



Conjoncture Aviation civile

février 2026

Points clés année 2025

Commandes : rebond des commandes après le tassement de 2024. Les commandes nettes, 2 187 appareils, se situent dans la tranche 2 000 à 2 500 appareils et dans la moyenne des années 2010-2019 (2 189). Annulations : retour dans la moyenne basse.

Livraisons :

- Après le recul de 2024, les livraisons reviennent sur la trajectoire de la reprise. Le niveau est celui des années 2013-2014.
- La part de l'Asie Pacifique représente environ le tiers du total mondial, mais encore loin des 45% de 2018.

Carnet de commandes : Légère progression en 2024 et 2025, au plus haut niveau historique.

Retraits : faible niveau des retraits en 2021-2025 (env. 1% de la flotte vs 2,5% 2011-2020)

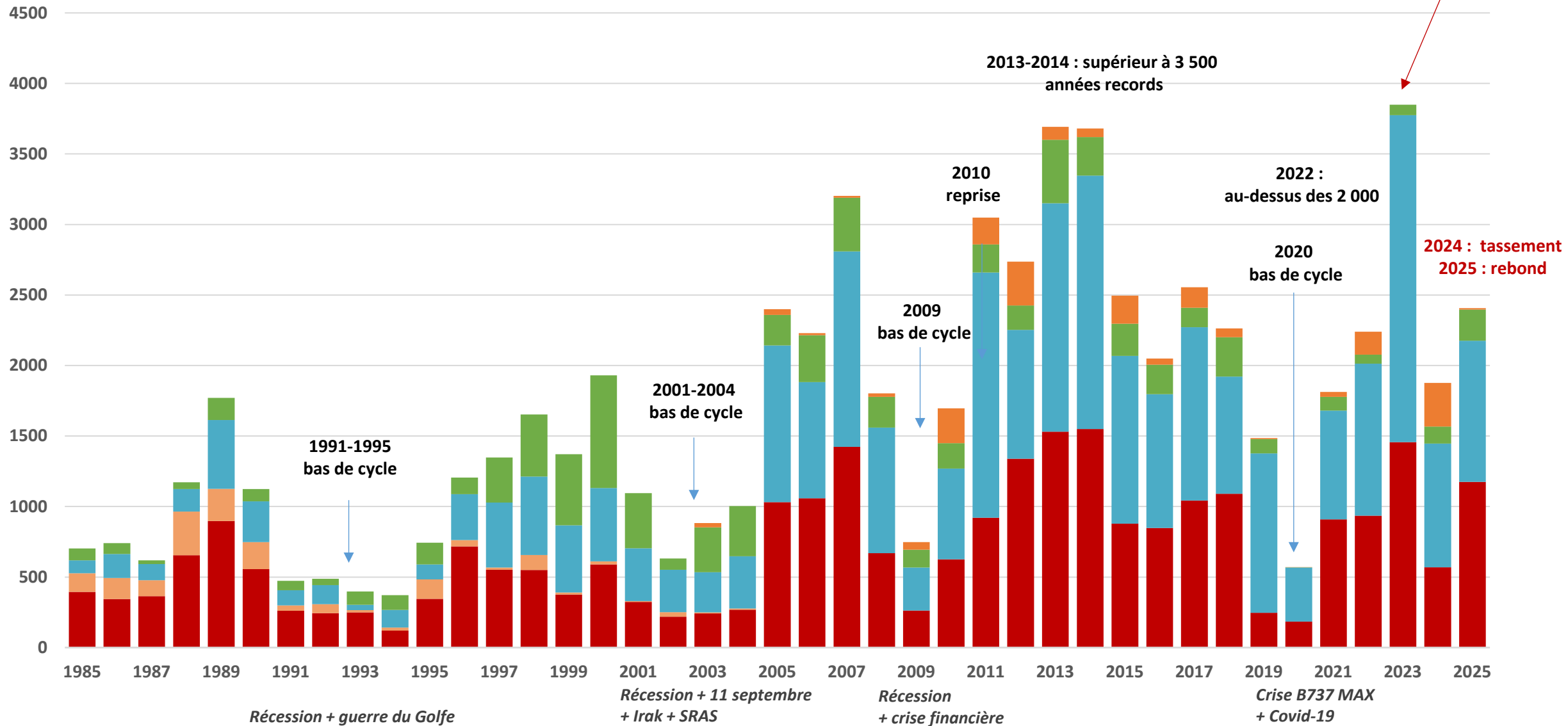
Avions stockés : baisse lente mais régulière. Toujours à environ 13% de la flotte totale (vs 5% en 2019).

COMMANDES BRUTES

En 2025, rebond des commandes brutes vers la moyenne 2010-2019

En nombre d'avions

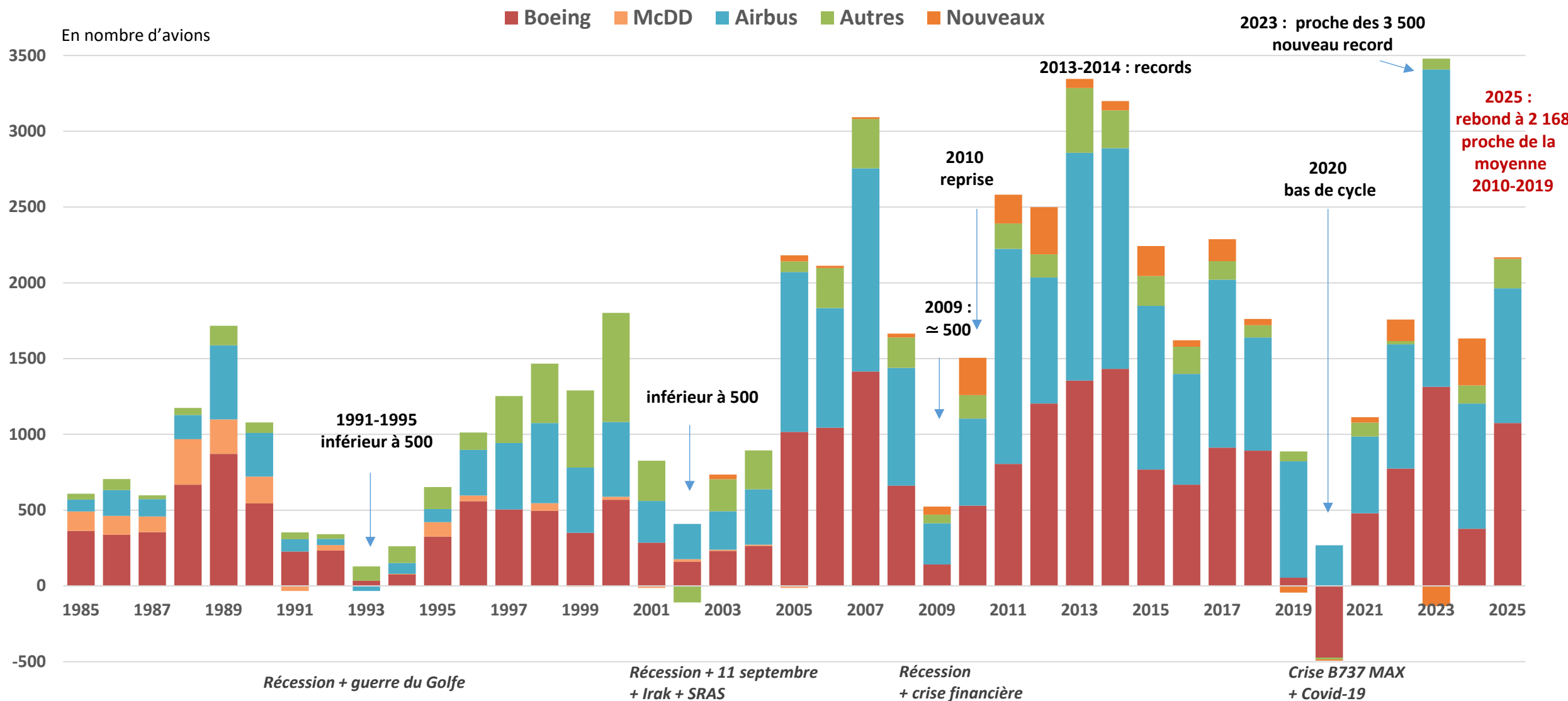
■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Autres ■ Nouveaux



COMMANDES NETTES

commandes nettes = commandes brutes – annulations

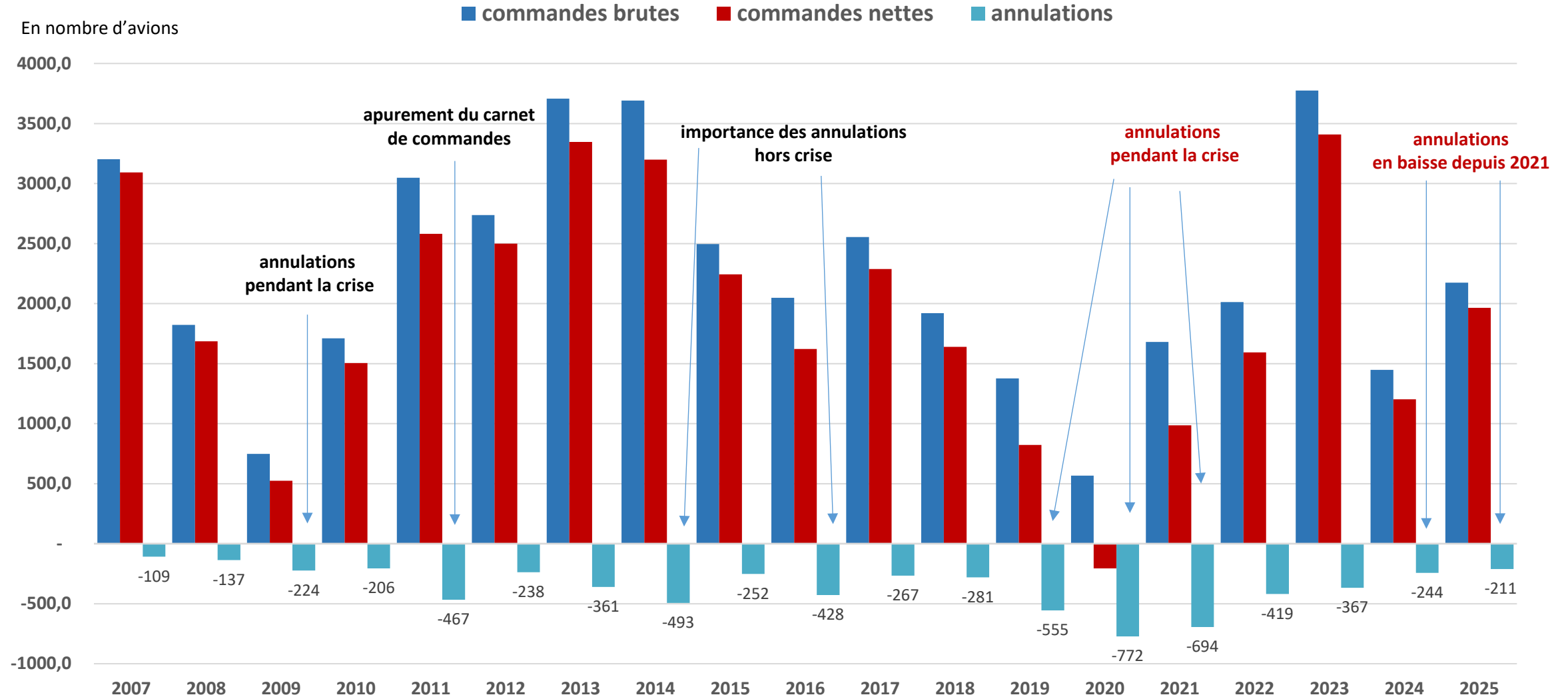
En 2025, rebond des commandes nettes vers la moyenne 2010-2019 (2 189)



ANNULATIONS

Airbus + Boeing

annulations en baisse et retour dans la moyenne basse



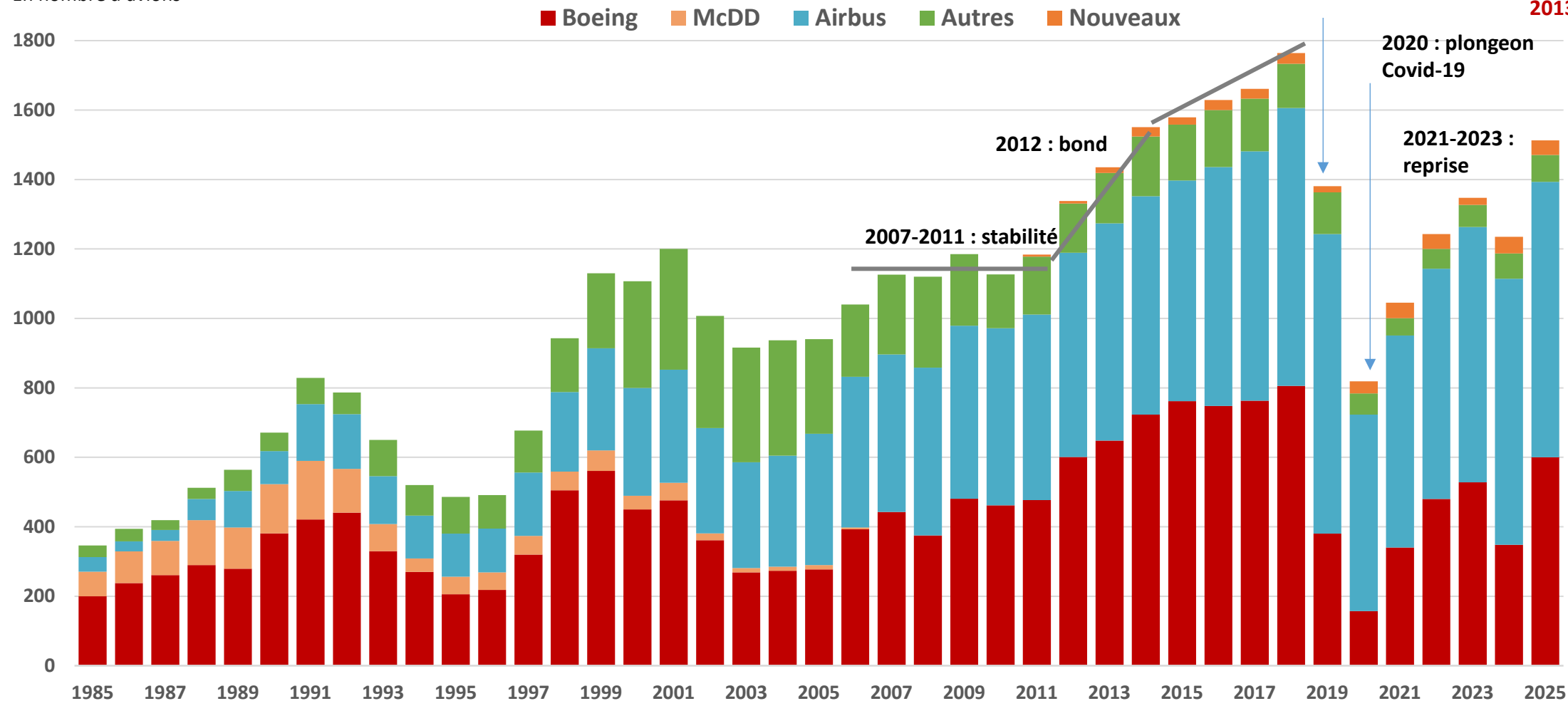
LIVRAISONS

en nombre d'avions

reprise en 2025, retour au niveau 2013-2014

Après le recul
de 2024,
retour sur la
trajectoire de
la reprise
et le niveau
2013-2014

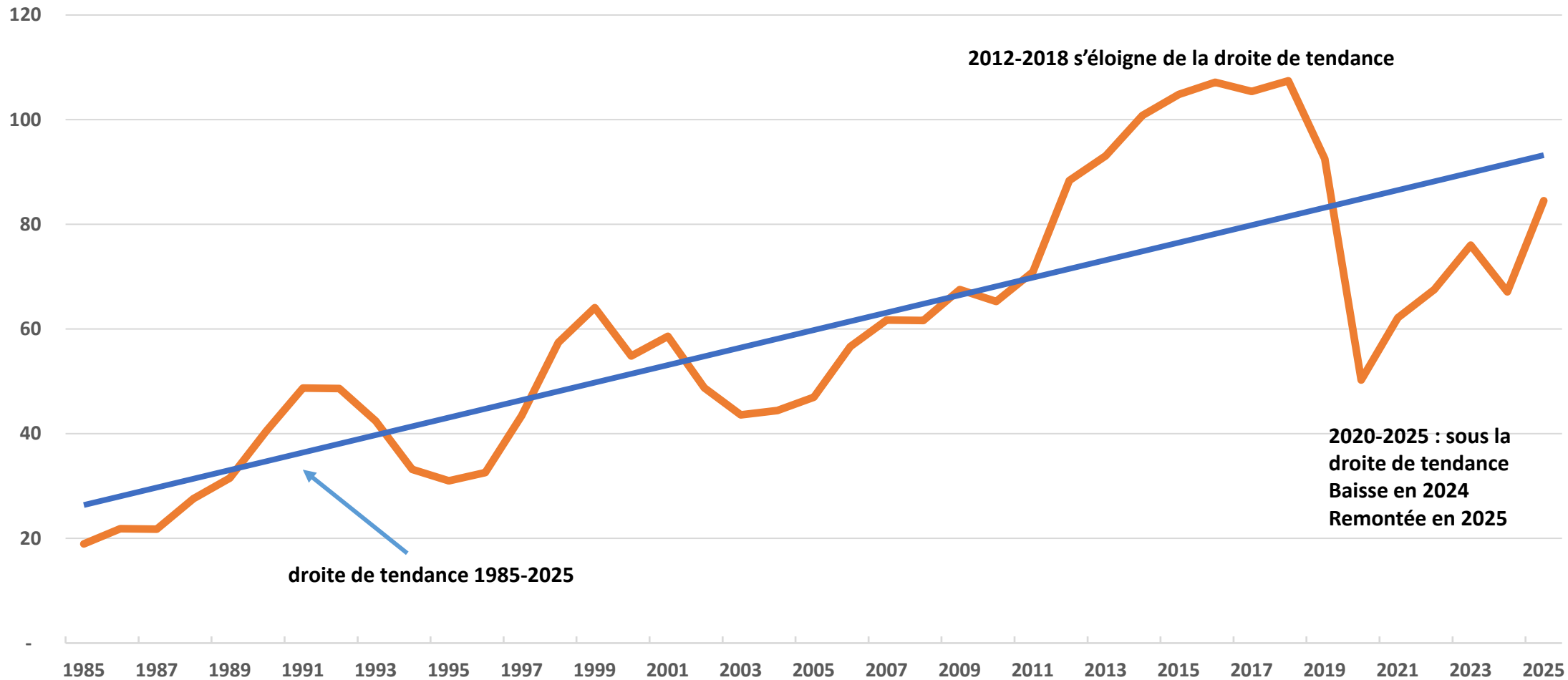
En nombre d'avions



LIVRAISONS

en masse OEW

En milliers de tonnes

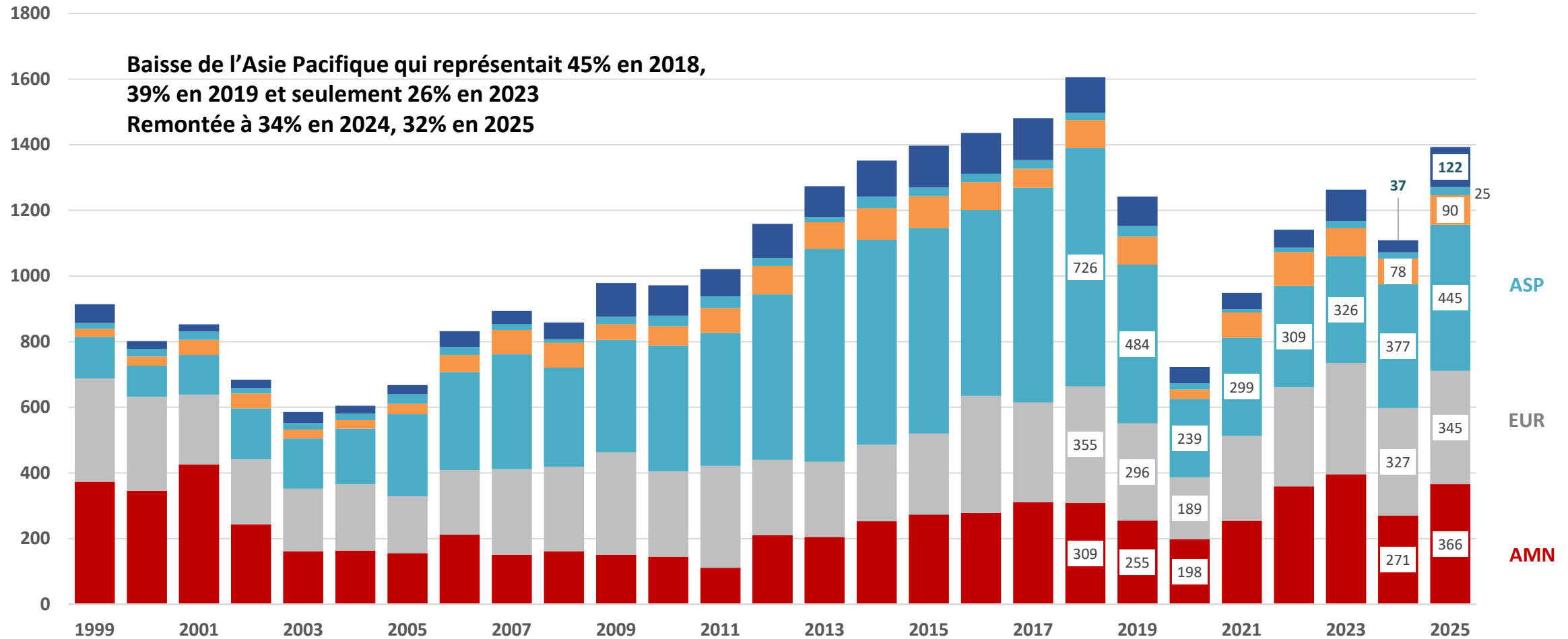


LIVRAISONS Airbus + Boeing

par zones géographiques

En nombre d'avions

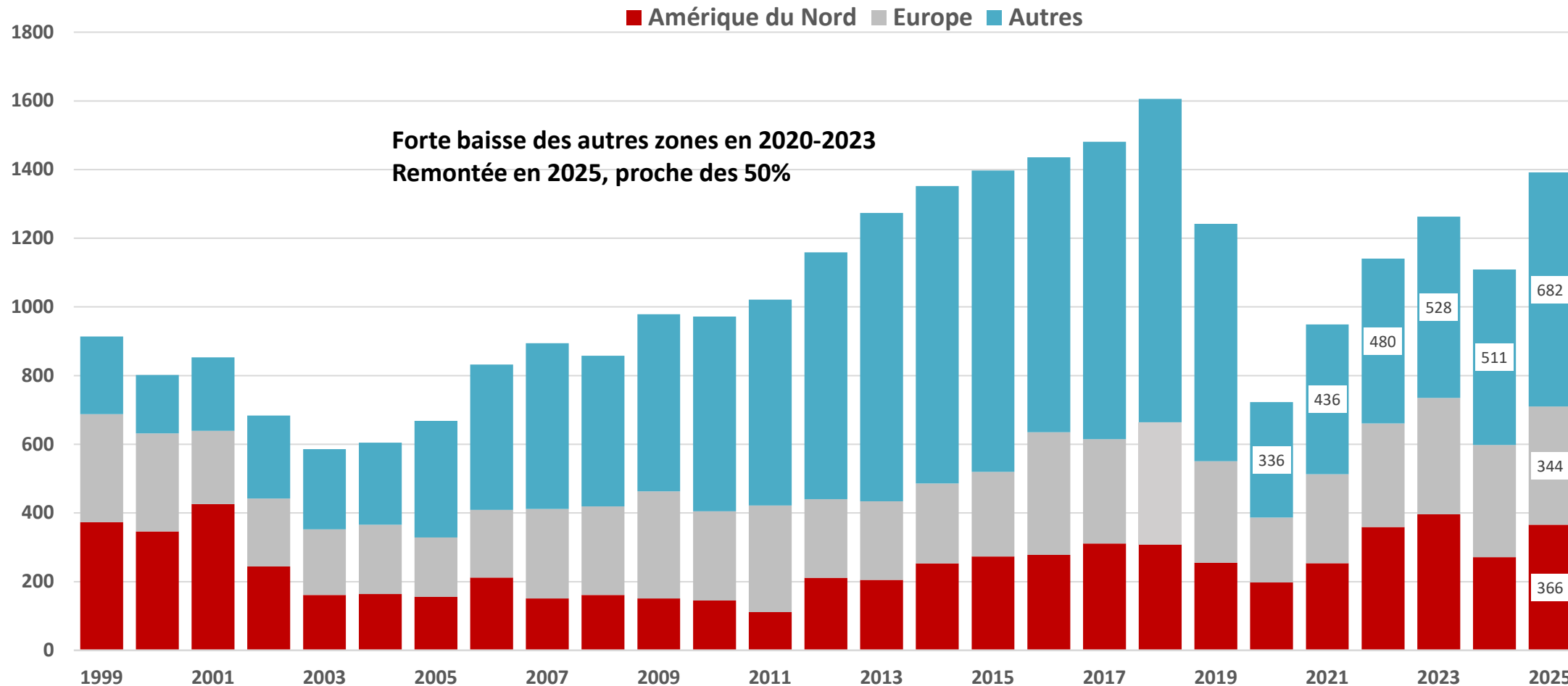
■ AMN ■ EUR ■ ASP ■ AML ■ AFR ■ MO



LIVRAISONS Airbus + Boeing

par zones géographiques

En nombre d'avions



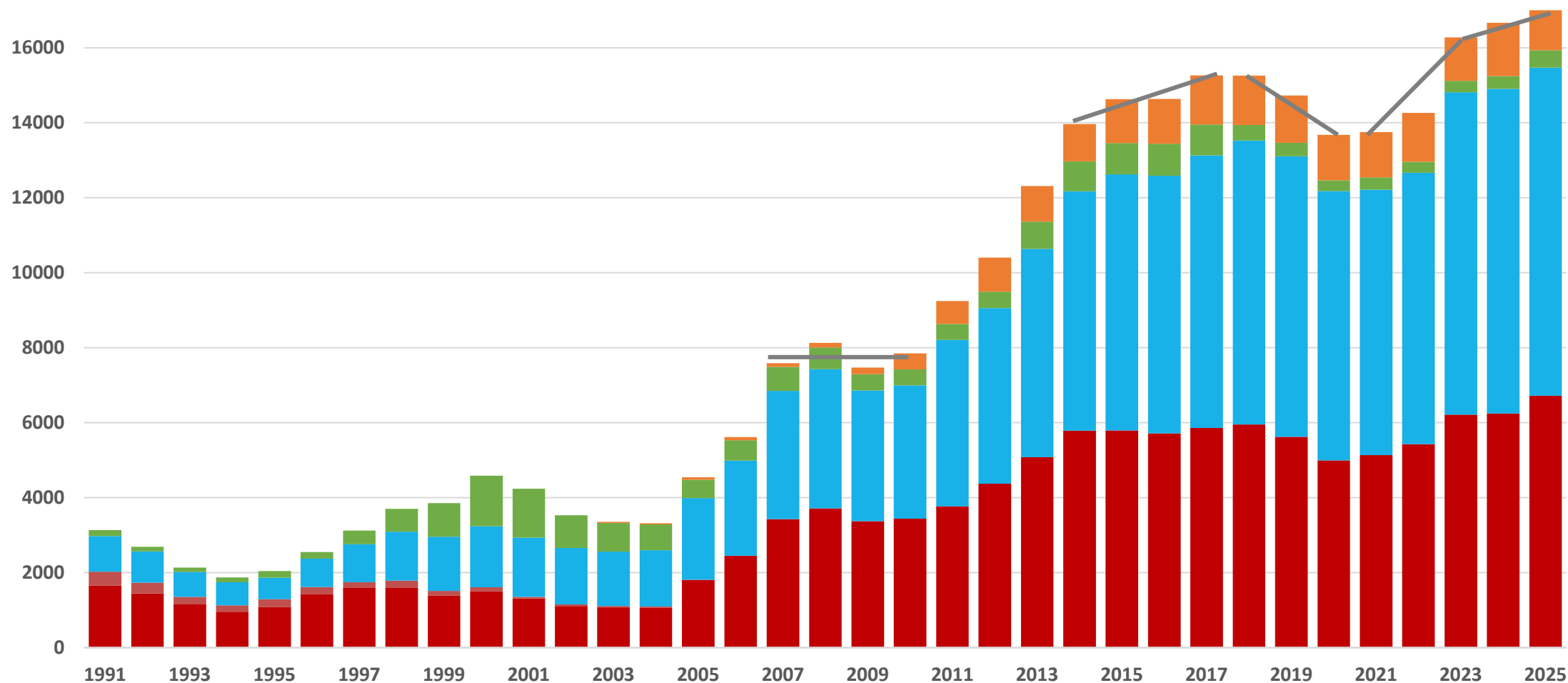
Carnet de commandes

en nombre d'avions

remontée en 2022
et surtout 2023
légère progression
en 2024 et 2025

En nombre d'avions

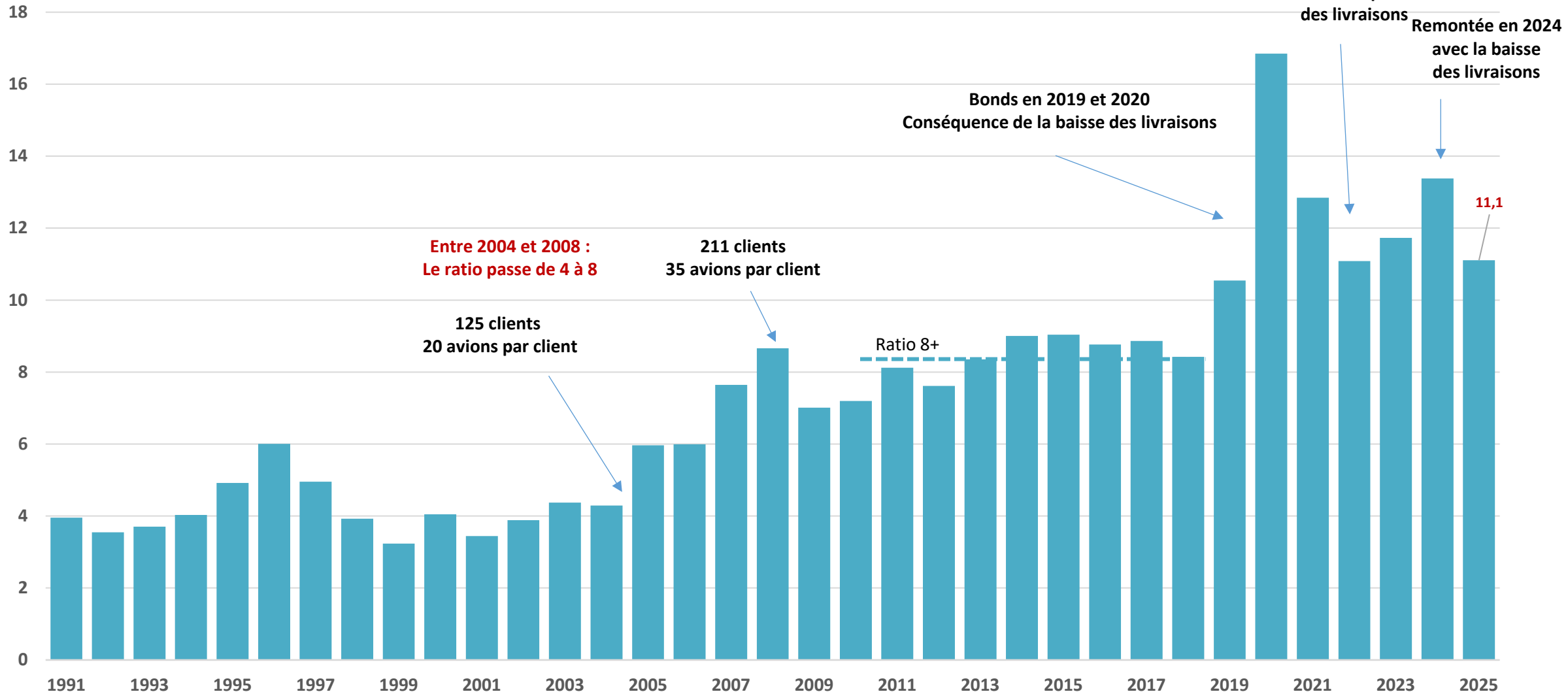
Boeing McDD Airbus Régionaux Nouveaux



CARNET de COMMANDES / LIVRAISONS

Airbus + Boeing

Ratio carnet de commandes (fin année n) / livraisons (année n)



Retraits

en % de la flotte en service

Taux de retraits

3,5%

3,0%

2,5%

2,0%

1,5%

1,0%

0,5%

0,0%

2009-2017 (hors 2010) : supérieur à 2%

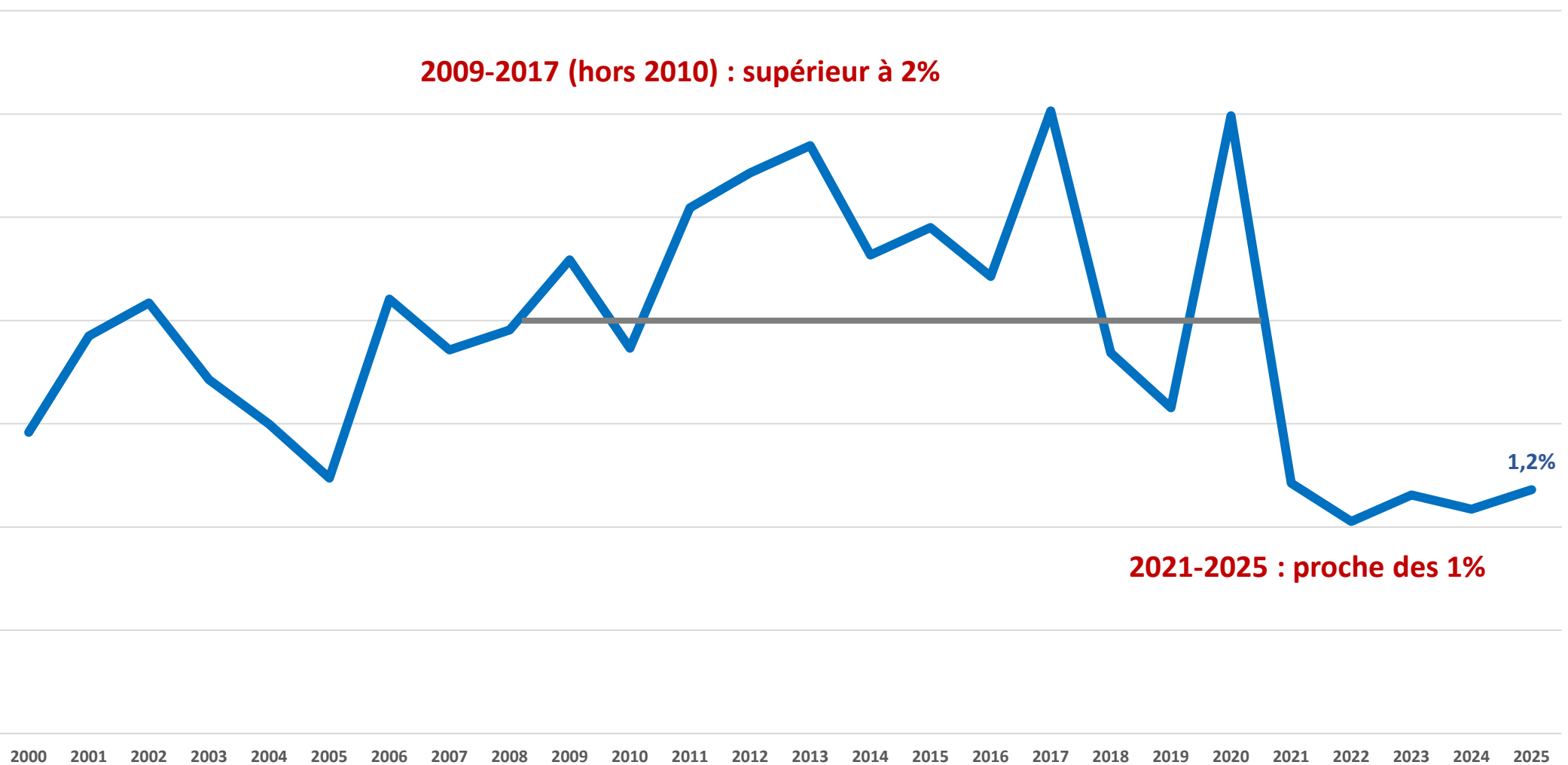
2021-2025 : proche des 1%

1,2%

2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025

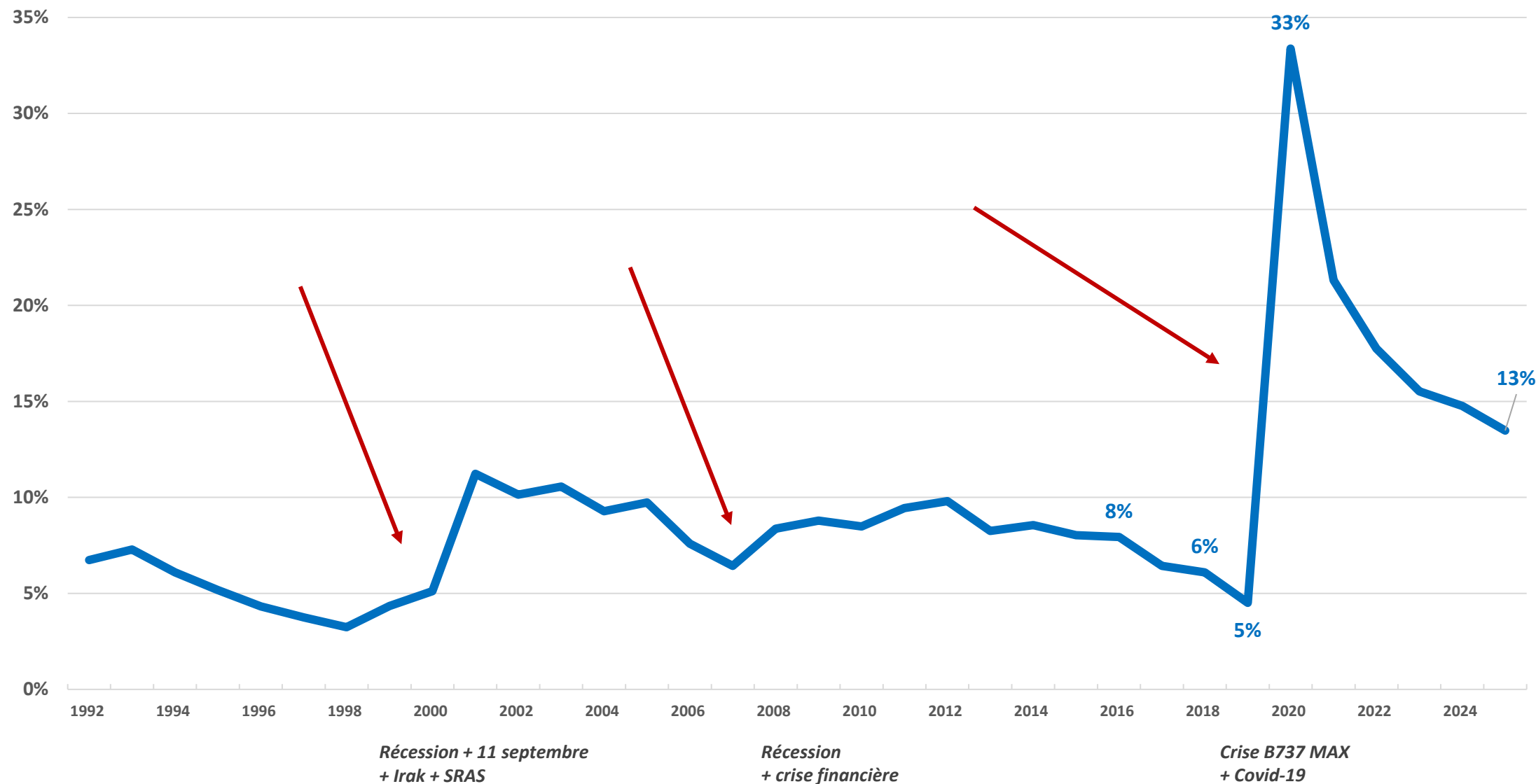
Récession
+ crise financière

Crise B737 MAX
+ Covid-19



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

en % de la flotte en service





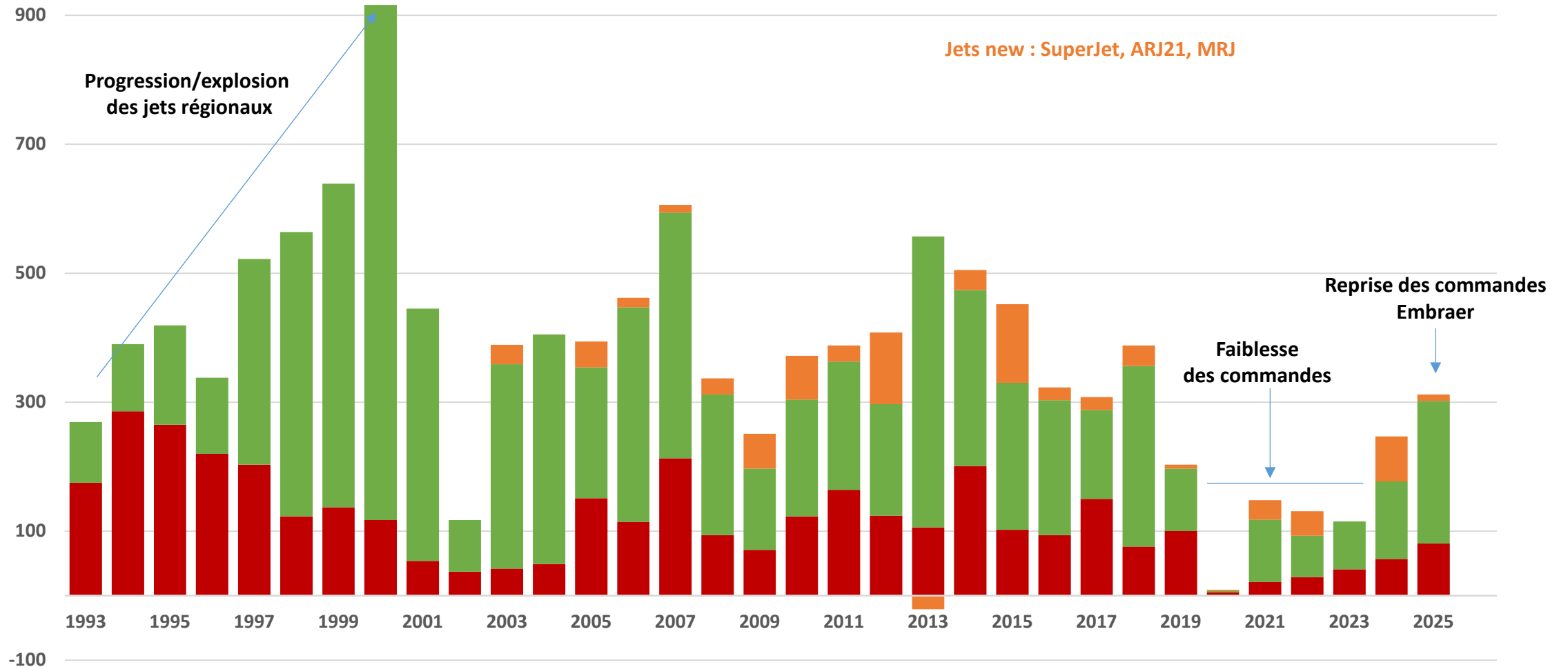
Conjoncture

Aviation régionale

Commandes avions régionaux

En nombre d'avions

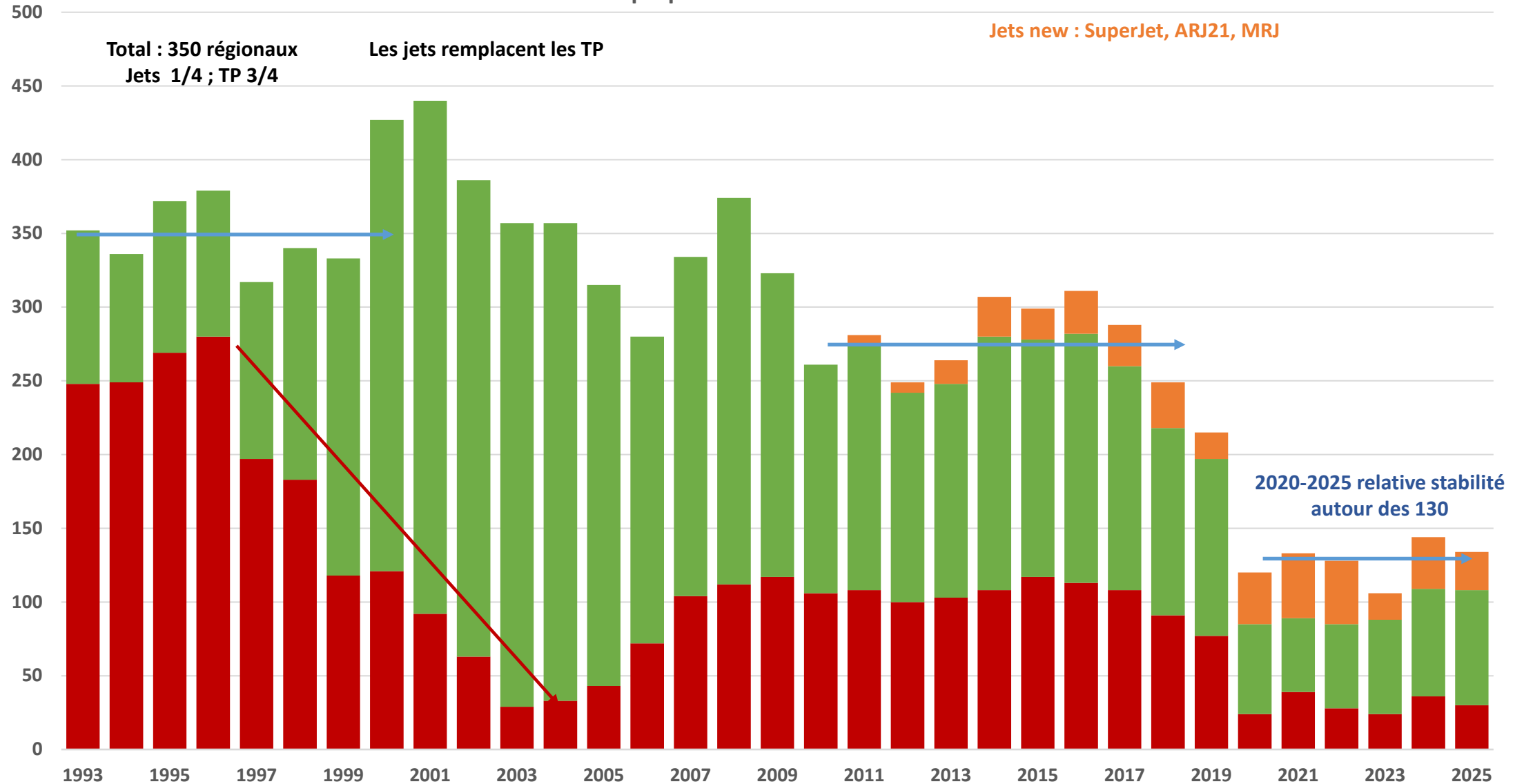
■ Turboprops ■ Jets ■ Jets new



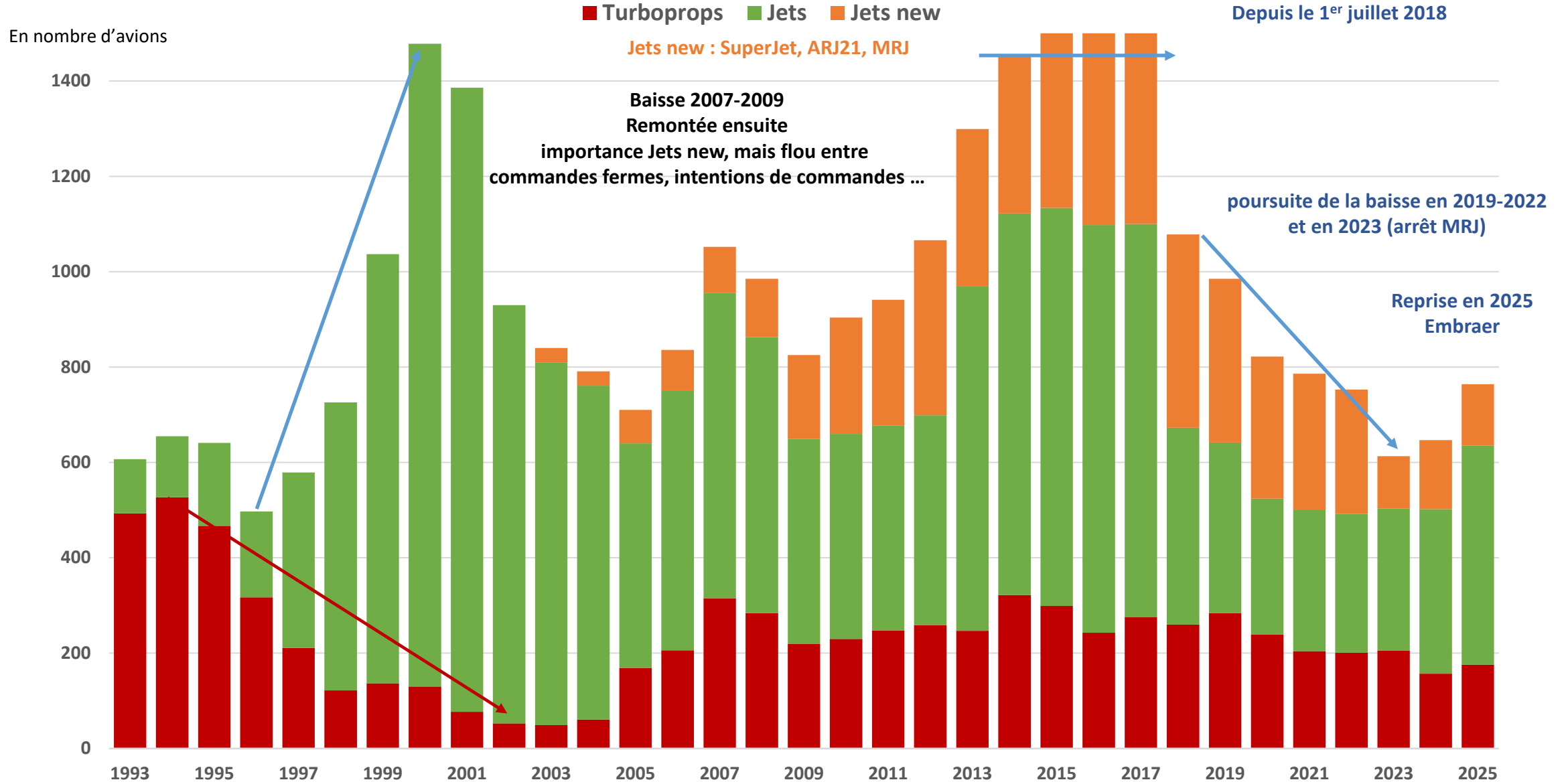
Livraisons avions régionaux

En nombre d'avions

■ Turboprops ■ Jets ■ New

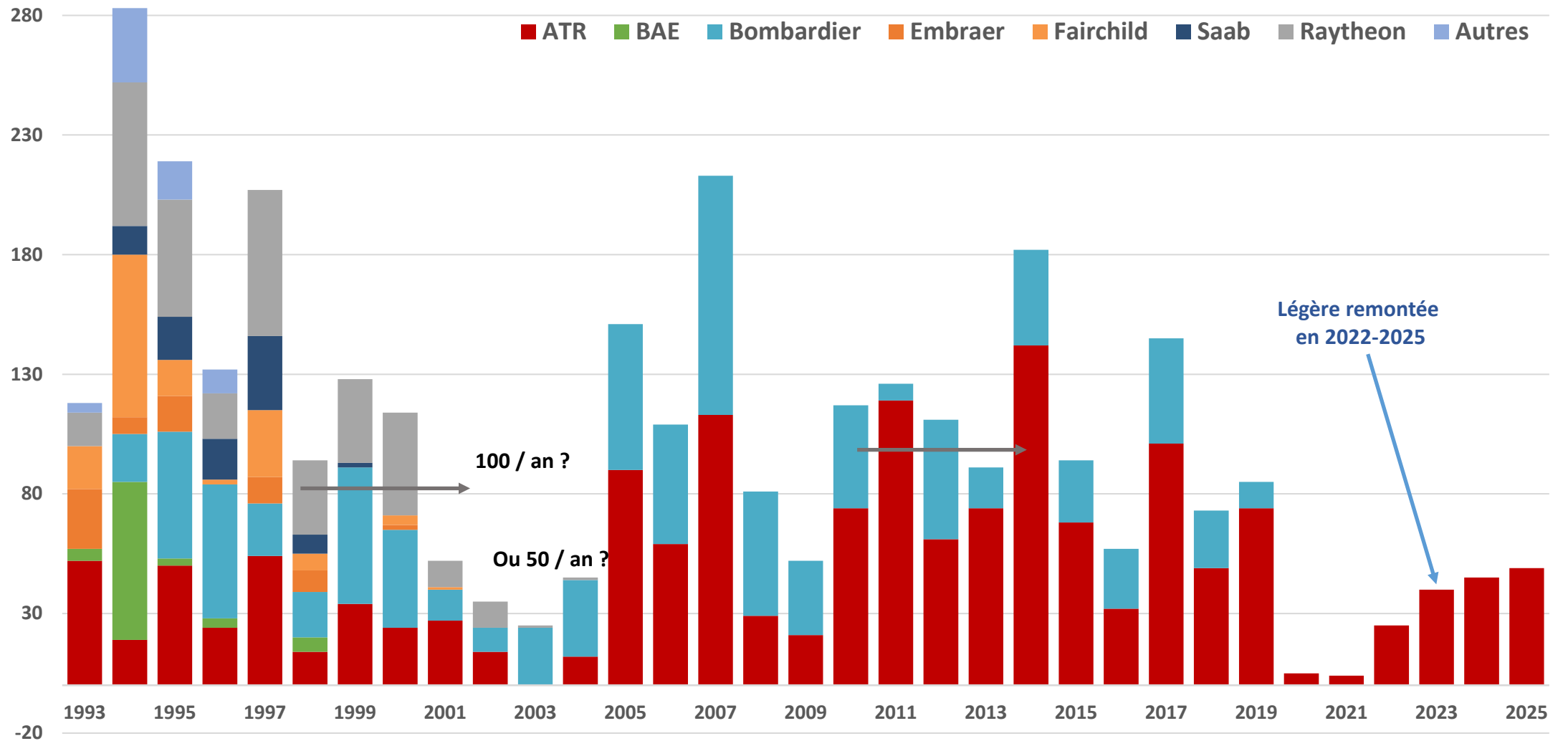


Reste à livrer avions régionaux



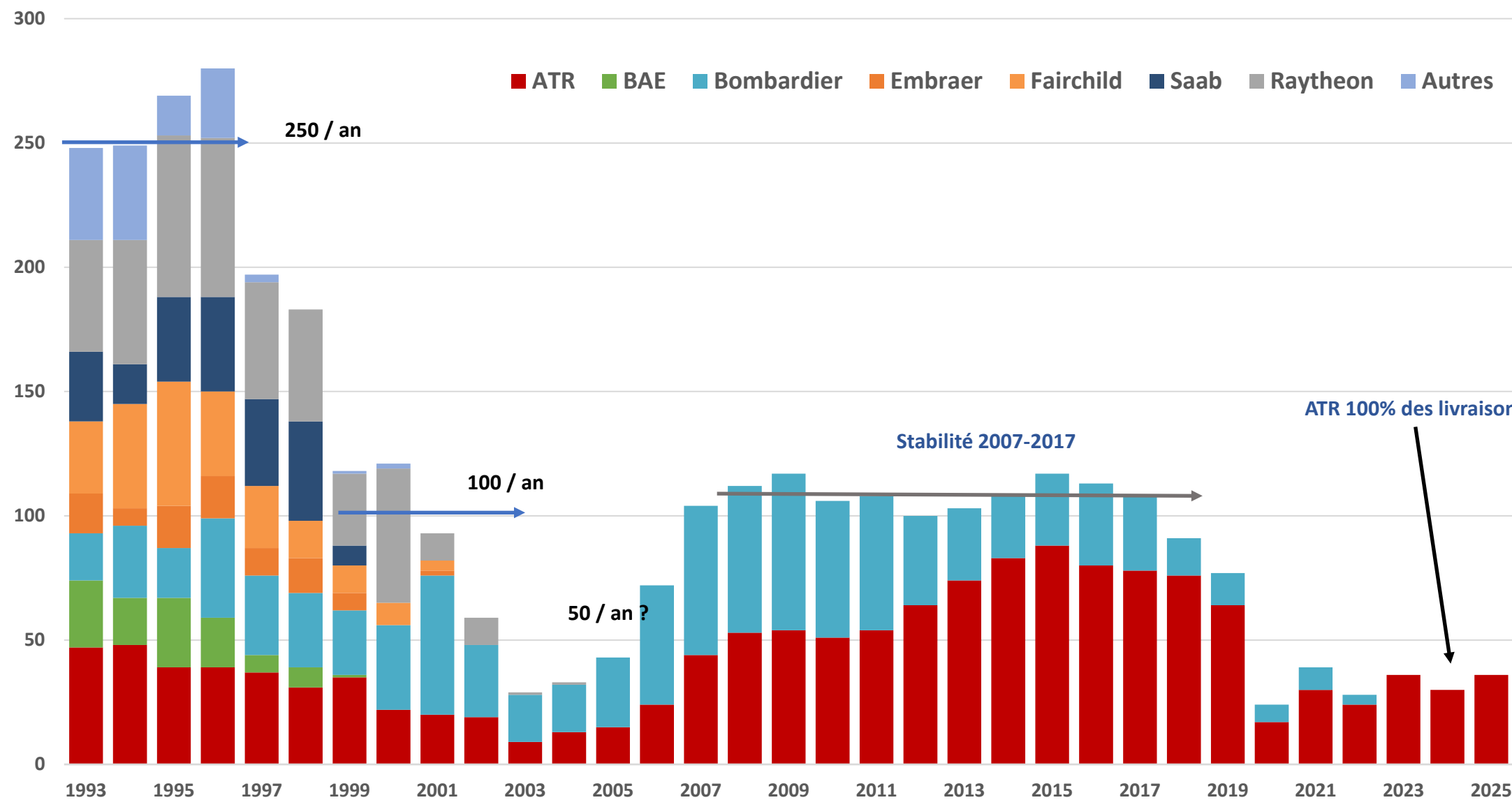
Commandes nettes Turbopropulseurs

En nombre d'avions



Livraisons Turbopropulseurs

En nombre d'avions



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 reste 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

Données avionneurs

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 concernant les commandes mélangent commandes fermes, lettres d'intention, protocoles d'accord, marques d'intérêts...en oubliant les annulations.

Retraits : avion démantelé, réduit à la casse et dont le certificat de navigabilité est annulé

Avions stockés : avions hors de la flotte active