

Conjoncture trimestrielle

Aviation civile

1^{er} Trimestre 2025

mai 2025

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 2025

Commandes : Le 1T 2025 est d'un niveau moyen qui ne préjuge pas du résultat final des commandes de l'année 2025. Deux éléments importants à prendre en compte : quel effet Trump lors de sa visite au Moyen-Orient et quel impact du prochain Salon du Bourget.

Livraisons :

- Le 1T2025 est un Trimestre faible, très peu supérieur au 1T2023.
- le 1T25 est la poursuite de l'illustration des difficultés qui touchent l'ensemble de la filière aéronautique, notamment chez Boeing, mais aussi dans une moindre mesure chez Airbus.

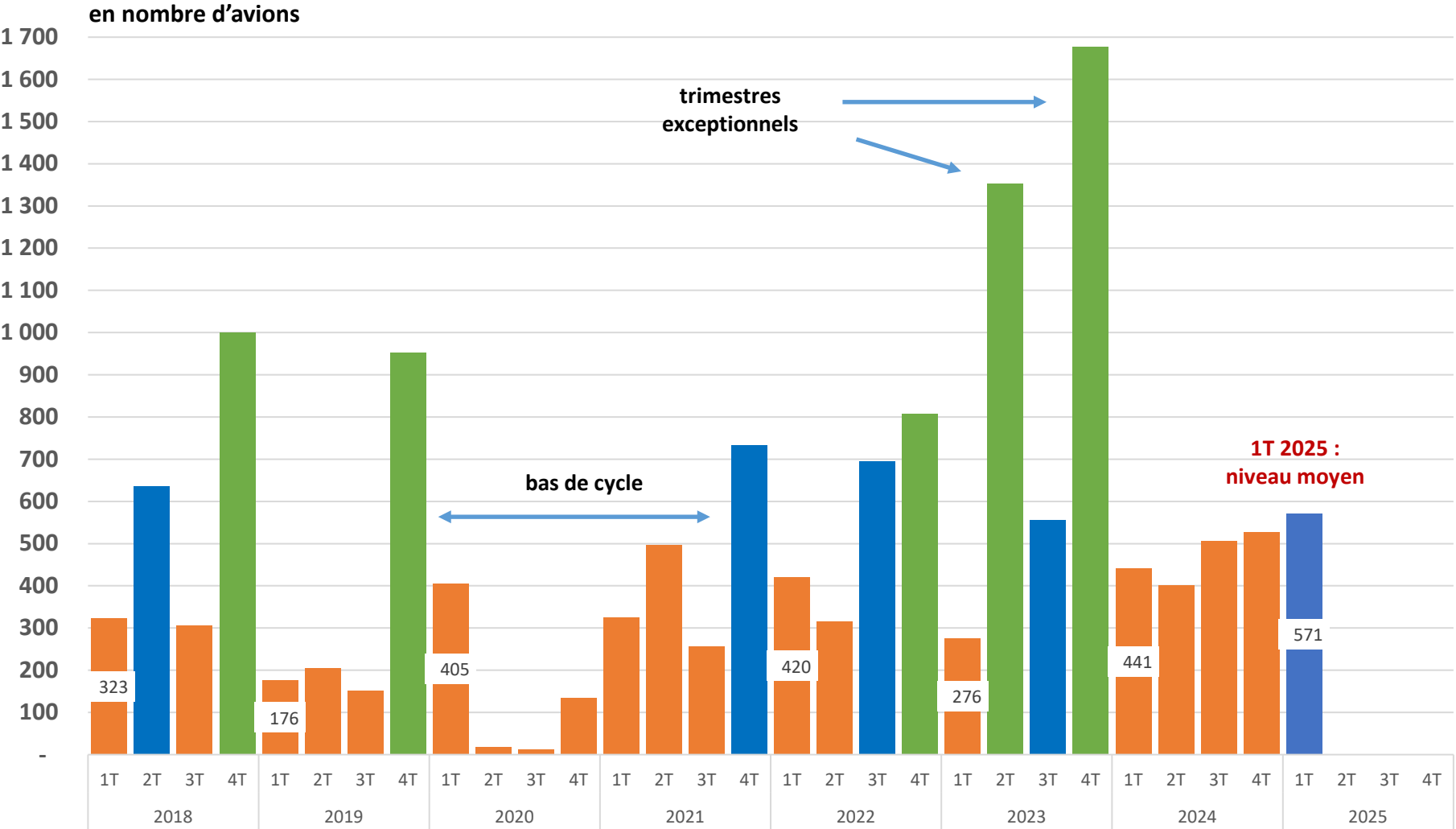
Carnet de commandes : stabilité début 2025.

Retraits : faible niveau des retraits depuis le 2T2021, tendance qui se poursuit début 2025.

COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

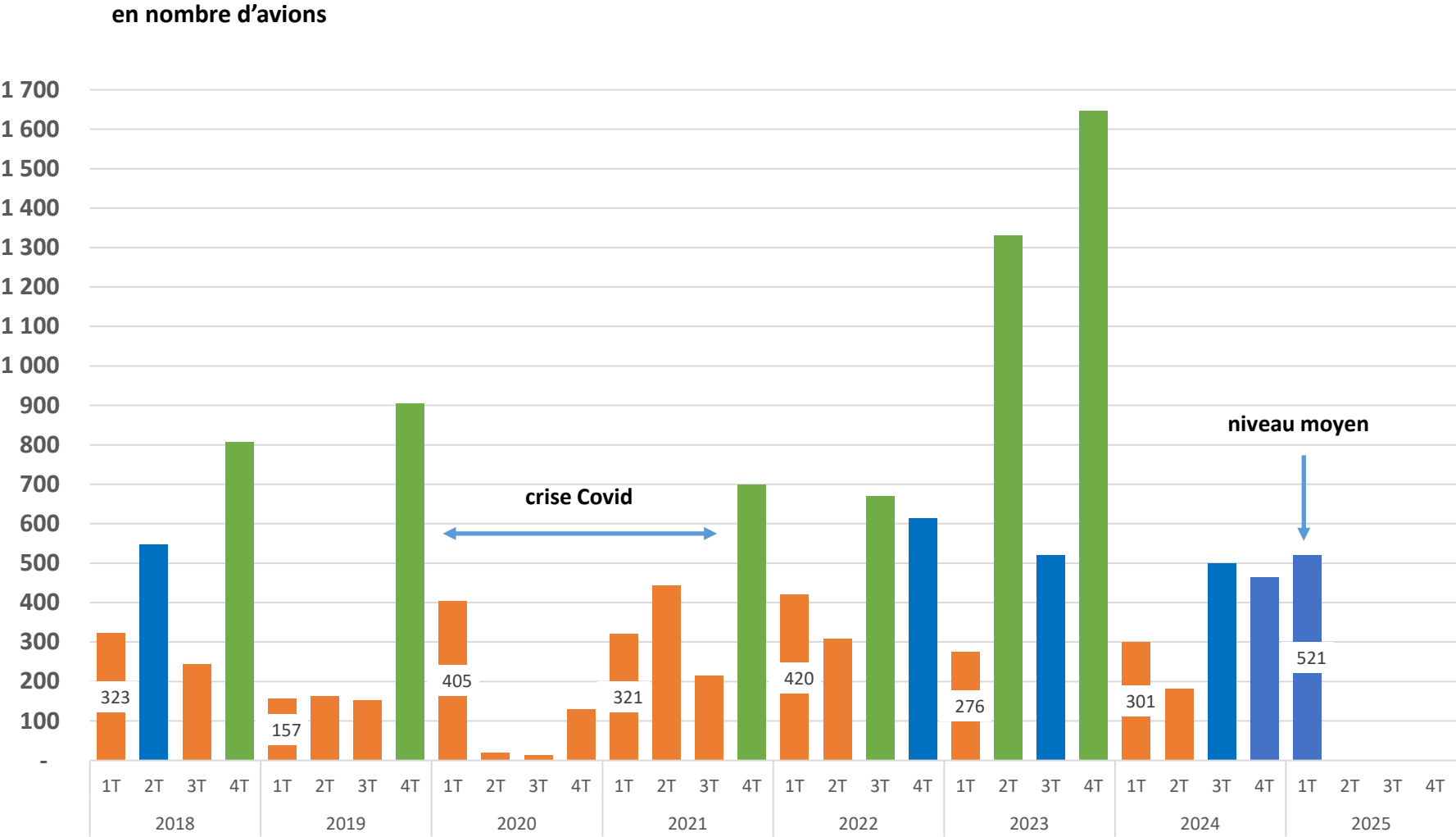
- Généralement, les 4e trimestres et les trimestres avec Salon (Bourget) sont des trimestres élevés.
- **2023**, année de forte reprise, cumule les deux : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T sont des trimestres exceptionnels.
- **2024**, est une année de faible niveau.
- **Le 1T2025 est d'un niveau moyen, niveau supérieur à celui du 1^{er} trimestre des années précédentes.**



COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

- **2023** : année de forte reprise
- **2024** : 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.
- **1T2025 : trimestre moyen dans la continuité du 2^{ème} semestre 2024.**



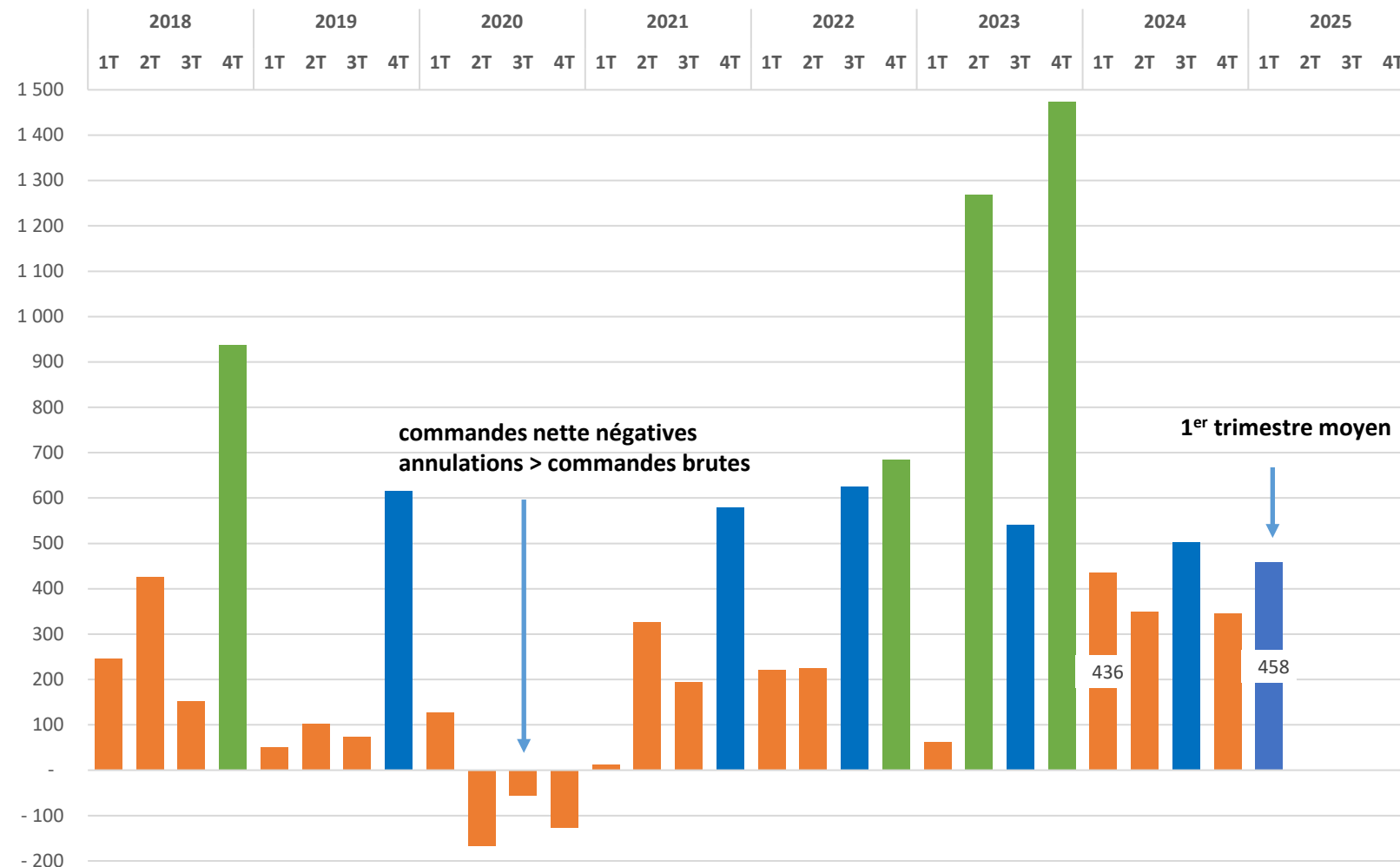
COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

Commandes nettes = commandes brutes - annulations

en nombre d'avions

- **2020** : 3 trimestres négatifs signifient que les annulations dépassaient les commandes brutes.
- Le **1T2025**, est un trimestre moyen(458 commandes supérieur au 1T2024.



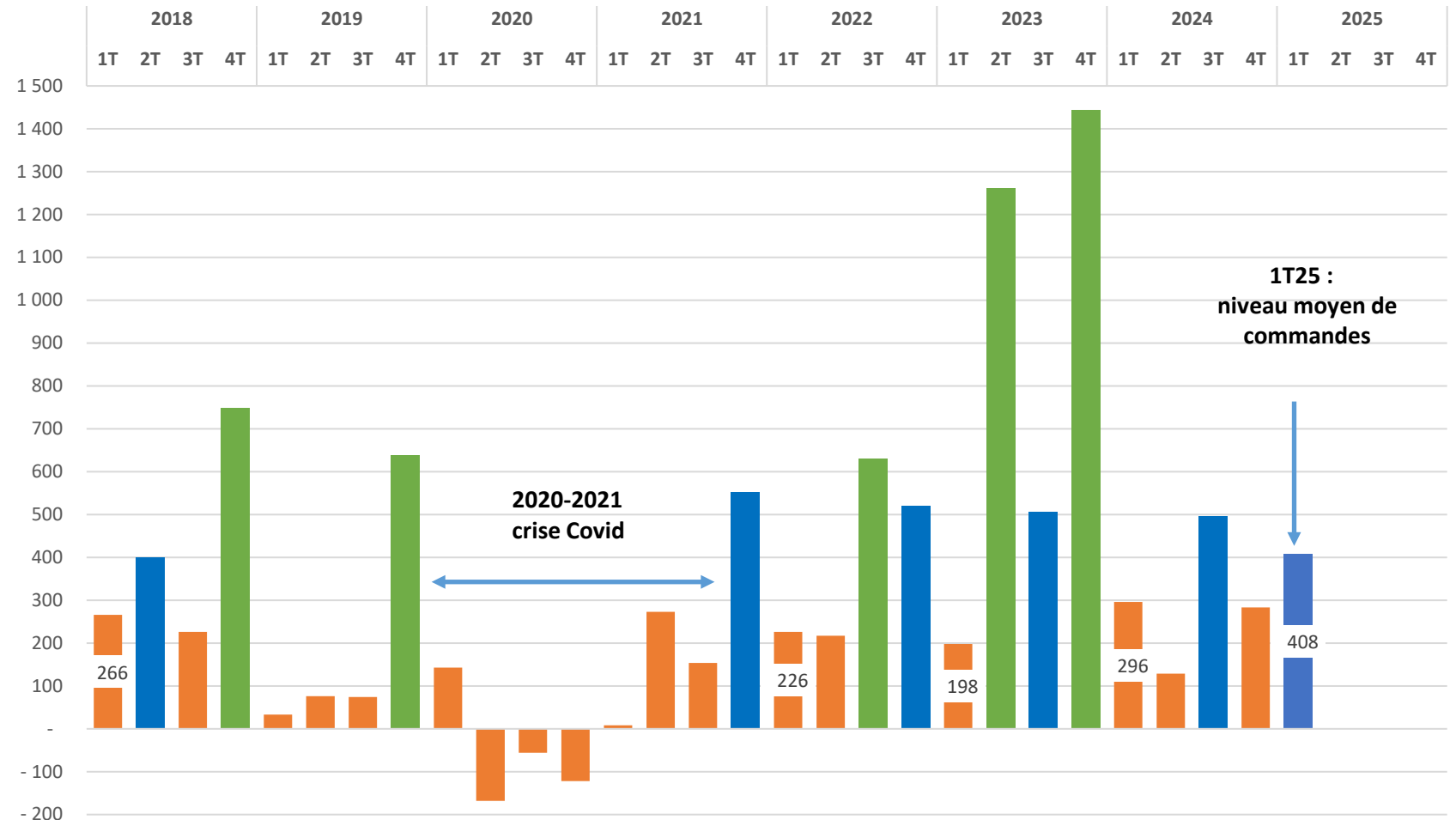
COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

Commandes nettes = commandes brutes - annulations

en nombre d'avions

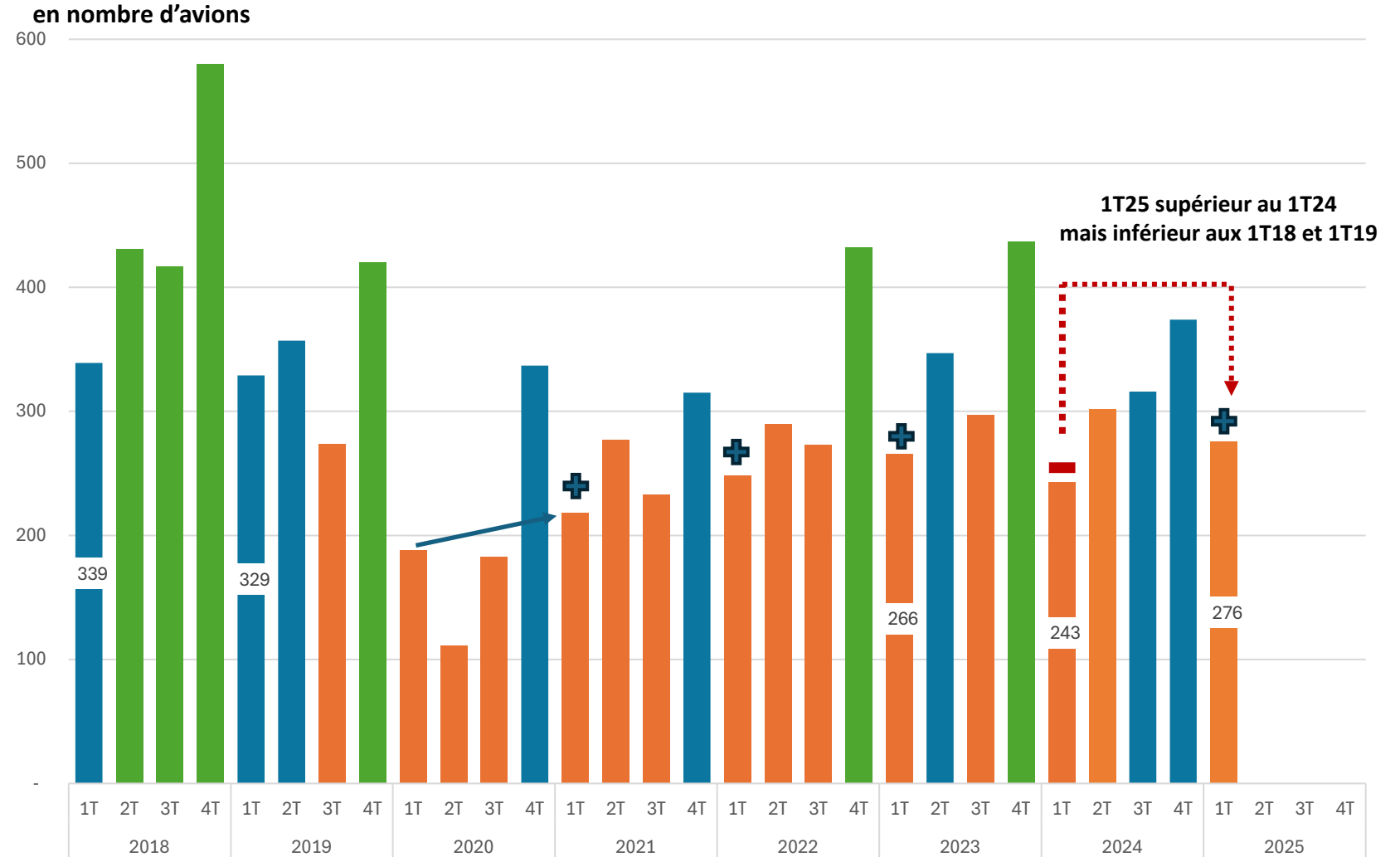
- **2020-2021** : Crise Covid avec 7 trimestres négatifs ou faibles.
- **2023**, nouvelle année record, avec deux trimestres exceptionnels et un trimestre moyen, mais avec un 1er trimestre faible.
- Le **2T2024**, est un trimestre très faible (129 commandes nettes). Le **3T2024** passe en niveau moyen avec le bond des commandes d'Airbus. Au final, **2024** est une année faible en commandes nettes.



LIVRAISONS

ensemble des avionneurs

- **Comparaison des 1T**
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



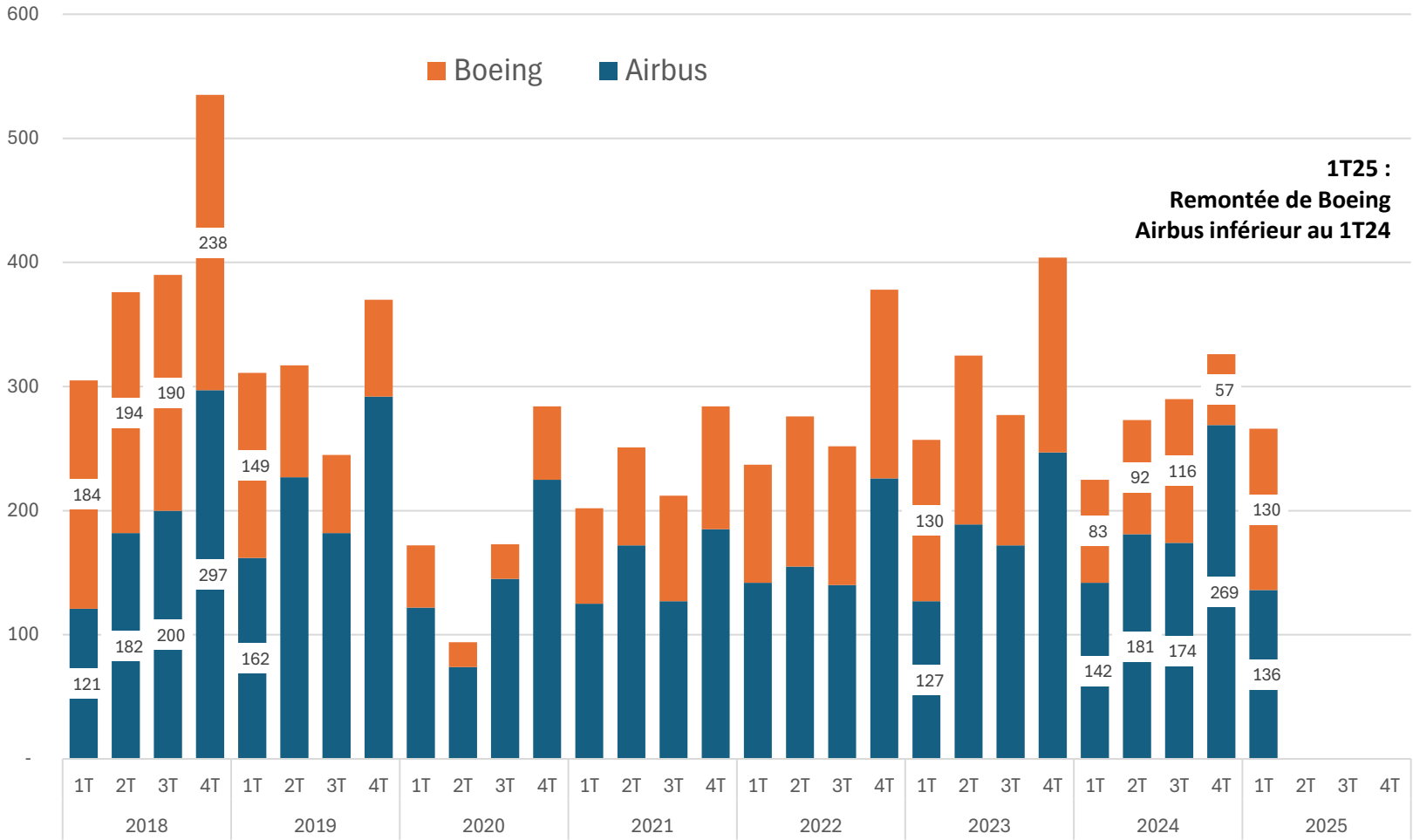
année	Airbus	Boeing	total
2018	800	806	1 606
2019	863	380	1 243
2020	566	157	723
2021	611	340	951
2022	663	480	1 143
2023	735	528	1 263
2024	766	348	1 114

LIVRAISONS

Airbus + Boeing

- **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.

en nombre d'avions

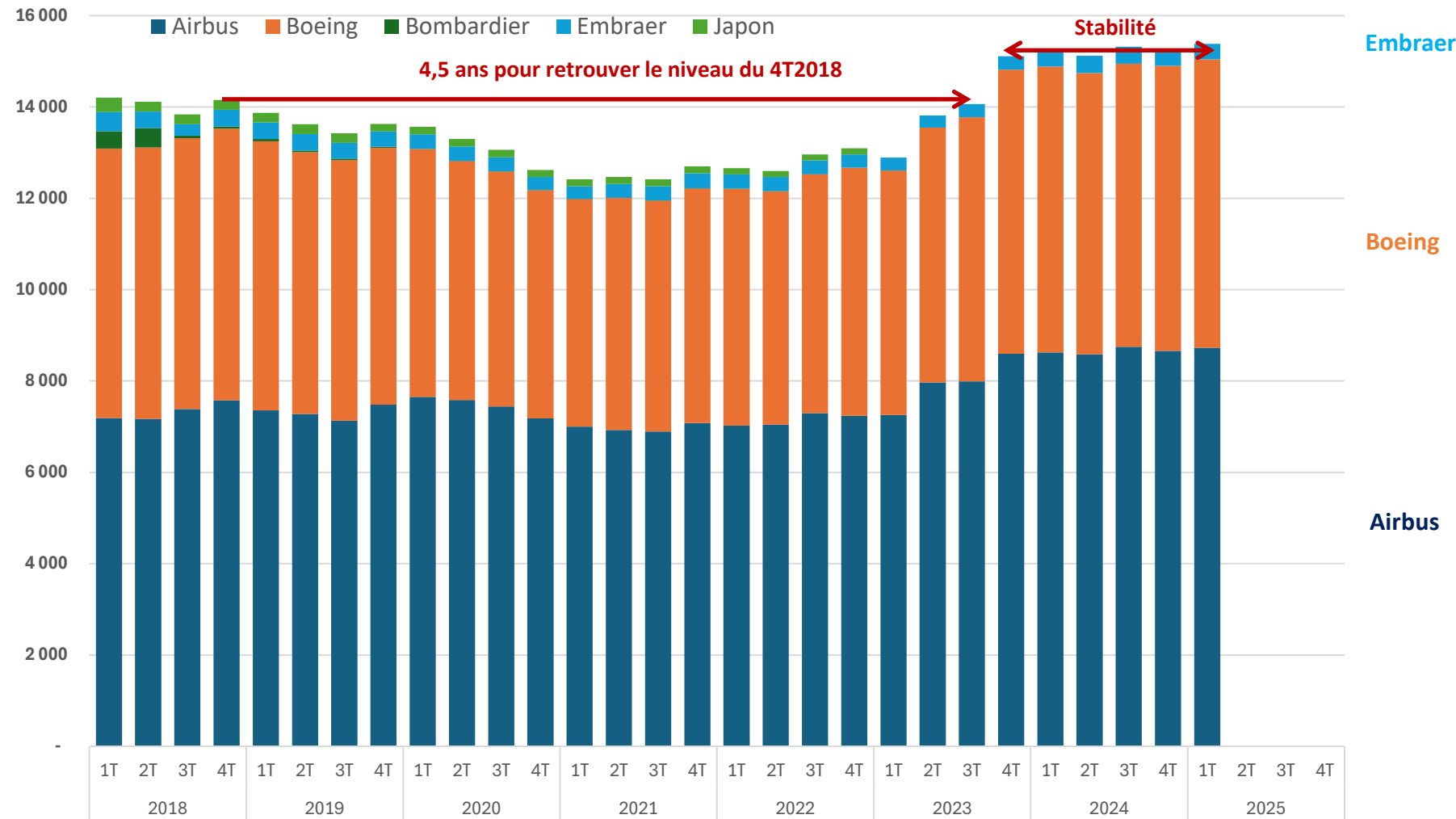


CARNET DE COMMANDES

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/ou faible fiabilité des données publiées.

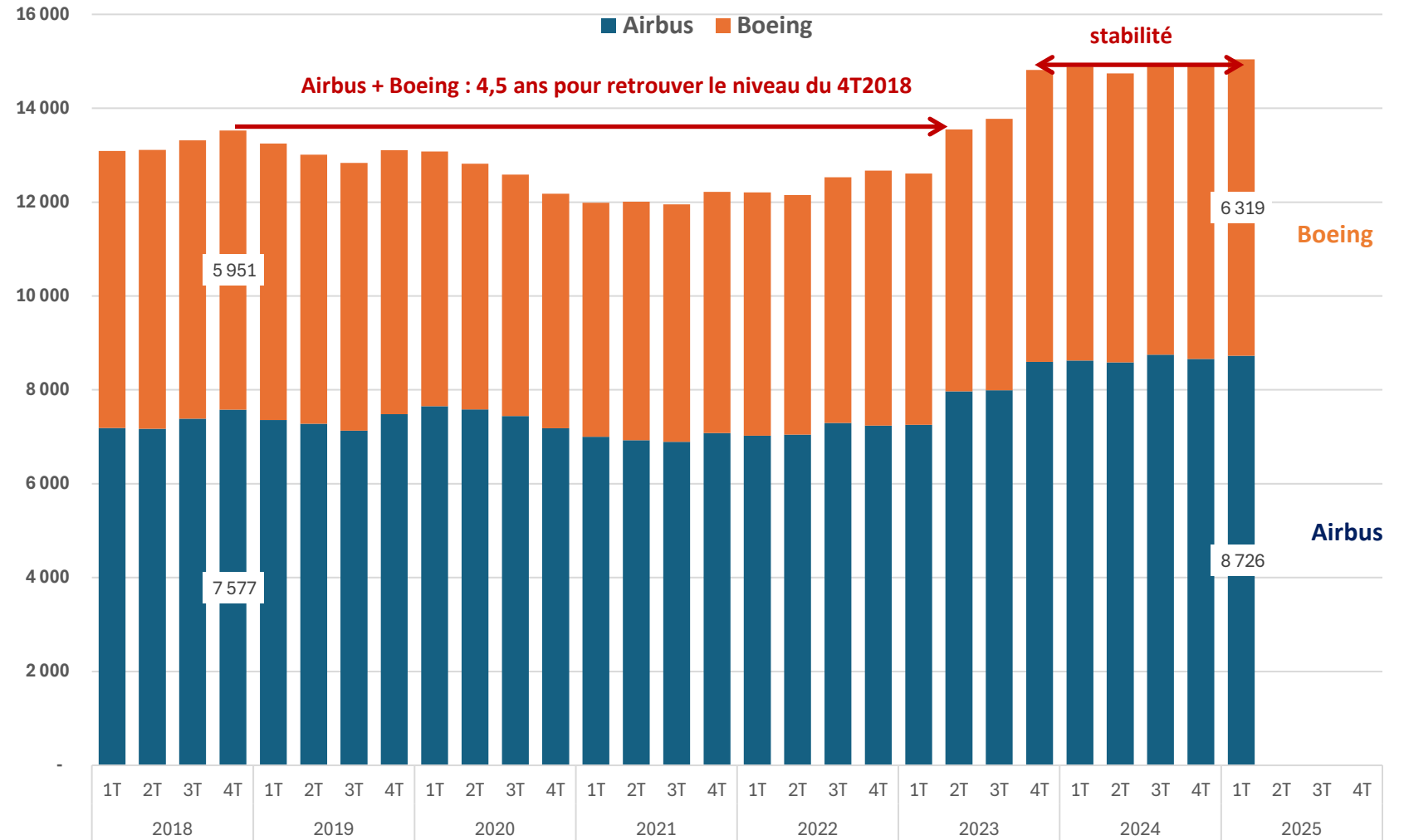
en nombre d'avions



CARNET DE COMMANDES

Airbus + Boeing

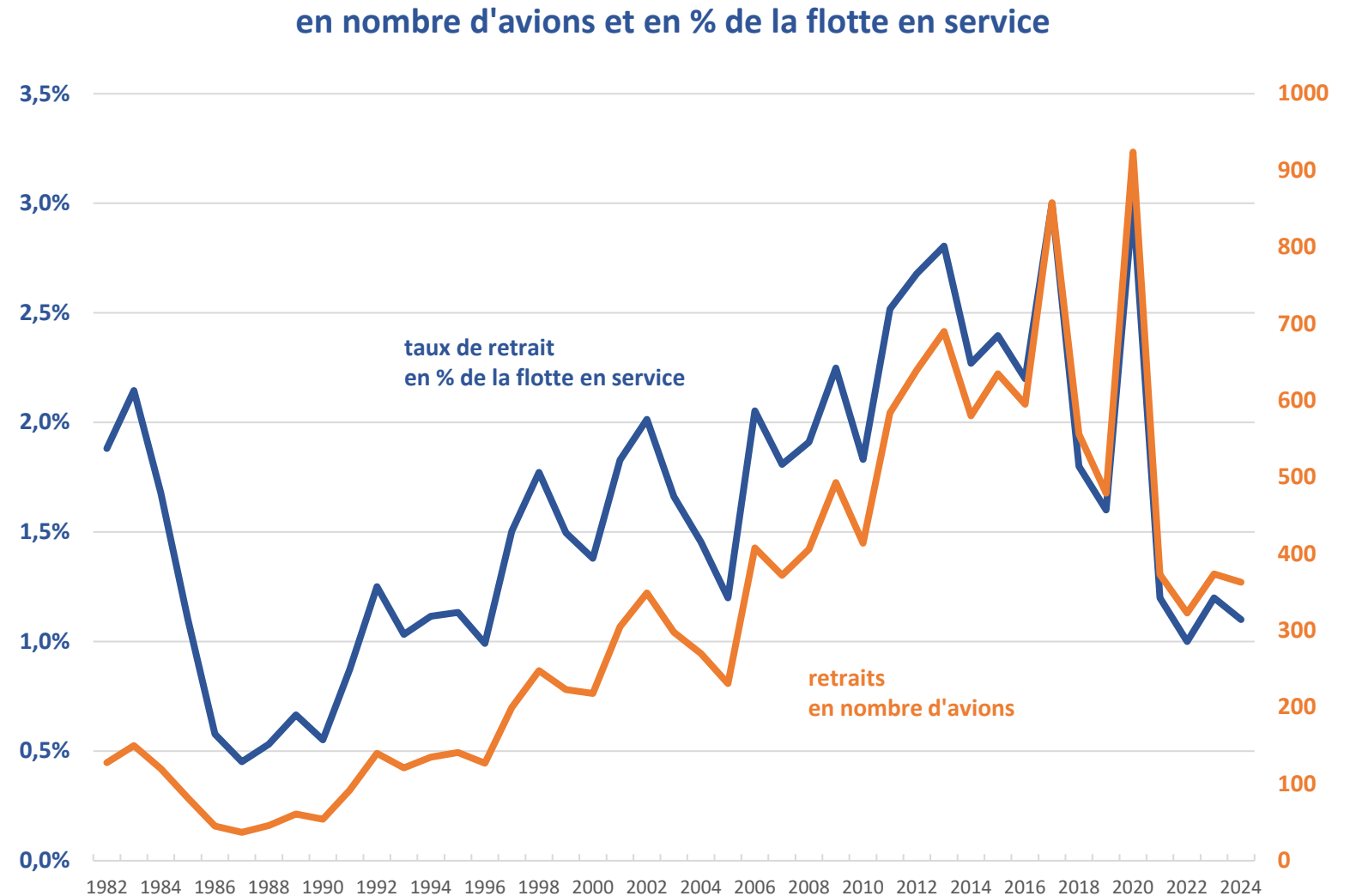
en nombre d'avions



- **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

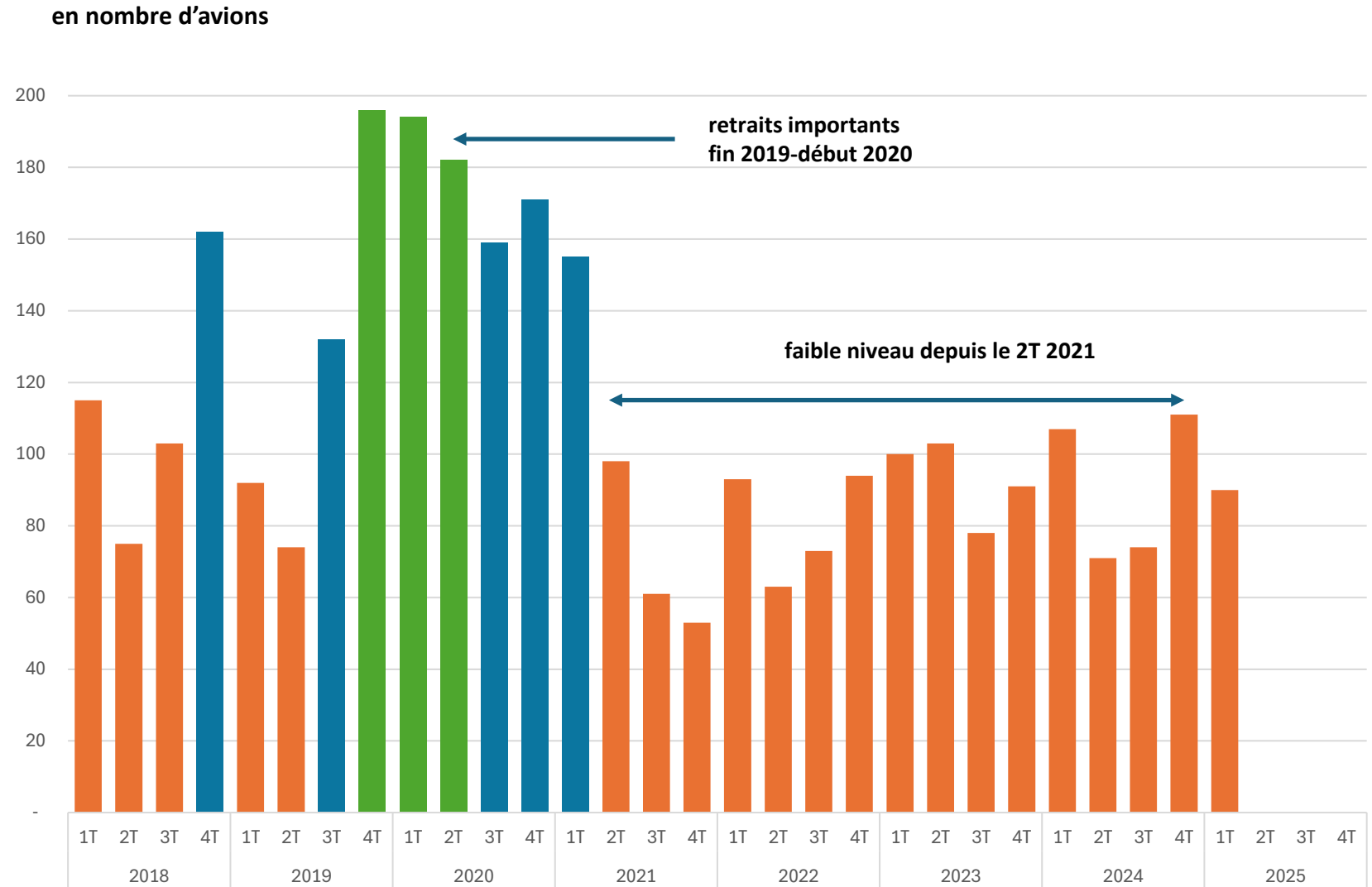
- **En 2011-2017**, le taux de retraits (en % de la flotte en service) atteint des niveaux élevés, supérieurs à 2%.
- Léger fléchissement en 2018-2019.
- **En 2020**, forte progression au-dessus des 900 appareils et des 3%
- **En 2021-2024**, faible niveau des retraits, taux inférieur à 1,5%.



RETRAITS TRIMESTRIELS

ensemble des avionneurs

- 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).

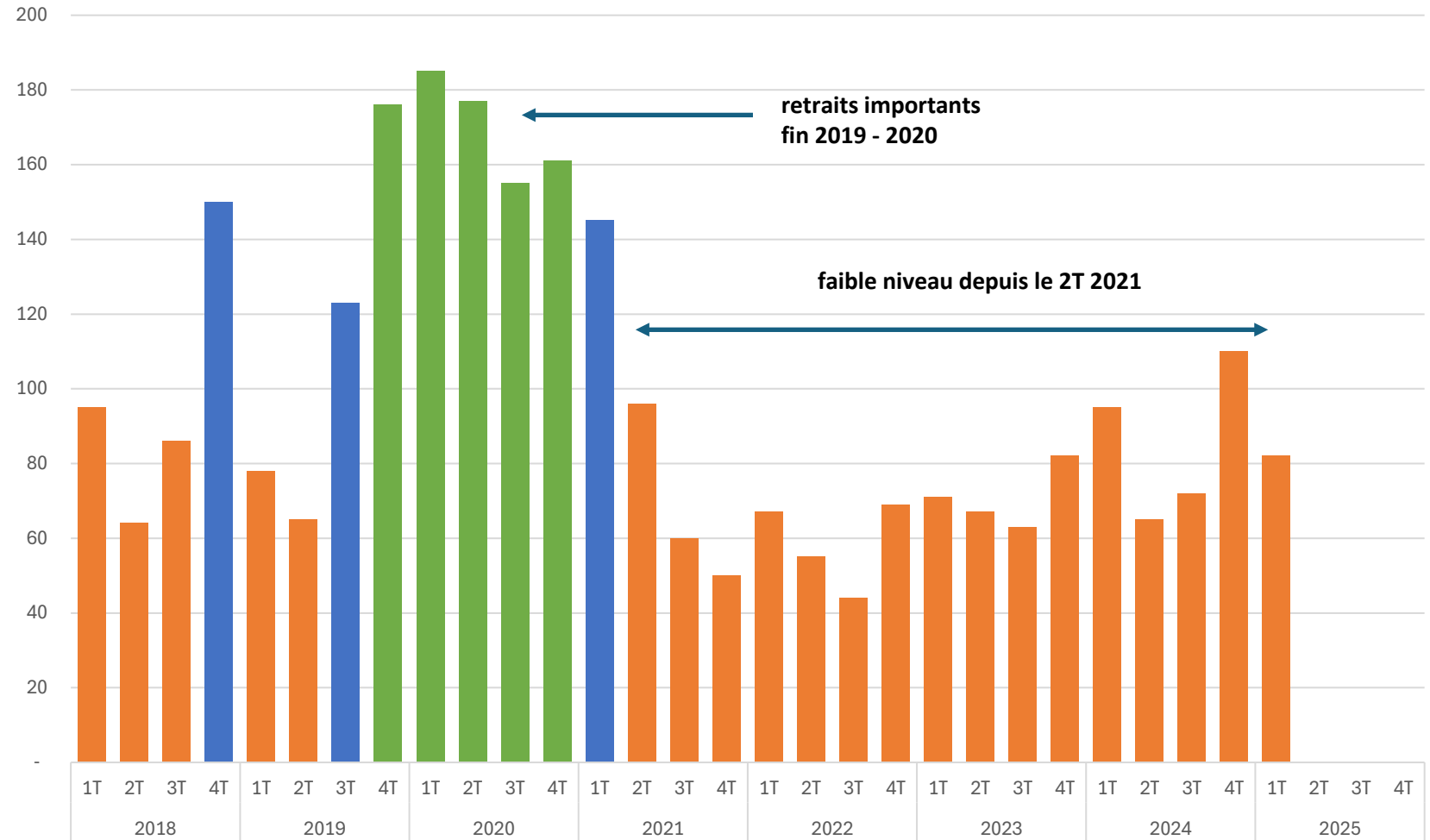


RETRAITS TRIMESTRIELS

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).



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.

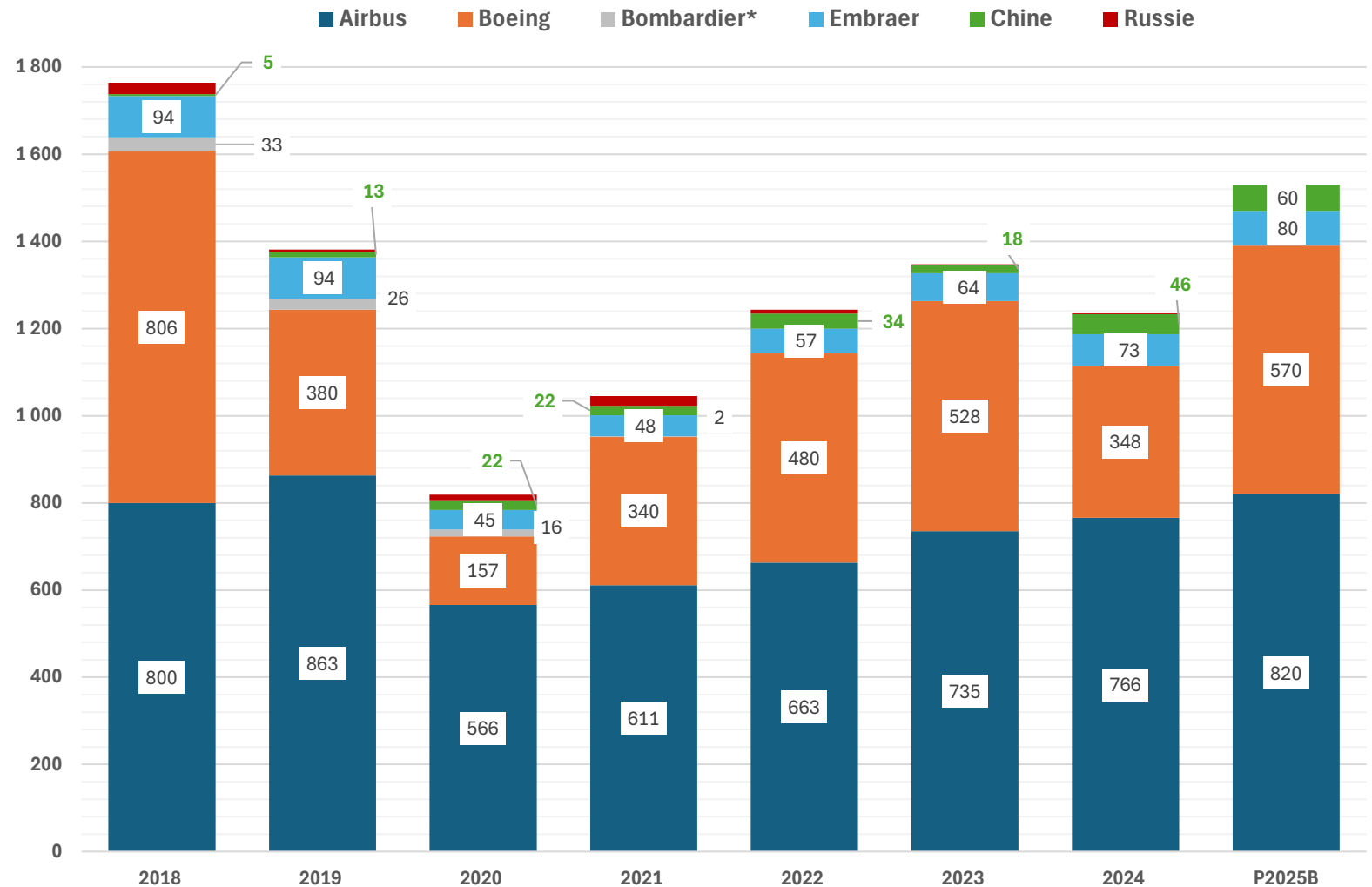
Elle s'est accentuée **fortement en 2020**, avec la crise Covid.

Historiquement, 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. Ce qui atteste que la crise Covid se distingue par son impact planétaire des crises précédentes plus localisées.

Total 2018 : 1 764 appareils à réaction livrés

Total prévisions 2025 : 1 530 appareils



P2025B : prévisions de mai 2025

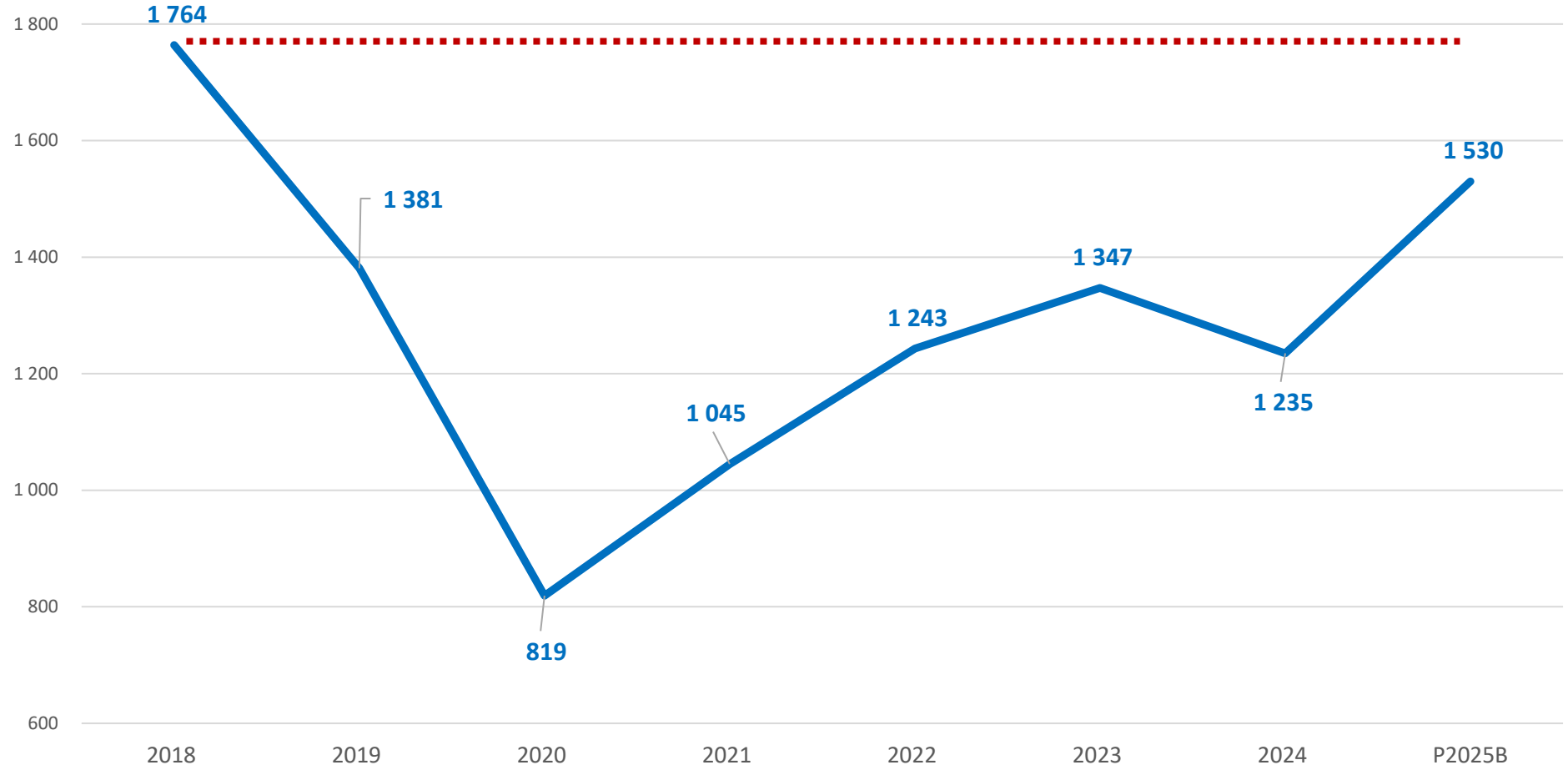
Retour au niveau 2018 ?

Les difficultés de Boeing et de la supply Chain freinent le retour au niveau 2018.

Au plus tôt en 2026. Il aura fallu au moins 8 ans pour revenir au niveau des livraisons 2018.

L'élément nouveau et déterminant du cycle aéronautique actuel réside dans la difficulté à retrouver les niveaux de production et de livraison d'avant crises (B737 MAX et Covid).

Livraisons des avions de ligne à réaction



P2025B : prévisions de mai 2025

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.

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.