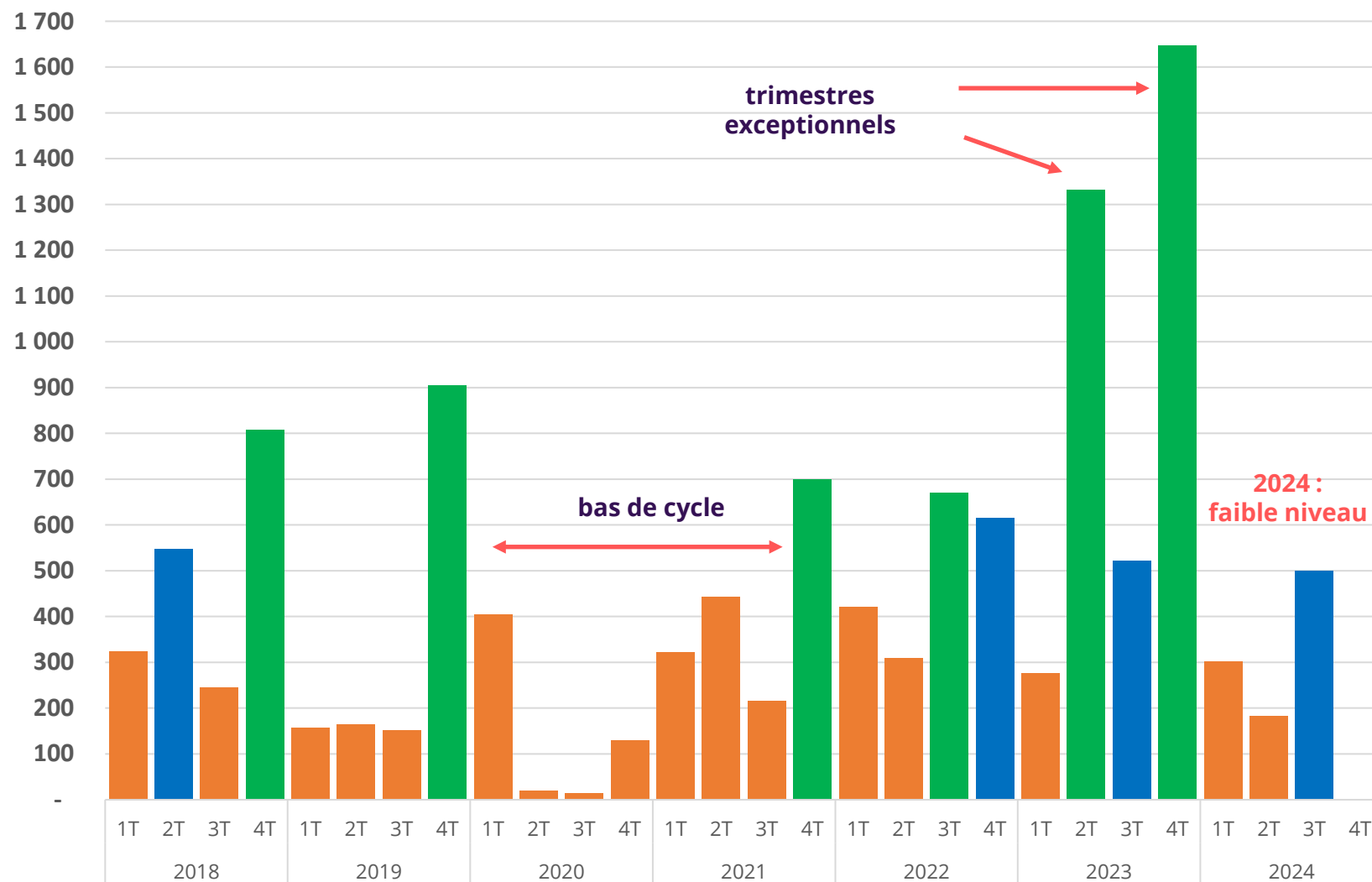


# + Commandes brutes trimestrielles

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.
- **Les 9 premiers mois 2024**, annoncent une année faible, avec des commandes brutes d'avions commerciaux (Airbus + Boeing) dont la moyenne est inférieure à 330/avions par trimestre

En nombre d'avions

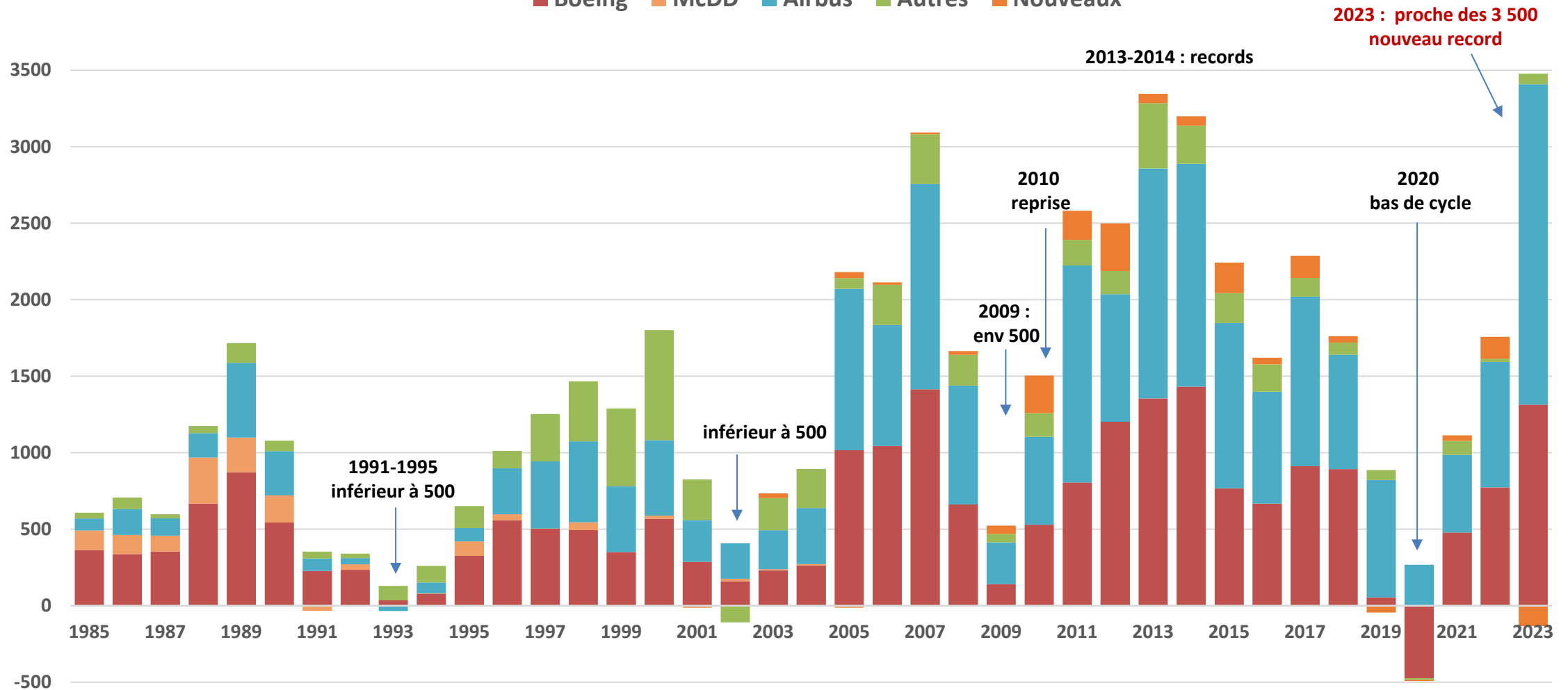


# + Commandes nettes annuelles

Commandes nettes = commandes brutes - annulations

En nombre d'avions

Boeing McDD Airbus Autres Nouveaux

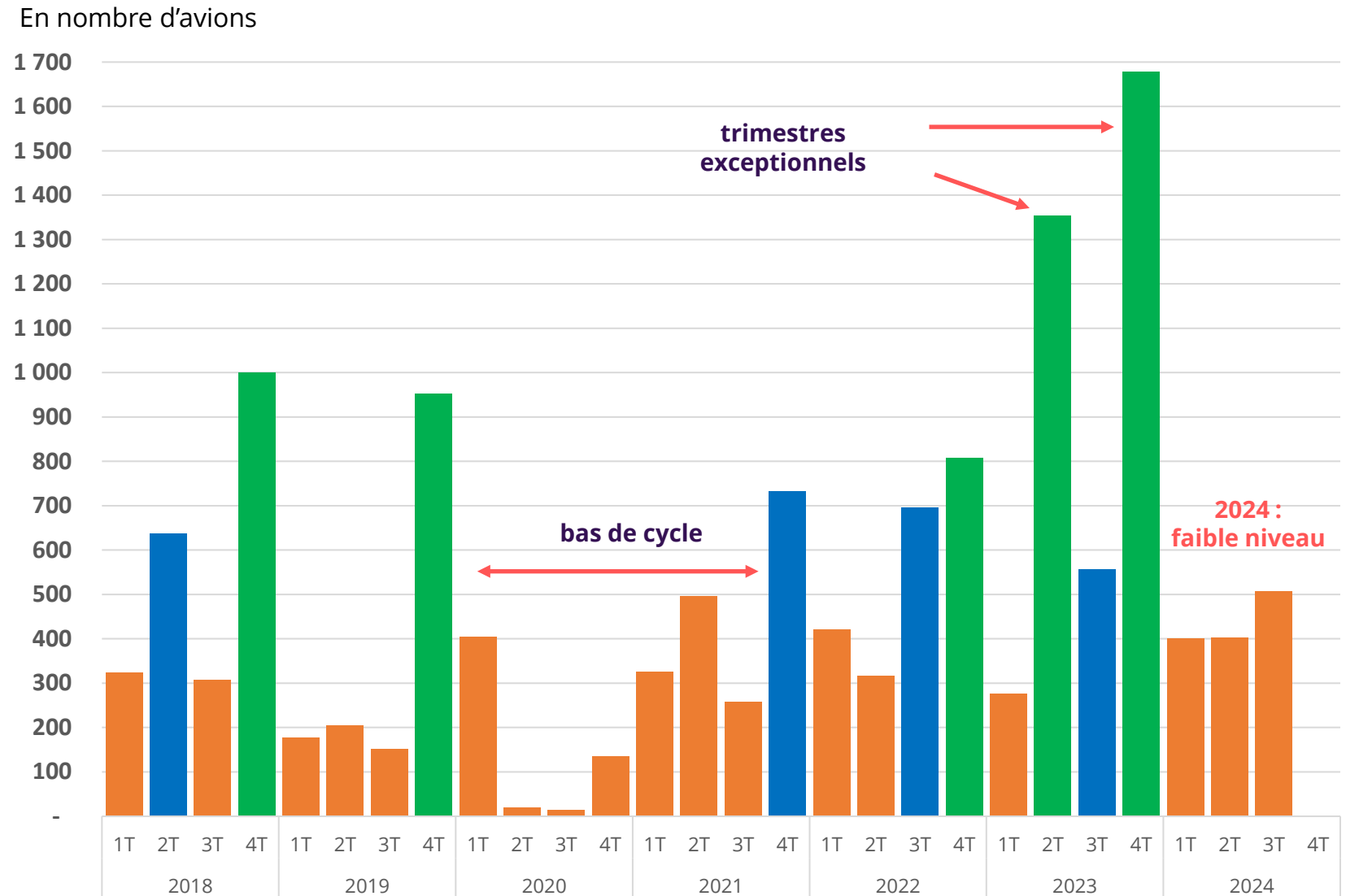




# + Commandes nettes trimestrielles

## 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 : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T sont des trimestres exceptionnels.
- **Les données des 9 premiers mois 2024**, présagent d'une année faible, avec des commandes brutes dont la moyenne est inférieure à 450/avions par trimestre.

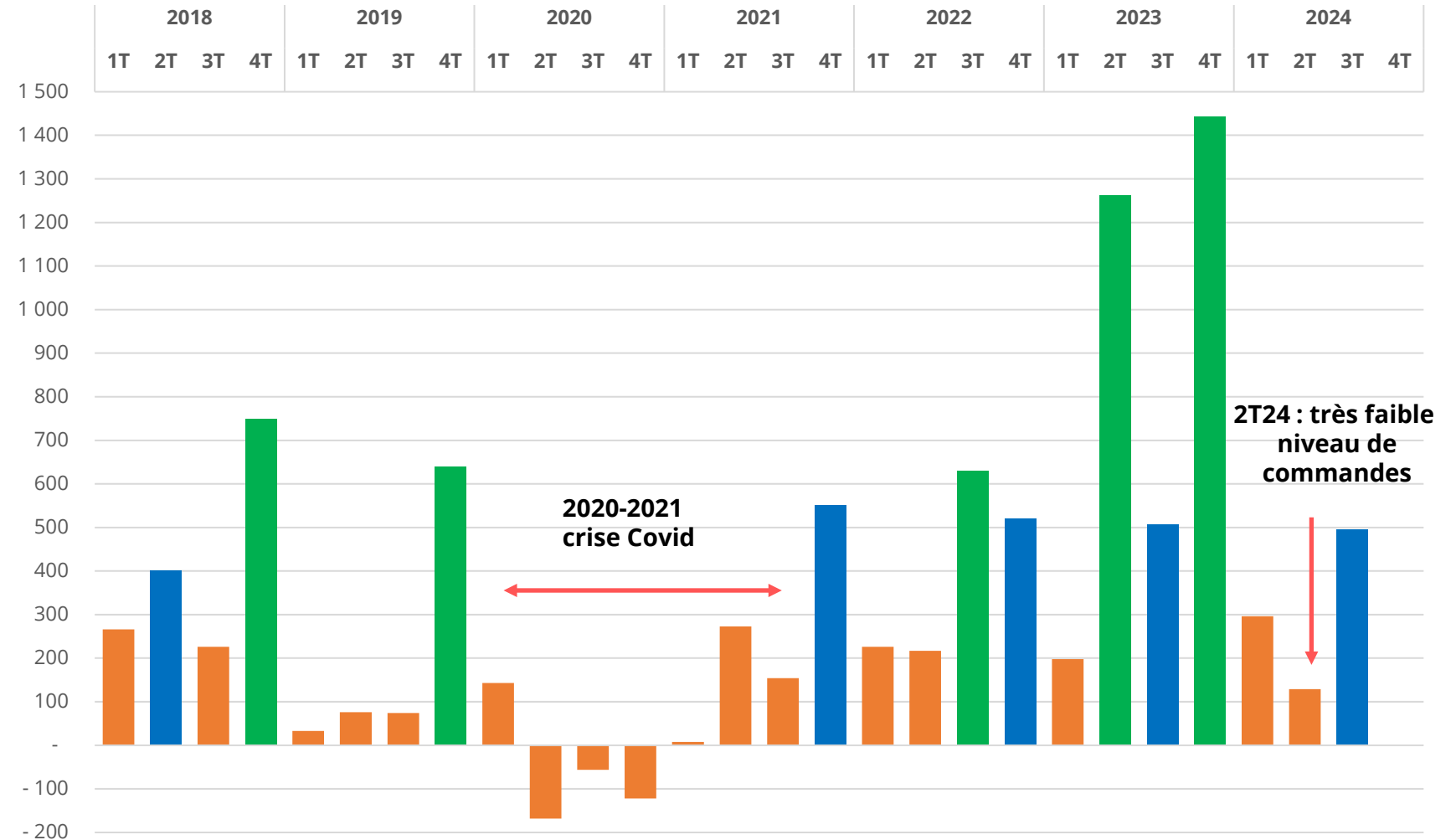


# + Commandes nettes trimestrielles

Airbus + Boeing

En nombre d'avions

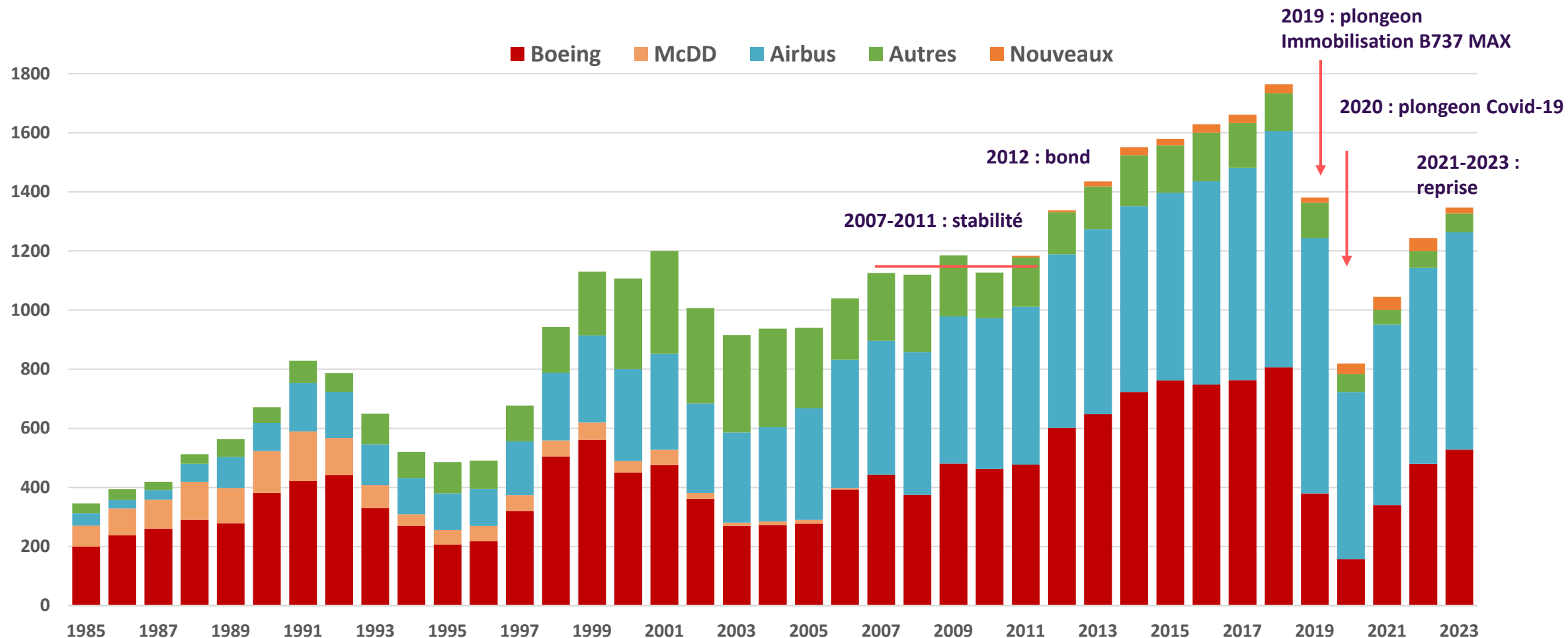
- **2020-2021** : Crise Covid avec 7 trimestres négatifs ou faibles.
- **2023**, nouvelle année record, avec deux trimestres exceptionnels et un trimestre moyen, mais avec un 1er trimestre faible.
- Le **2T2024**, est un trimestre très faible (129 commandes nettes). Le **3T2024** passe en niveau moyen avec le bond des commandes d'Airbus.



# + Livraisons

Ensemble des avionneurs

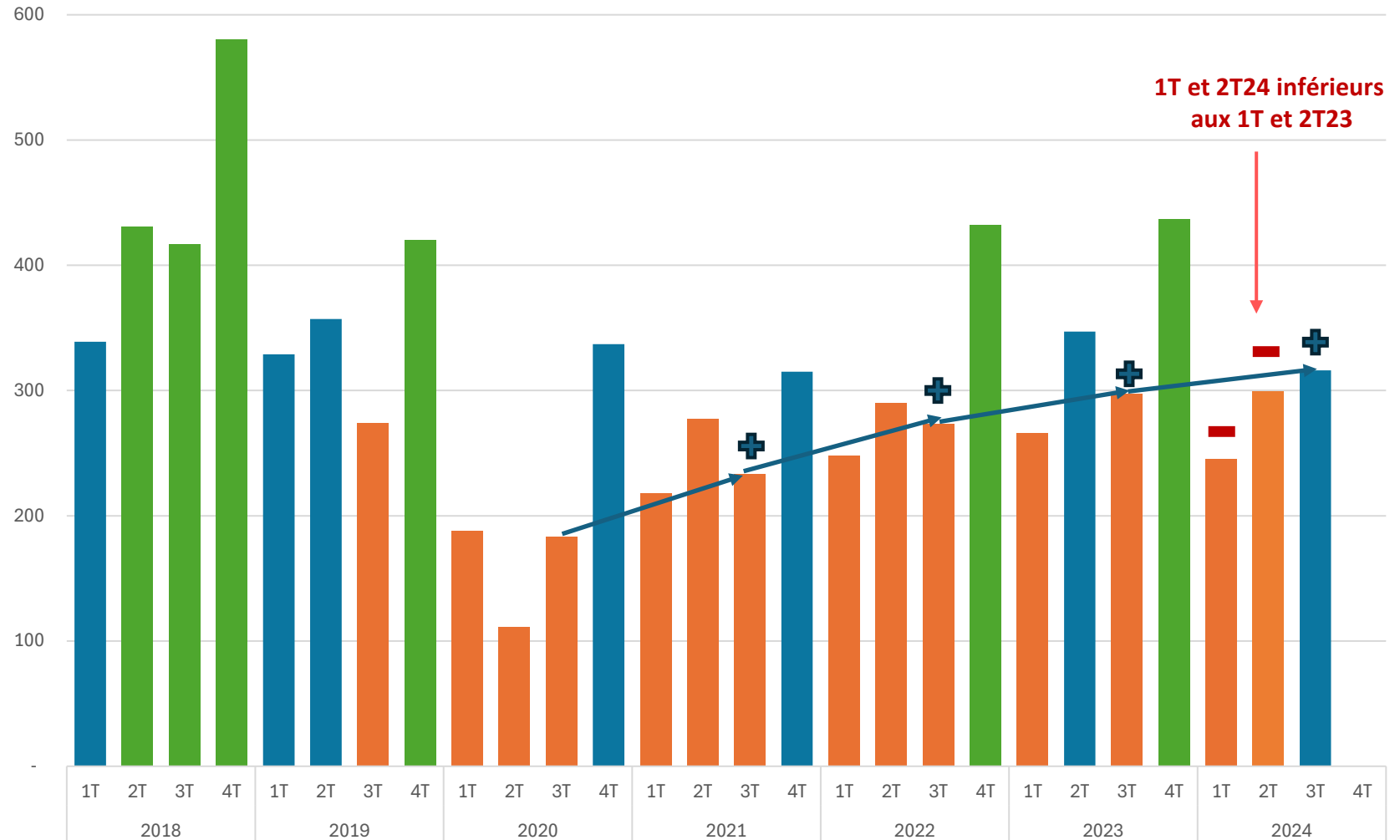
En nombre d'avions



# + Livraisons trimestrielles

## Ensemble des avionneurs

En nombre d'avions



- **Comparaison des 3T**

3T21 > 3T20

3T22 > 3T21

3T23 > 3T22

3T24 > 3T23

Progression continue des livraisons, mais faible pente.

- Les 1 et 2 T24 sont non seulement des trimestres faibles, mais aussi des trimestres qui freinent la dynamique de reprise.

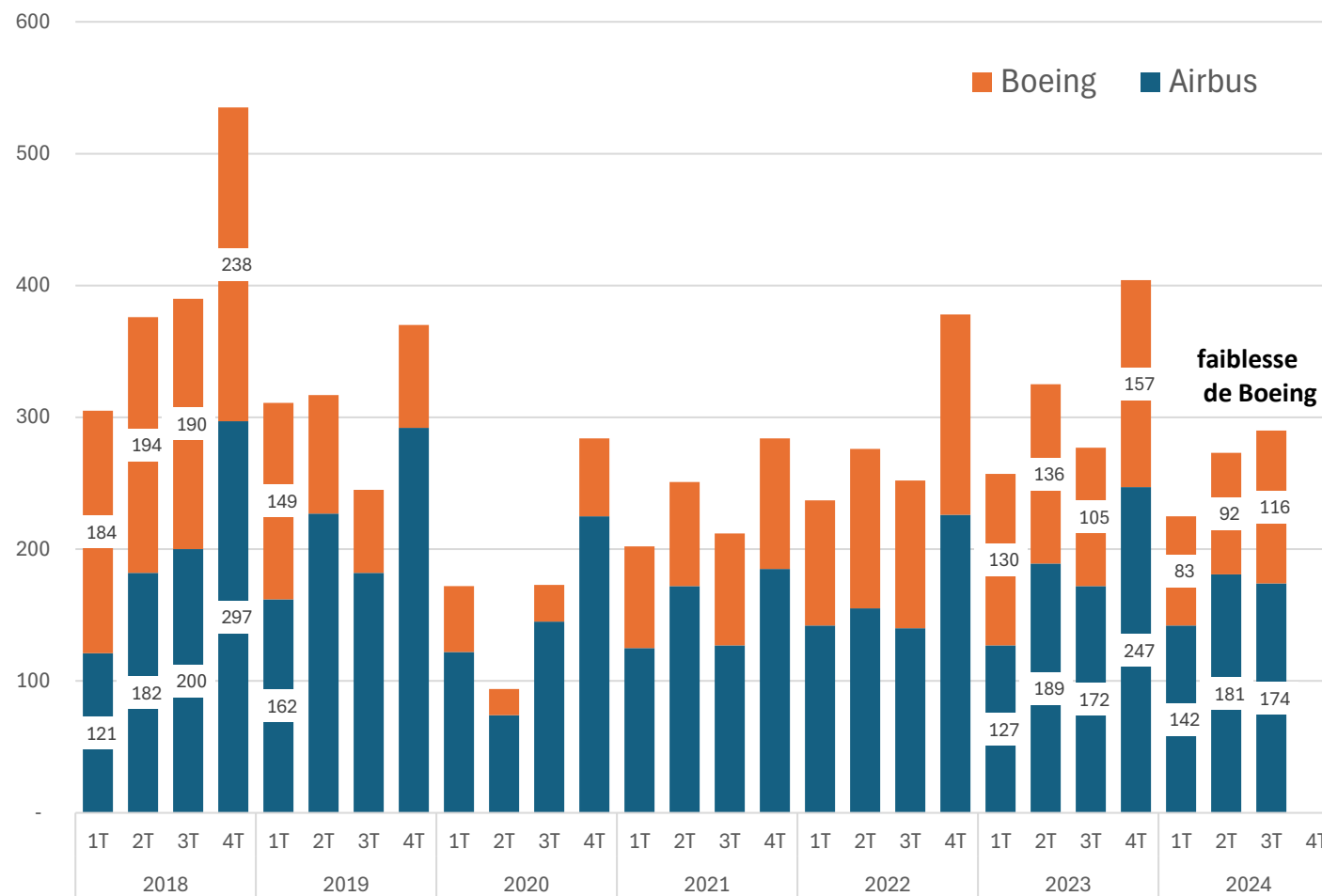
- 2024 est l'illustration des difficultés qui touchent l'ensemble de l'industrie aéronautique : problèmes de Boeing, supply chain, pénurie de main-d'œuvre qualifiée, recrutement tardif, perte de compétences...

# + Livraisons trimestrielles

Airbus + Boeing

	Airbus	Boeing	Total
9M2018	503	<u>568</u>	1 108
9M2019	<u>571</u>	301	873
9M2020	341	98	439
9M2021	424	241	665
9M2022	437	328	765
9M2023	488	371	859
9M2024	497	291	794

En nombre d'avions



faiblesse de Boeing

## • Comparaison des 9M

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

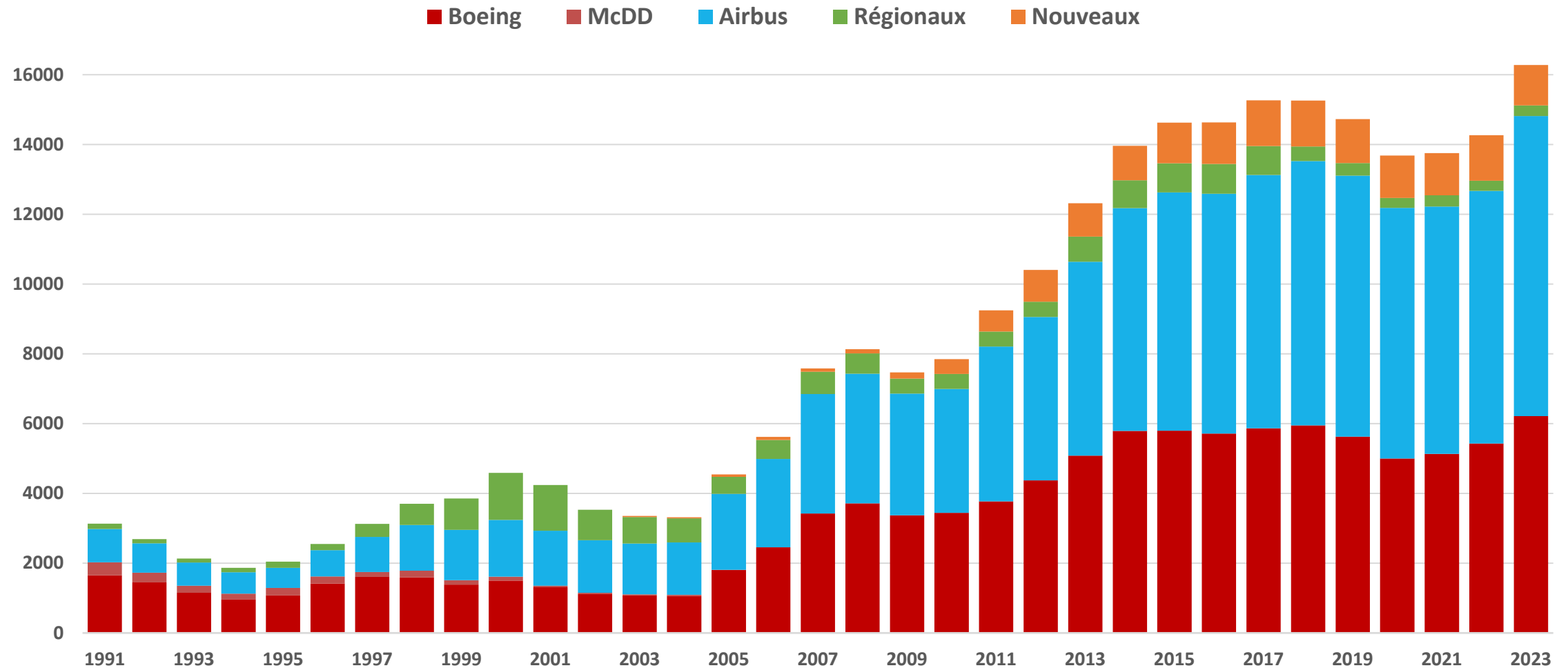
- \* Par les multiples problèmes de Boeing,
- \* et, dans une moindre mesure, par les difficultés chez Airbus (faiblesse de la chaîne de fournisseurs, pénurie de main-d'œuvre qualifiée, perte de compétences, ...)

# + Carnet de commandes

Ensemble des avionneurs

remontée en 2022  
et surtout 2023

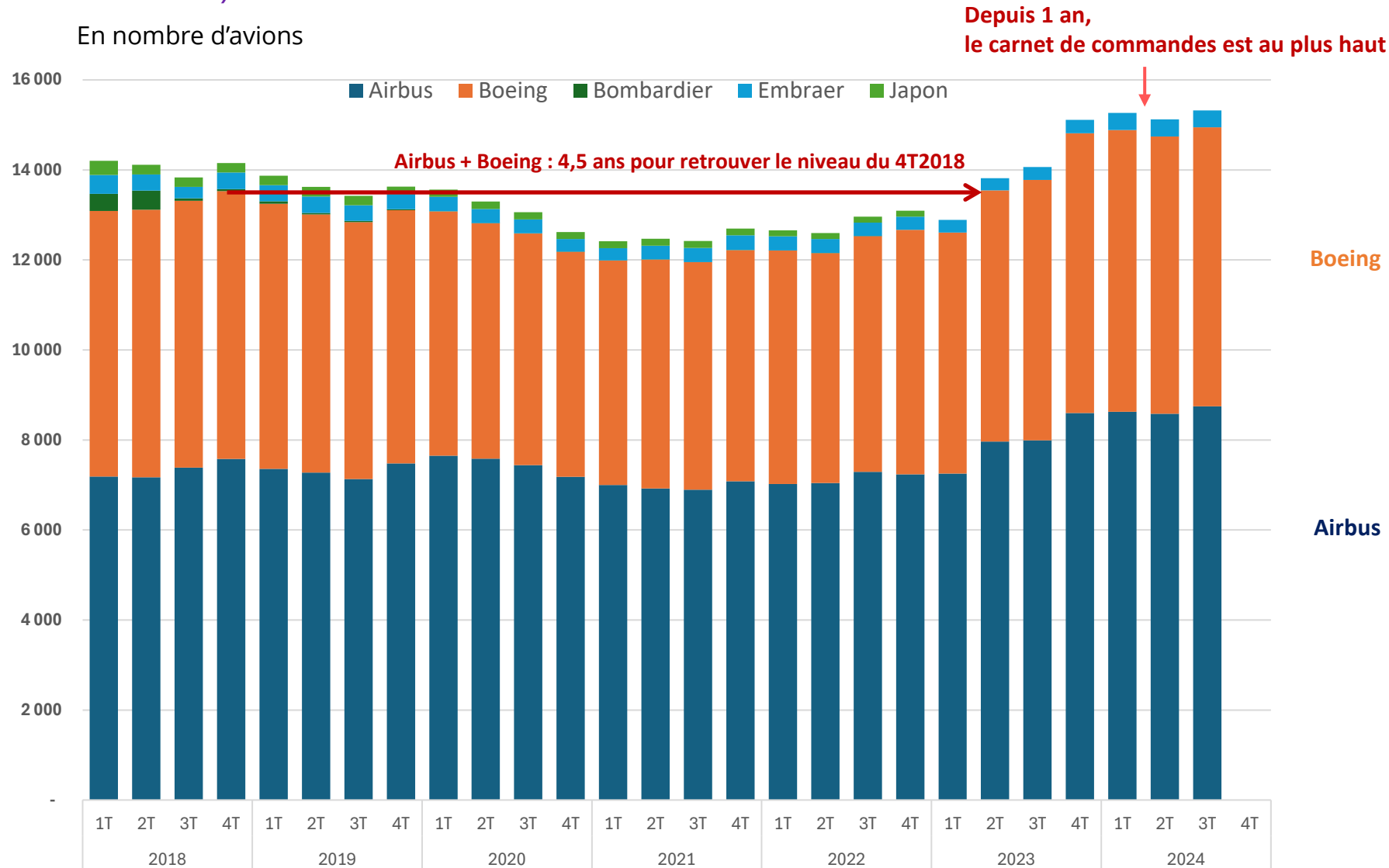
En nombre d'avions



# + Carnet de commandes

Ensemble des avionneurs (hors Chine et Russie)

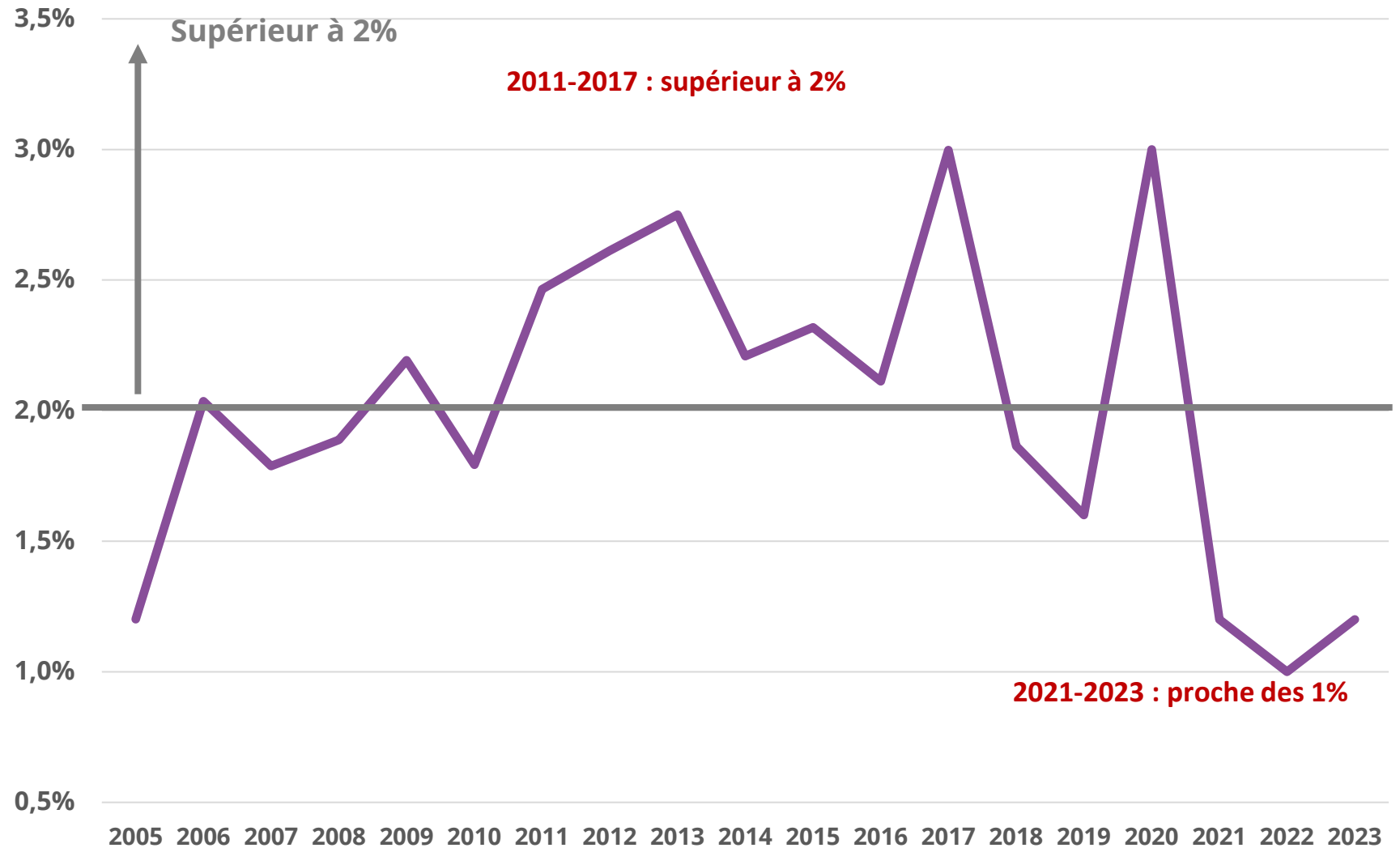
- **Airbus + Boeing** : au 2T2023, le carnet de commandes retrouve son niveau le plus haut du 4T2018.
- Aux 2 et 4T2023 **bond du carnet de commandes**. En 2024, stabilité vs fin 2023.
- **Autres avionneurs** : effritement du carnet de commandes. (arrêt de Bombardier et du MRJ)
- **Nota** : la Chine et la Russie ne figurent pas dans le carnet de commandes trimestriel par manque de données et faible fiabilité des données publiées.



# + 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 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).**

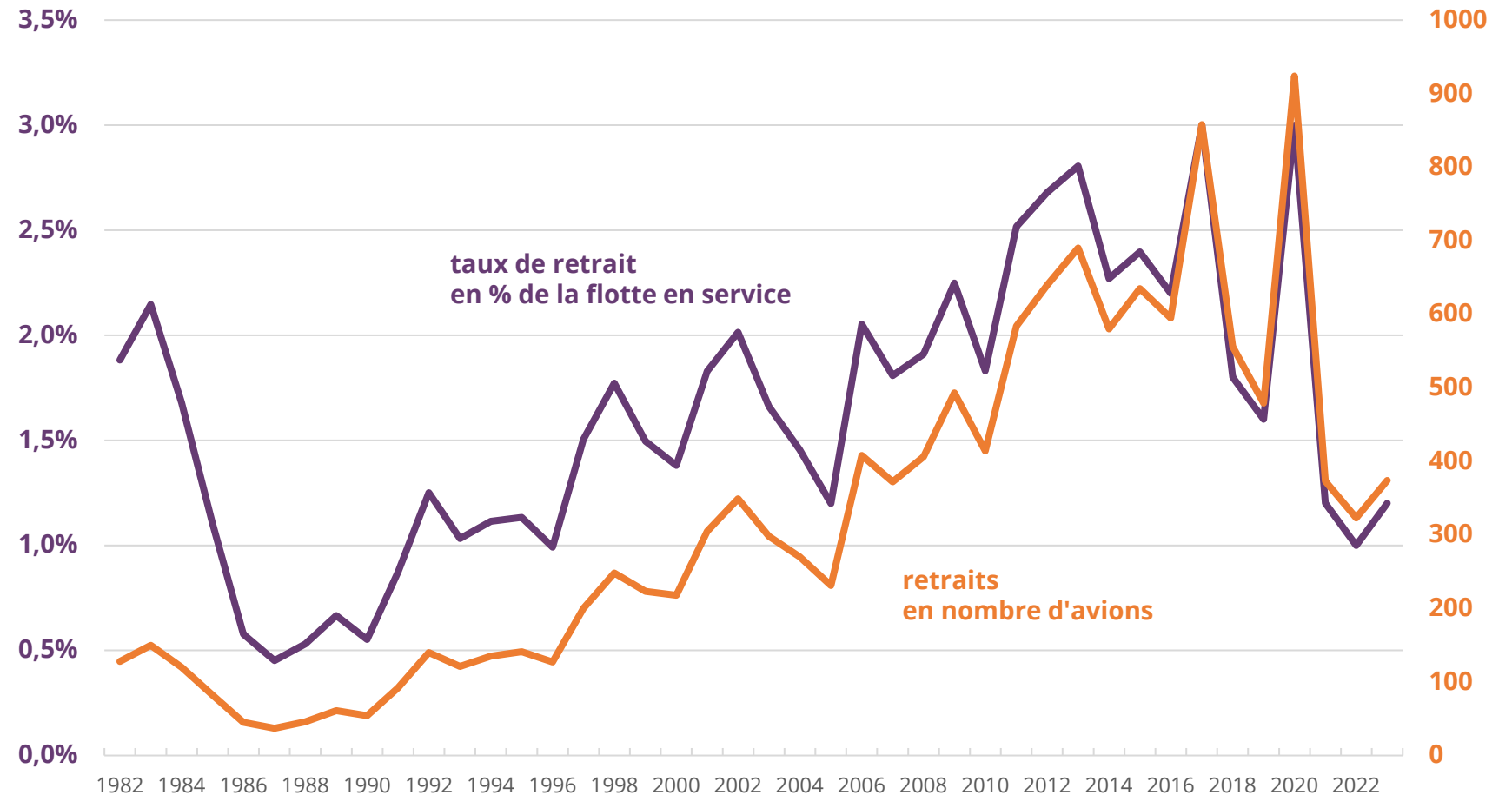




# + Retraits annuels en nombre d'avions

Et en % de la flotte en service

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

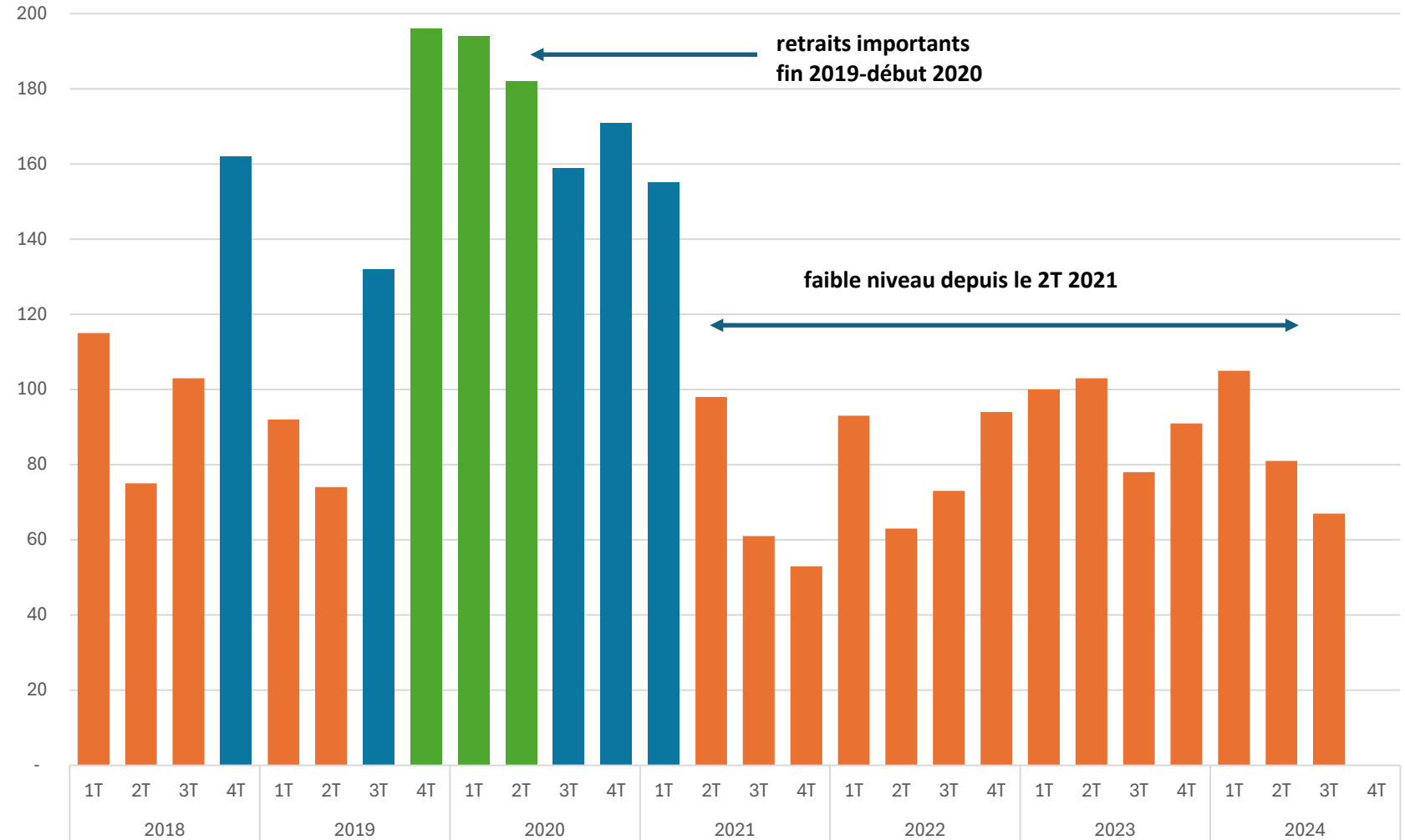


- En 2011-2017, le taux de retraits (en % de la flotte en service) atteint des niveaux élevés, supérieurs à 2%.
- Léger fléchissement en 2018-2019.
- En 2020, forte progression au-dessus des 900 appareils et des 3%
- En 2021-2023, faible niveau des retraits, taux inférieur à 1,5%.

# + Retraits trimestriels

Ensemble des avionneurs

En nombre d'avions

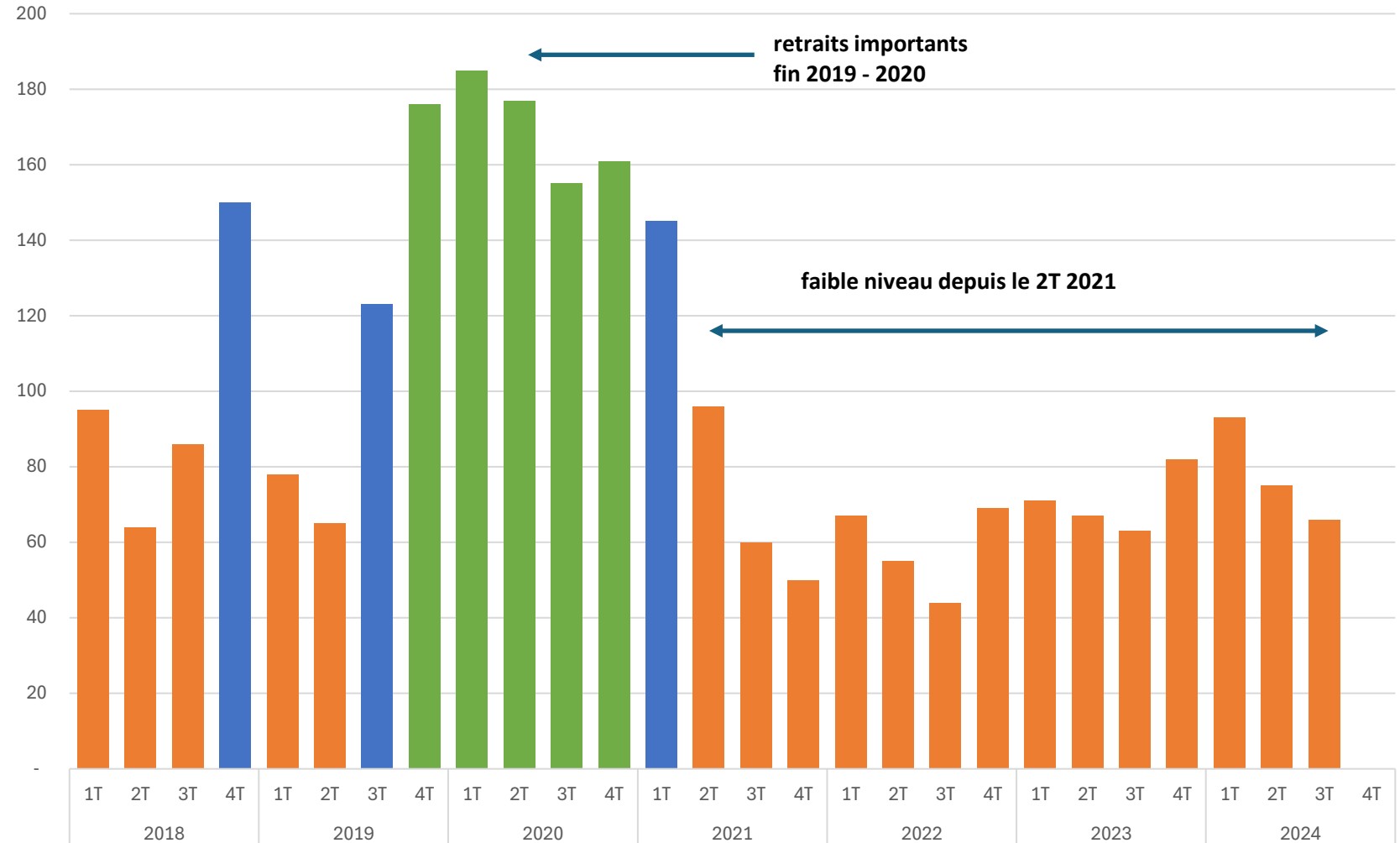


- Pendant les 1ers trimestres de la crise Covid (2020-1T2021), haut niveau ou niveau moyen des retraits
- À partir du 2T2021, faible niveau des retraits dû au manque de visibilité sur la demande (reprise du trafic aérien) et l'offre (livraisons).
- En 2024, si le trafic aérien a retrouvé son niveau pré-Covid,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

# + Retraits trimestriels

Airbus + Boeing

En nombre d'avions



- **3T2019-1T2021** : 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 perdue 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.



ID AERO +

01 56 29 20 20

[information@id-aero.com](mailto:information@id-aero.com)

[www.id-aero.com](http://www.id-aero.com)

---

29 bis rue Traversière  
94140 ALFORTVILLE

