

# 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.

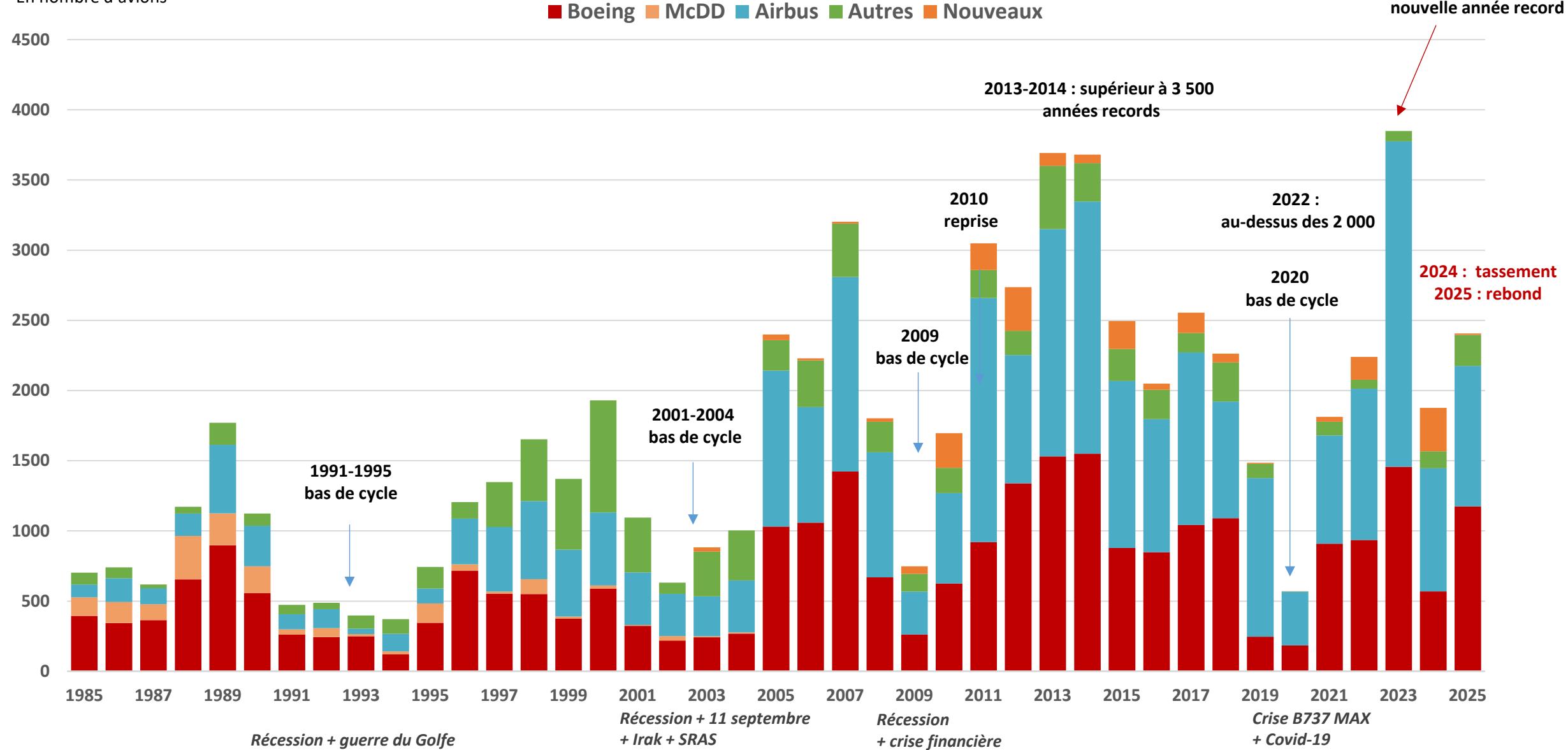
**Retraits** : faible niveau des retraits en 2021-2025 (env. 1% de la flotte vs 2,5% 2011-2020)

**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

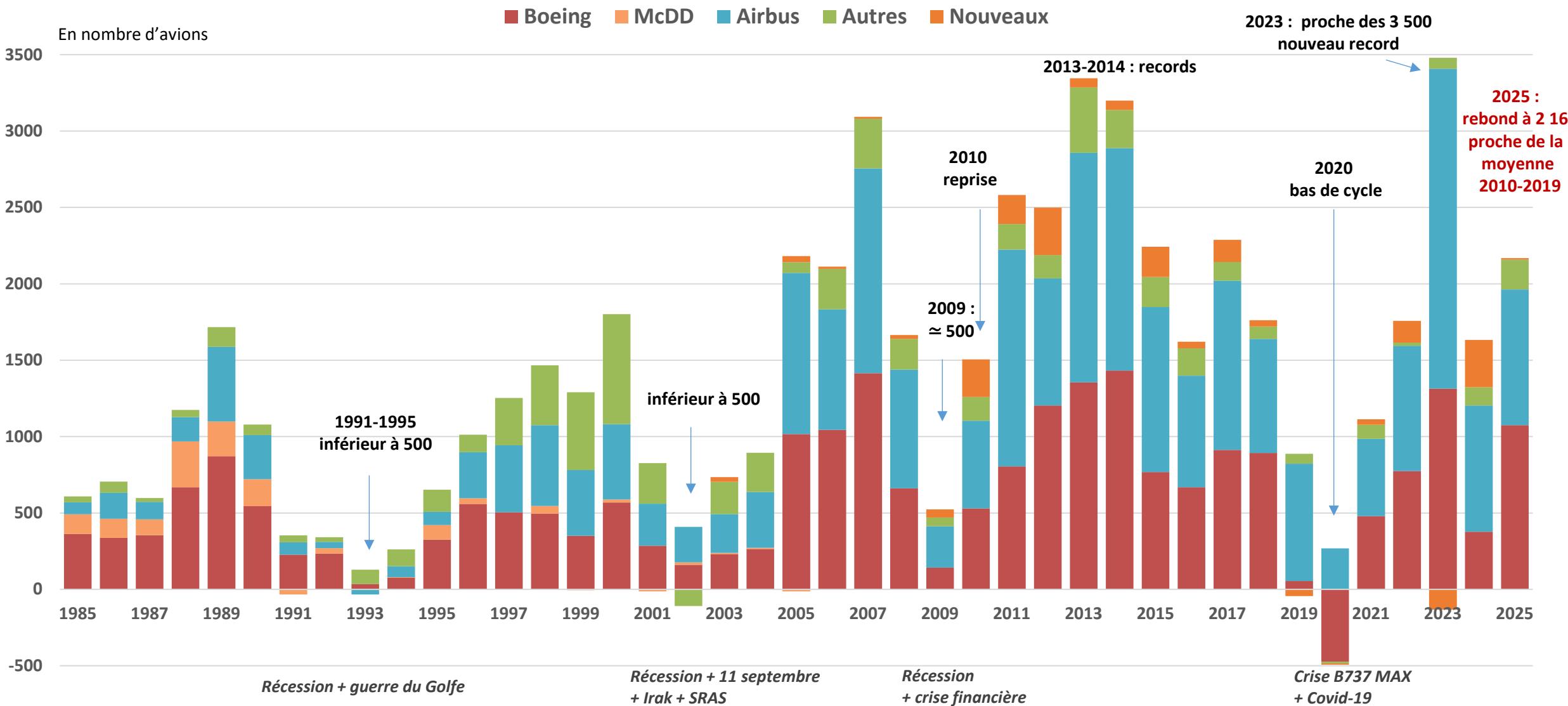
En nombre d'avions



# COMMANDES NETTES

commandes nettes = commandes brutes – annulations

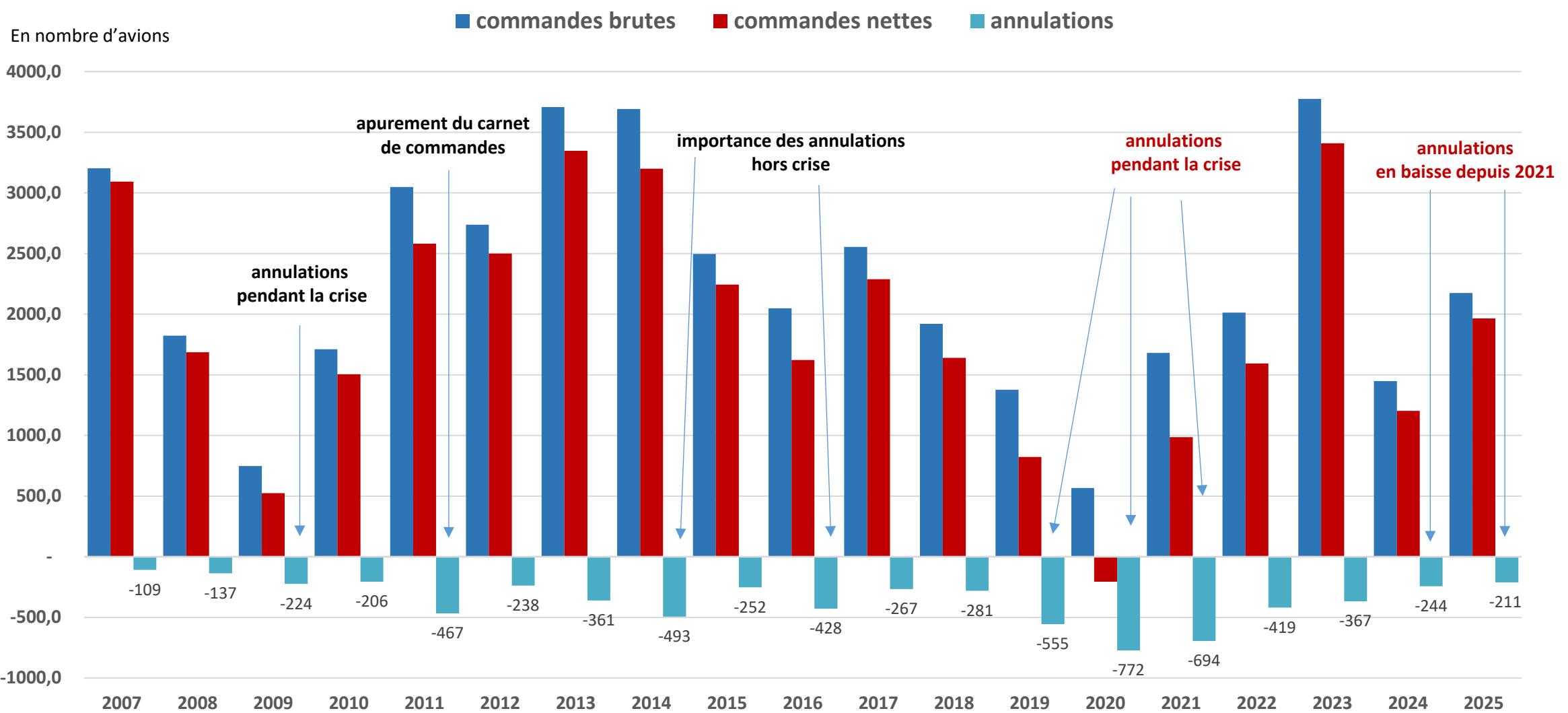
En 2025, rebond des commandes nettes vers la moyenne 2010-2019 (2 168)



# ANNULATIONS

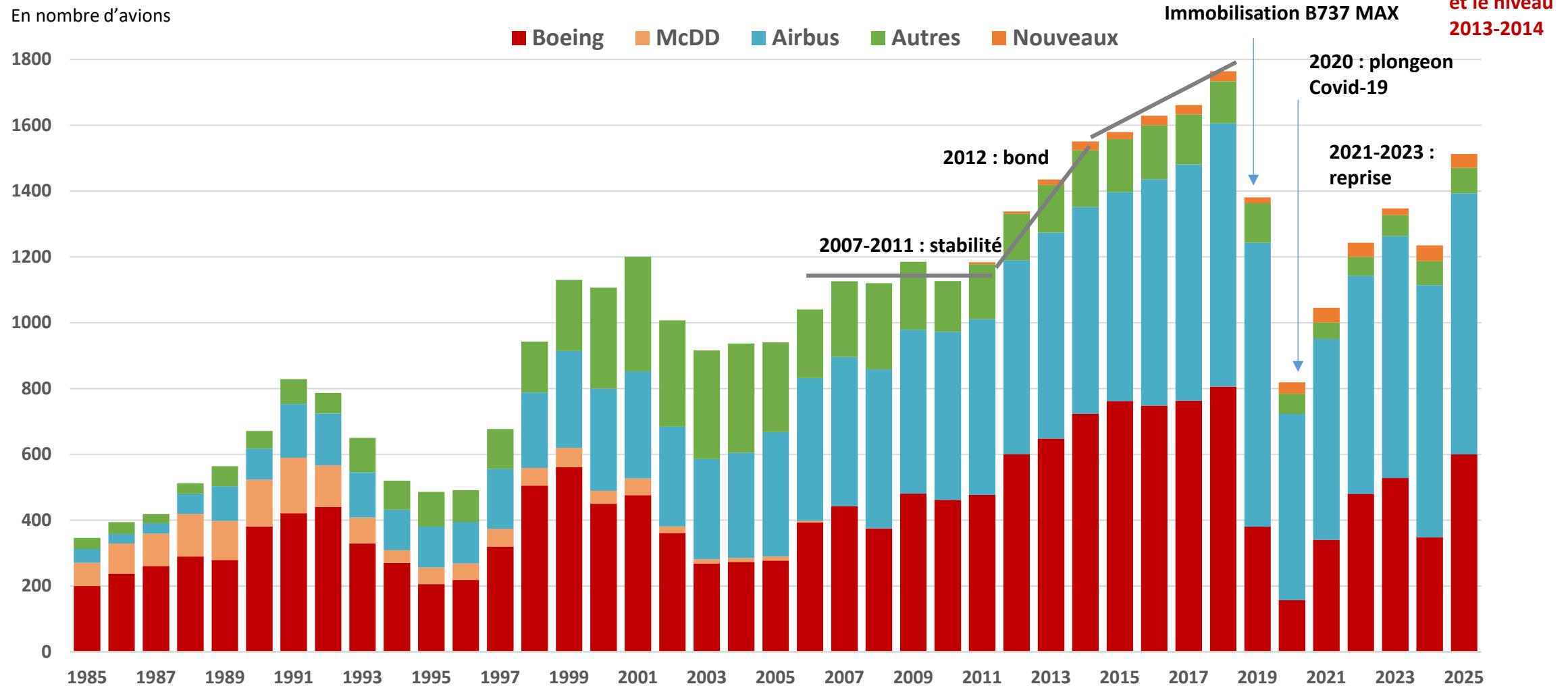
## Airbus + Boeing

### annulations en baisse et retour dans la moyenne basse



# LIVRAISONS

en nombre d'avions  
reprise en 2025, retour au niveau 2013-2014

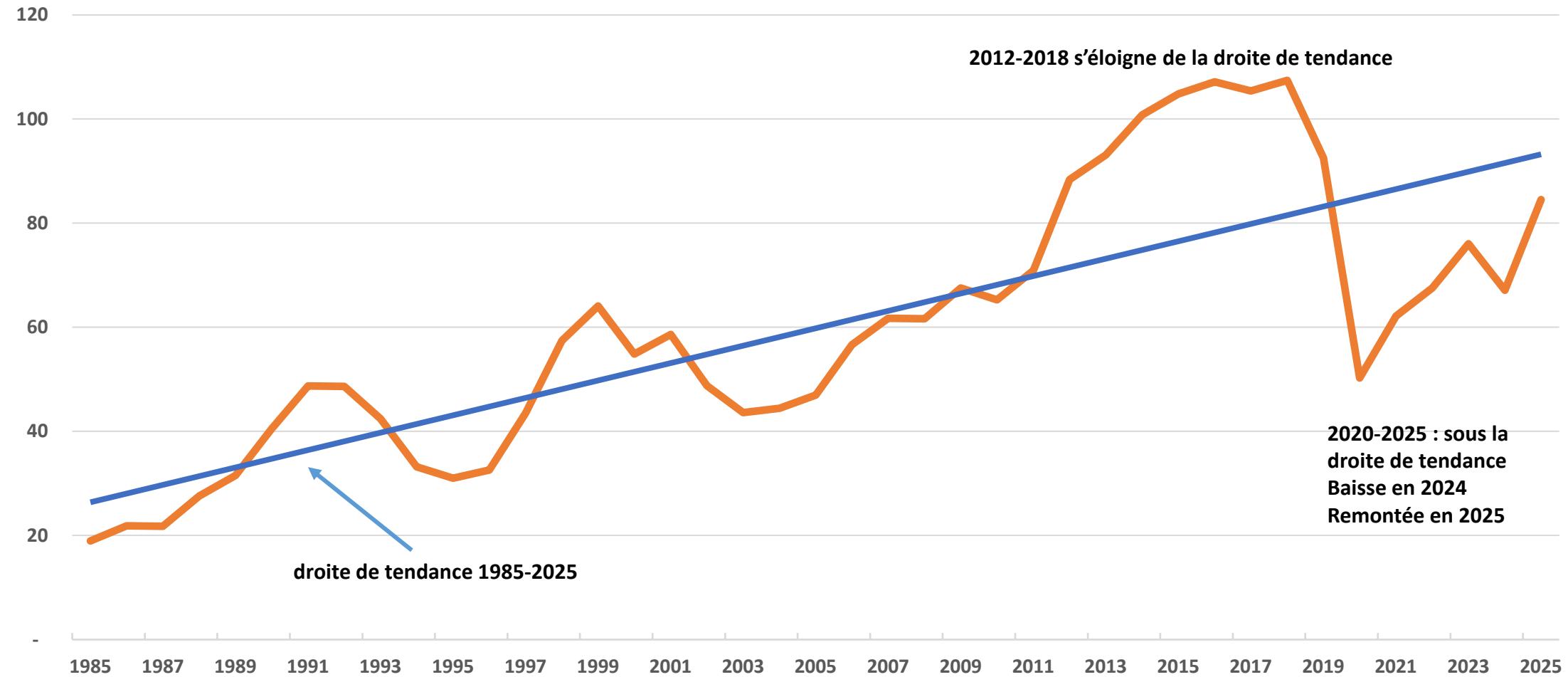


Après le recul de 2024, retour sur la trajectoire de la reprise et le niveau 2013-2014

# LIVRAISONS

## en masse OEW

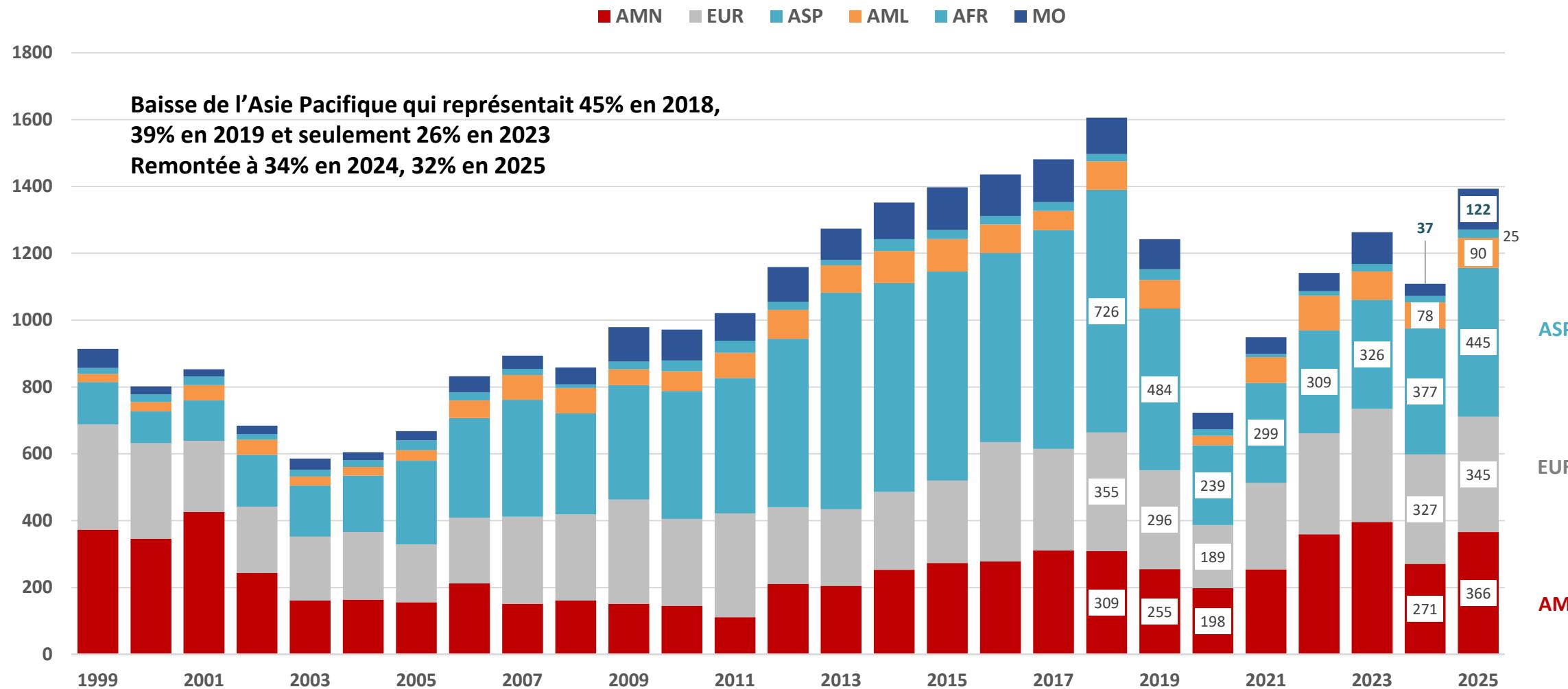
En milliers de tonnes



# LIVRAISONS Airbus + Boeing

## par zones géographiques

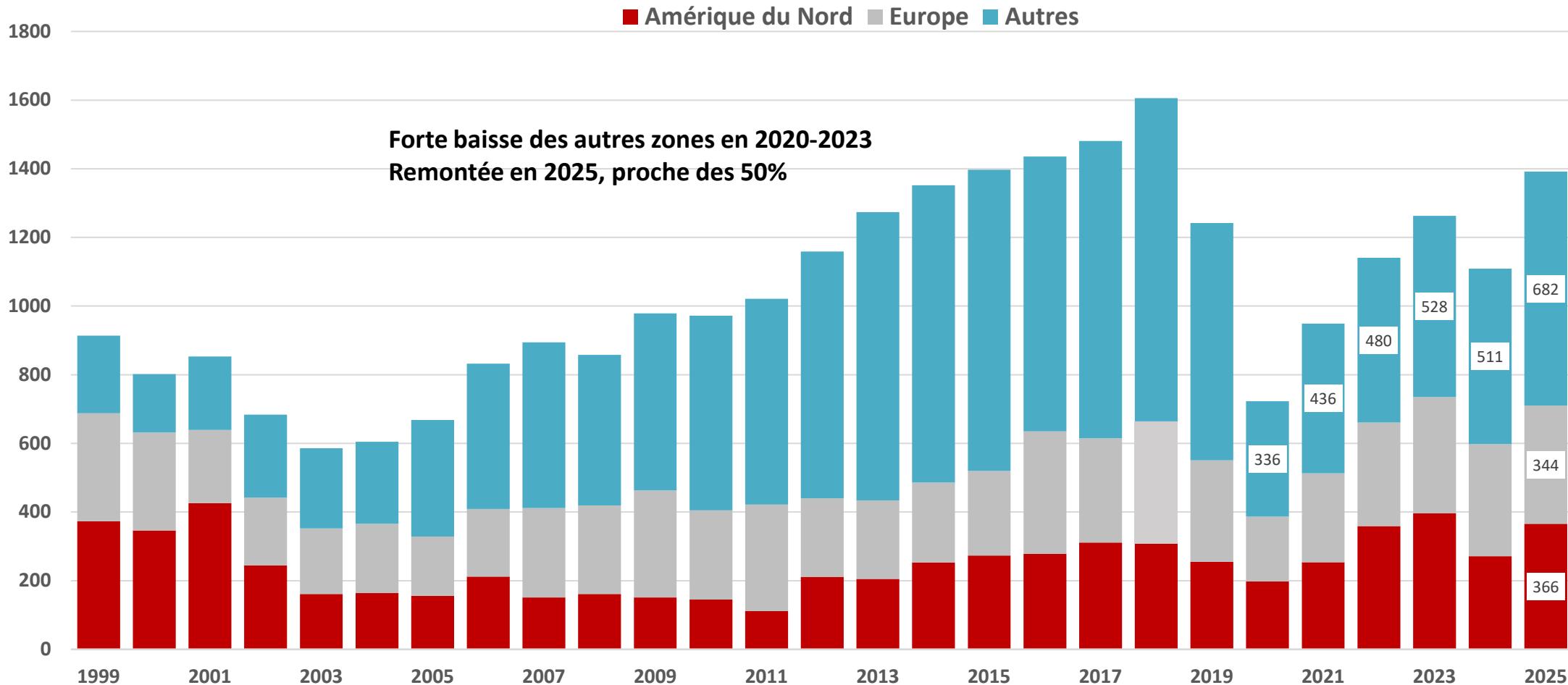
En nombre d'avions



# LIVRAISONS Airbus + Boeing

## par zones géographiques

En nombre d'avions



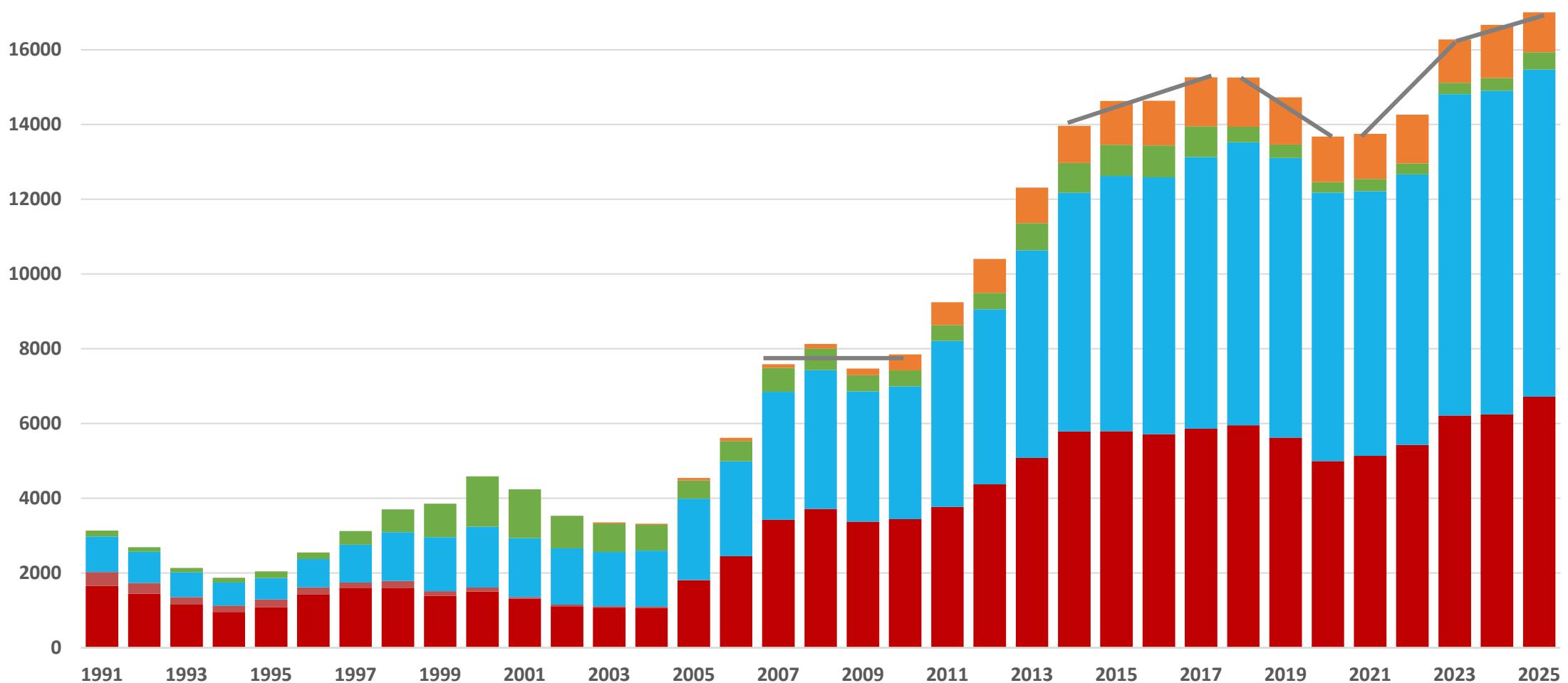
# Carnet de commandes

en nombre d'avions

En nombre d'avions

■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Régionaux ■ Nouveaux

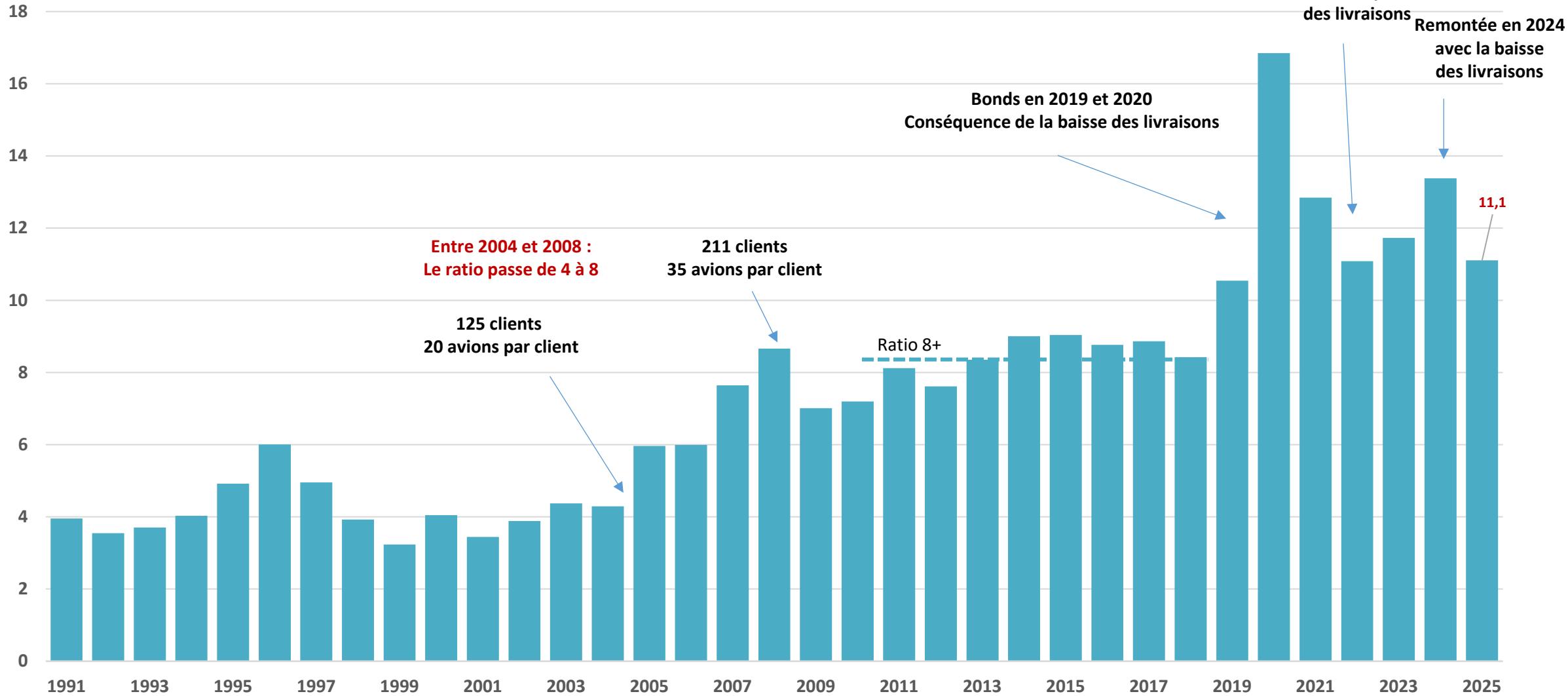
remontée en 2022  
et surtout 2023  
légère progression  
en 2024 et 2025



# CARNET de COMMANDES / LIVRAISONS

## Airbus + Boeing

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



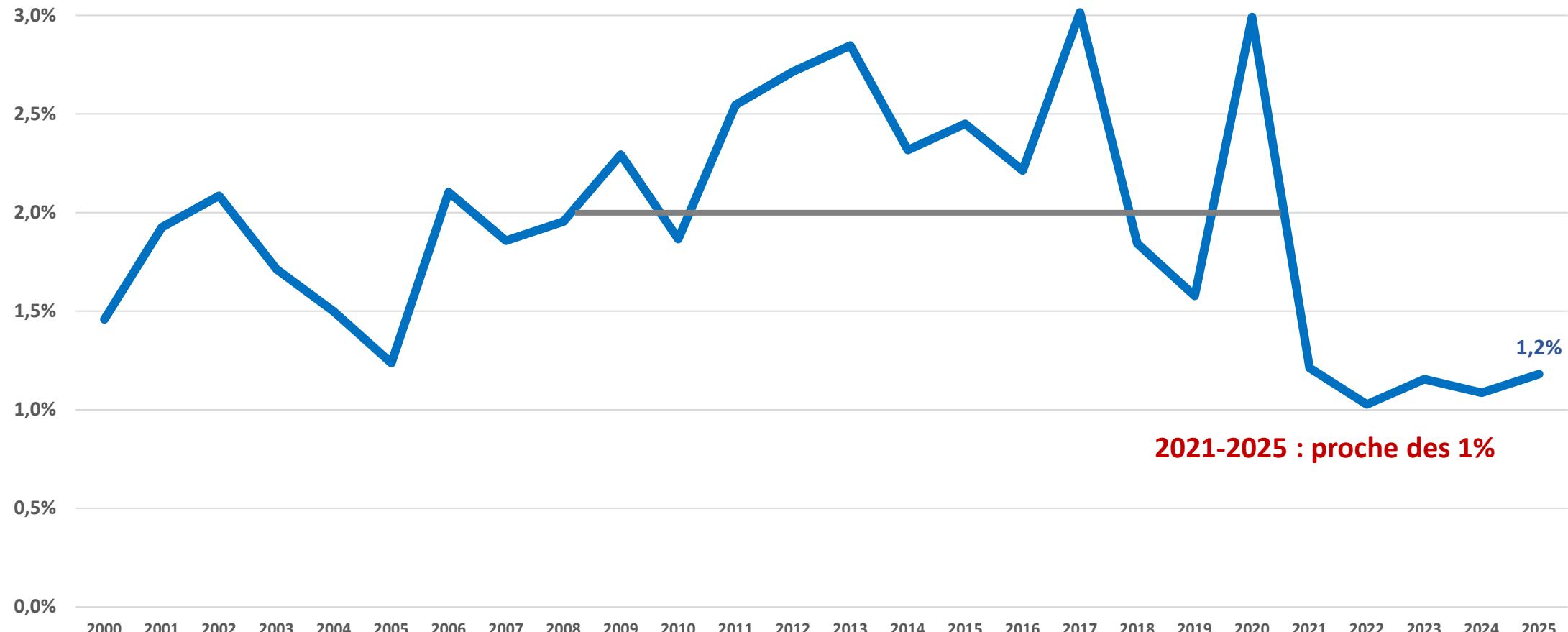
# Retraits

## en % de la flotte en service

Taux de retraits

3,5%

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

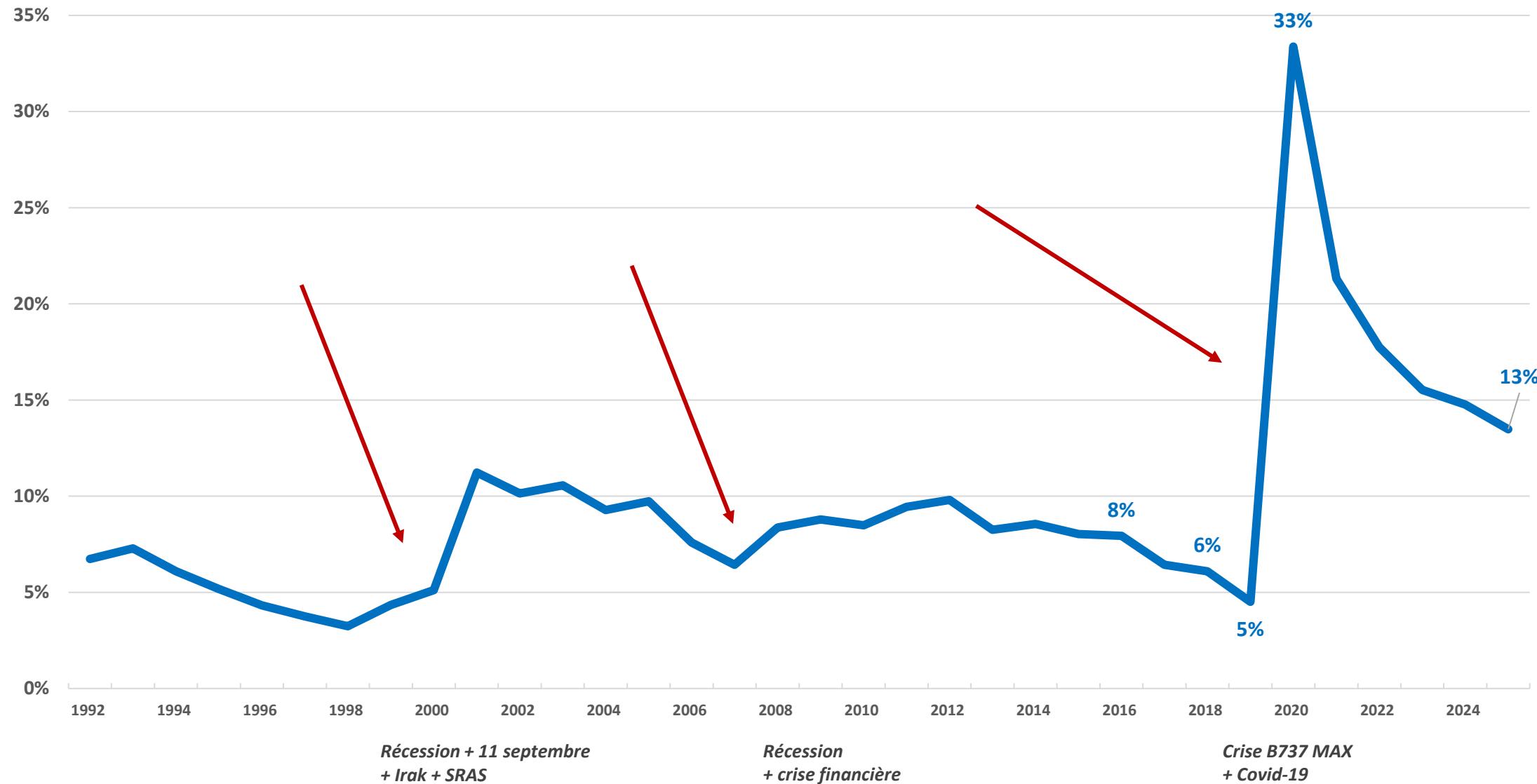


Récession  
+ crise financière

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



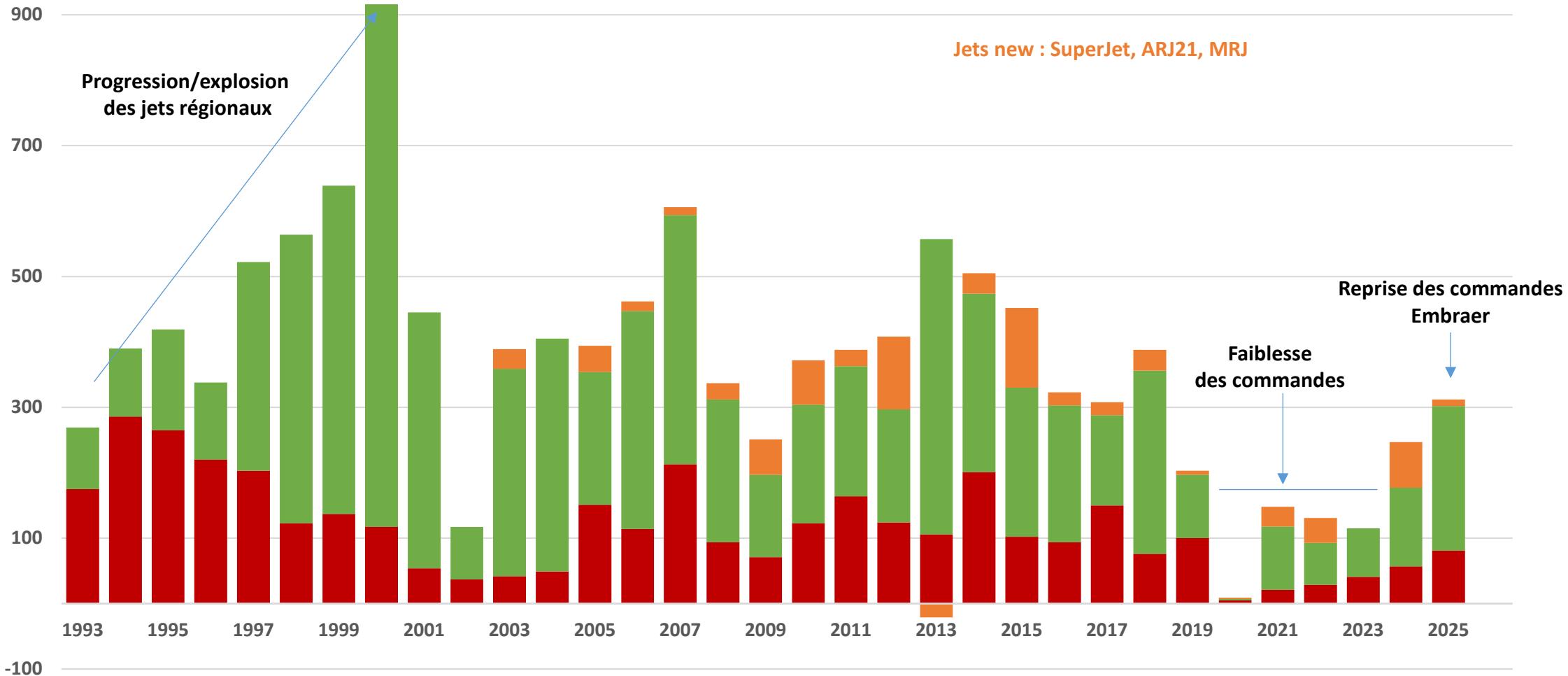
# Conjoncture Aviation régionale

février 2025

# Commandes avions régionaux

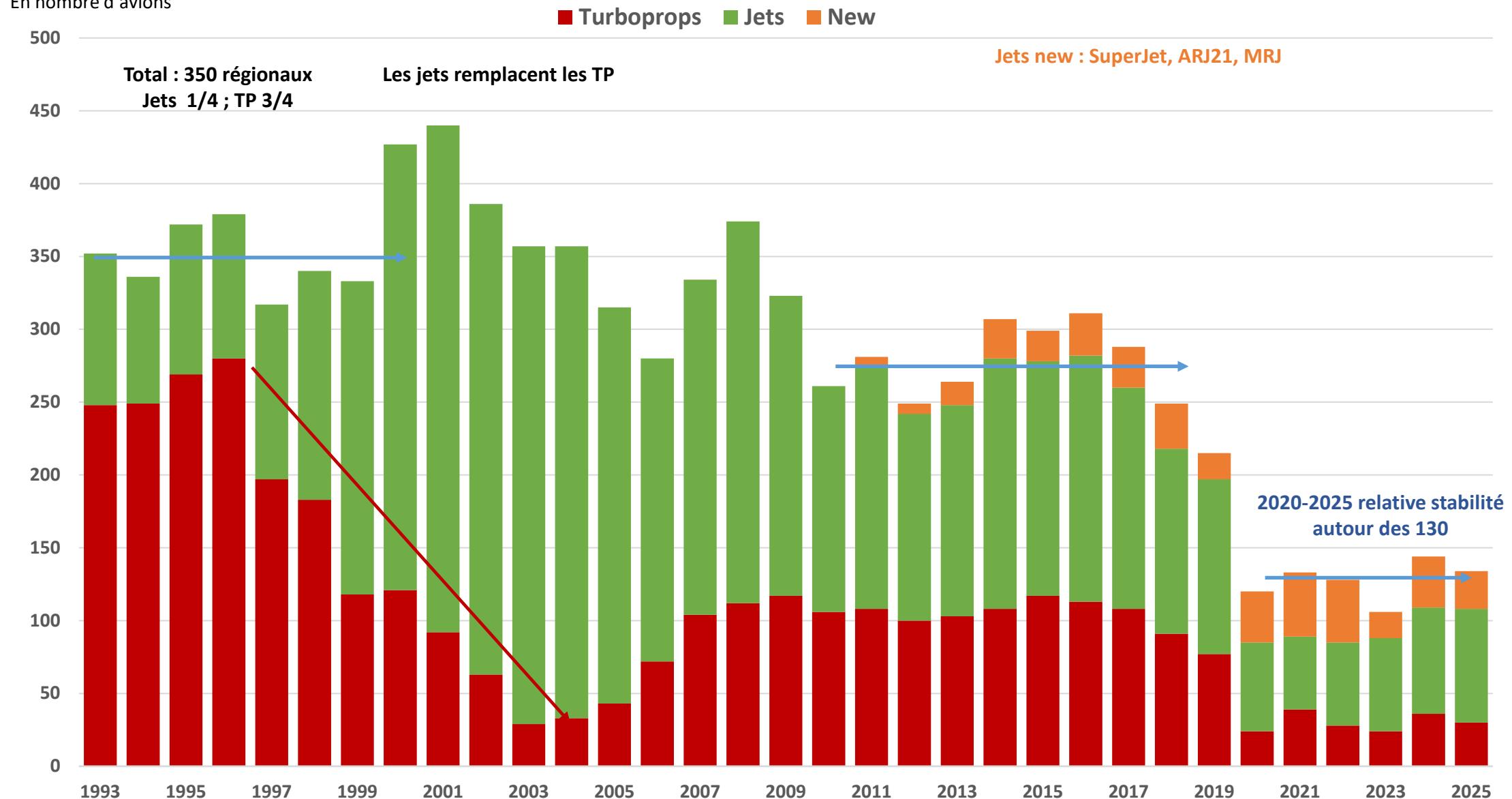
En nombre d'avions

■ Turboprops ■ Jets ■ Jets new

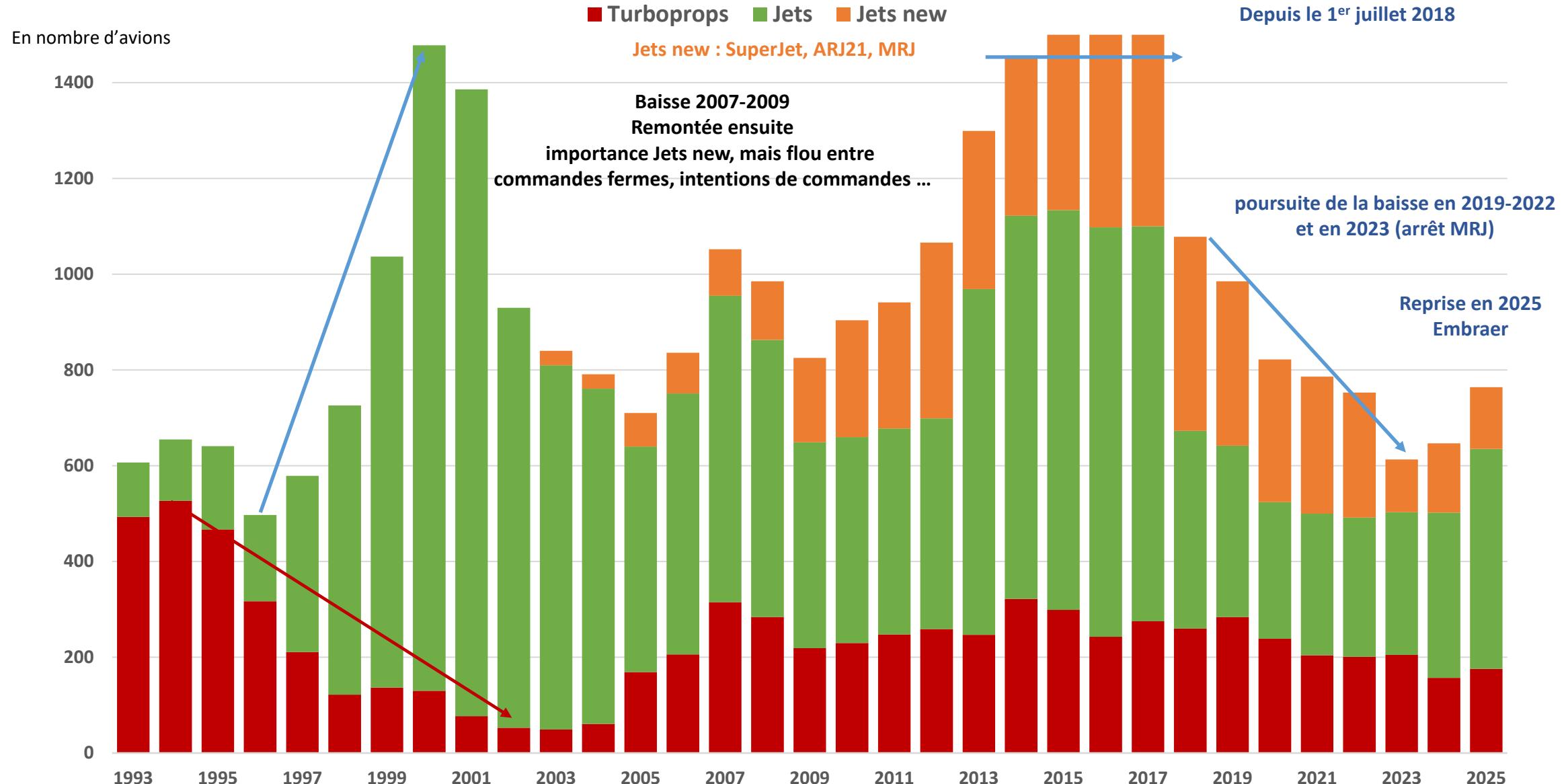


# Livrées avions régionaux

En nombre d'avions

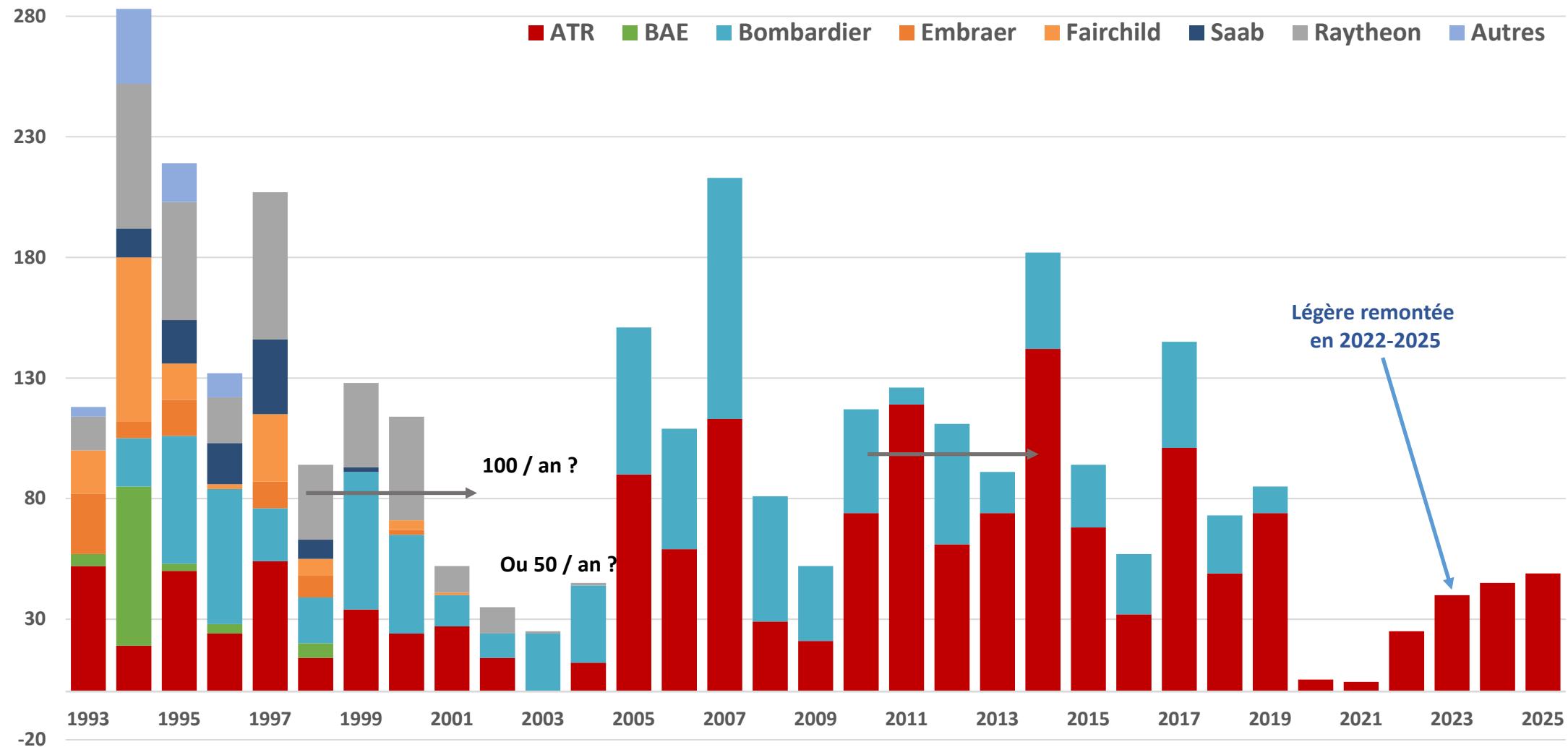


# Reste à livrer avions régionaux



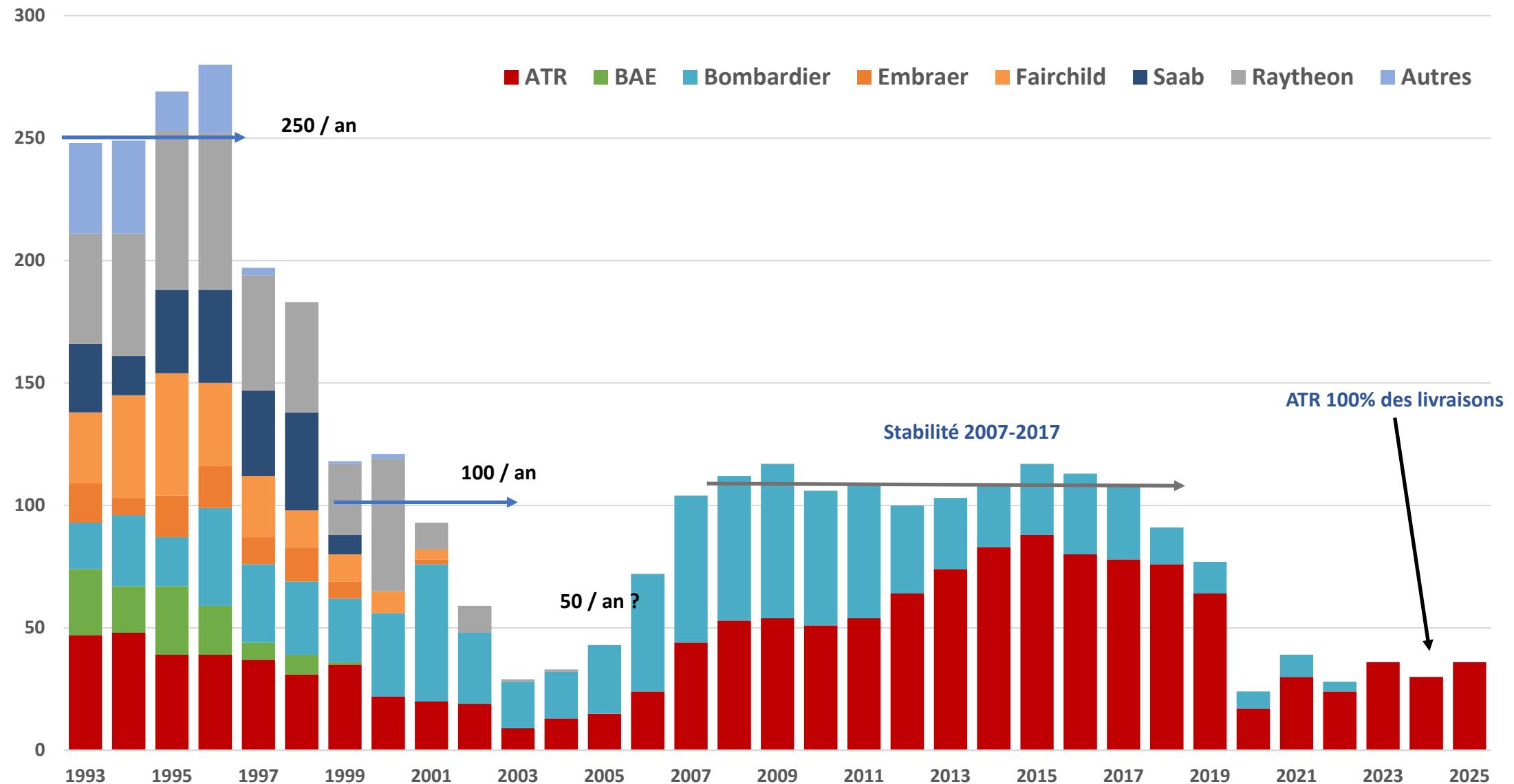
# Commandes nettes Turbopropulseurs

## En nombre d'avions



# Livrées 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 mélangeant 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