



Conjoncture trimestrielle

Aviation civile

4^{ème} 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 1T 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.

Points clés 2T 2024

Commandes : Le 2T 2024 est d'un faible niveau, mais il ne préjuge pas du résultat final des commandes de l'année 2024. Le Salon de Farborough, en juillet 2024, indiquera une tendance.

Livraisons :

- Le 2T2024 est non seulement un Trimestre faible, mais aussi le deuxième Trimestre qui rompt la dynamique haussière que l'on observe depuis 2021.
- le 2T24 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.

Points clés 3T 2024

Commandes : Le 3T 2024, est d'un niveau moyen, avec le 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).

Carnet de commandes : stabilité en 2024.

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

Points clés 4T 2024

Commandes : Le 4T 2024, est d'un niveau faible, globalement et pour tous les avionneurs. Le manque de visibilité et les difficultés des avionneurs à monter en cadences de livraison est un frein pour les commandes nouvelles. L'année 2024 marque un fort ralentissement des commandes après l'année exceptionnelle 2023.

Livraisons :

- Le 4T2024 est un trimestre inférieur au 4T2023. En cause, Boeing qui a divisé par 3 ses livraisons d'avions sur la période.

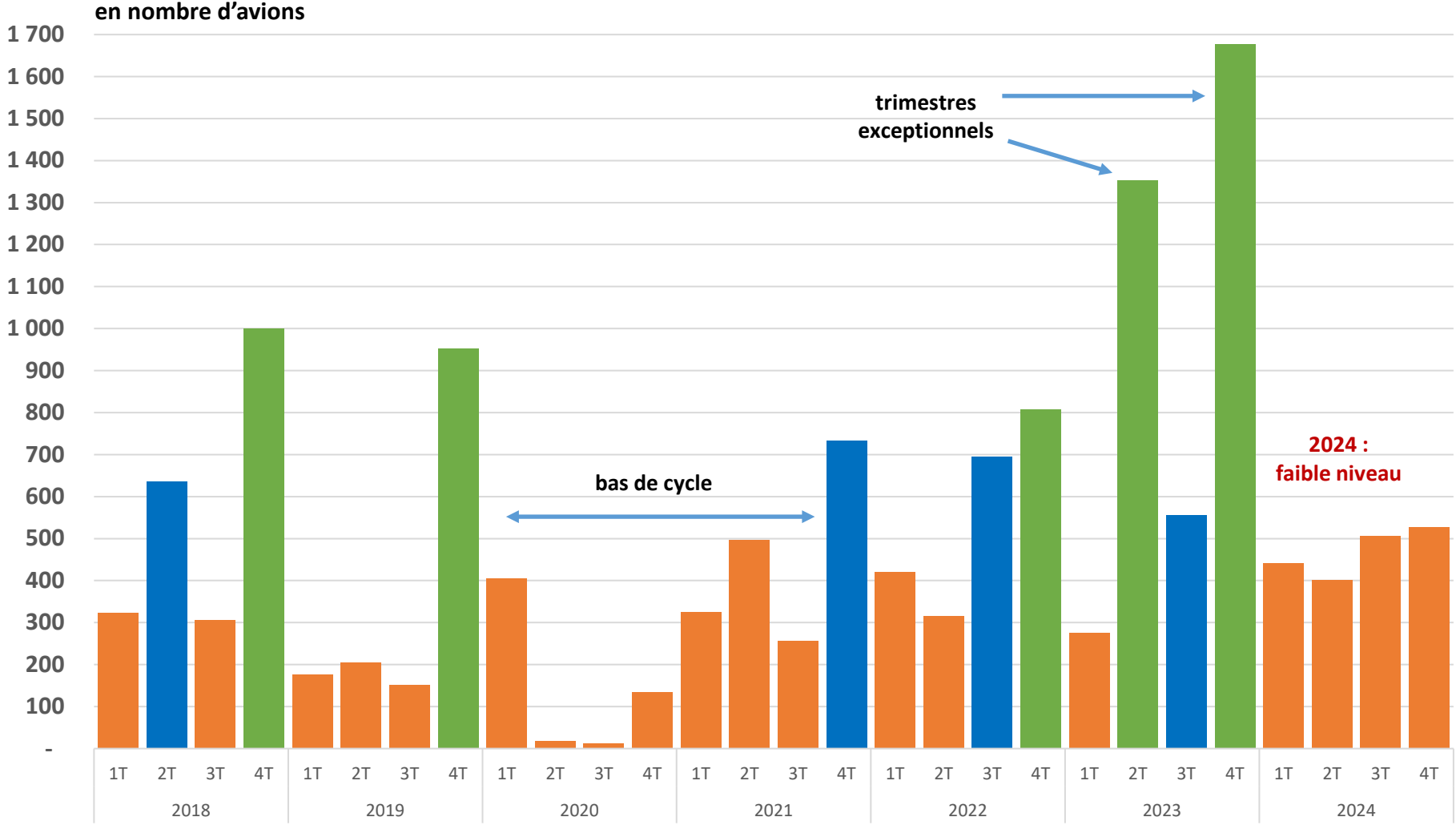
Carnet de commandes : stabilité en 2024, au dessus des 15 000 avions.

Retraits : faible niveau des retraits depuis le 2T2021, tendance qui s'est poursuivie en 2024.

COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

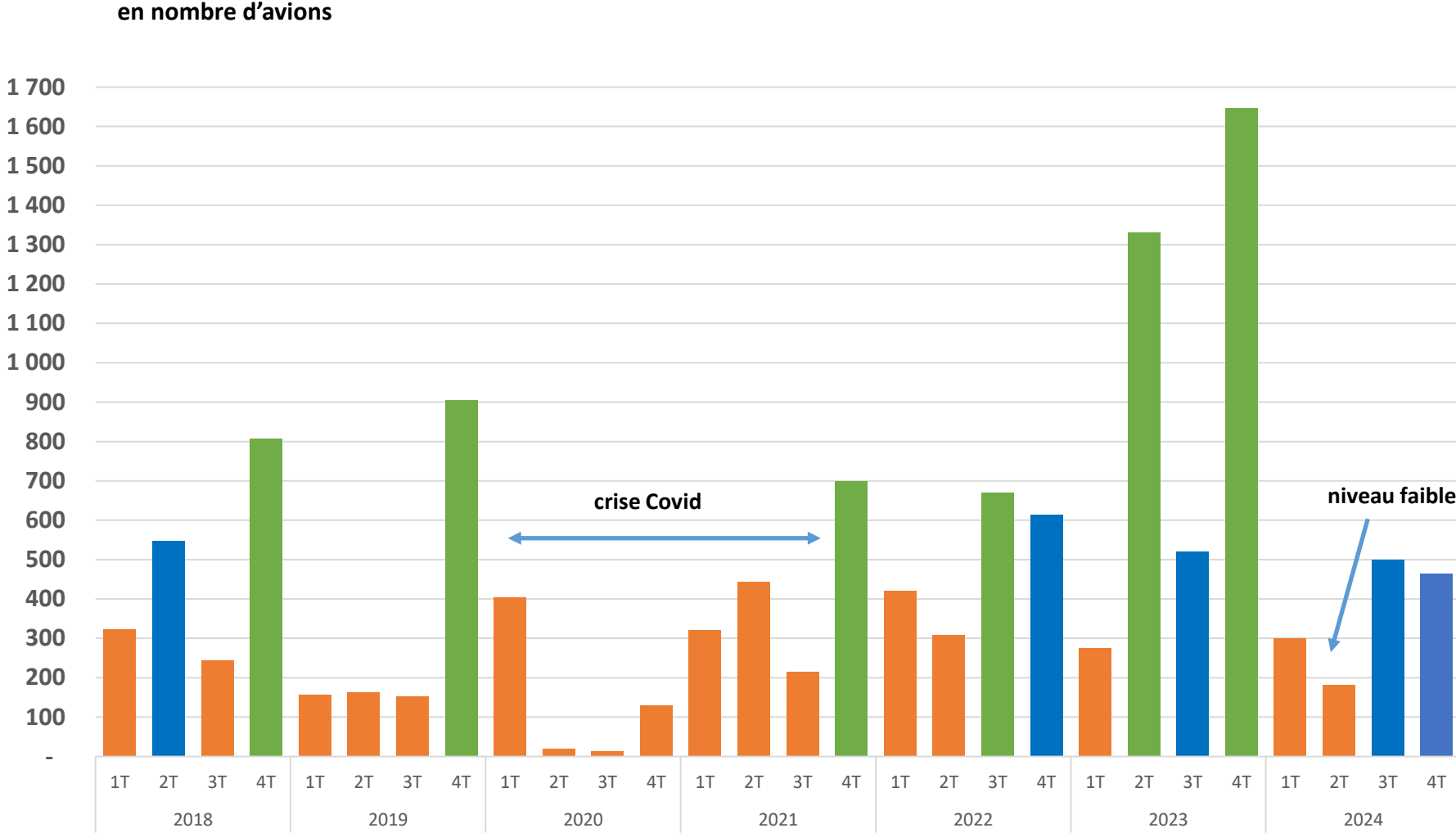
- Généralement, les 4e trimestres et les trimestres avec Salon (Bourget) sont des trimestres élevés.
- **2023**, année de forte reprise, cumule les deux : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T sont des trimestres exceptionnels.
- **2024**, est une année faible, avec des commandes brutes dont la moyenne est inférieure à 550/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.
- **2024** est une année faible, avec des commandes brutes d'avions commerciaux (Airbus + Boeing) dont la moyenne est inférieure à 450/avions par trimestre. Le 1^{er} semestre a plombé l'année. Remontée au second semestre.

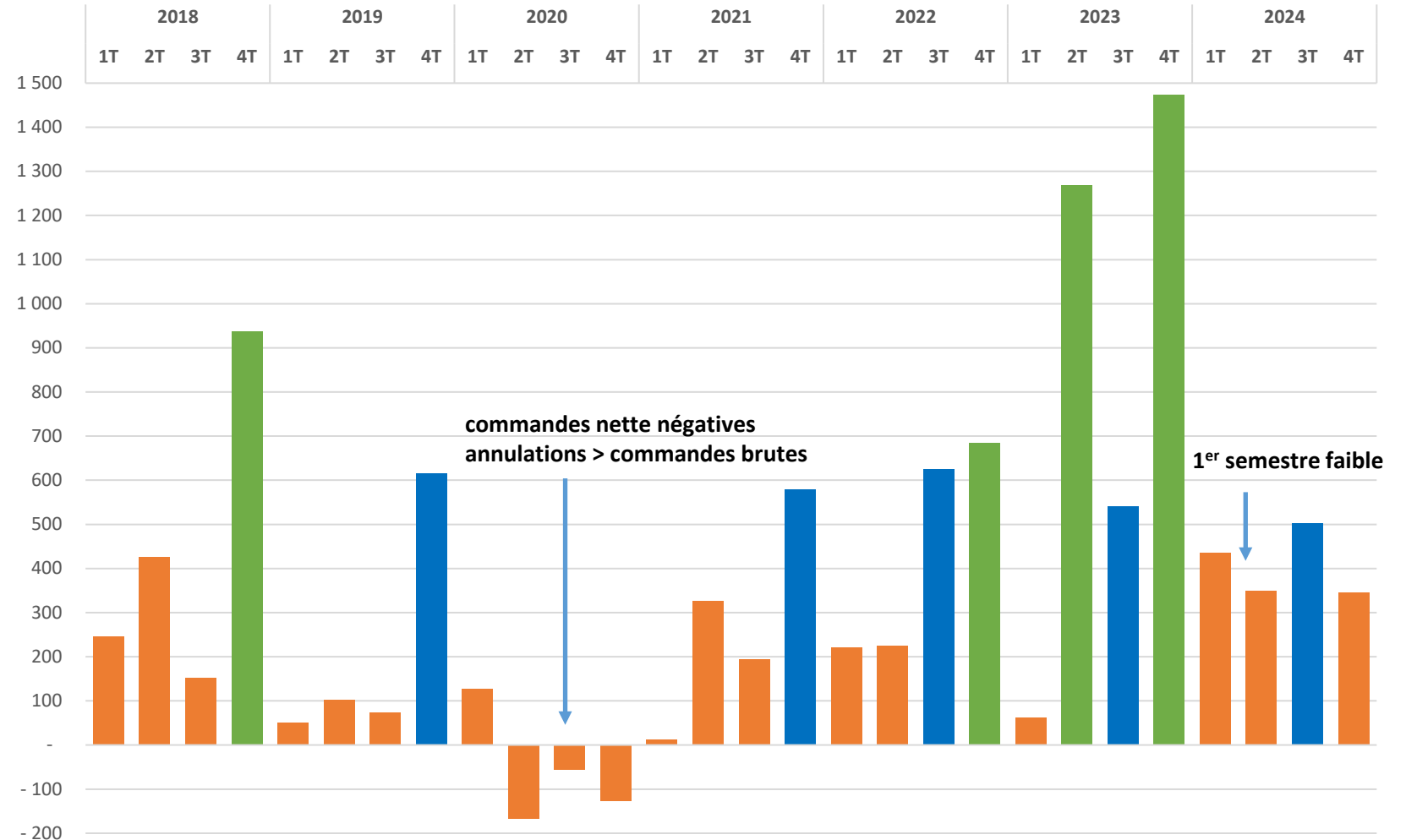


COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

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 **1S2024**, est un semestre faible (373 avions par trimestre). Le **3T2024** passe en niveau moyen. **2024** est une année faible.

en nombre d'avions

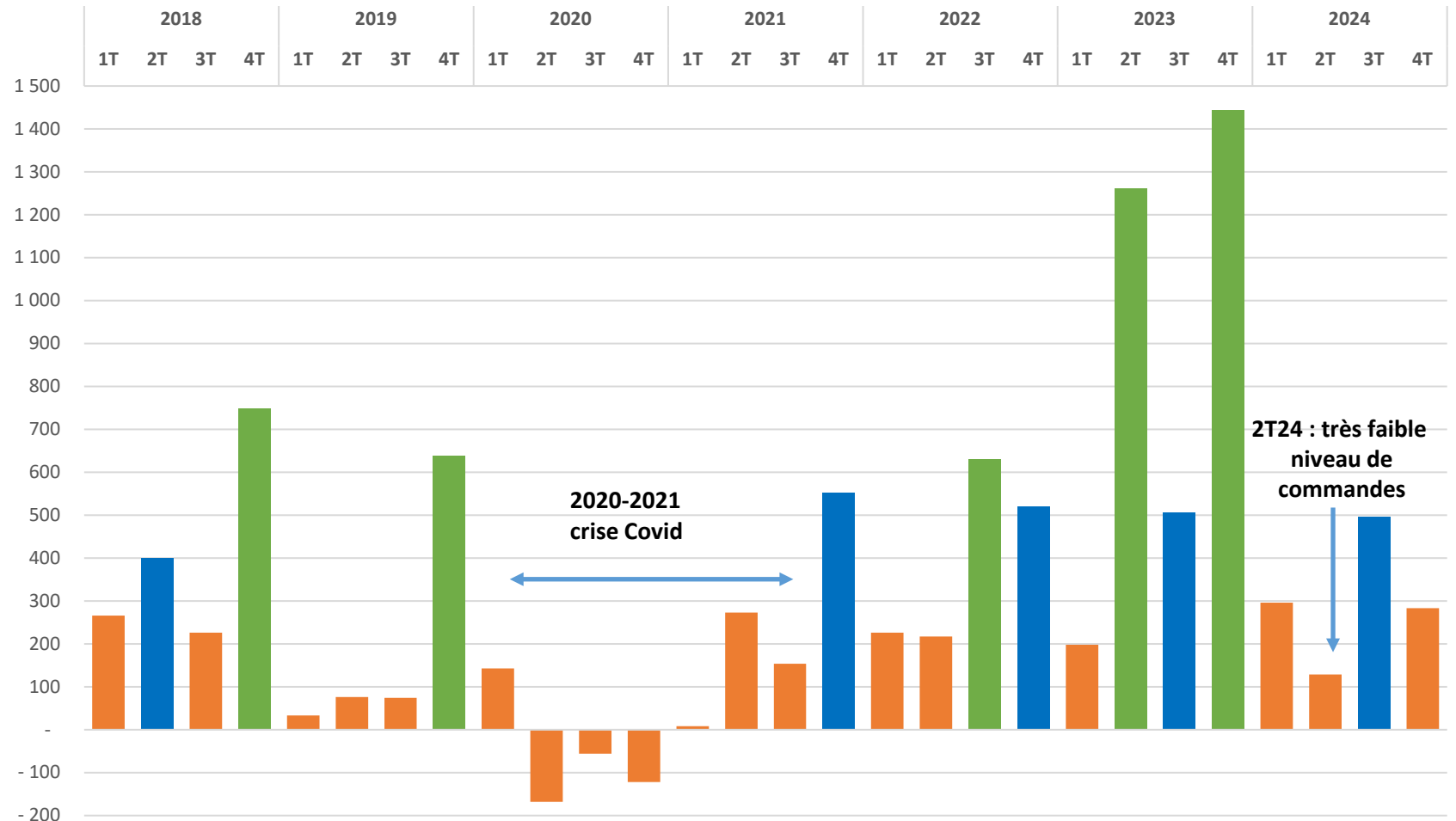


COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

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 **2T2024**, est un trimestre très faible (129 commandes nettes). Le **3T2024** passe en niveau moyen avec le bond des commandes d'Airbus. Au final, **2024** est une année faible en commandes nettes.

en nombre d'avions



LIVRAISONS

ensemble des avionneurs

- **Comparaison des 4T**

4T21 = 4T20

4T22 > 4T21

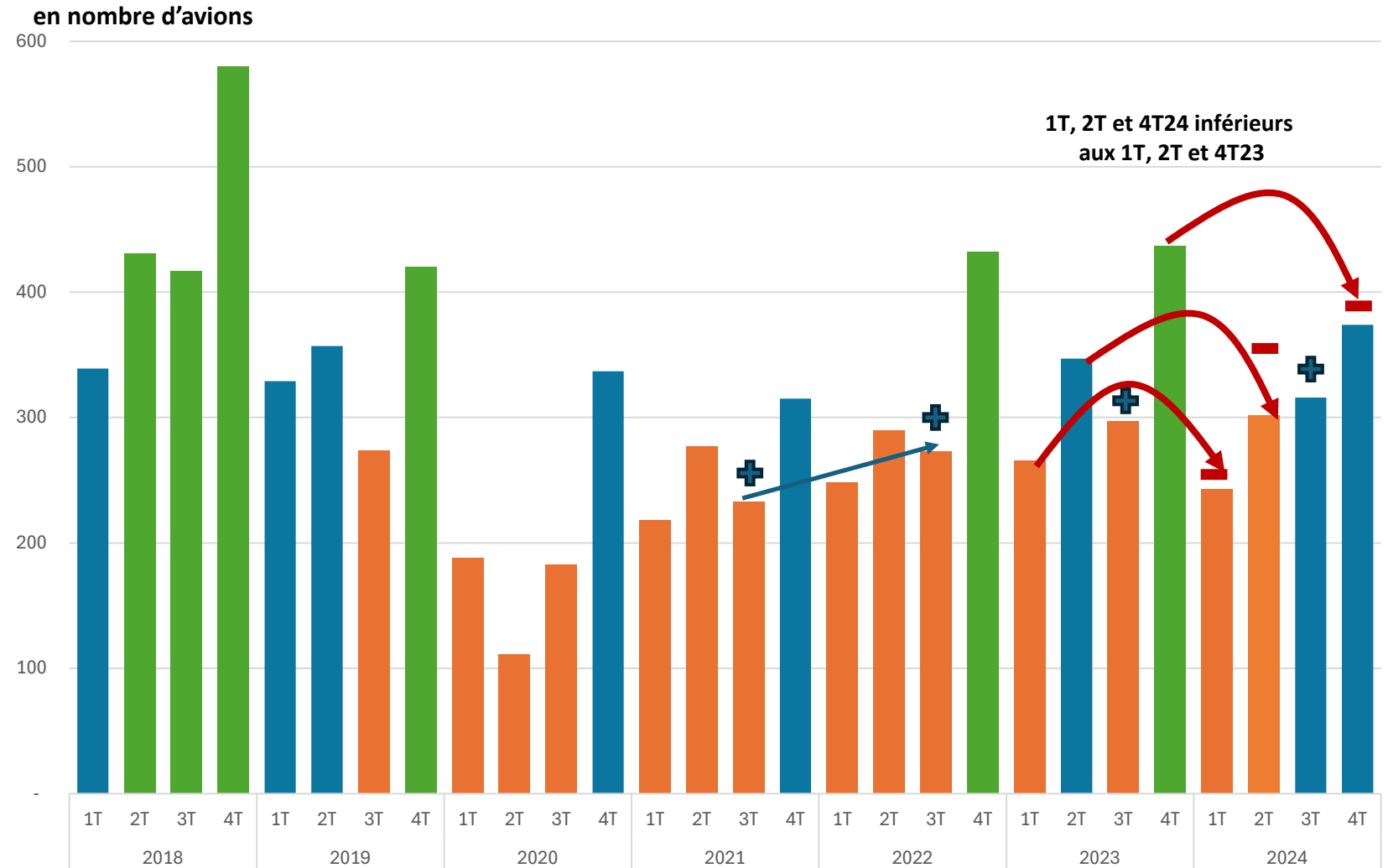
4T23 > 4T22

4T24 < 4T23

Progression continue des livraisons, sauf en 2024.

- Les 1, 2 et 4 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...et grève chez Boeing

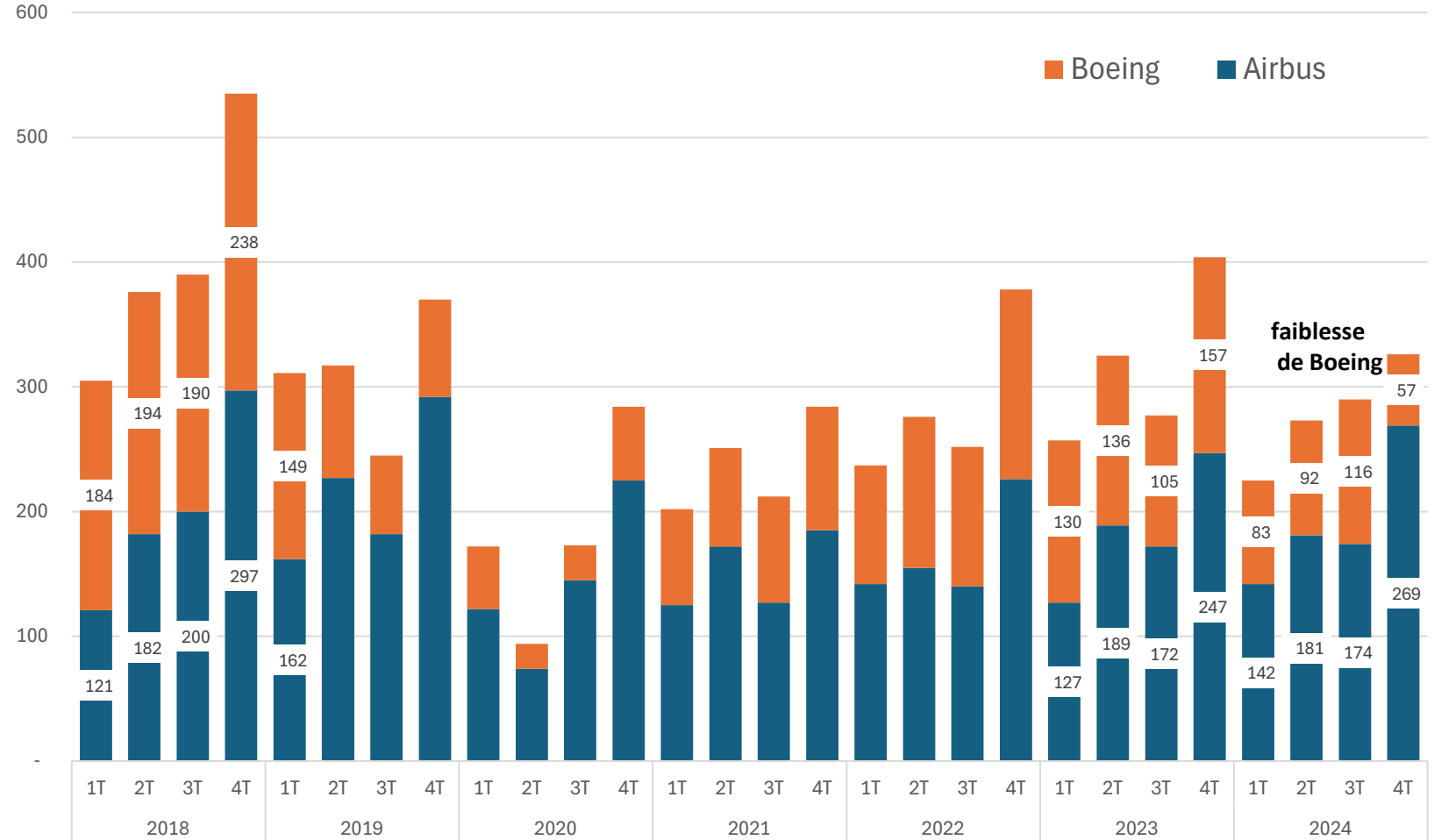


	Airbus	Boeing	total
2018	800	806	1 606
2019	863	380	1 243
2020	566	157	723
2021	611	340	951
2022	663	480	1 143
2023	735	528	1 263
2024	766	348	1 114

LIVRAISONS

Airbus + Boeing

en nombre d'avions



- Comparaison**

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

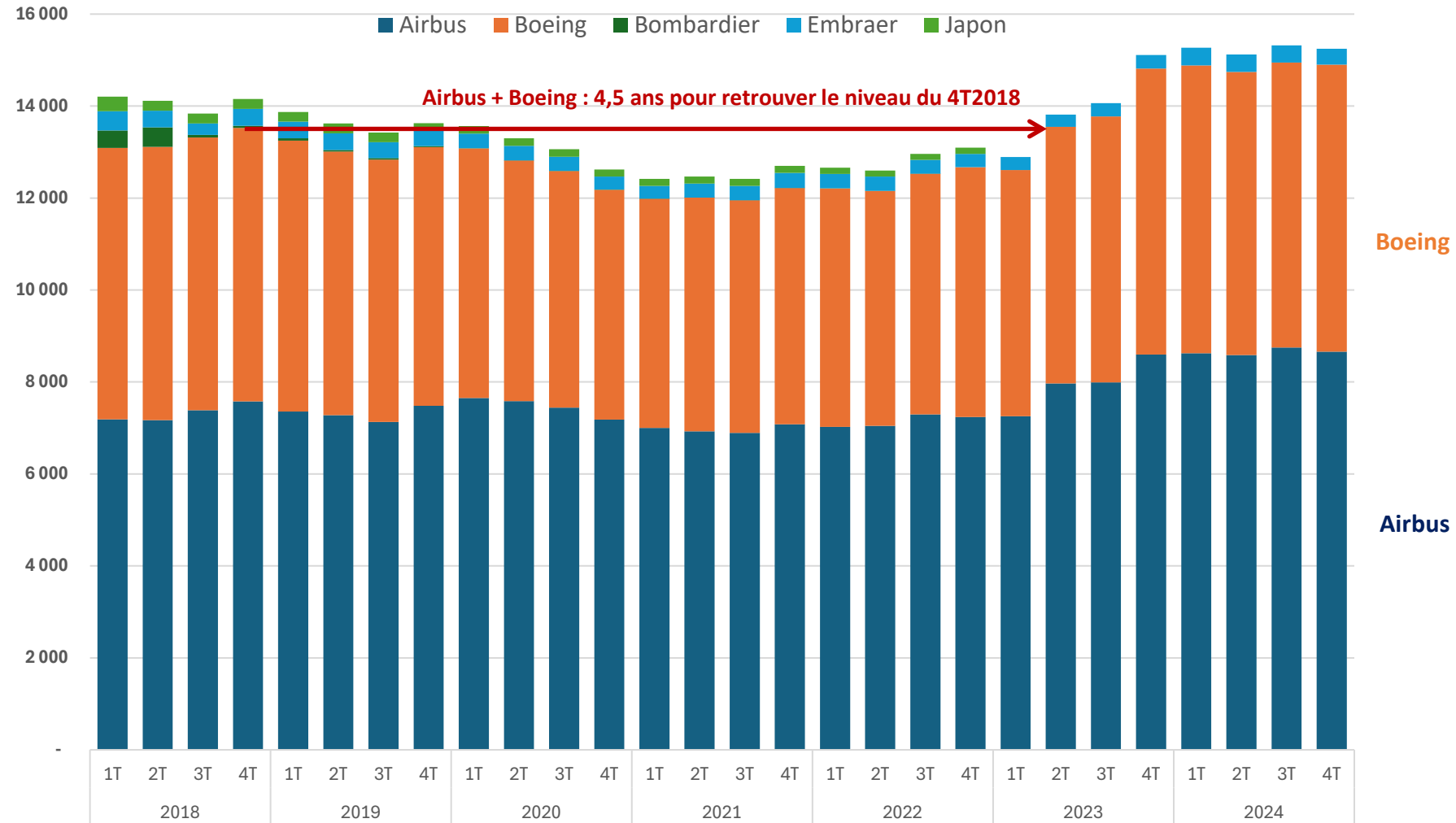
- * Par les multiples problèmes de Boeing,
- * et, dans une moindre mesure, par les difficultés chez Airbus.

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**. 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.

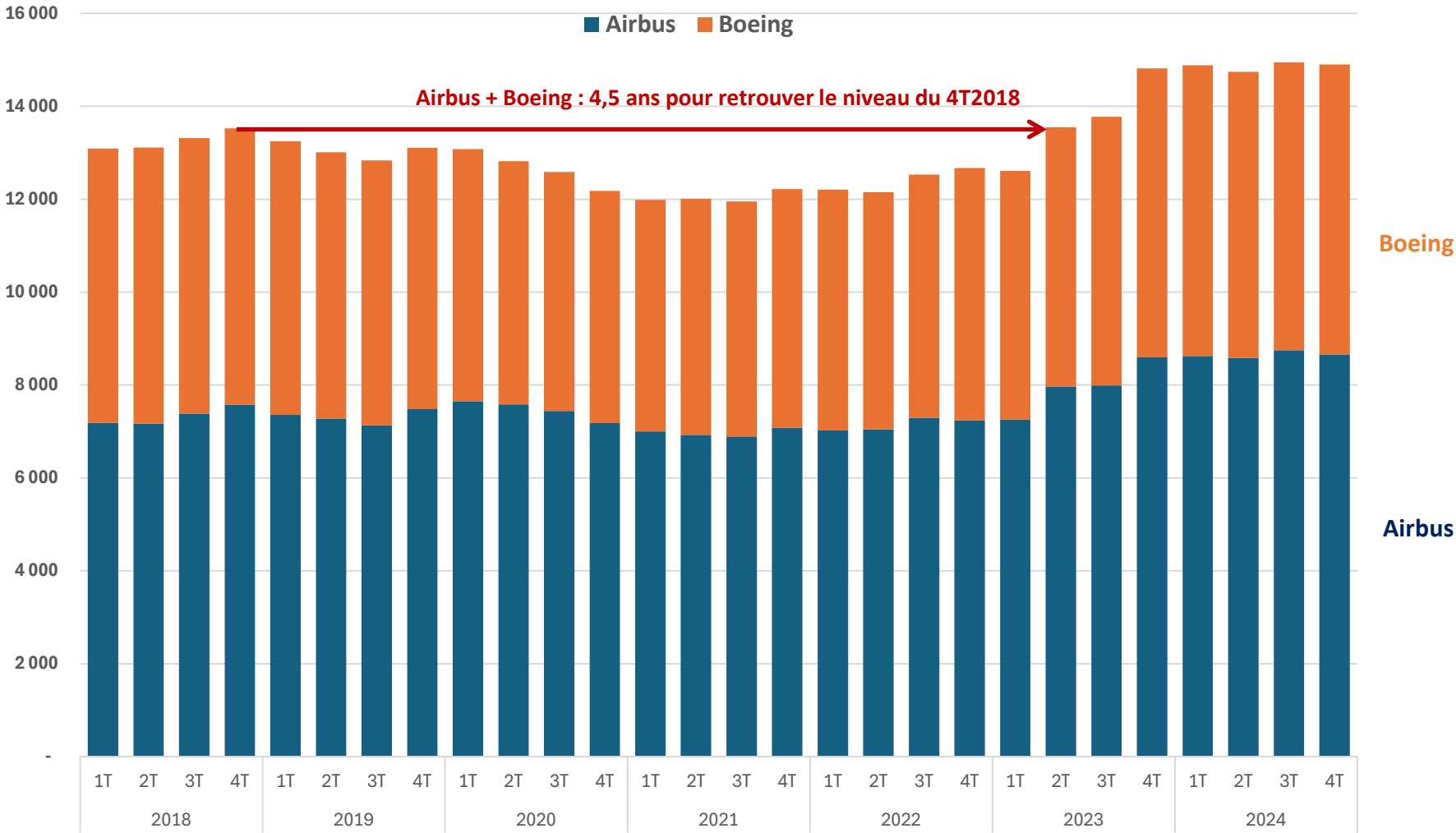
en nombre d'avions



CARNET DE COMMANDES

Airbus + Boeing

en nombre d'avions

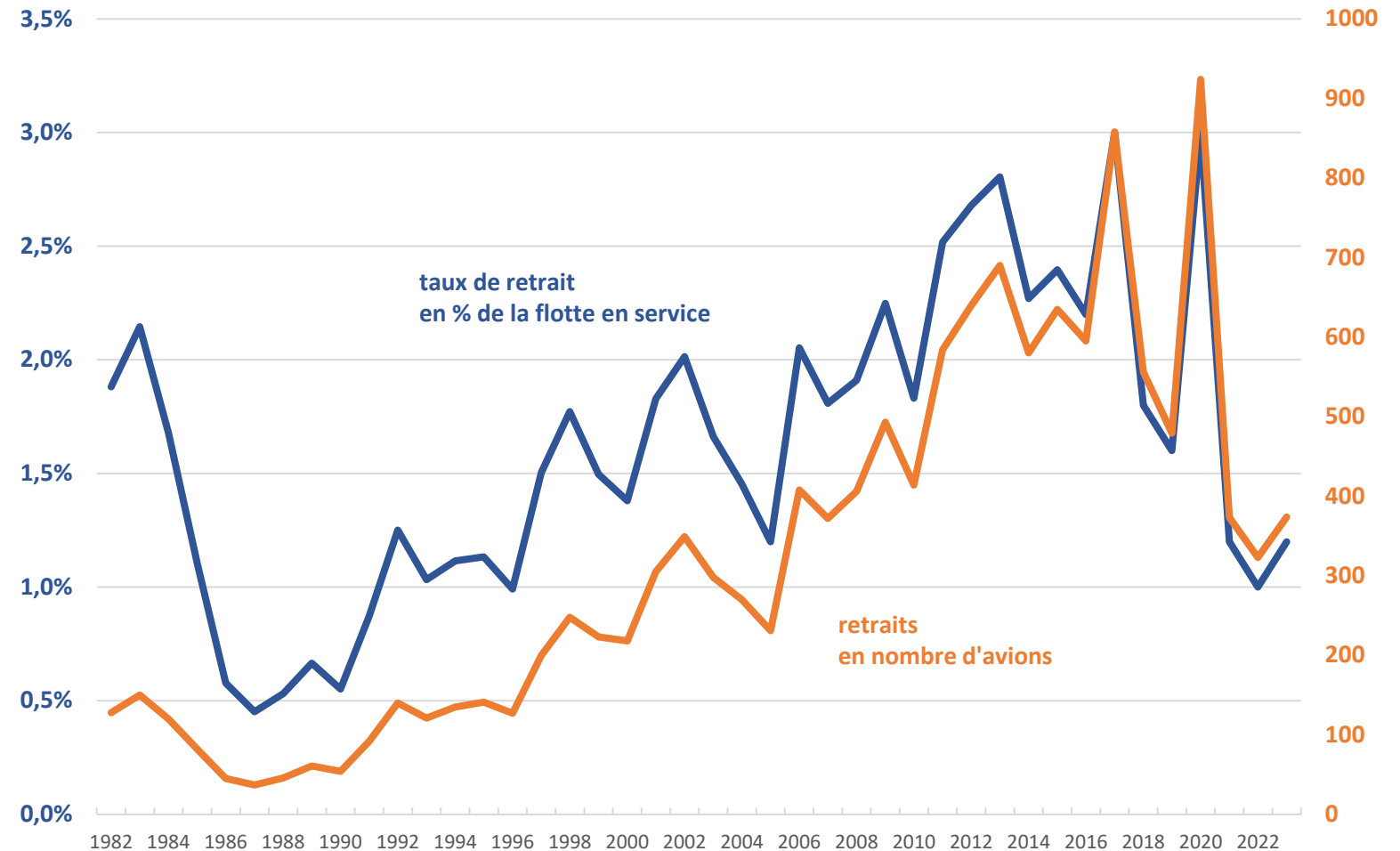


- **Airbus + Boeing** : au 2T2023, le carnet de commandes retrouve son niveau le plus haut du 4T2018.
- Aux 2 et 4T2023 **bond du carnet de commandes**.
- **En 2024, stabilité** du carnet de commandes.

Retraits annuels en nombre d'avions

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

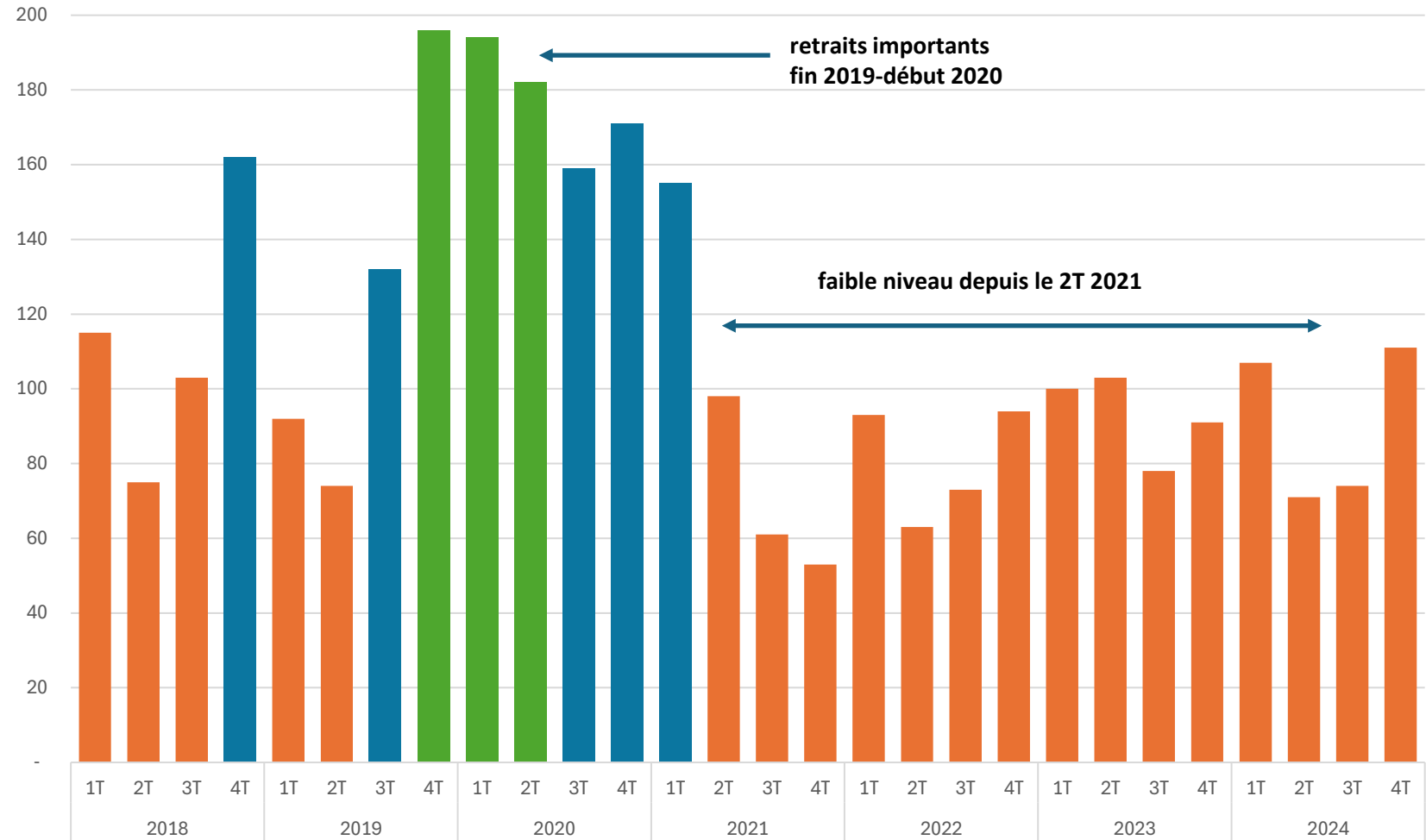
- **En 2011-2017**, le taux de retraits (en % de la flotte en service) atteint des niveaux élevés, supérieurs à 2%.
- Léger fléchissement en 2018-2019.
- **En 2020**, forte progression au-dessus des 900 appareils et des 3%
- **En 2021-2023**, faible niveau des retraits, taux inférieur à 1,5%.



RETRAITS TRIMESTRIELS

ensemble des avionneurs

en nombre d'avions

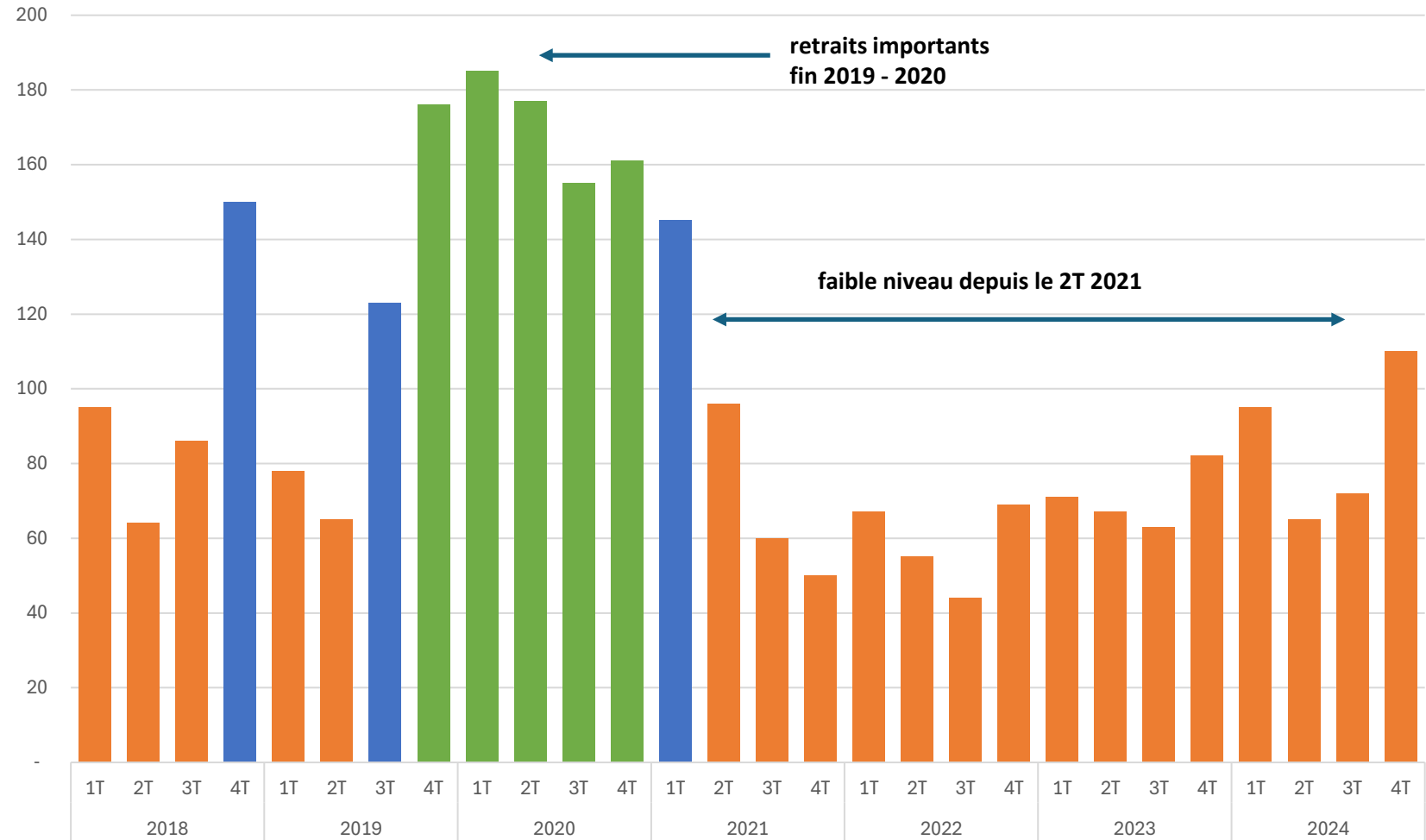


- Pendant les 1ers trimestres de la crise Covid (2020-1T2021), haut niveau ou niveau moyen des retraits
- À partir du 2T2021, faible niveau des retraits dû au manque de visibilité sur la demande (reprise du trafic aérien) et l'offre (livraisons).
- En 2024, si le trafic aérien a retrouvé son niveau pré-Covid,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

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).

Comment l'offre s'adapte-t-elle à la demande ?

- **L'offre = la flotte active**
 - La flotte active doit correspondre aux besoins, à la demande (PKT)
 - Flotte active = flotte immatriculée – retraits + livraisons – stock
 - Avec correction de la flotte active par le coefficient de remplissage (sièges offerts)
- **Les principales actions des compagnies aériennes (lors d'une crise)**
 - Le stockage d'avions
 - Les retraits
 - Le démembrement/cannibalisation d'avions
 - Le report des livraisons d'avions neufs
 - La réduction des coûts, dont les dépenses de MRO
- Les compagnies ajustent la flotte active à la baisse de la demande (trafic aérien) au présent et dans le futur anticipé et réduisent les dépenses.

L'analyse des 3 éléments qui influencent la flotte active

- **Les livraisons d'avions neufs**
 - Les livraisons d'avions neufs augmentent la flotte active
- **Le stockage d'appareils**
 - Le stockage d'avions diminue la flotte active, le déstockage augmente la flotte
 - Dans un intervalle de temps donné (une année par exemple), c'est la variation du nombre d'avions stockés qui nous intéresse.
- **Les retraits d'appareils**
 - Les retraits viennent en soustraction de la flotte active
 - **Il existe deux visions**
 - **La vision restrictive** : annulation du certificat de navigabilité, de l'immatriculation, destruction physique
 - **La vision plus large** : beaucoup d'avions ne répondent qu'à une partie de cette norme, mais sont clairement hors de la flotte et ne reviendront pas actifs. (les avions démantelés, cannibalisés...)
 - Il existe donc un flou dans le recensement et la comptabilisation des données concernant les retraits, non pas un flou dans la réglementation. Les avions démantelés, cannibalisés disposent toujours d'une immatriculation.

livraisons Prévisions 2025

Le point bas des livraisons se situe en 2020

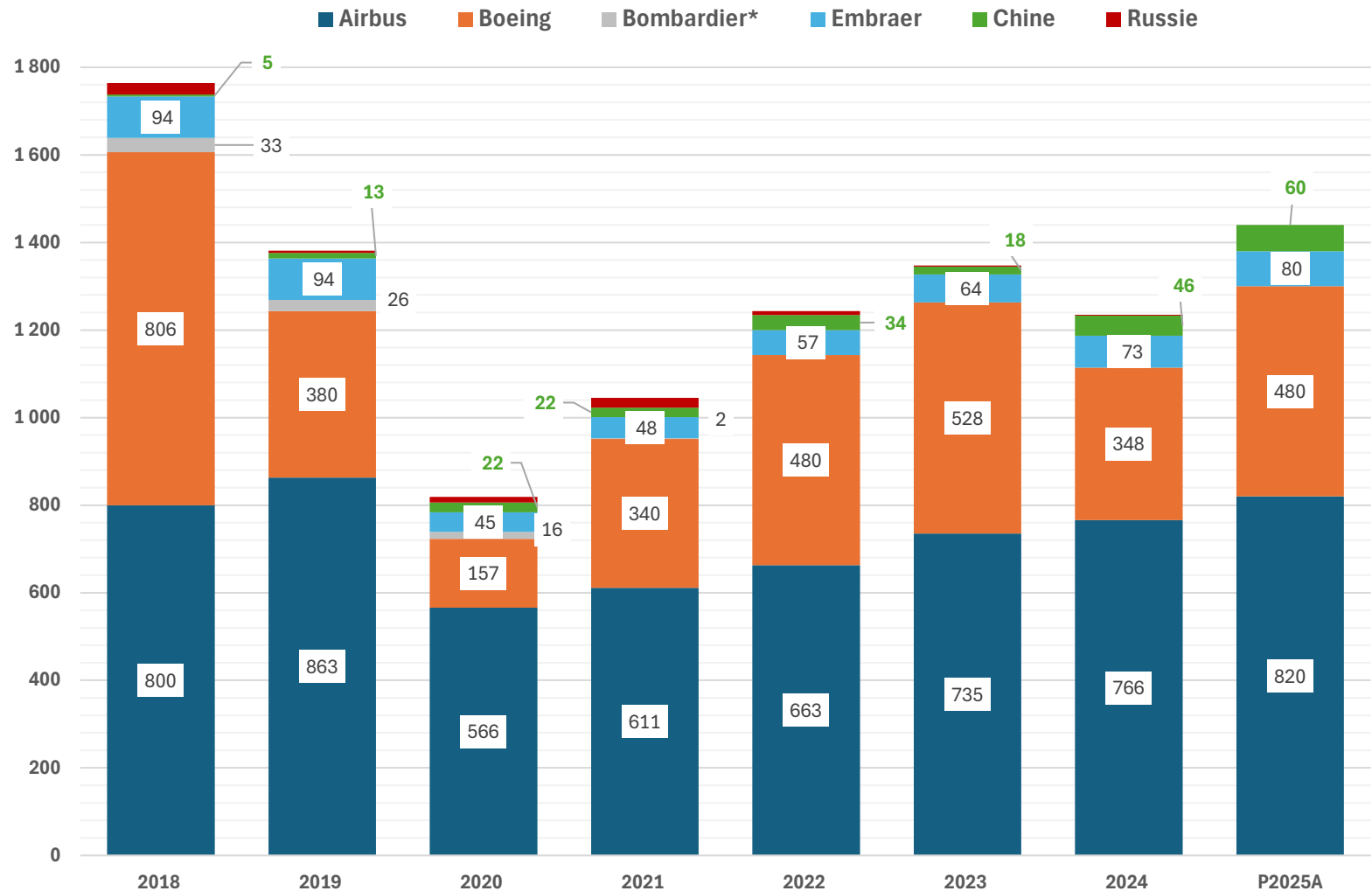
La baisse des livraisons a démarré en 2019 avec l'immobilisation du 737 MAX.

Elle s'est accentuée **fortement en 2020**, en fonction de la situation du B737 MAX et des problèmes de trésorerie des clients, ces derniers souhaitant des reports de livraison.

Le retour au niveau pré-crise a été en moyenne de 6 ans pour 4 cycles aéronautiques et une stabilité des livraisons pour le dernier cycle (2008-2019)

Le retour au niveau 2018 : en 2026 ou 2027 ? Soit 8 ans, voire 9 ans

Total 2018 : 1 764 appareils à réaction livrés
Total 2025 : 1 440



P2025A : prévisions de février 2025

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.