



Conjoncture trimestrielle

Aviation civile

3^{ème} Trimestre 2025

octobre 2025

Sommaire

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

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 (2018-2025) est précédée d'une planche annuelle sur longue période (1985-2024).

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

Points clés 3T 2025

Commandes : Le 3T 2025 est d'un faible niveau après un deuxième trimestre élevé.

Livraisons :

- 2025 : tous les trimestres sont supérieurs aux trimestres 2024
- Le 3T2025 est d'un niveau élevé.

Carnet de commandes : stabilité au 3T2025. Airbus est leader dans les monocouloirs, Boeing dans les Fuselage Large.

Retraits : faible niveau des retraits au 3T25.

Avions immobilisés à fin 09/2025 : la lente baisse des avions immobilisés se poursuit.

Points clés YTD 2025

Commandes : le cumul annuel 2025 (Janvier-Septembre) est d'un niveau moyen, mais supérieur à celui de la même période des années précédentes. Deux éléments importants à prendre en compte : l'effet Trump qui a démarré lors de sa visite au Moyen-Orient en mai et l'impact du Salon du Bourget en juin.

Livraisons : 2025 revient sur la trajectoire d'un retour au niveau pré-crise (2018) en 2026, 8 ans après.

Carnet de commandes : légère progression en 2025 à un nouveau record historique.

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

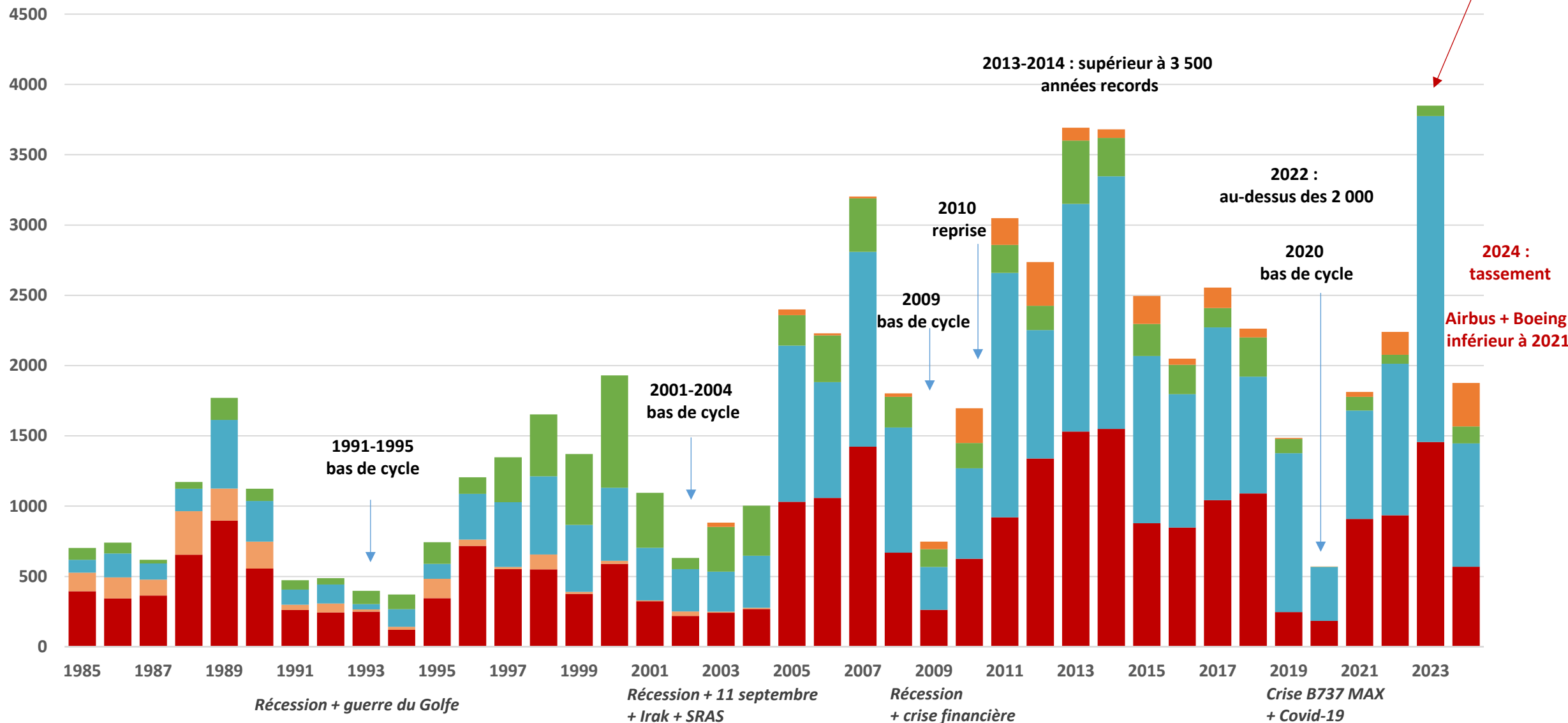
Avions immobilisés : A noter l'importance des avions monocouloirs à motorisation P&W GTF.

COMMANDES BRUTES

Après une année 2023 record, tassement des commandes brutes en 2024

En nombre d'avions

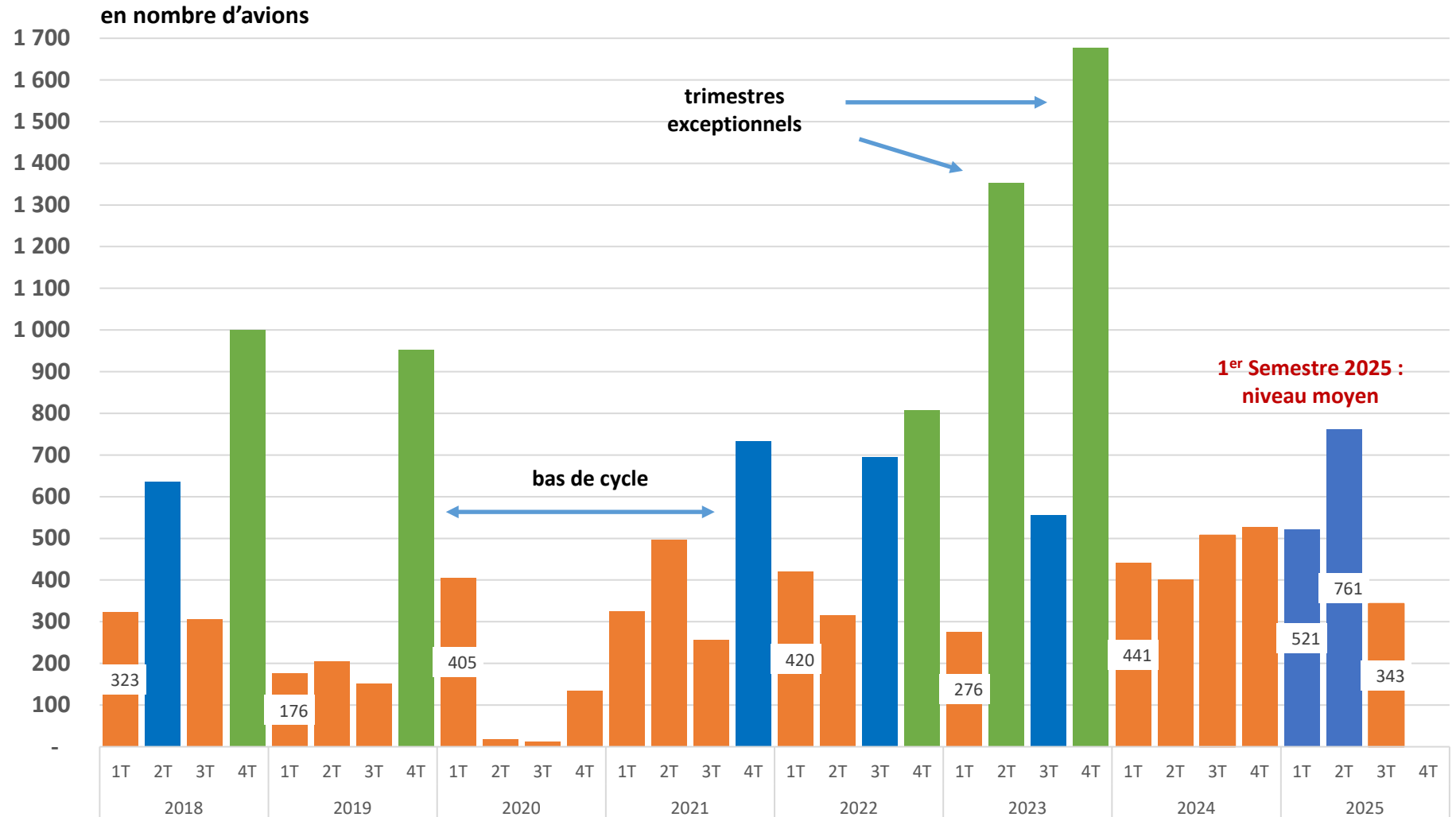
■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Autres ■ Nouveaux



COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

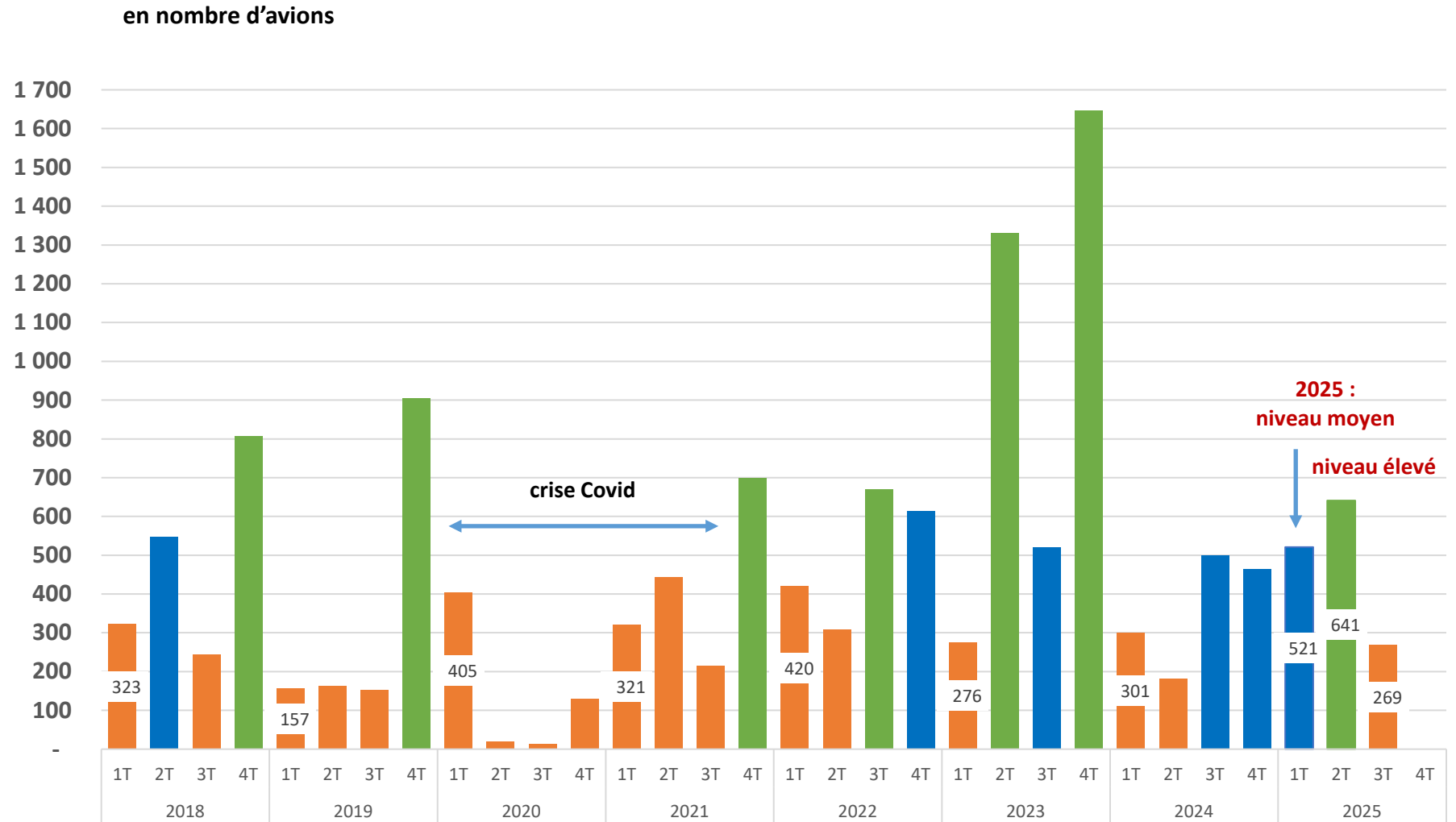
- Généralement, les 4e trimestres et les trimestres avec Salon (Bourget) sont des trimestres élevés.
- **2023**, année de forte reprise, cumule les deux : le 2T (Salon du Bourget) et le 4T sont des trimestres exceptionnels.
- **2024**, est une année de faible niveau.
- **2025 est d'un niveau moyen, niveau supérieur à celui de la même période des années précédentes.**



COMMANDES BRUTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

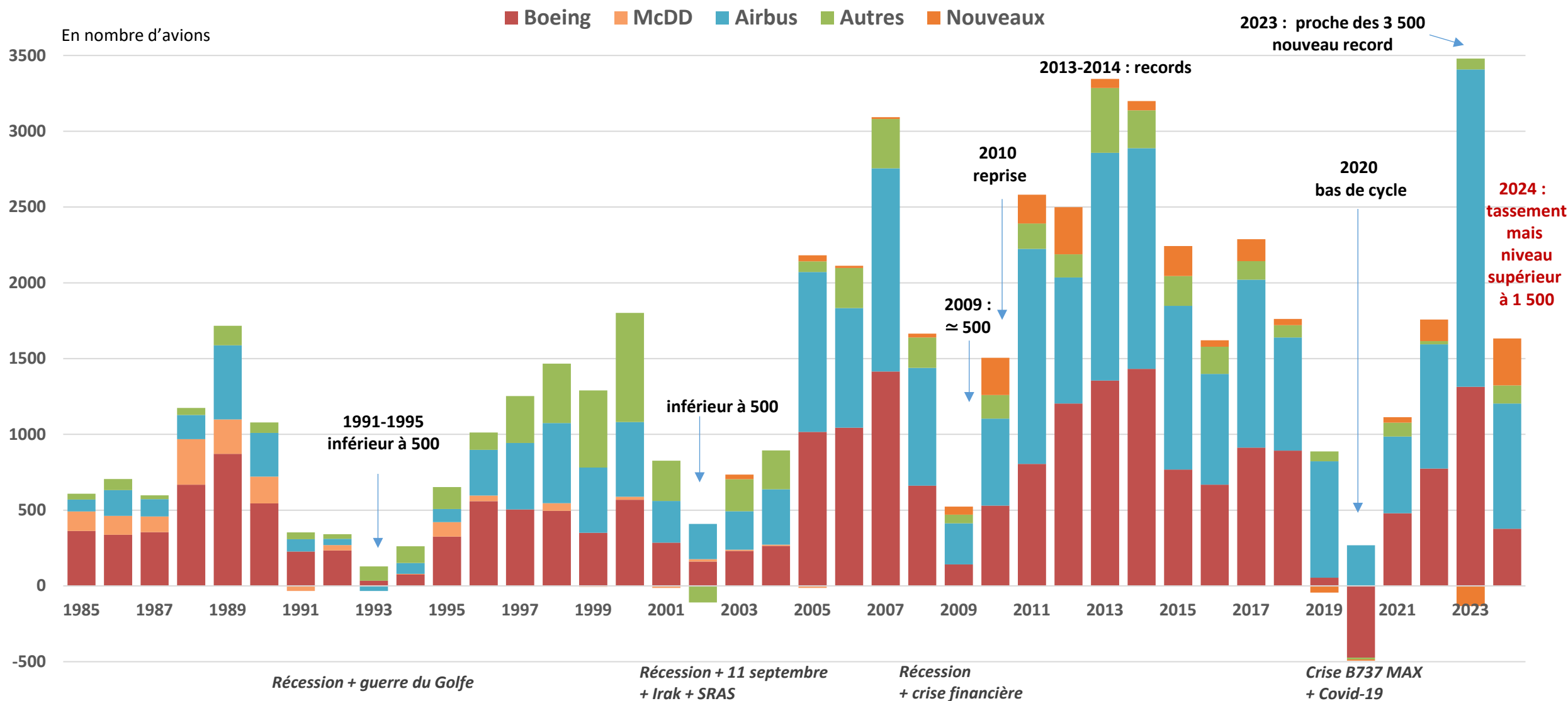
- **2023** : année de forte reprise
- **2024** : année faible, avec des commandes brutes d'avions commerciaux (Airbus + Boeing) dont la moyenne est inférieure à 450/avions par trimestre. Le 1^{er} semestre a plombé l'année. Remontée au second semestre.
- **Le 2T2025 est un trimestre élevé dû à l'effet Trump au Moyen-Orient et au Salon du Bourget.**



COMMANDES NETTES

commandes nettes = commandes brutes – annulations

Après une année 2023 record, tassement des commandes nettes en 2024



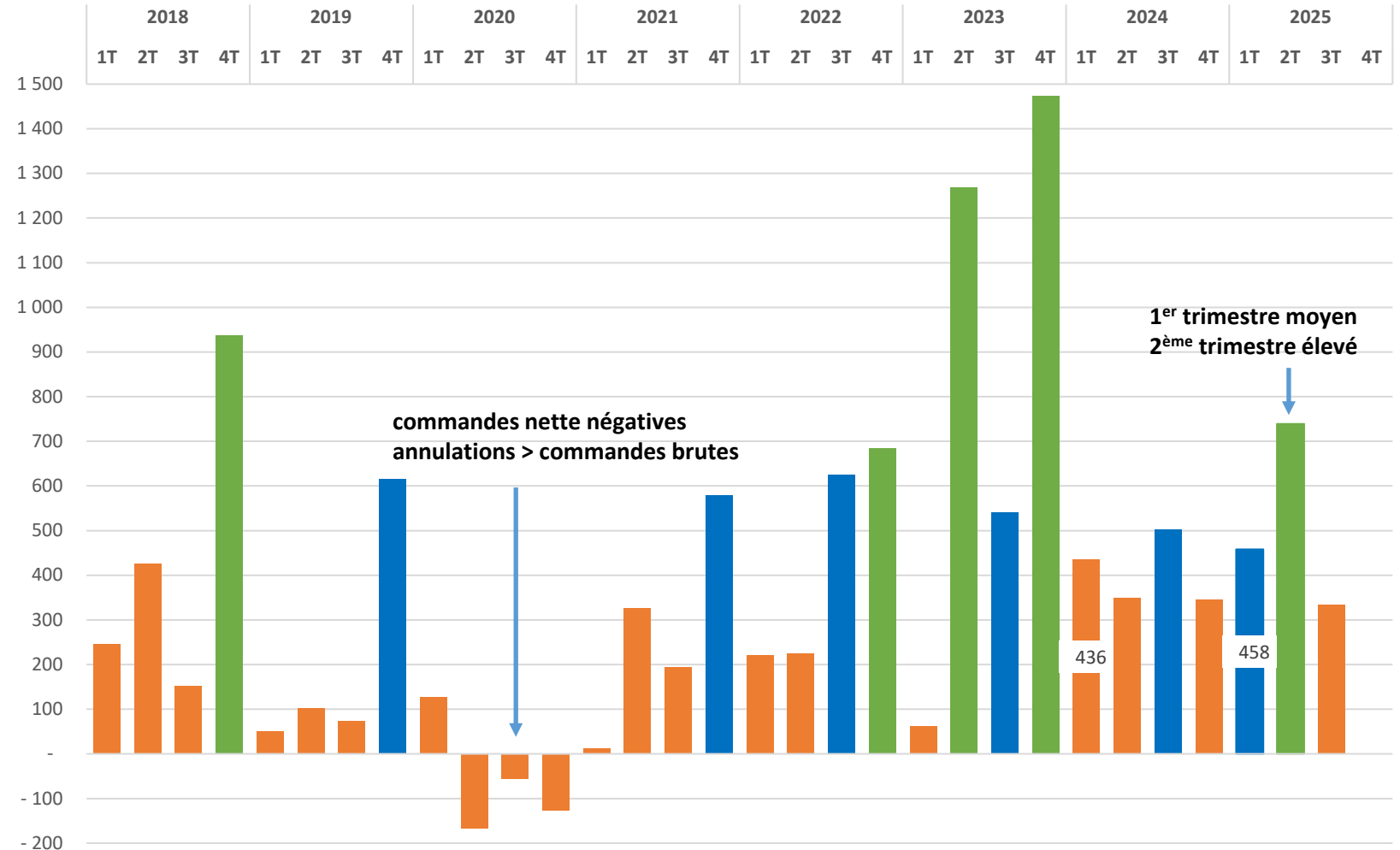
COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

ensemble des avionneurs

Commandes nettes = commandes brutes - annulations

- **2020** : 3 trimestres négatifs signifient que les annulations dépassaient les commandes brutes.
- Le **1T2025**, est un trimestre moyen(458 commandes supérieur au 1T2024), mais le **2T2025** est un trimestre élevé.
- **Globalement 2025 est d'un niveau moyen.**

en nombre d'avions



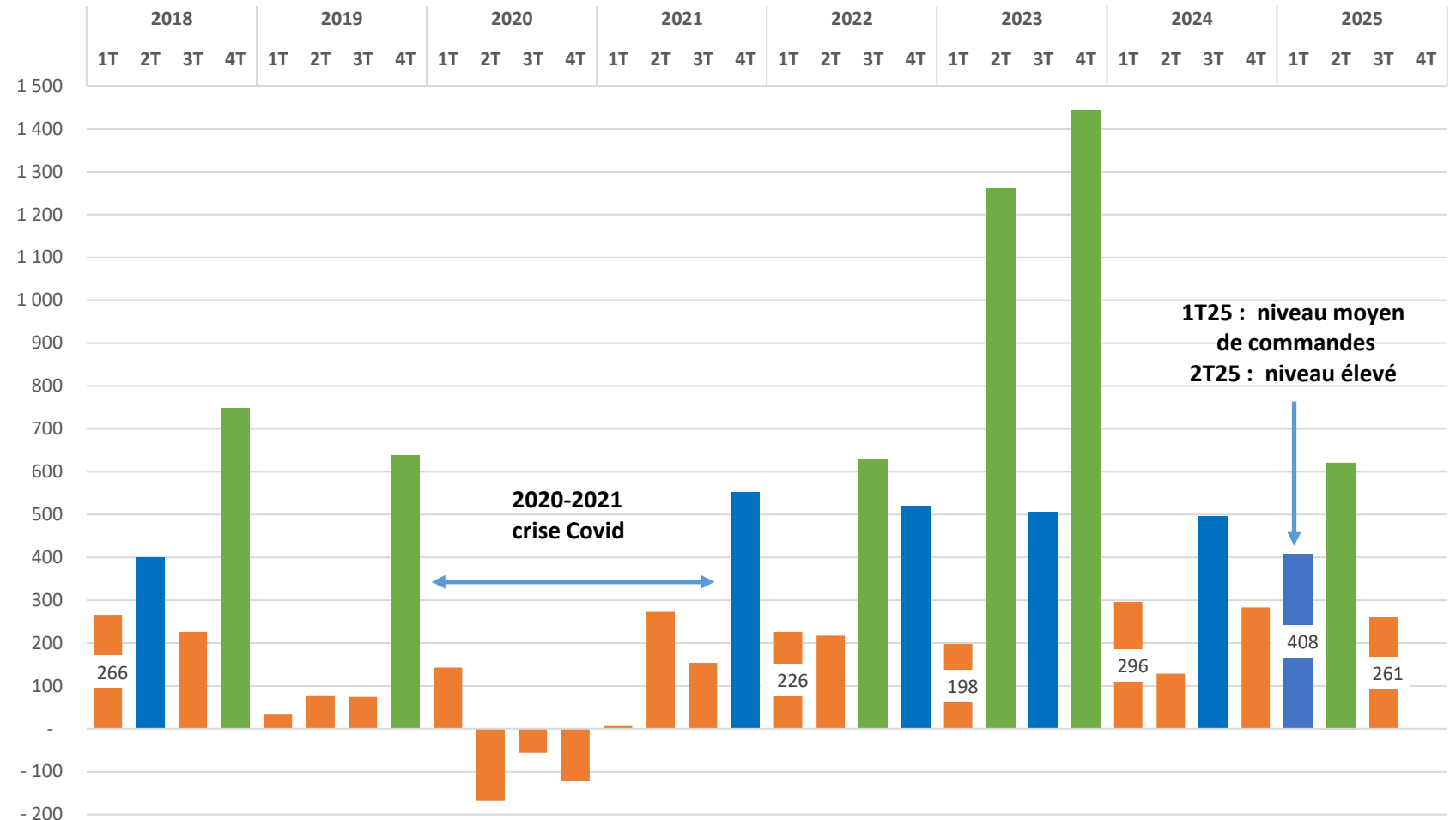
COMMANDES NETTES TRIMESTRIELLES

Airbus + Boeing

Commandes nettes = commandes brutes - annulations

en nombre d'avions

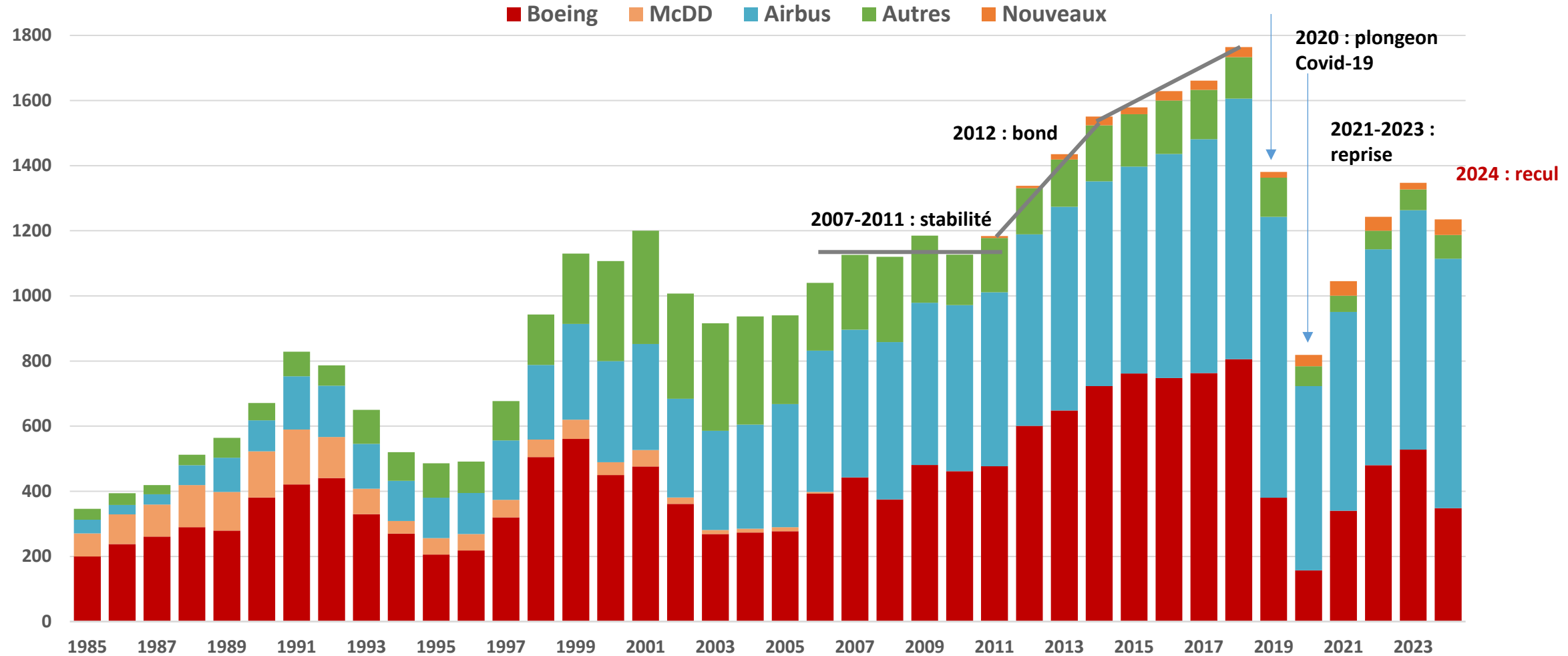
- **2020-2021** : Crise Covid avec 7 trimestres négatifs ou faibles.
- **2023**, nouvelle année record, avec deux trimestres exceptionnels et un trimestre moyen, mais avec un 1er trimestre faible.
- **2024** est une année faible en commandes nettes.
- **2025 : une année moyenne.**



LIVRAISONS

en nombre d'avions
recul en 2024

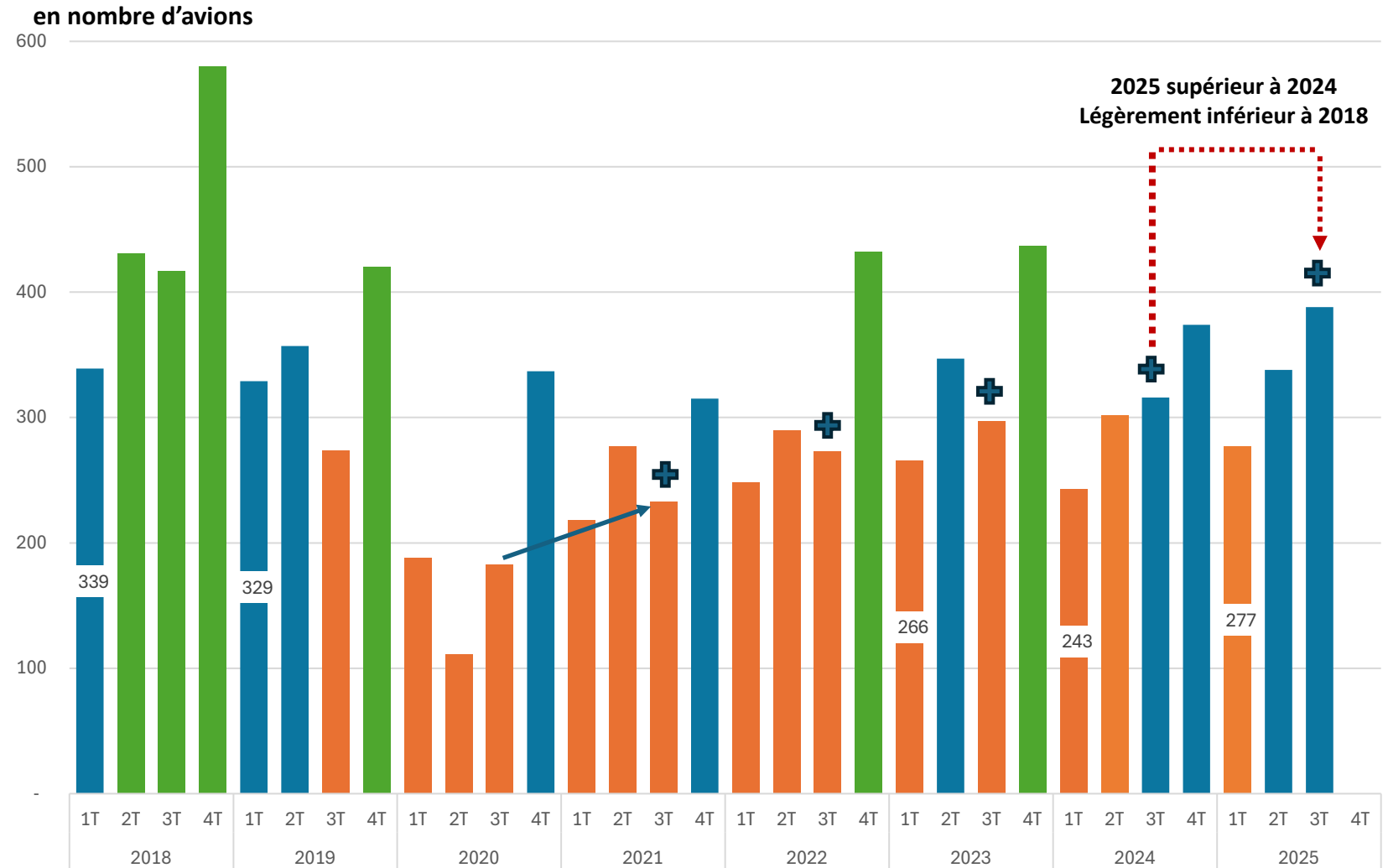
En nombre d'avions



LIVRAISONS

ensemble des avionneurs

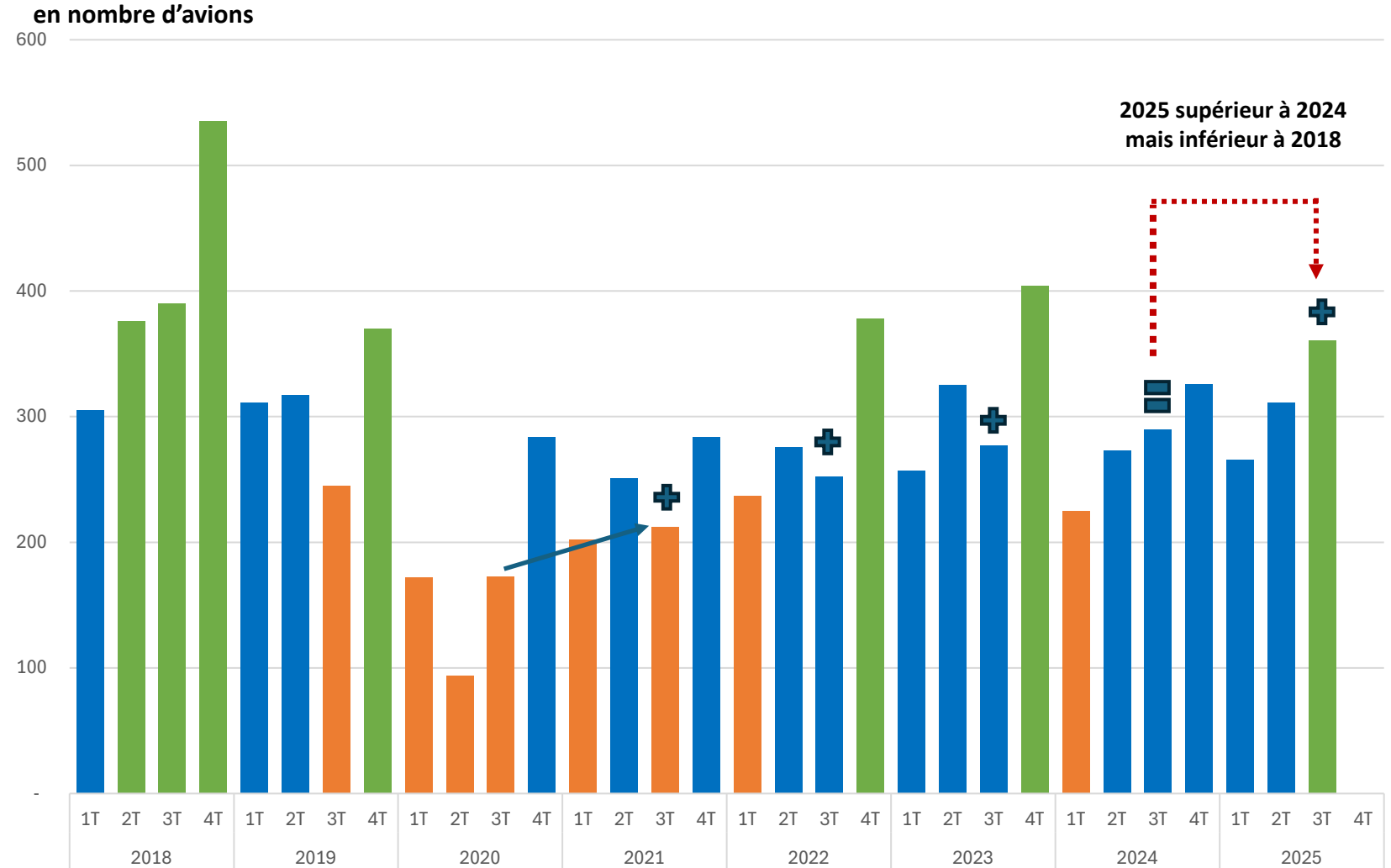
- **Comparaison des 3T**
Progression continue des livraisons, sauf en 2024.
- **2024 est l'illustration des difficultés** qui touchent l'ensemble de l'industrie aéronautique : problèmes de Boeing, supply chain, pénurie de main-d'œuvre qualifiée, recrutement tardif, perte de compétences...et grève chez Boeing.
- **2025 : tous les trimestres sont supérieurs aux trimestres 2024**



LIVRAISONS

Airbus + Boeing

- **Comparaison des 3T**
Progression continue des livraisons, sauf en 2024.
- **2024 est l'illustration des difficultés** qui ont touché 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.
- **Le 3T25 est d'un niveau élevé.**



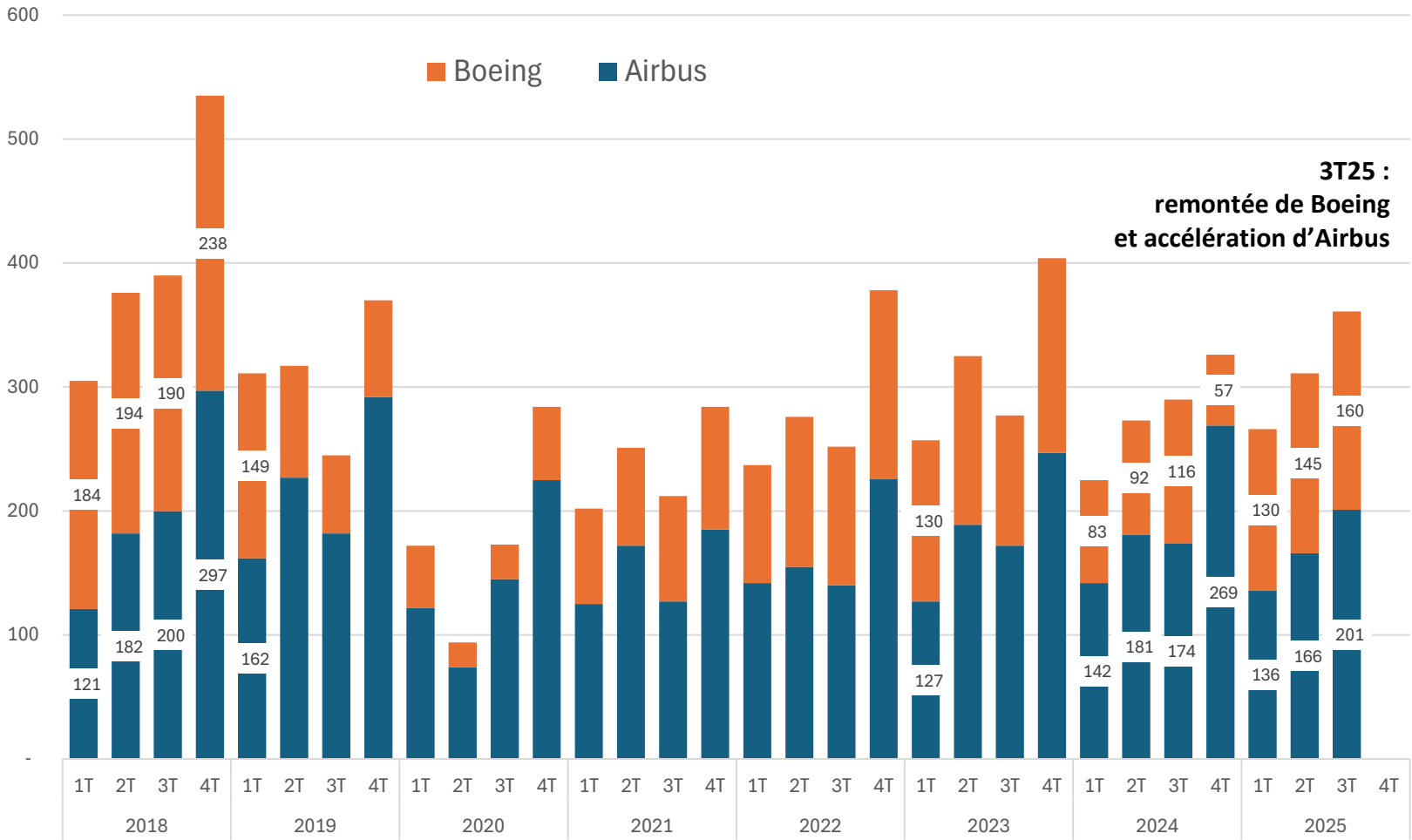
année	Airbus	Boeing	total
2018	800	806	1 606
2019	863	380	1 243
2020	566	157	723
2021	611	340	951
2022	663	480	1 143
2023	735	528	1 263
2024	766	348	1 114

LIVRAISONS

Airbus + Boeing

- **Comparaison**
La reprise des livraisons des avions commerciaux (Airbus + Boeing) a été affectée alternativement
 - * Par les multiples problèmes de Boeing,
 - et, dans une moindre mesure, par les difficultés chez Airbus.
- **2025 revient sur la trajectoire pré-crise.**

en nombre d'avions



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.

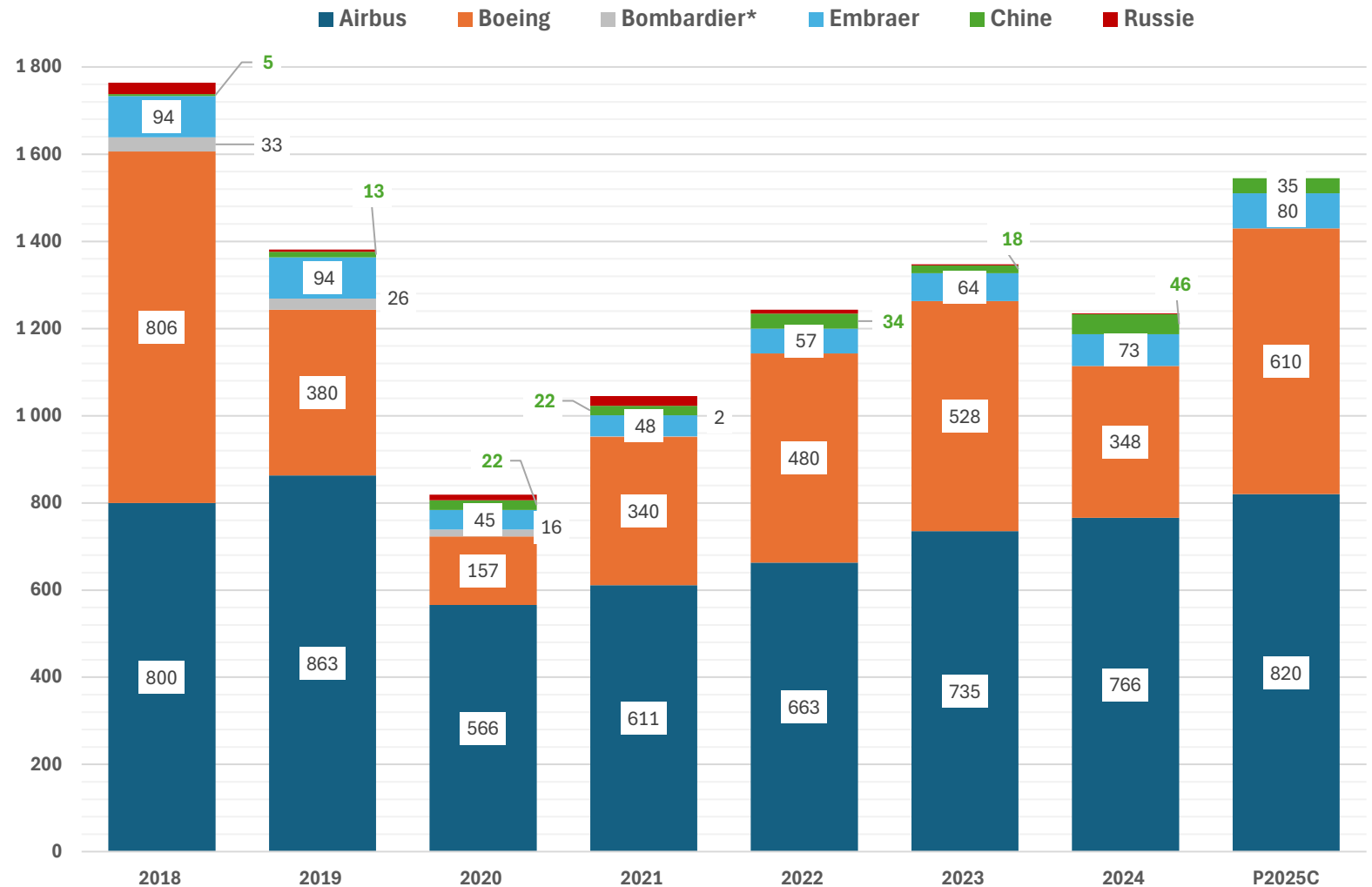
Elle s'est accentuée **fortement en 2020**, avec la crise Covid.

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

Total 2018 : 1 764 appareils à réaction livrés

Total prévisions 2025 : 1 545 appareils



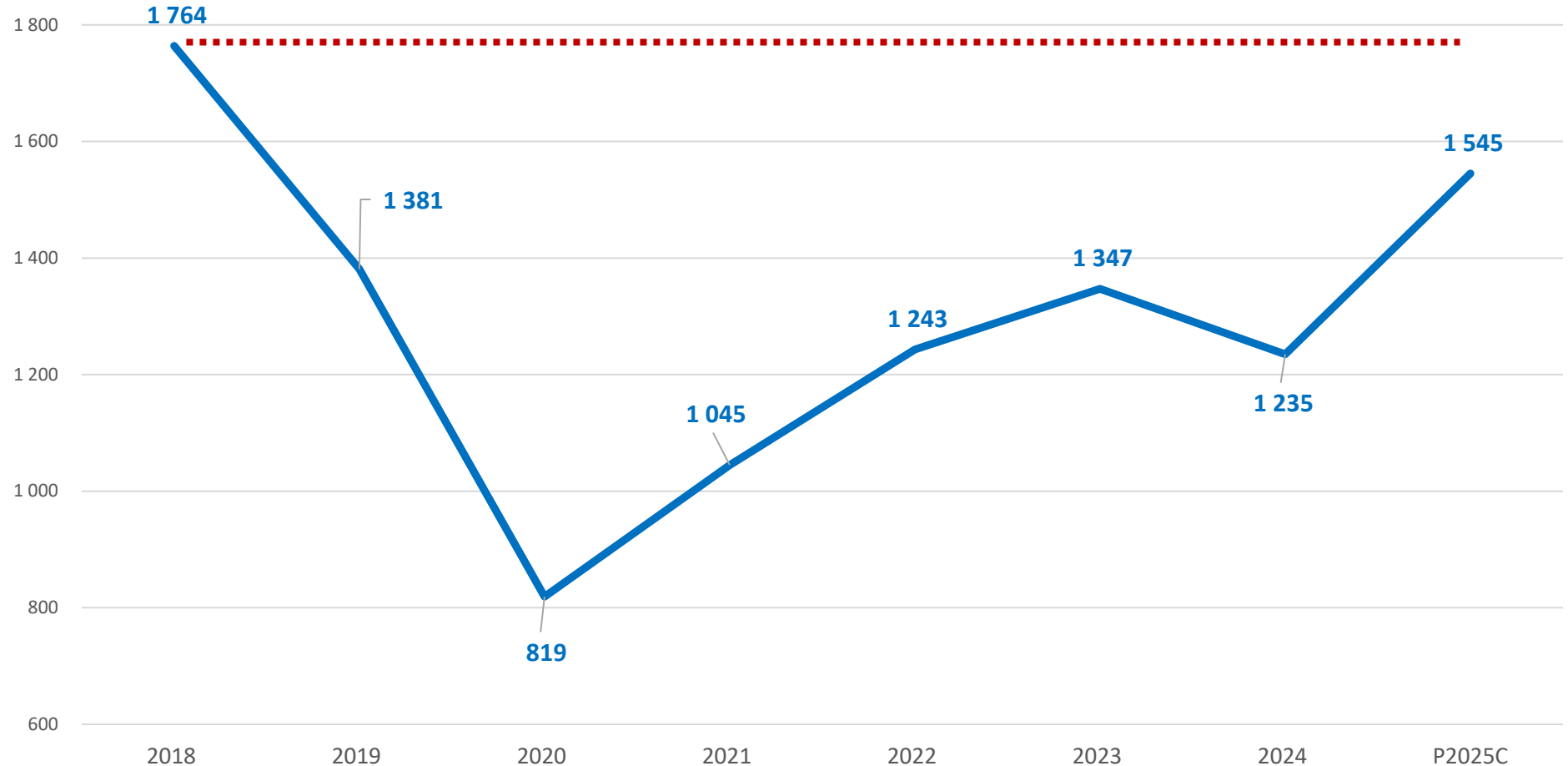
À quand le retour au niveau 2018 ?

Les difficultés de Boeing et de la supply Chain ont freiné 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 aura résidé 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



P2025C : prévisions d'octobre 2025

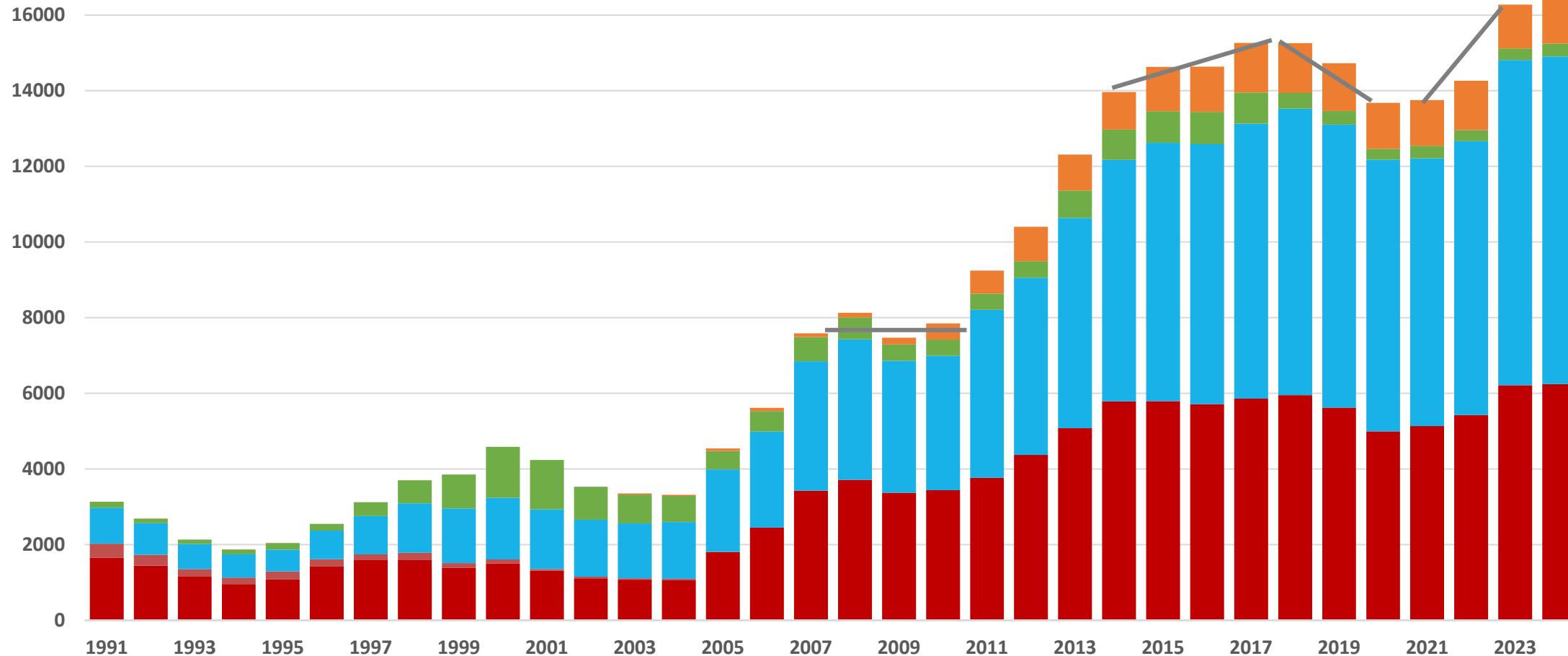
Carnet de commandes

en nombre d'avions

remontée en 2022
et surtout 2023
stabilité en 2024

En nombre d'avions

Boeing McDD Airbus Régionaux Nouveaux

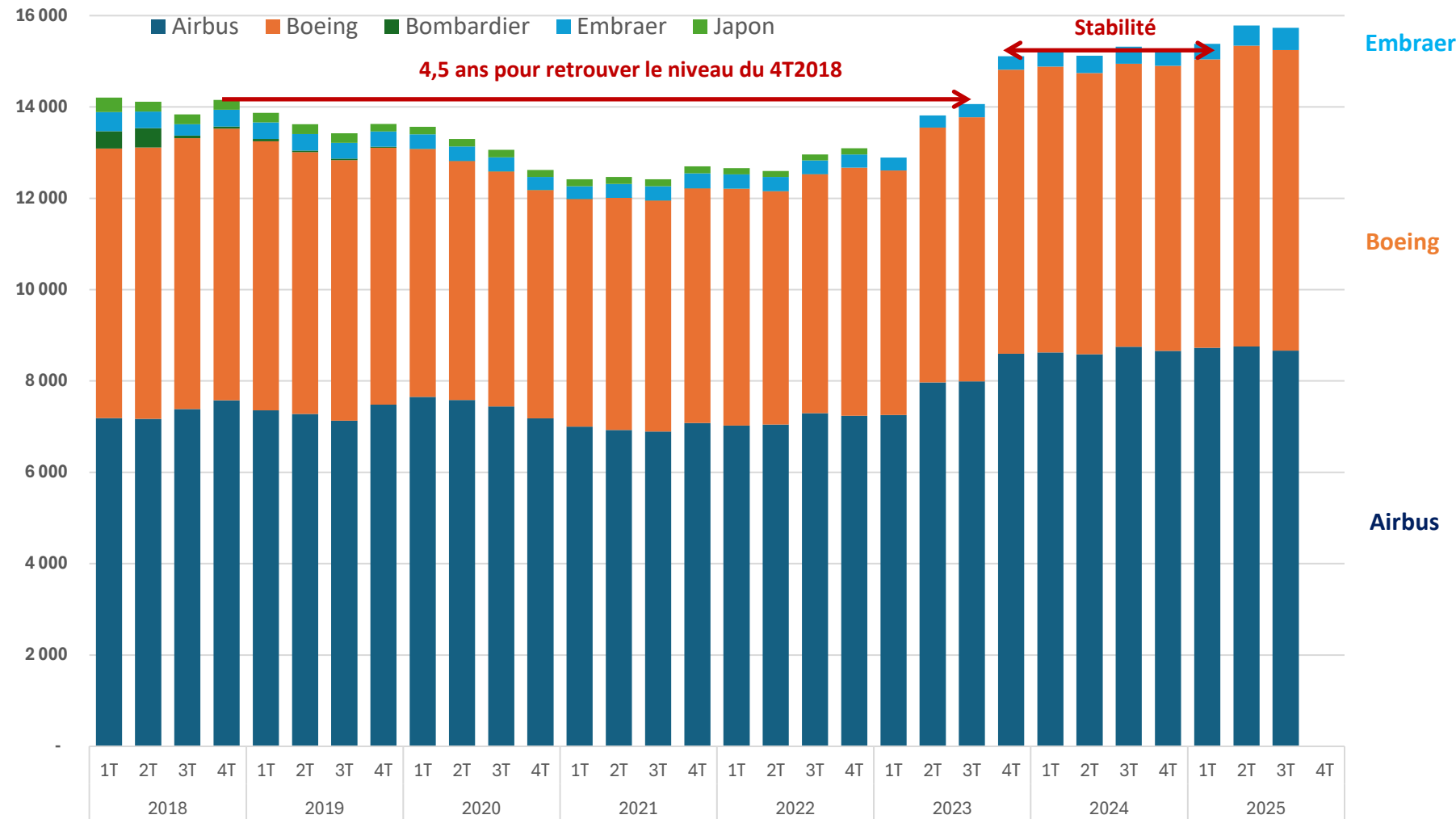


- **Airbus + Boeing** : au 2T2023, le carnet de commandes retrouve son niveau le plus haut du 4T2018. Aux 2 et 4T2023 **bond du carnet de commandes**.
- **En 2024**, stabilité vs fin 2023.
- **En 2025, légère progression.**
- **Autres avionneurs** : effritement du carnet de commandes. (arrêt de Bombardier 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.

CARNET DE COMMANDES

ensemble des avionneurs

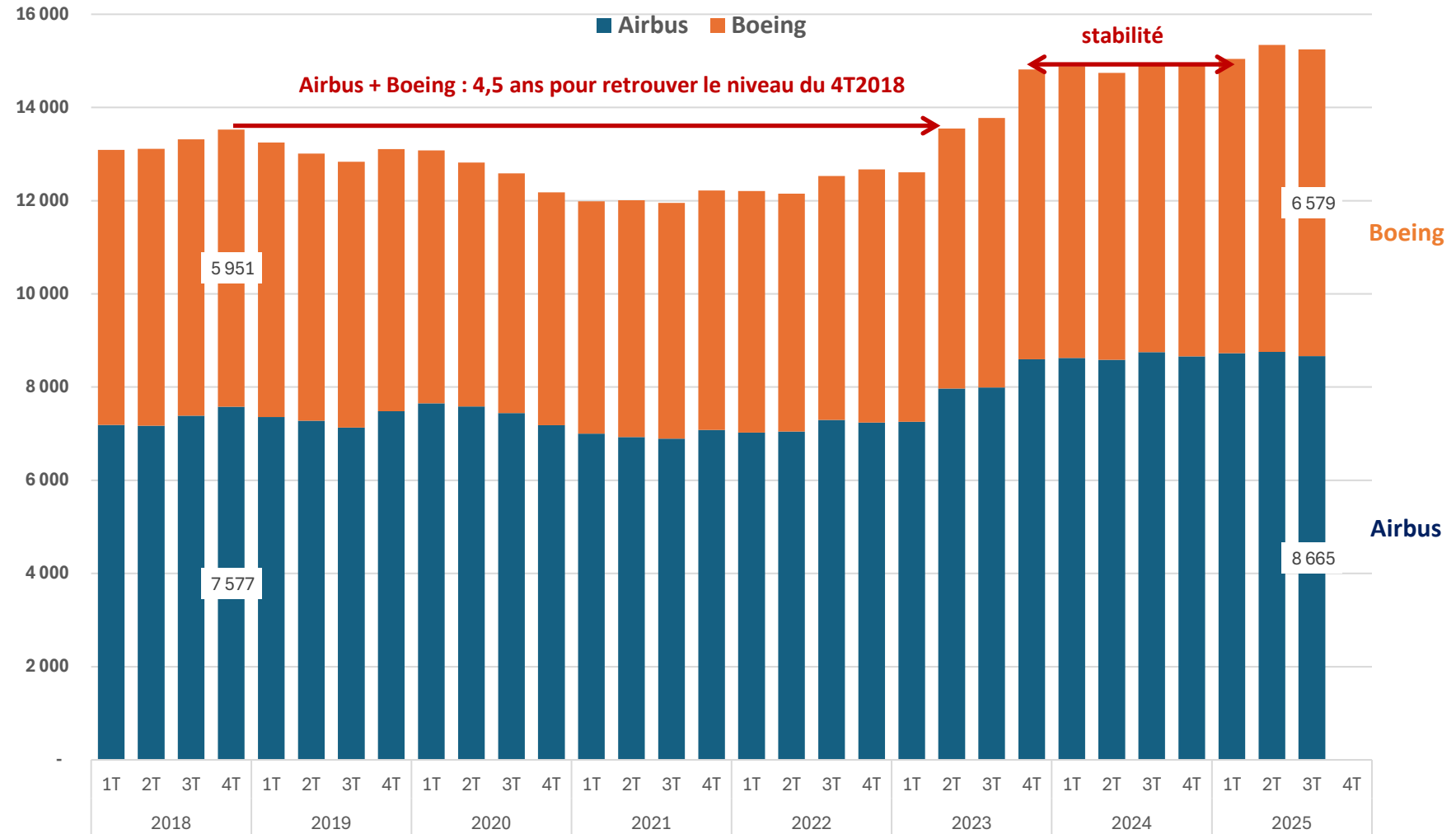
en nombre d'avions



CARNET DE COMMANDES

Airbus + Boeing

en nombre d'avions

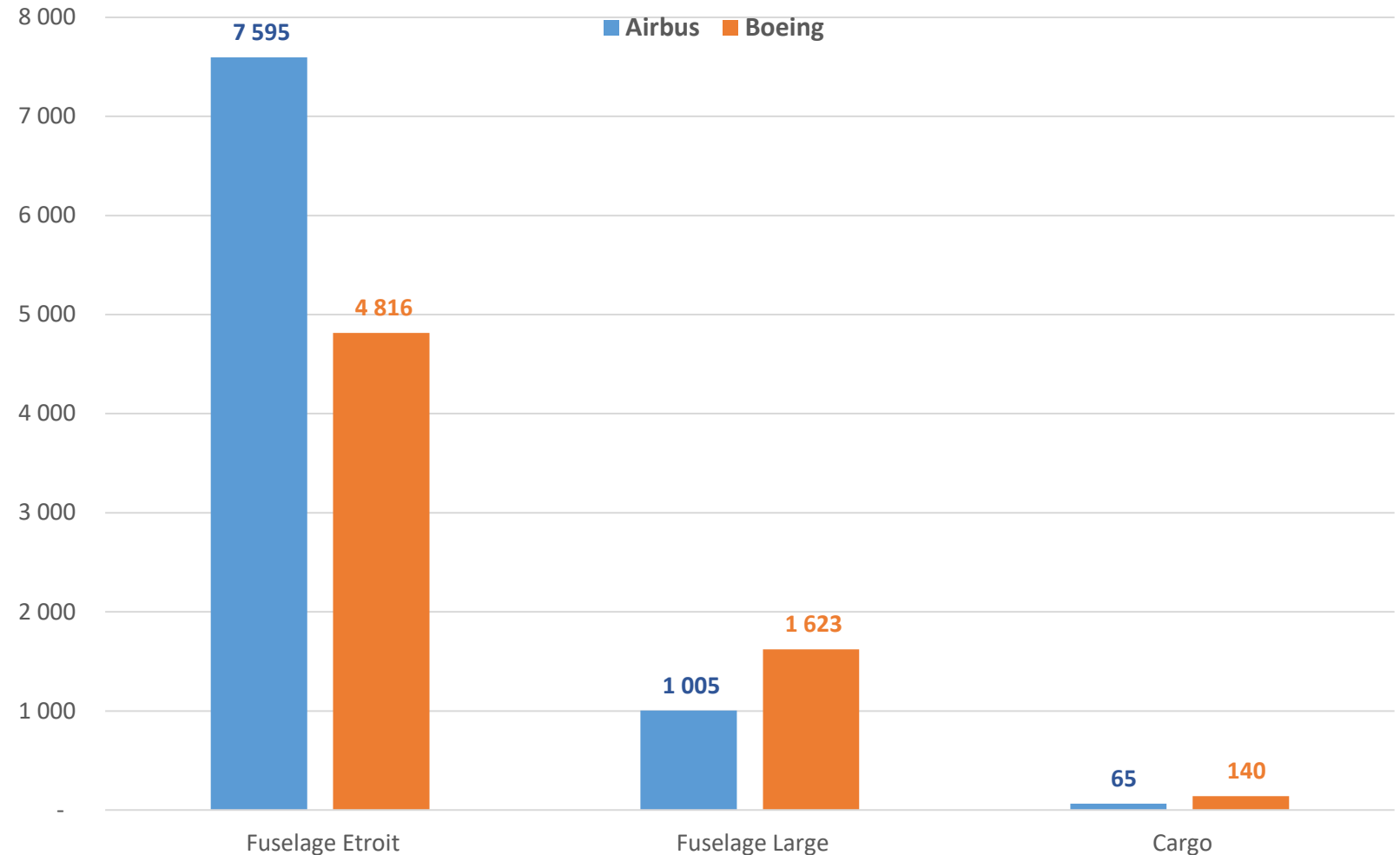


- **Airbus + Boeing** : au 2T2023, le carnet de commandes retrouve son niveau le plus haut du 4T2018.
- Aux 2 et 4T2023 **bond** du carnet de commandes.
- En 2024, **stabilité** du carnet de commandes.
- Au 2T2025, **progression**.

CARNET DE COMMANDES

Airbus + Boeing à fin septembre 2025

en nombre d'avions

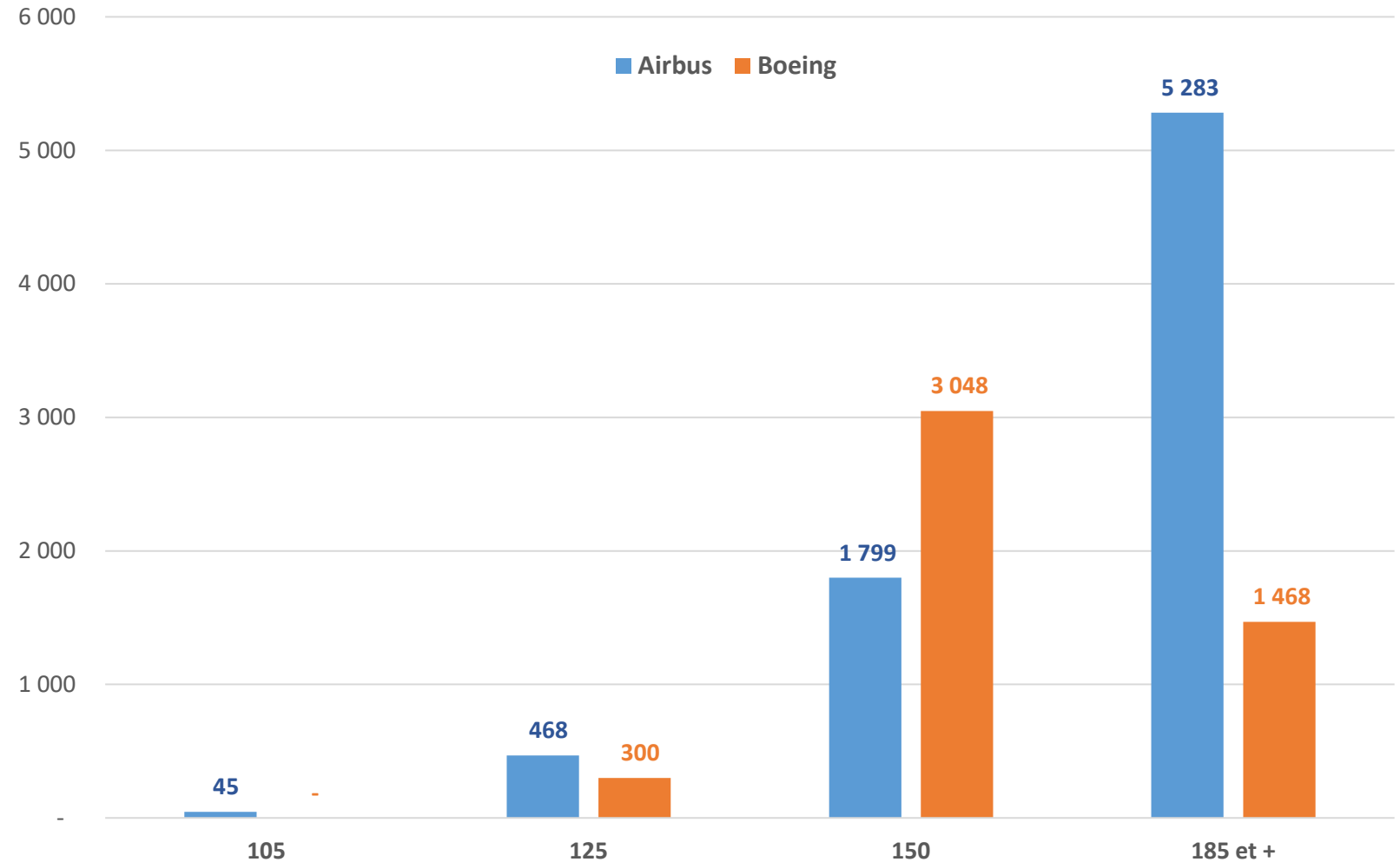


- **Airbus** occupe la première place dans les monocouloirs, y compris sans la famille A220 (ex-CSeries).
- **Boeing** occupe la première place dans les Fuselage Large grâce aux programmes B787 et B777X.
- **Boeing** demeure leader pour les avions-cargos.

CARNET DE COMMANDES Fuselage Etroit

Airbus + Boeing à fin 09/2025

en nombre d'avions

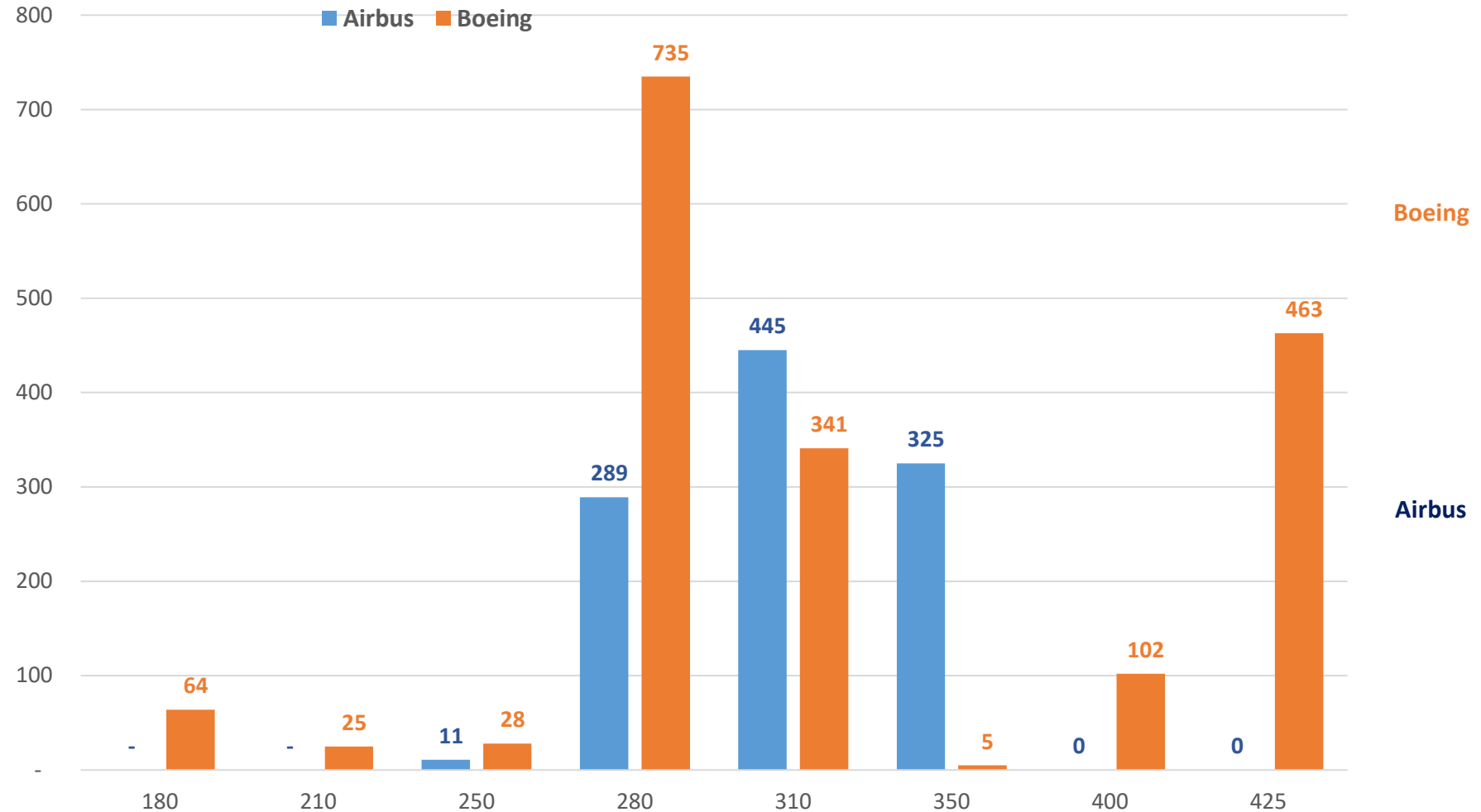


- **Airbus** distance nettement Boeing dans tous les segments, sauf dans celui des 150 sièges où l'avionneur américain devance Airbus.
- **Dans le segment 185 places**, le plus important, Airbus écrase Boeing.

CARNET DE COMMANDES Fuselage Large/Cargo

Airbus + Boeing à fin 09/2025

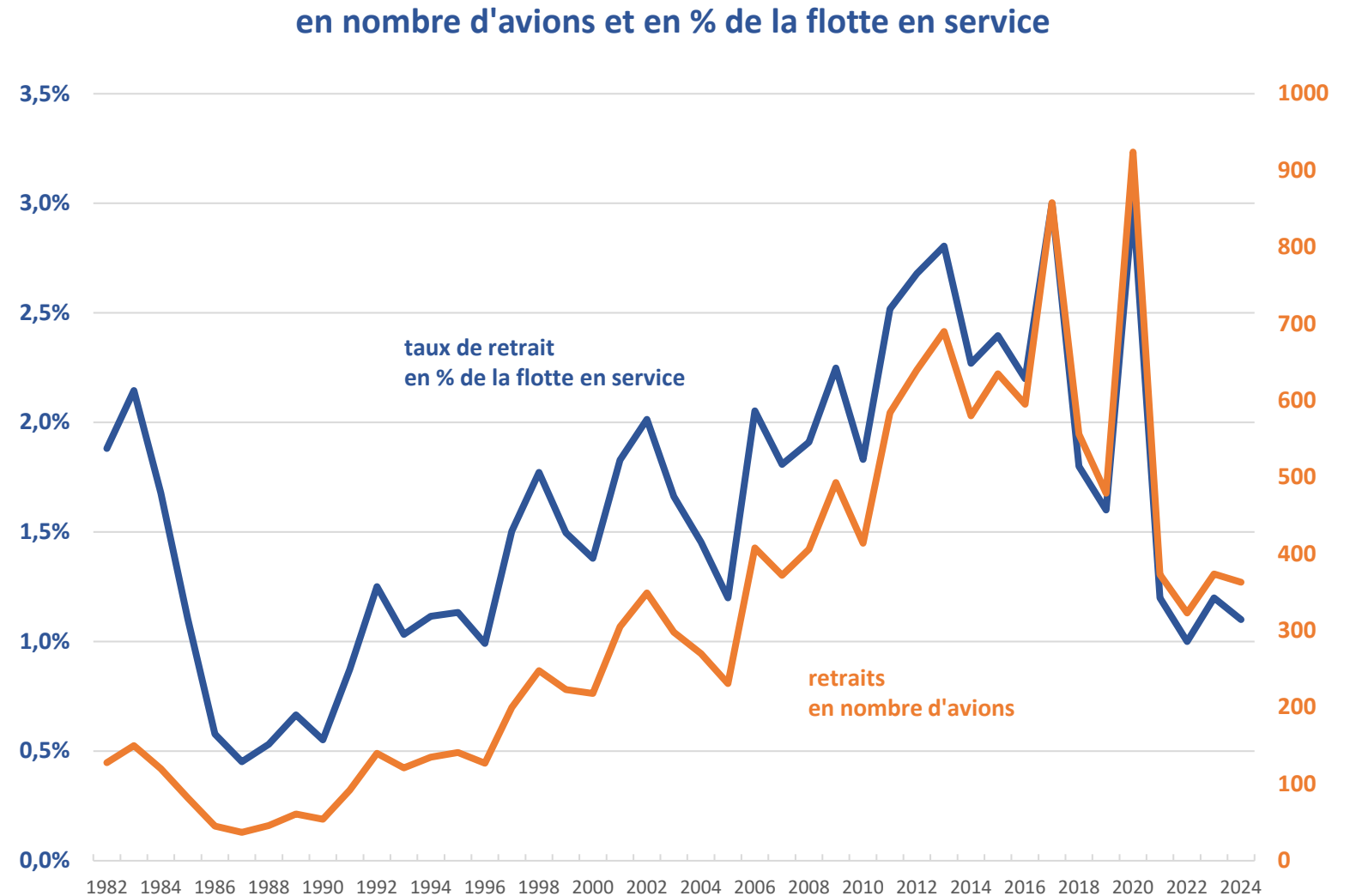
en nombre d'avions



- **Les segments 280 et 310 places** demeurent les segments majeurs.
- Fin septembre 2025, **Boeing** est leader sur les 280 pax et dans les 400 pax et +.
- **Airbus** domine les segments des 310 pax et 350 pax avec les versions -900 et -1000 de l'A350.

Retraits annuels en nombre d'avions

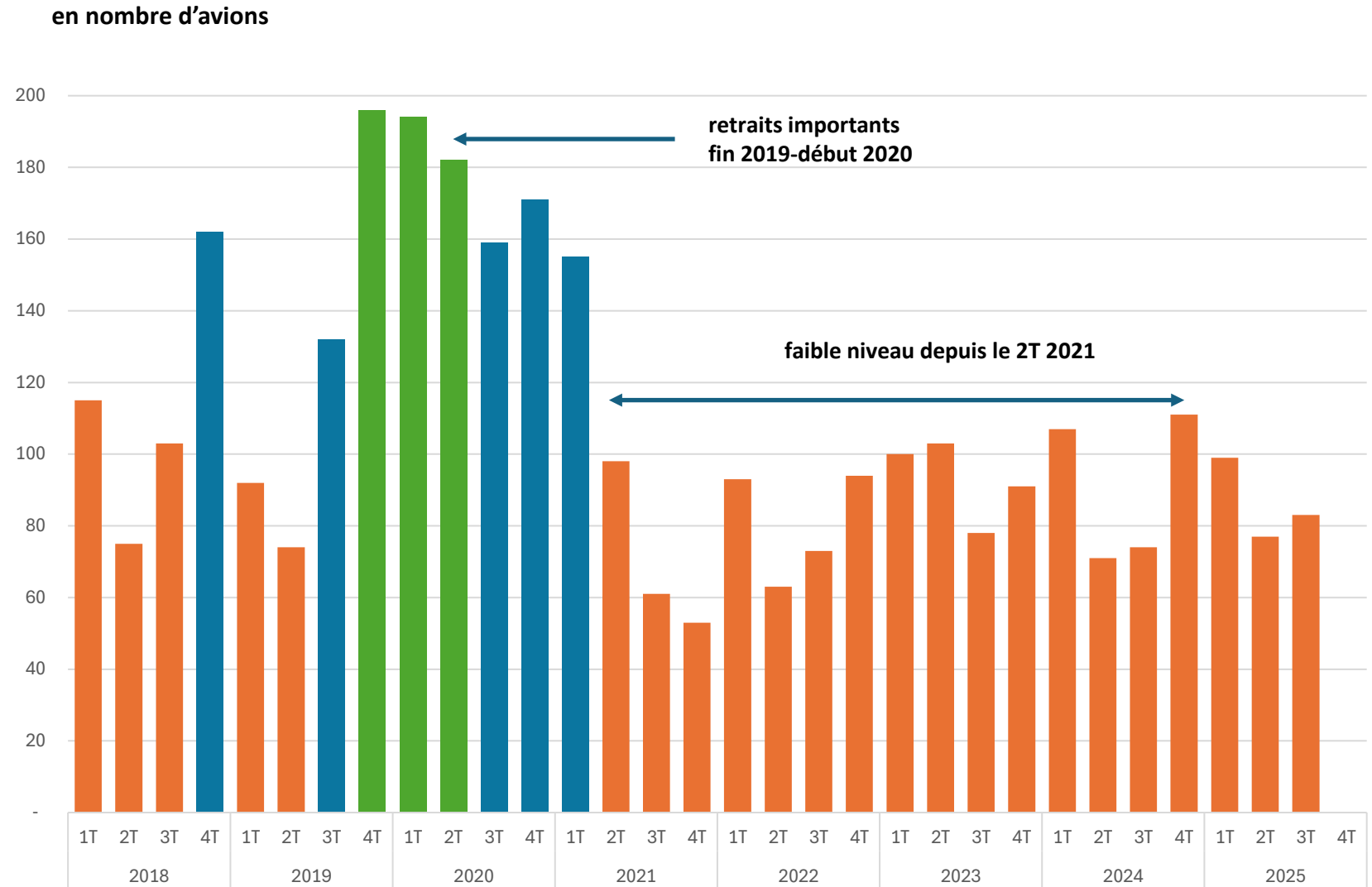
- **En 2011-2017**, le taux de retraits (en % de la flotte en service) atteint des niveaux élevés, supérieurs à 2%.
- Léger fléchissement en 2018-2019.
- **En 2020**, forte progression au-dessus des 900 appareils et des 3%
- **En 2021-2024**, faible niveau des retraits, taux inférieur à 1,5%.



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 2024-2025, si le trafic aérien a retrouvé son niveau pré-Covid, le manque de visibilité perdure sur l'offre (reprise des livraisons).

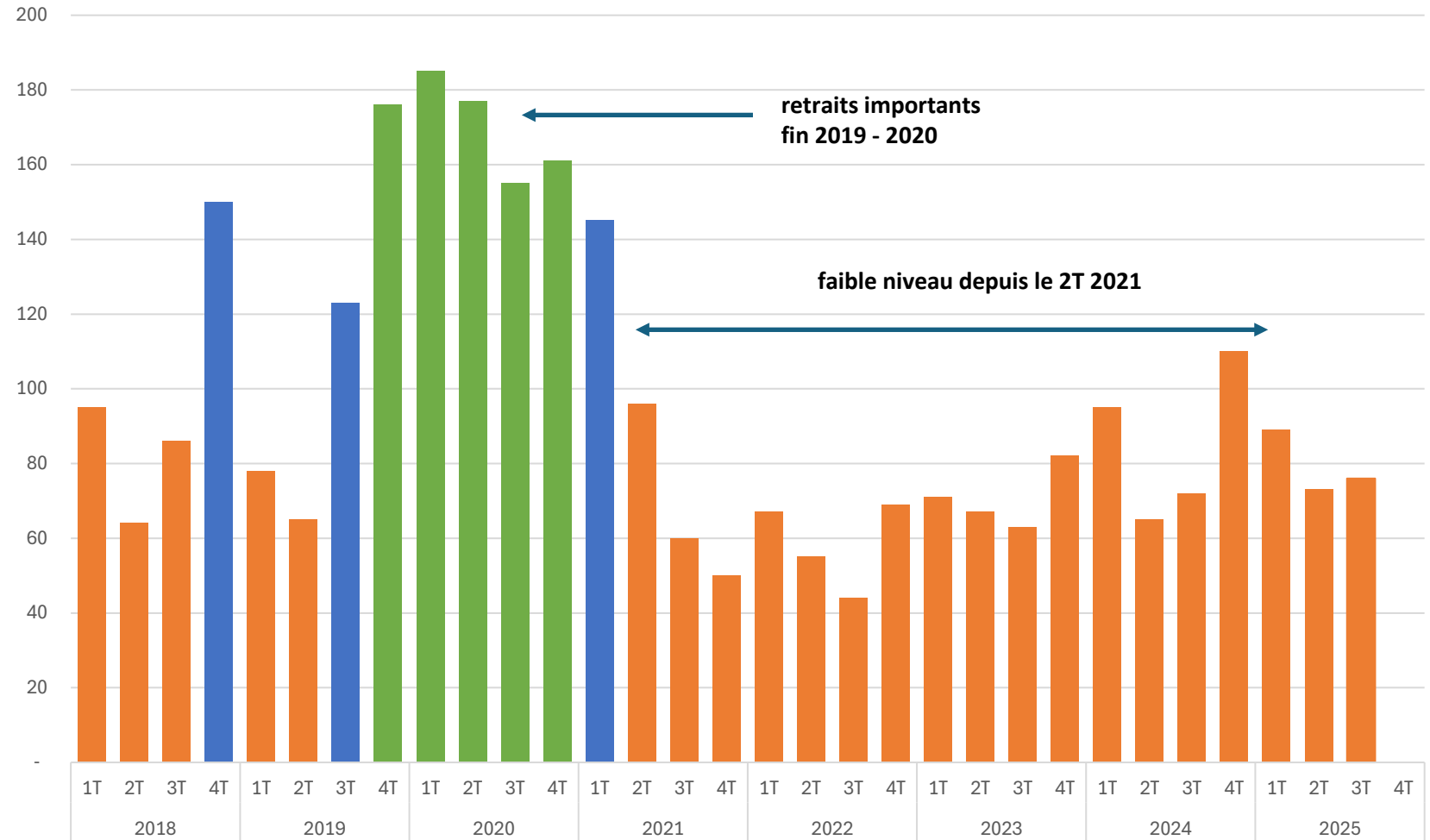


RETRAITS TRIMESTRIELS

Airbus + Boeing

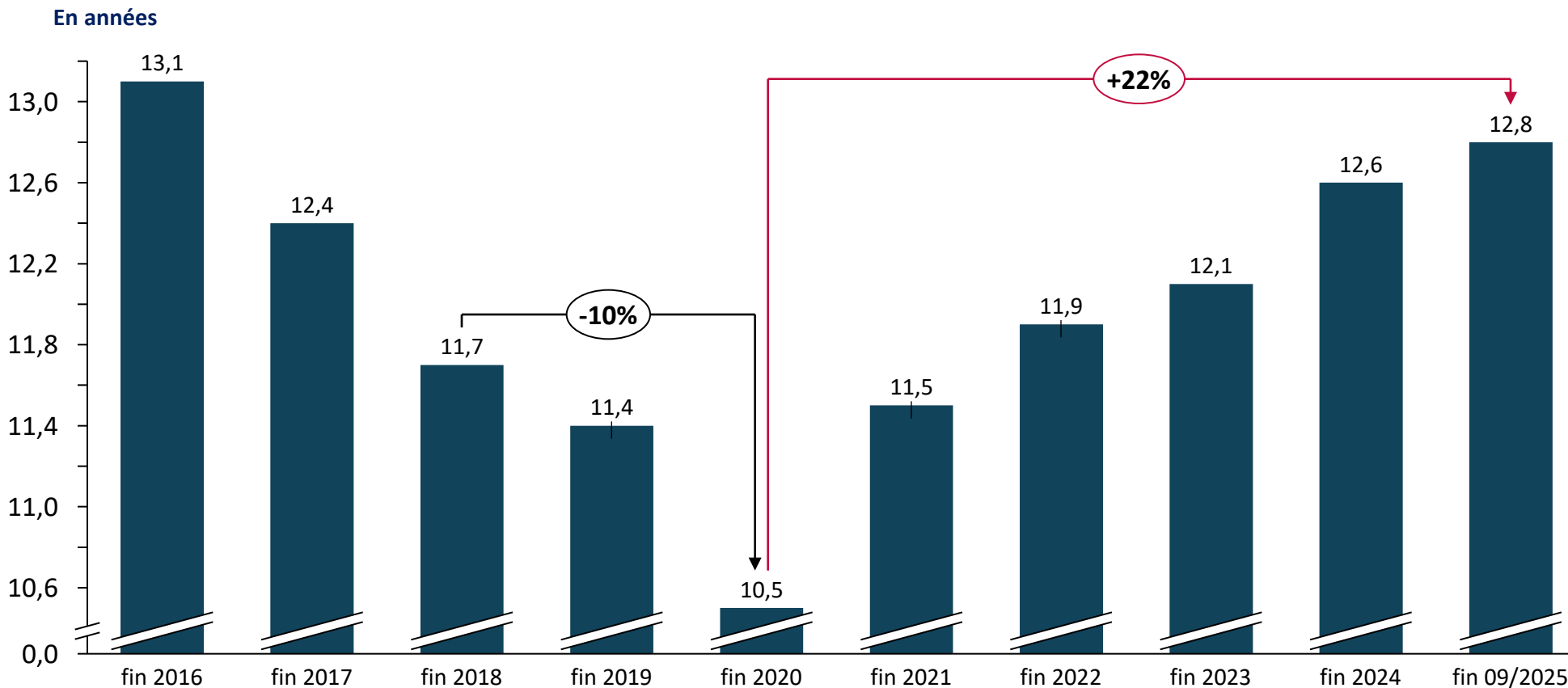
en nombre d'avions

- **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 2024-2025**, si le trafic aérien a retrouvé son niveau pré-Covid, le manque de visibilité perdure sur l'offre (reprise des livraisons).



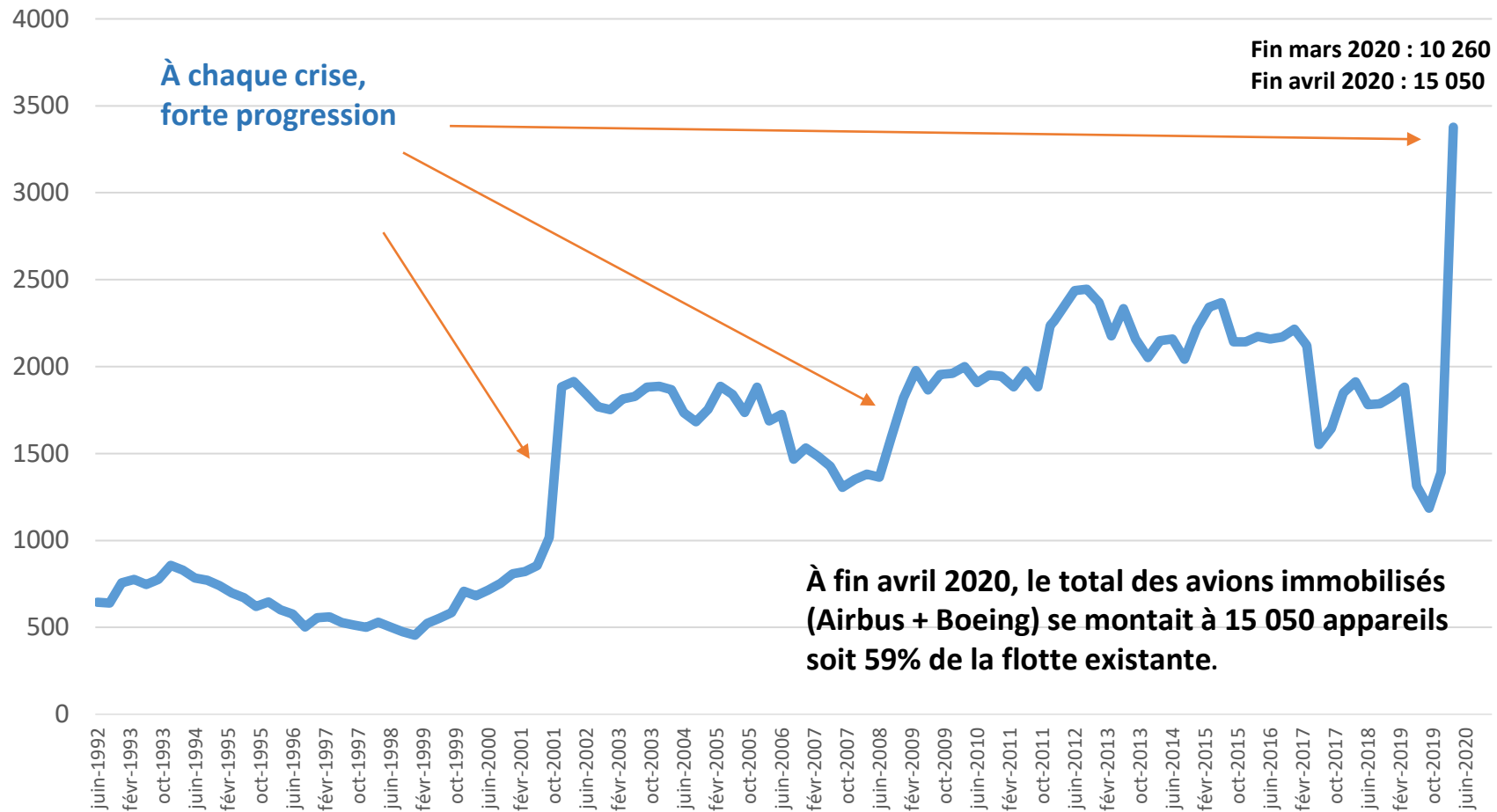
L'âge moyen de la flotte en service, qui diminuait tendancielllement avant la pandémie, est reparti à la hausse depuis la crise du Covid

AGE MOYEN DE LA FLOTTE ACTIVE (AIRBUS + BOEING) – ÉVOLUTION DEPUIS FIN 2016



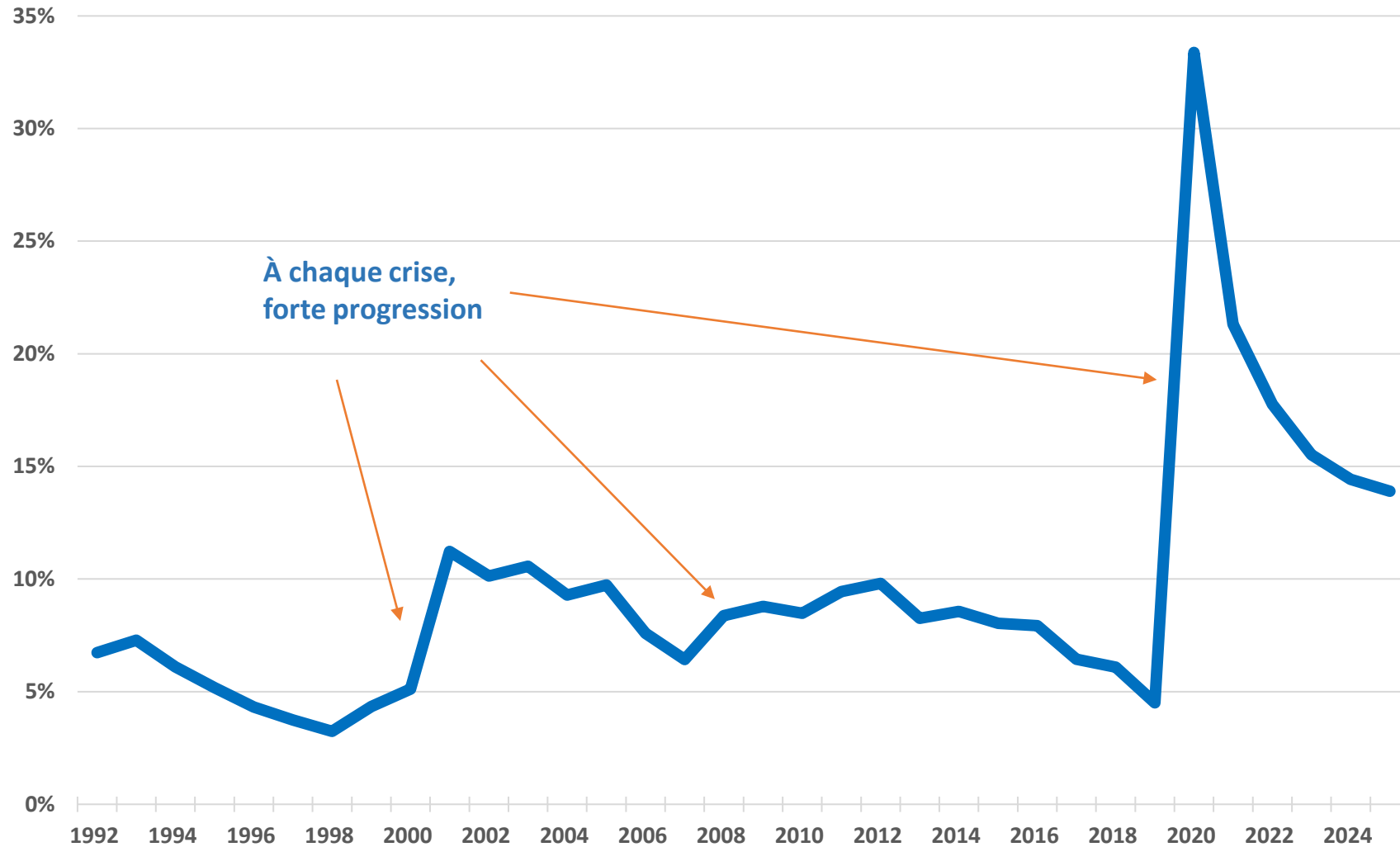
- Les compagnies utilisent de préférence les avions neufs (ou les plus récents) dont elles disposent et à défaut les avions plus anciens
- Au cœur de la crise Covid (2020), l'âge moyen de la flotte a baissé de 10% (vs. 2018).
- Puis lors de la forte reprise du trafic, les compagnies ont pioché dans le stock d'appareils immobilisés et l'âge moyen de la flotte a fortement progressé
- Cette situation provoque une augmentation des besoins de MRO

À chaque crise, forte progression des avions stockés



Après le pic de 2020, la baisse des avions stockés est régulière, mais lente

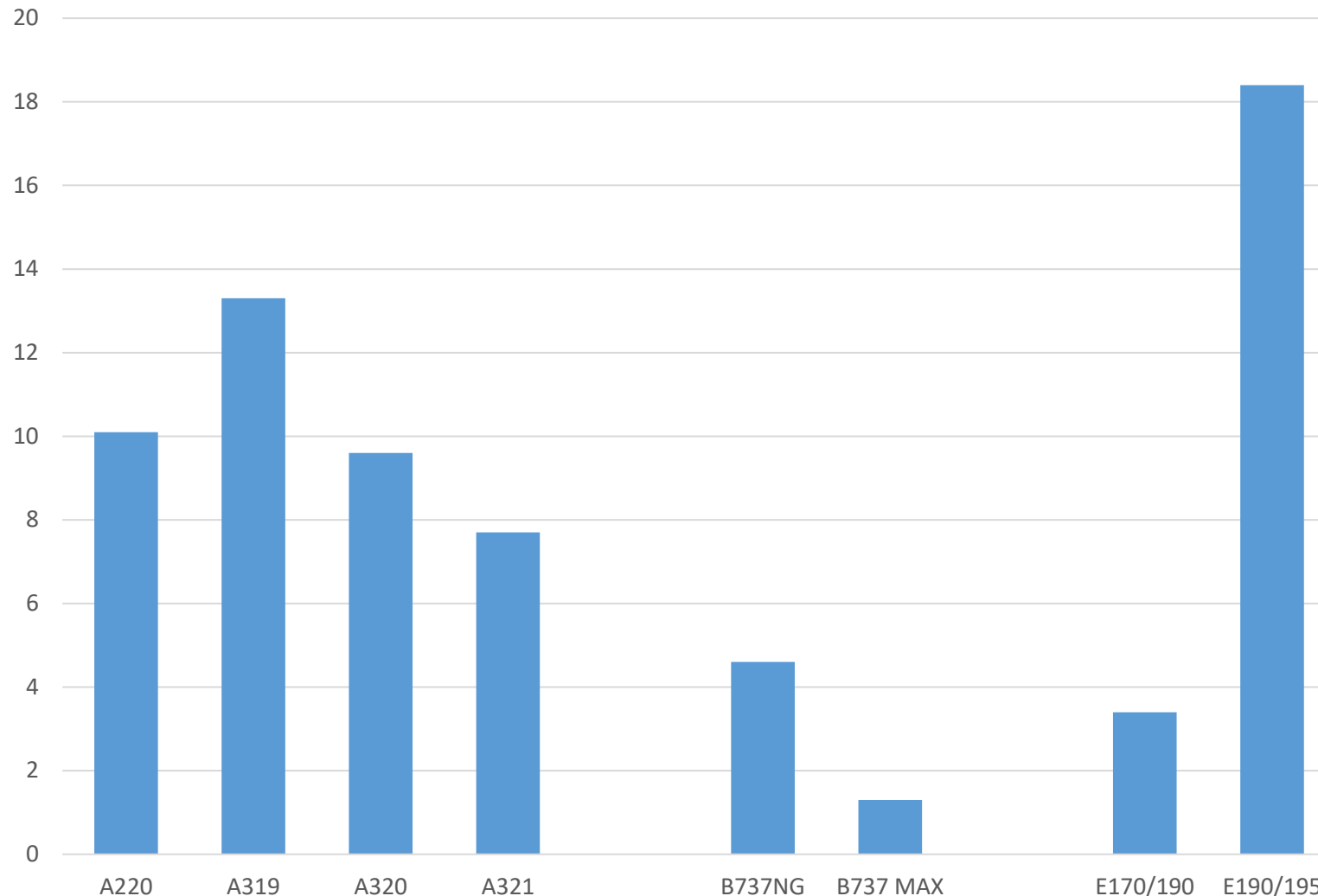
en % de la flotte



AVIONS IMMOBILISÉS

Fuselage Etroit

en % d'avions immobilisés



- **L'importance des avions stockés** dépend en premier lieu de **l'ancienneté des modèles**. Les avions qui ne sont plus en production ont un % élevé : par exemple 25% pour le B757 et 54% pour les B737 Classic.
- **Pour les modèles en cours de production**, divers facteurs peuvent jouer, notamment les problèmes moteurs.

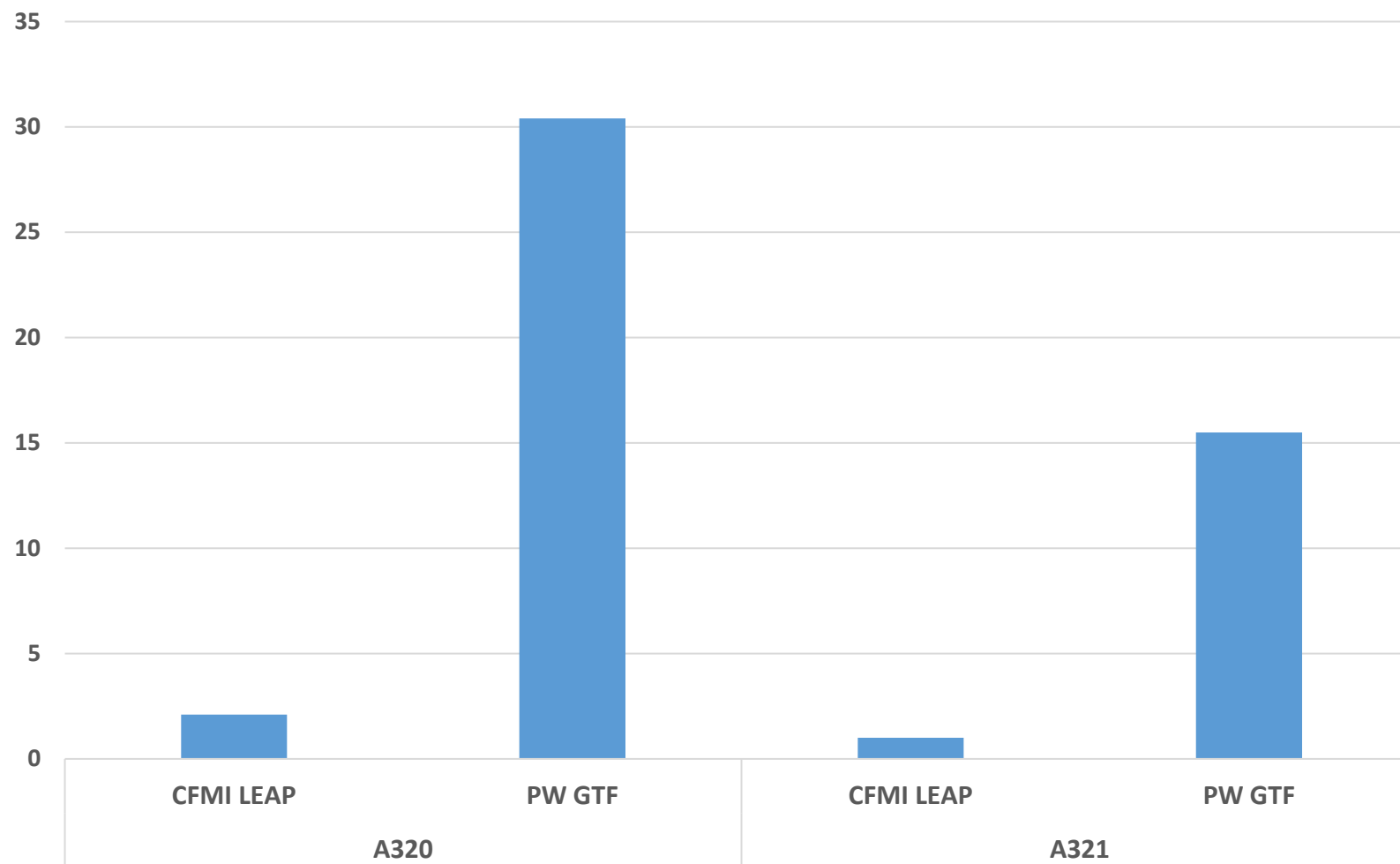
% du nombre immobilisés = avions immobilisés / (flotte active + avions immobilisés)

A320neo et A321neo immobilisés

décomposition selon le moteur

en % d'avions immobilisés

- Les deux modèles de la famille A320 peuvent être motorisés par le **CFMI LEAP** ou le **P&W GTF**.
- Ils sont en nombre suffisant pour permettre une comparaison fiable.
- Les avions motorisés par des **Pratt & Whitney** ont un taux beaucoup plus élevé que les appareils à moteurs CFM International (GE, Safran AE), en raison des difficultés techniques et industrielles du moteur GTF.



% du nombre immobilisés = avions immobilisés / (flotte active + avions immobilisés)

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.