



Conjoncture Aviation civile

Points clés année 2024

Commandes : tassement des commandes, après le record historique de 2023. Les commandes nettes se situent dans la tranche 1 500 à 2 000 appareils.

Livraisons :

- Après la reprise 2021-2023, baisse des livraisons en 2024. Le principal responsable : Boeing dont les livraisons baissent d'un tiers par rapport à l'année précédente.
- La part de l'Asie Pacifique remonte à 34% du total mondial, mais encore loin des 45% de 2018.

Carnet de commandes : forte remontée en 2023. Stabilité en 2024.

Retraits : faible niveau des retraits en 2021-2024 (env. 1% de la flotte vs 2,5% 2011-2020)

Avions stockés : baisse lente mais régulière. Toujours à environ 14% de la flotte totale (vs 5% en 2019).

AVIATION DE LIGNE à REACTION

Commandes annuelles brutes

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	1 190	949	1 229	831	1 131	383	771	1 078	2 319	878
Boeing	878	848	1 043	1 090	246	184	909	935	1 456	569
McDD										
Airbus + Boeing	2 068	1 797	2 272	1 921	1 377	567	1 680	2 013	3 775	1 447
Bombardier	27	148	28	69	10					
Embraer	201	61	110	211	92	2	97	64	88	120
Autres	228	209	138	280	102	2	97	64	88	120
Chine	114	23	125	50		2	10	155		310
Japon	32	10								
Russie	53	10	20	12	6		25	8		
Nouveaux	199	43	145	62	6	2	35	163	0	310
	2 495	2 049	2 555	2 263	1 485	571	1 812	2 240	3 863	1 877

McDD : Boeing - Douglas Division depuis 1997

Mitsubishi Aircraft Corporation a annoncé l'arrêt du SpaceJet MRJ en février 2023

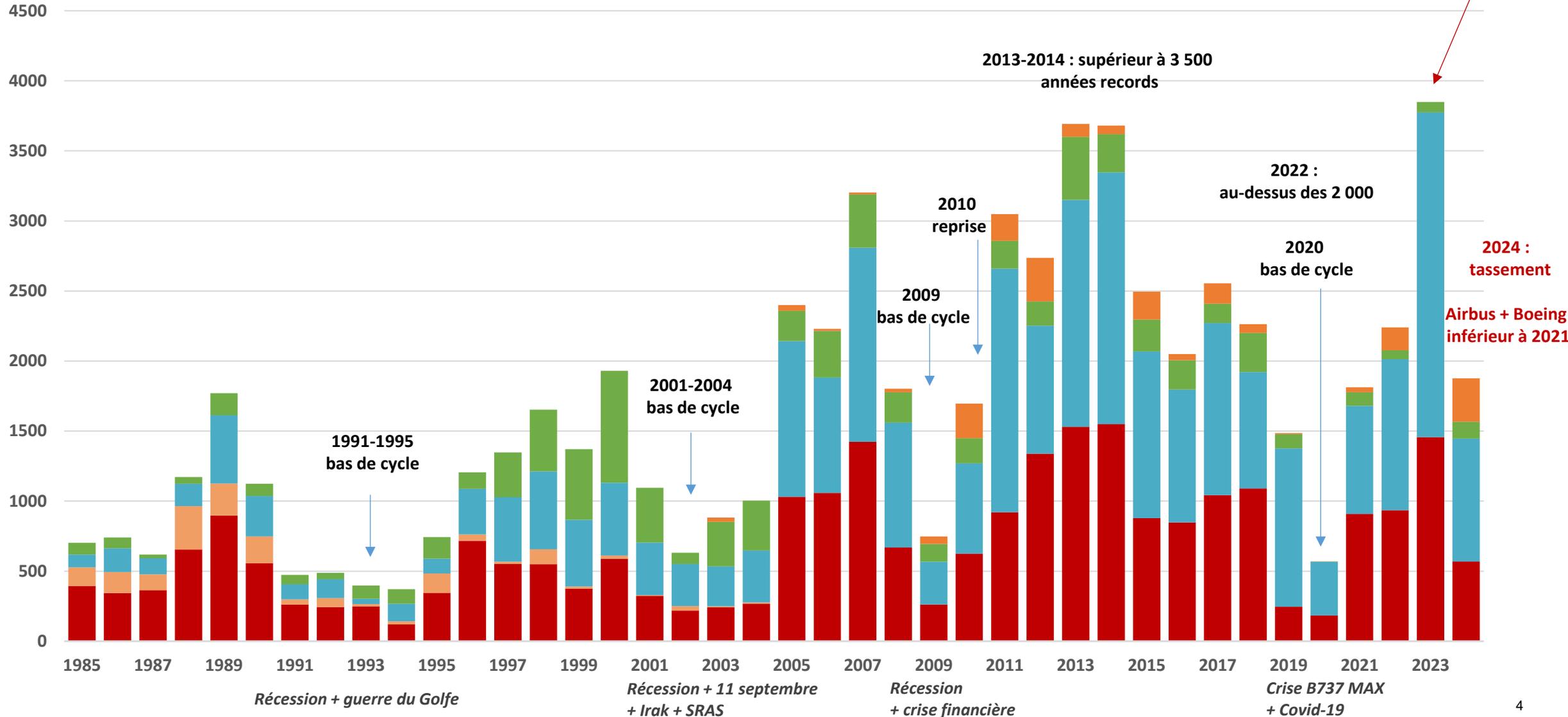
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	47,7%	46,3%	48,1%	36,7%	76,2%	67,1%	42,5%	48,1%	60,0%	46,8%
Boeing	35,2%	41,4%	40,8%	48,2%	16,6%	32,2%	50,2%	41,7%	37,7%	30,3%
Airbus + Boeing	82,9%	87,7%	88,9%	84,9%	92,7%	99,3%	92,7%	89,9%	97,7%	77,1%
Autres	9,1%	10,2%	5,4%	12,4%	6,9%	0,4%	5,4%	2,9%	2,3%	6,4%
Nouveaux	8,0%	2,1%	5,7%	2,7%	0,4%	0,4%	1,9%	7,3%	0,0%	16,5%
	100,0%									

COMMANDES BRUTES

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

En nombre d'avions

■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Autres ■ Nouveaux



Commandes annuelles nettes

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	1 080	731	1 109	747	768	268	507	820	2 094	826
Boeing	768	668	912	893	54	-473	479	774	1 314	377
McDD										
Airbus + Boeing	1 848	1 399	2 021	1 640	822	-205	986	1 594	3 408	1 203
Bombardier	25	136	28	53	1			-2		
Embraer	171	43	94	27	64	-12	92	23	69	120
Autres	196	179	122	80	65	-12	92	21	69	120
Chine	114	23	125	50		2	10	155		310
Japon	32	10		-20	-50	-10	0	-20	-133	
Russie	53	10	20	12	6		25	8		
Nouveaux	199	43	145	42	-44	-8	35	143	-133	310
	2 243	1 621	2 288	1 762	843	-225	1 113	1 758	3 344	1 633

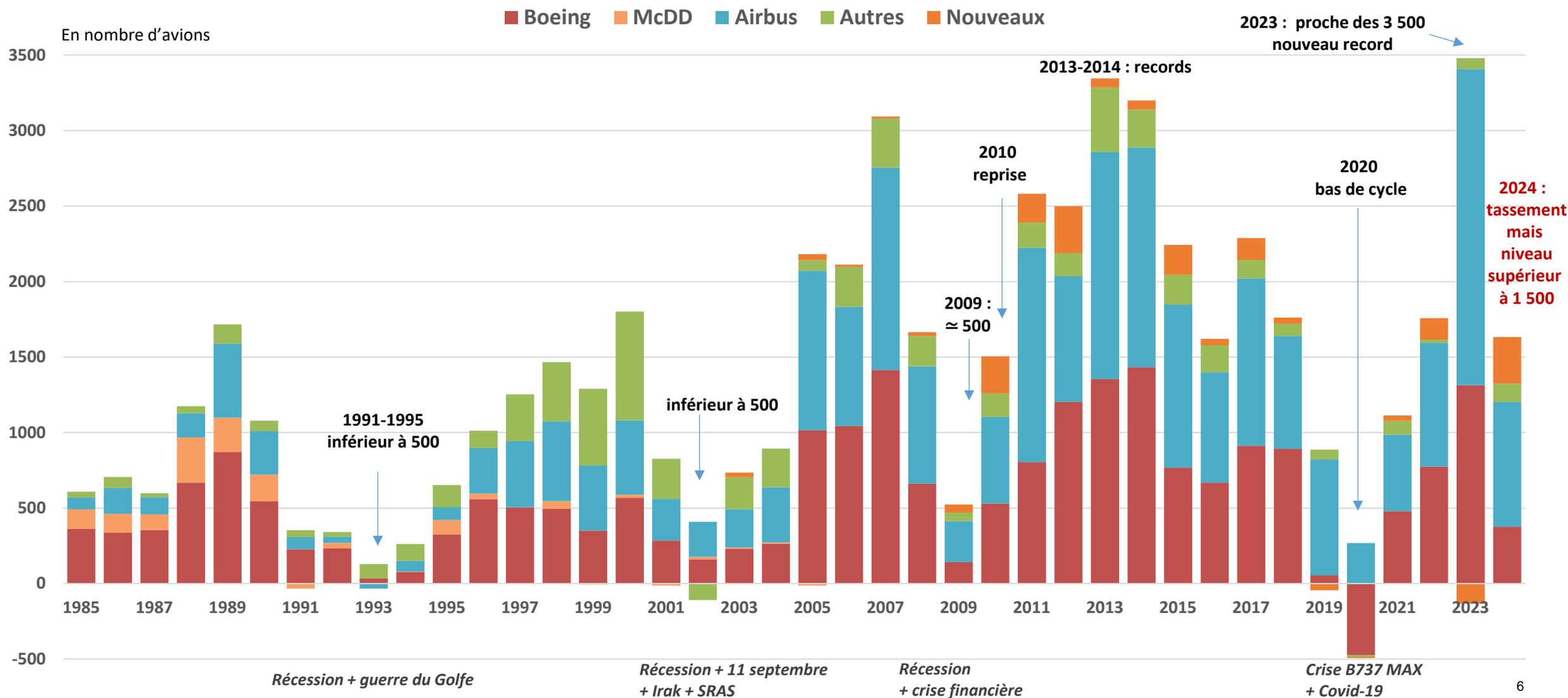
commandes nettes = commandes brutes de l'année - annulations de l'année

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	48,1%	45,1%	48,5%	42,4%	91,1%	-119,1%	45,6%	46,6%	62,6%	50,6%
Boeing	34,2%	41,2%	39,9%	50,7%	6,4%	210,2%	43,0%	44,0%	39,3%	23,1%
McDD										
Airbus + Boeing	82,4%	86,3%	88,3%	93,1%	97,5%	91,1%	88,6%	90,7%	101,9%	73,7%
Bombardier	1,1%	8,4%	1,2%	3,0%	0,1%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,0%	0,0%
Embraer	7,6%	2,7%	4,1%	1,5%	7,6%	5,3%	8,3%	1,3%	2,1%	7,3%
FD puis AcCraft										
Autres	8,7%	11,0%	5,3%	4,5%	7,7%	5,3%	8,3%	1,2%	2,1%	7,3%
Chine	5,1%	1,4%	5,5%	2,8%	0,0%	-0,9%	0,9%	8,8%	0,0%	19,0%
Japon										
Russie	2,4%	0,6%	0,9%	0,7%	0,7%	0,0%	2,2%	0,5%	0,0%	0,0%
Nouveaux	8,9%	2,7%	6,3%	2,4%	-5,2%	3,6%	3,1%	8,1%	-4,0%	19,0%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

COMMANDES NETTES

commandes nettes = commandes brutes – annulations

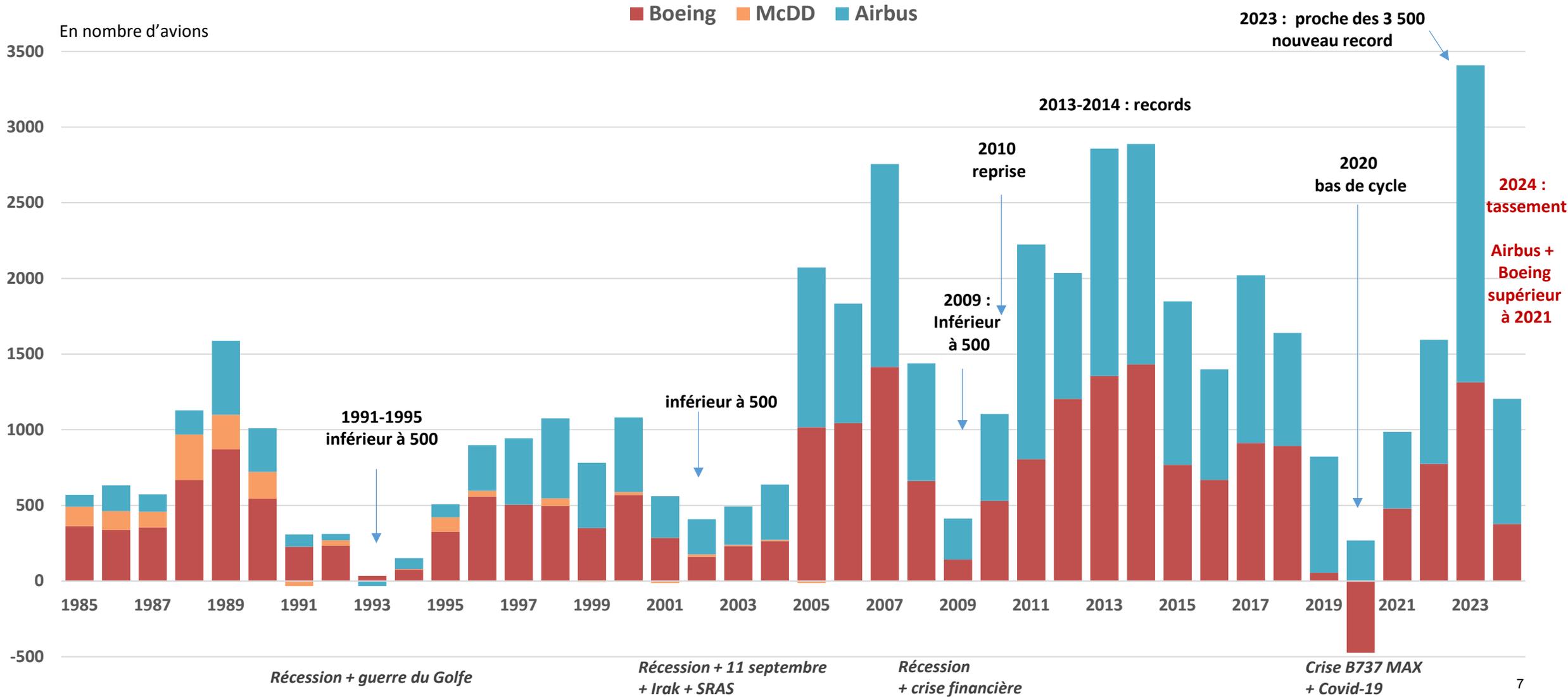
Après une année 2023 record, tassement des commandes nettes en 2024



COMMANDES NETTES

Airbus + Boeing

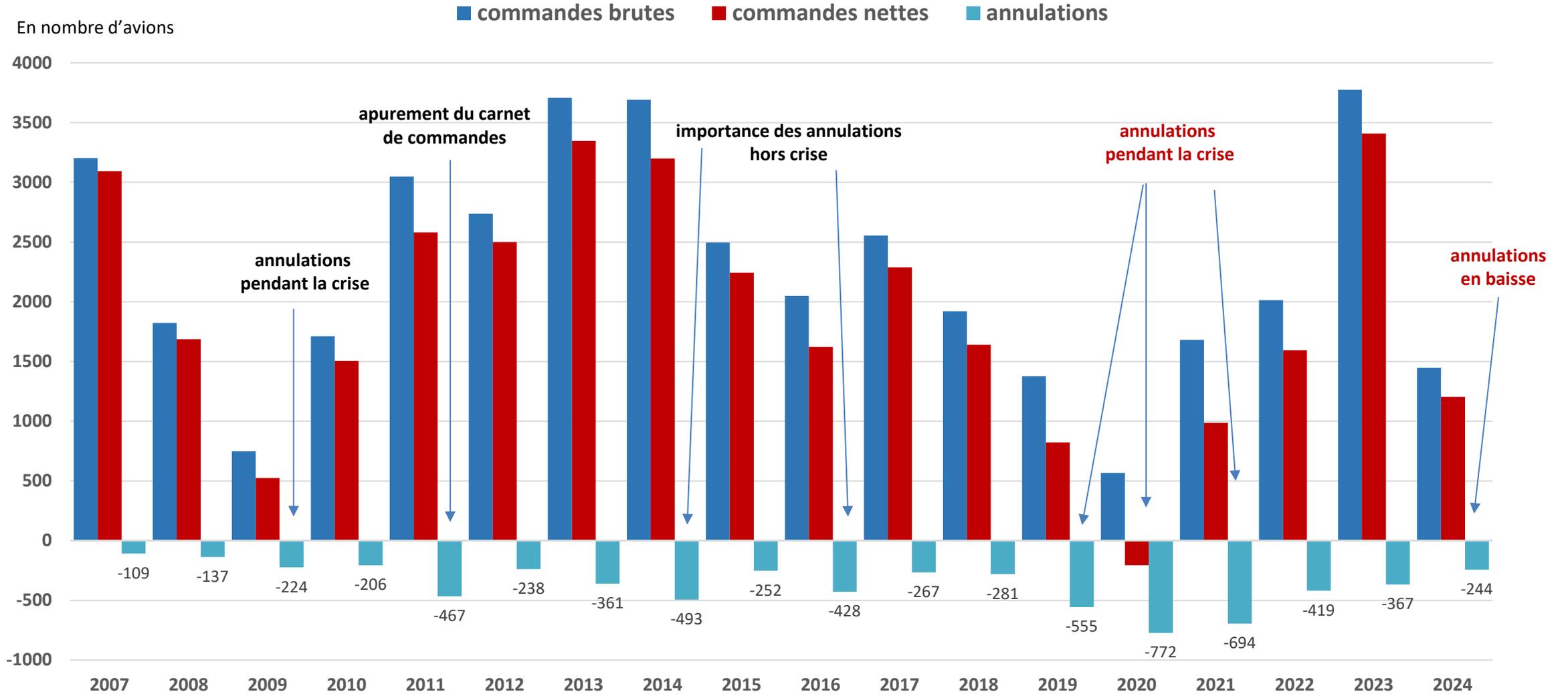
Après une année 2023 record, tassement des commandes nettes en 2024



ANNULATIONS

Airbus + Boeing

annulations en baisse et retour dans la moyenne basse



Livraisons annuelles

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	635	688	718	800	863	566	611	663	735	766
Boeing	762	748	763	806	380	157	340	480	528	348
Airbus + Boeing	1 397	1 436	1 481	1 606	1 243	723	951	1 143	1 263	1 114
Bombardier	44	53	43	33	26	16	2	0	0	0
Embraer	117	116	109	94	94	45	48	57	64	73
Autres	161	169	152	127	120	61	50	57	64	73
Chine	1	1	3	5	13	22	22	34	18	46
Japon										
Russie	20	28	25	26	5	13	22	9	2	2
Nouveaux	21	29	28	31	18	35	44	43	20	48
	1 579	1 634	1 661	1 764	1 381	819	1 045	1 243	1 347	1 235

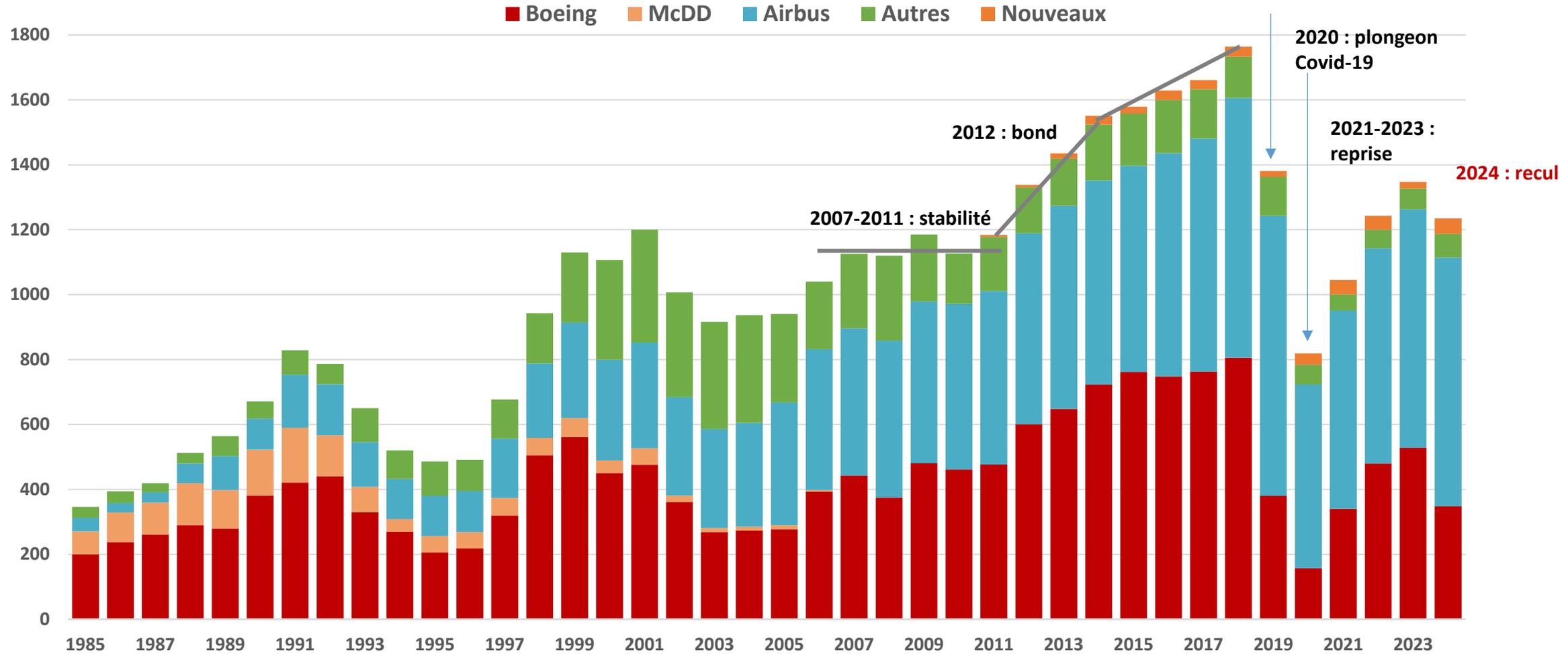
McDD : Boeing - Douglas Division depuis 1997

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	40,2%	42,1%	43,2%	45,4%	62,5%	69,1%	58,5%	53,3%	54,6%	62,0%
Boeing	48,3%	45,8%	45,9%	45,7%	27,5%	19,2%	32,5%	38,6%	39,2%	28,2%
McDD										
Airbus + Boeing	88,5%	87,9%	89,2%	91,0%	90,0%	88,3%	91,0%	92,0%	93,8%	90,2%
Autres	10,2%	10,3%	9,2%	7,2%	8,7%	7,4%	4,8%	4,6%	4,8%	5,9%
Nouveaux	1,3%	1,8%	1,7%	1,8%	1,3%	4,3%	4,2%	3,5%	1,5%	3,9%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

LIVRAISONS

en nombre d'avions
recul en 2024

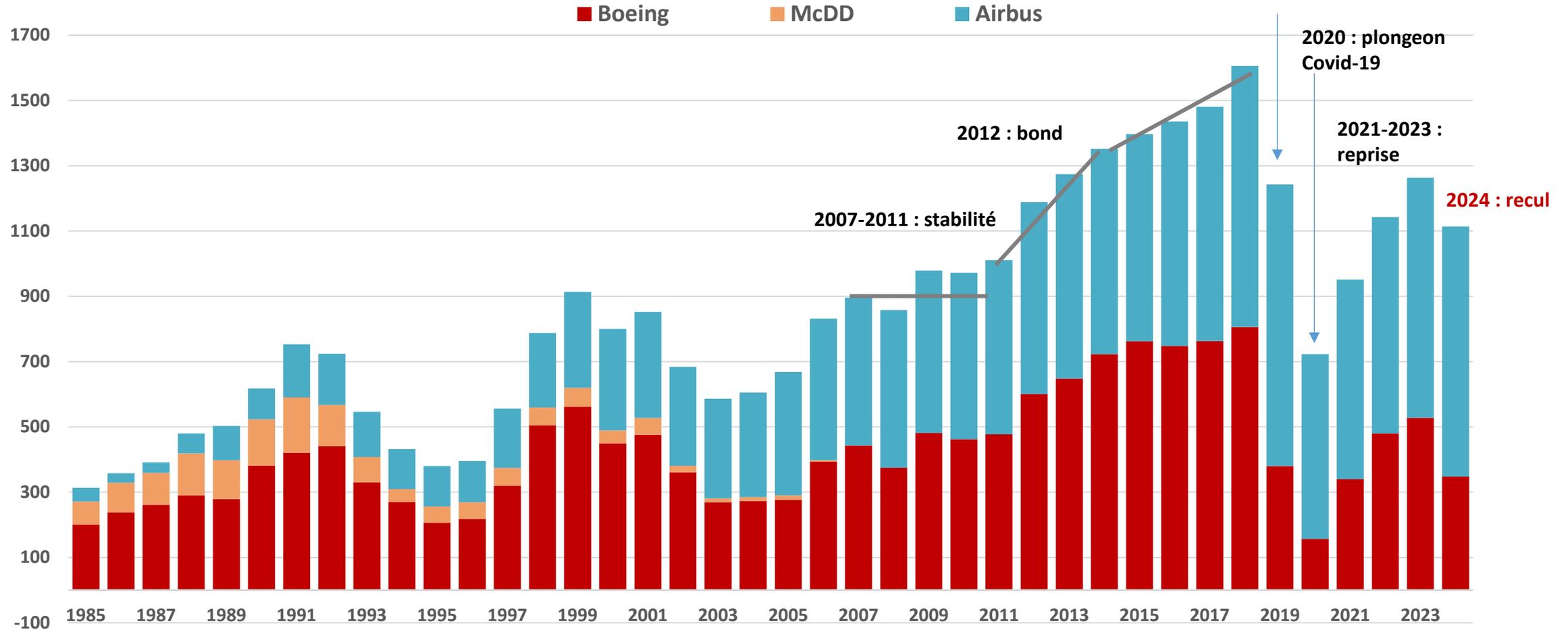
En nombre d'avions



LIVRAISONS

Airbus + Boeing
recul en 2024

En nombre d'avions



Récession + guerre du Golfe

Récession + 11 septembre
+ Irak + SRAS

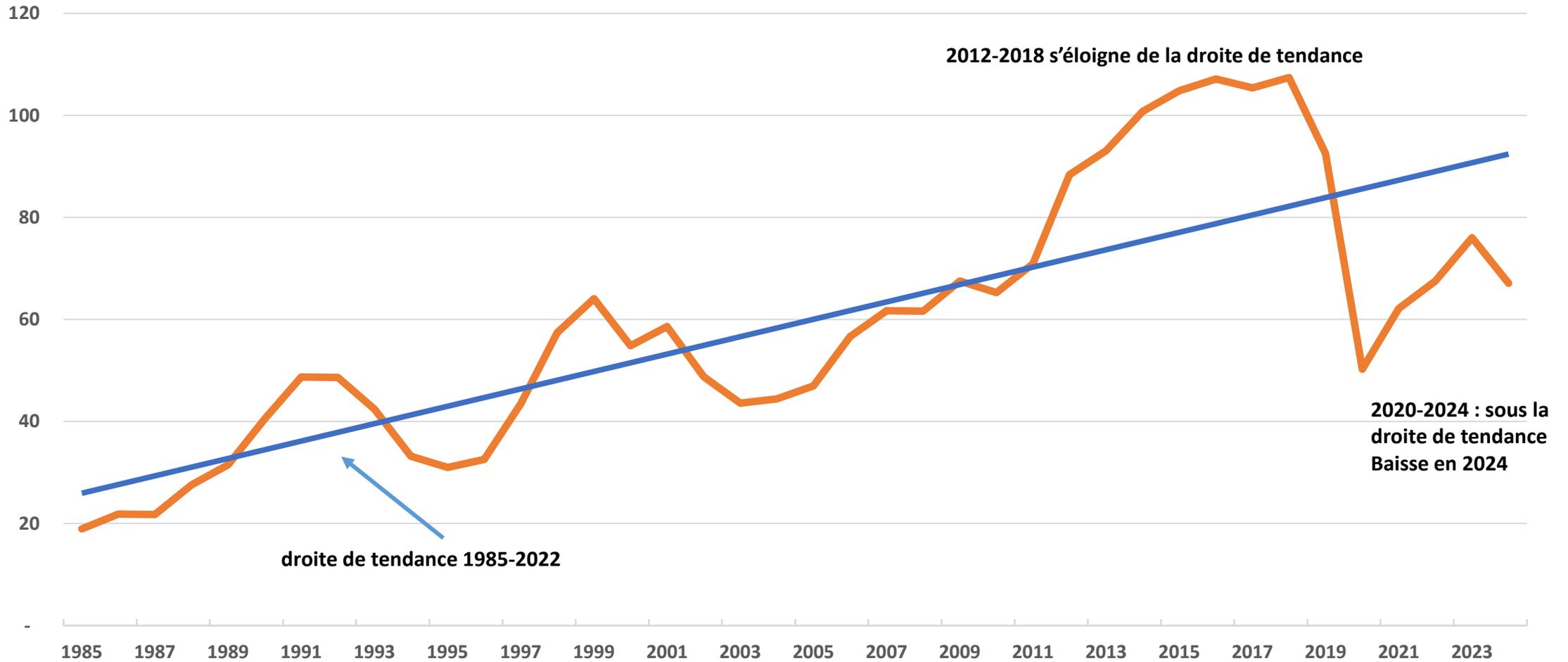
Récession
+ crise financière

Crise B737 MAX
+ Covid-19

LIVRAISONS

en masse OEW

En milliers de tonnes



2012-2018 s'éloigne de la droite de tendance

2020-2024 : sous la droite de tendance
Baisse en 2024

droite de tendance 1985-2022

décomposition FUSELAGE ETROIT - FUSELAGE LARGE

Commandes nettes

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	945	607	1 054	676	717	293	475	875	1 816	606
Boeing	588	550	745	675	-51	-511	370	561	883	244
Fuselage étroit	1 533	1 157	1 799	1 351	666	-218	845	1 436	2 699	850
Airbus	135	124	55	71	51	-25	32	-57	278	220
Boeing	180	118	167	218	105	40	109	213	431	133
Fuselage large	315	242	222	289	156	15	141	156	709	353
	1 848	1 399	2 021	1 640	822	-203	986	1 592	3 408	1 203

Livraisons

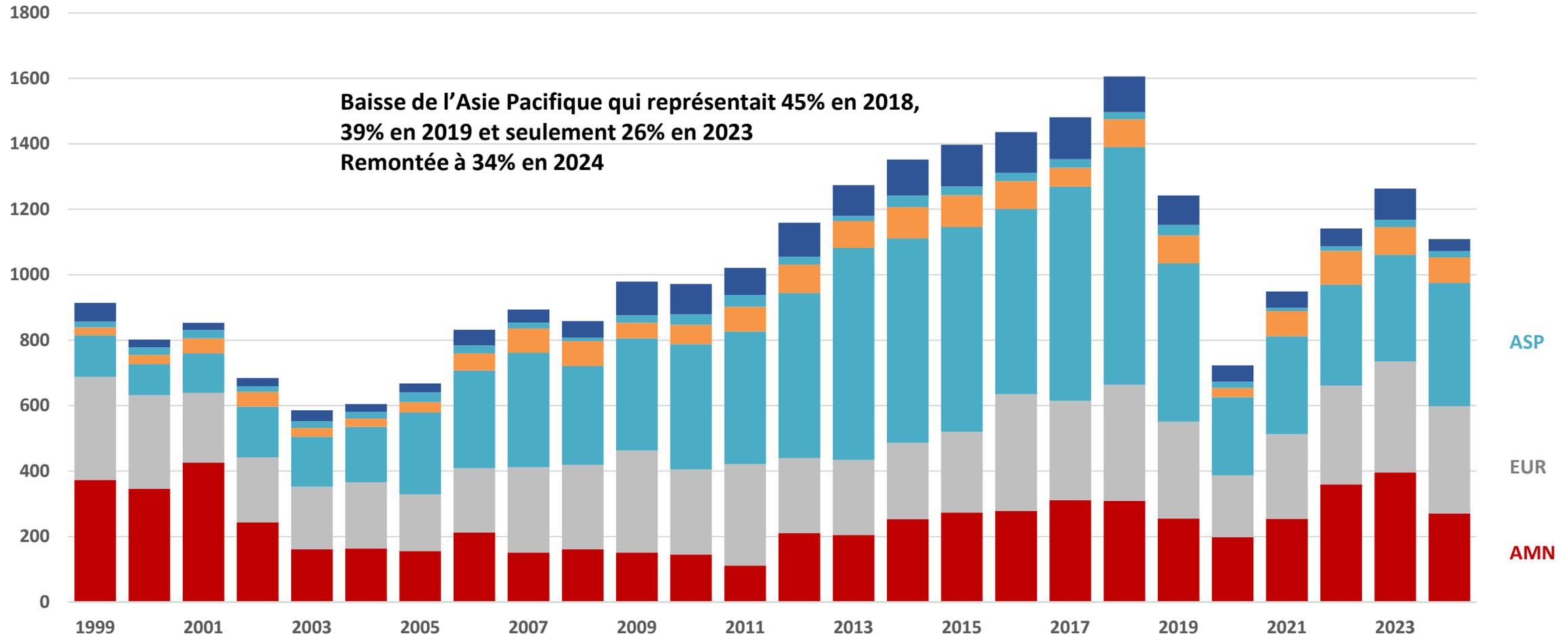
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	491	545	558	646	690	484	533	569	639	677
Boeing	495	490	529	580	127	43	263	387	396	265
Fuselage étroit	986	1 035	1 087	1 226	817	527	796	956	1 035	942
Airbus	144	143	160	151	173	82	78	94	96	89
Boeing	267	258	234	226	253	114	77	93	132	83
Fuselage large	411	401	394	377	426	196	155	187	228	172
	1 397	1 436	1 481	1 603	1 243	723	951	1 143	1 263	1 114

LIVRAISONS Airbus + Boeing

par zones géographiques

En nombre d'avions

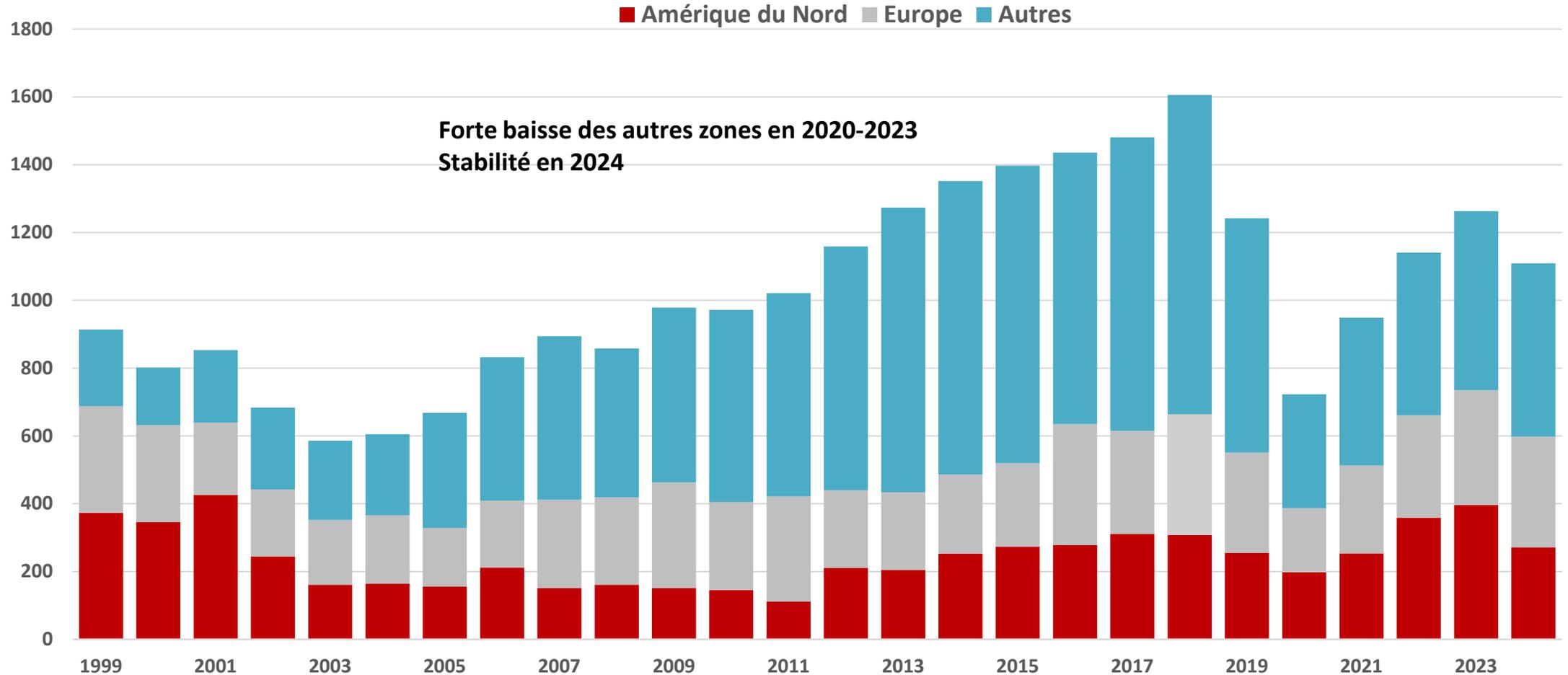
■ AMN ■ EUR ■ ASP ■ AML ■ AFR ■ MO



LIVRAISONS Airbus + Boeing

par zones géographiques

En nombre d'avions



Carnet de commandes

au 31.12	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	6 831	6 874	7 265	7 577	7 482	7 184	7 082	7 239	8 598	8 658
Boeing	5 795	5 715	5 864	5 951	5 625	4 997	5 136	5 430	6 216	6 245
Airbus + Boeing	12 626	12 589	13 129	13 528	13 107	12 181	12 218	12 669	14 814	14 903
Bombardier CRJ	322	405	390	45	20	4	2	0	0	0
Embraer	513	450	435	368	338	281	325	291	298	345
Autres	835	855	825	413	358	285	327	291	298	345
sous-total	13 461	13 444	13 954	13 941	13 465	12 466	12 545	12 960	15 112	15 248
Chine (Avic, Comac)	621	643	765	811	801	778	766	887	869	1 133
Japon (Mitsubishi)	223	233	233	213	163	153	153	133	0	0
Russie (Sukhoi, Irkut)	323	314	311	297	298	285	288	287	285	283
Nouveaux avionneurs	1 167	1 190	1 309	1 321	1 262	1 216	1 207	1 307	1 154	1 416
Total	14 628	14 634	15 263	15 262	14 727	13 682	13 752	14 267	16 266	16 664

McDD : Boeing - Douglas Division depuis 1997

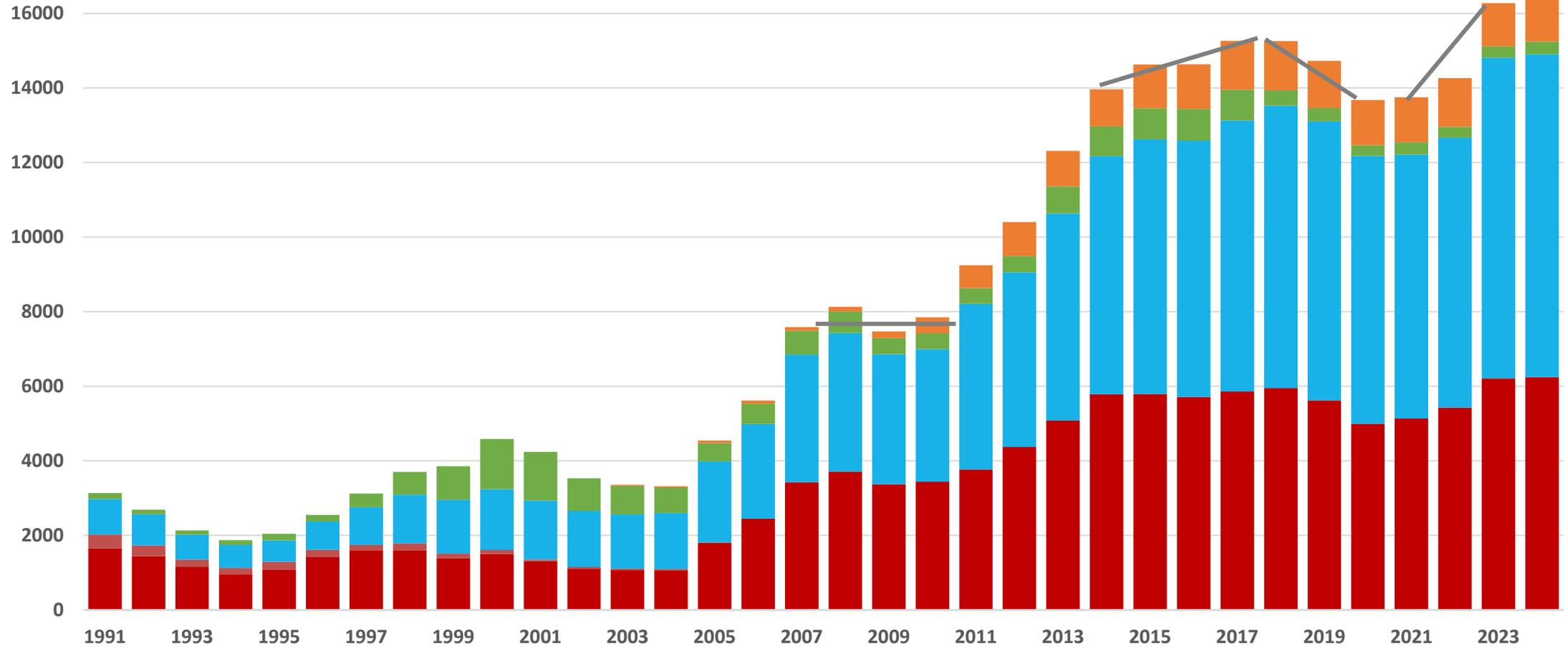
Carnet de commandes

en nombre d'avions

remontée en 2022
et surtout 2023
stabilité en 2024

En nombre d'avions

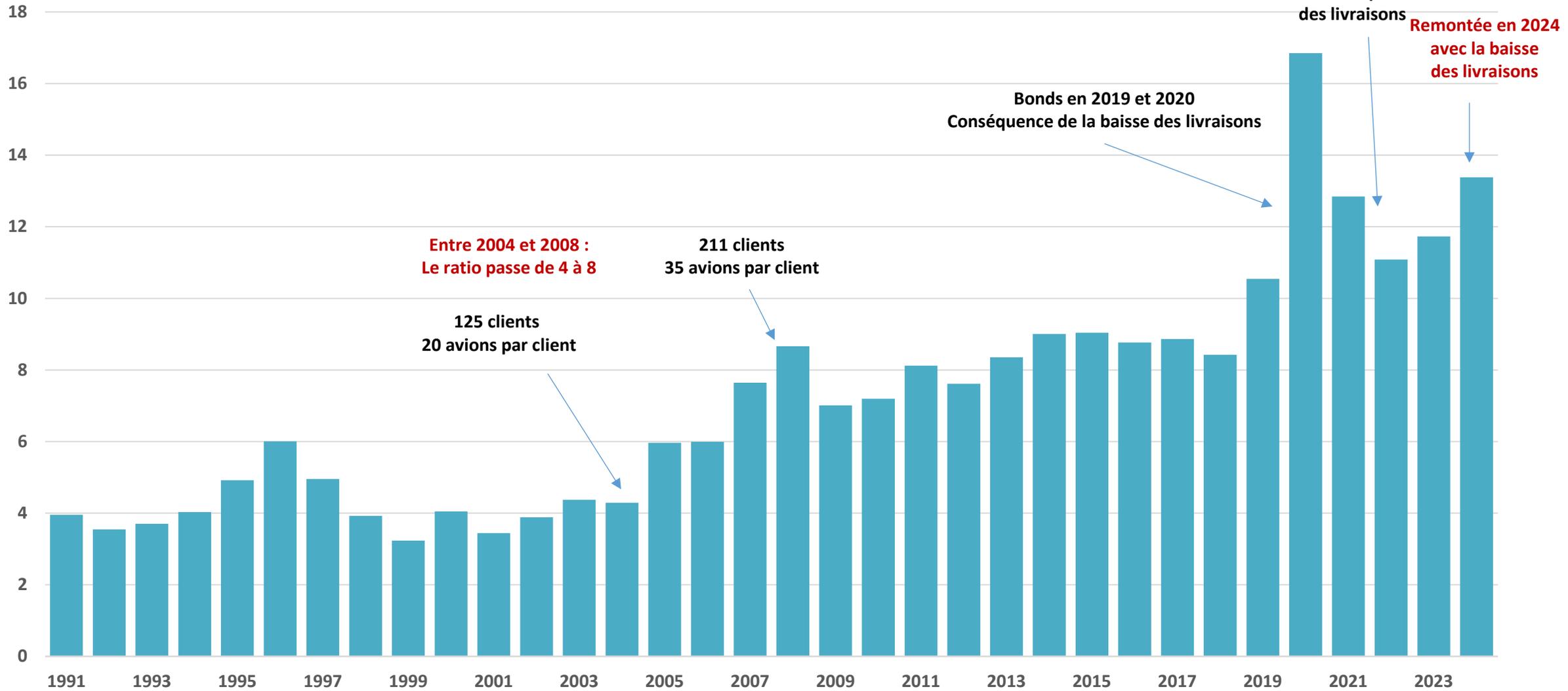
■ Boeing ■ McDD ■ Airbus ■ Régionaux ■ Nouveaux



CARNET de COMMANDES / LIVRAISONS

Airbus + Boeing

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



Carnet de commandes

types d'avion

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	5 583	5 645	6 141	6 536	6 563	6 372	6 314	6 620	7 797	7 726
Boeing	4 392	4 452	4 668	4 763	4 585	4 031	4 138	4 312	4 799	4 778
Fuselage étroit	9 975	10 097	10 809	11 299	11 148	10 403	10 452	10 932	12 596	12 504
Airbus	1 248	1 229	1 124	1 041	919	812	768	619	801	932
Boeing	1 403	1 263	1 196	1 188	1 040	966	998	1 118	1 417	1 467
Fuselage large	2 651	2 492	2 320	2 229	1 959	1 778	1 766	1 737	2 218	2 399
	12 626	12 589	13 129	13 528	13 107	12 181	12 218	12 669	14 814	14 903

Zones géographiques

	Fuselage étroit			Fuselage large			Airbus	Boeing	Total	%
	Airbus	Boeing	total	Airbus	Boeing	total				
Afrique	23	56	79	48	34	82	71	90	161	1%
Amérique du Nord	1 270	1 437	2 707	143	333	476	1 413	1 770	3 183	21%
Amérique Latine	390	210	600		17	17	390	227	617	4%
Asie-Pacifique	3 116	1 329	4 445	297	288	585	3 413	1 617	5 030	34%
Europe	1 832	912	2 744	254	135	389	2 086	1 047	3 133	21%
Moyen-Orient	451	243	694	125	554	679	576	797	1 373	9%
Inconnu	644	591	1 235	65	106	171	709	697	1 406	9%
	7 726	4 778	12 504	932	1 467	2 399	8 658	6 245	14 903	100%

Flotte en service

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	8 665	9 264	9 898	10 551	11 357	11 550	12 011	12 573	13 193	13 823
Boeing	12 171	12 666	12 894	13 465	13 649	13 474	13 642	13 991	14 385	14 564
McDD	1 183	1 090	977	908	806	712	677	674	640	603
Autres commerciaux	19	19	12	11	1	0	0	0	0	0
Airbus + Boeing	22 038	23 039	23 781	24 935	25 813	25 736	26 330	27 238	28 218	28 990
Autres	4 825	4 889	4 966	5 046	5 076	5 048	5 126	5 138	5 131	5 231
	26 863	27 928	28 747	29 981	30 889	30 784	31 456	32 376	33 349	34 221

McDD : Boeing - Douglas Division depuis 1997

Autres commerciaux : Caravelle, Comet, Concorde, Tristar...

Régionaux : dont 144 SSJ et 9 ARJ-21 à fin 2018

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Airbus	32,3%	33,2%	34,4%	35,2%	36,8%	37,5%	38,2%	38,8%	39,6%	40,4%
Boeing	45,3%	45,4%	44,9%	44,9%	44,2%	43,8%	43,4%	43,2%	43,1%	42,6%
McDD	4,4%	3,9%	3,4%	3,0%	2,6%	2,3%	2,2%	2,1%	1,9%	1,8%
Autres commerciaux	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Airbus + Boeing	82,0%	82,5%	82,7%	83,2%	83,6%	83,6%	83,7%	84,1%	84,6%	84,7%
Autres	18,0%	17,5%	17,3%	16,8%	16,4%	16,4%	16,3%	15,9%	15,4%	15,3%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Flotte en service

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Flotte au 01/01	25 919	26 889	27 928	28 747	29 981	30 889	30 784	31 456	32 376	33 349
+ livraisons	1 579	1 634	1 661	1 764	1 381	819	1 045	1 243	1 347	1 235
- retraits	-635	-595	-842	-530	-473	-924	-373	-323	-374	-363
Flotte au 31/12	26 863	27 928	28 747	29 981	30 889	30 784	31 456	32 376	33 349	34 221
évolution	3,6%	4,0%	2,9%	4,3%	3,0%	-0,3%	2,2%	2,9%	3,0%	2,6%

Taux de livraisons	6,1%	6,1%	5,9%	6,1%	4,6%	2,7%	3,4%	4,0%	4,2%	3,7%
Taux de retraits	2,4%	2,2%	3,0%	1,8%	1,6%	3,0%	1,2%	1,0%	1,2%	1,1%

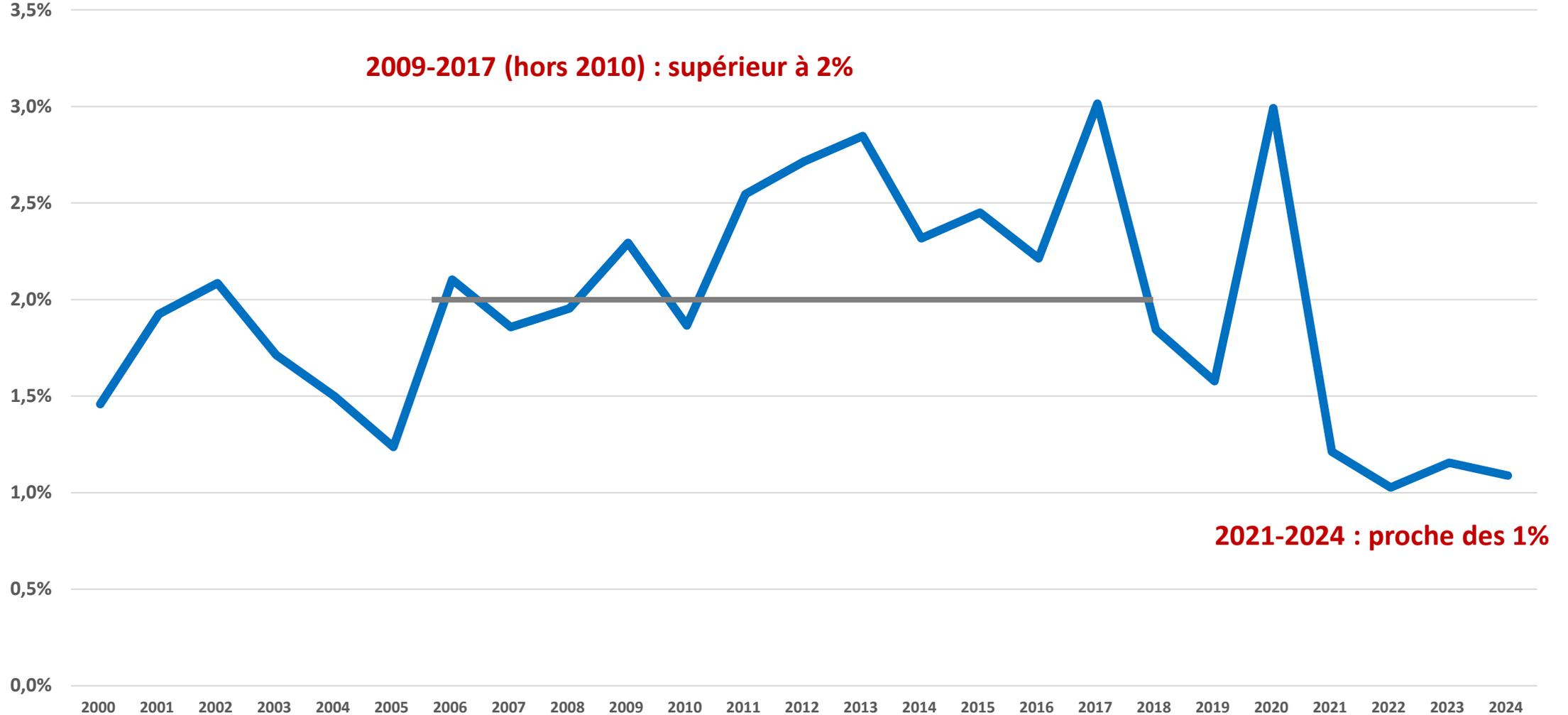
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Flotte au 31/12	26 863	27 928	28 747	29 981	30 889	30 784	31 456	32 376	33 349	34 221
- avions parkés *	-2 159	-2 216	-1 850	-1 826	-1 392	-10 275	-6 704	-5 748	-5 175	-4 938
= Flotte active	24 704	25 712	26 897	28 155	29 497	20 509	24 752	26 628	28 174	29 283
évolution	4,2%	4,1%	4,6%	4,7%	4,8%	-30,5%	20,7%	7,6%	5,8%	3,9%

% flotte parkée	8,0%	7,9%	6,4%	6,1%	4,5%	33,4%	21,3%	17,8%	15,5%	14,4%
-----------------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Retraits

en % de la flotte en service

Taux de retraits



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

2021-2024 : proche des 1%

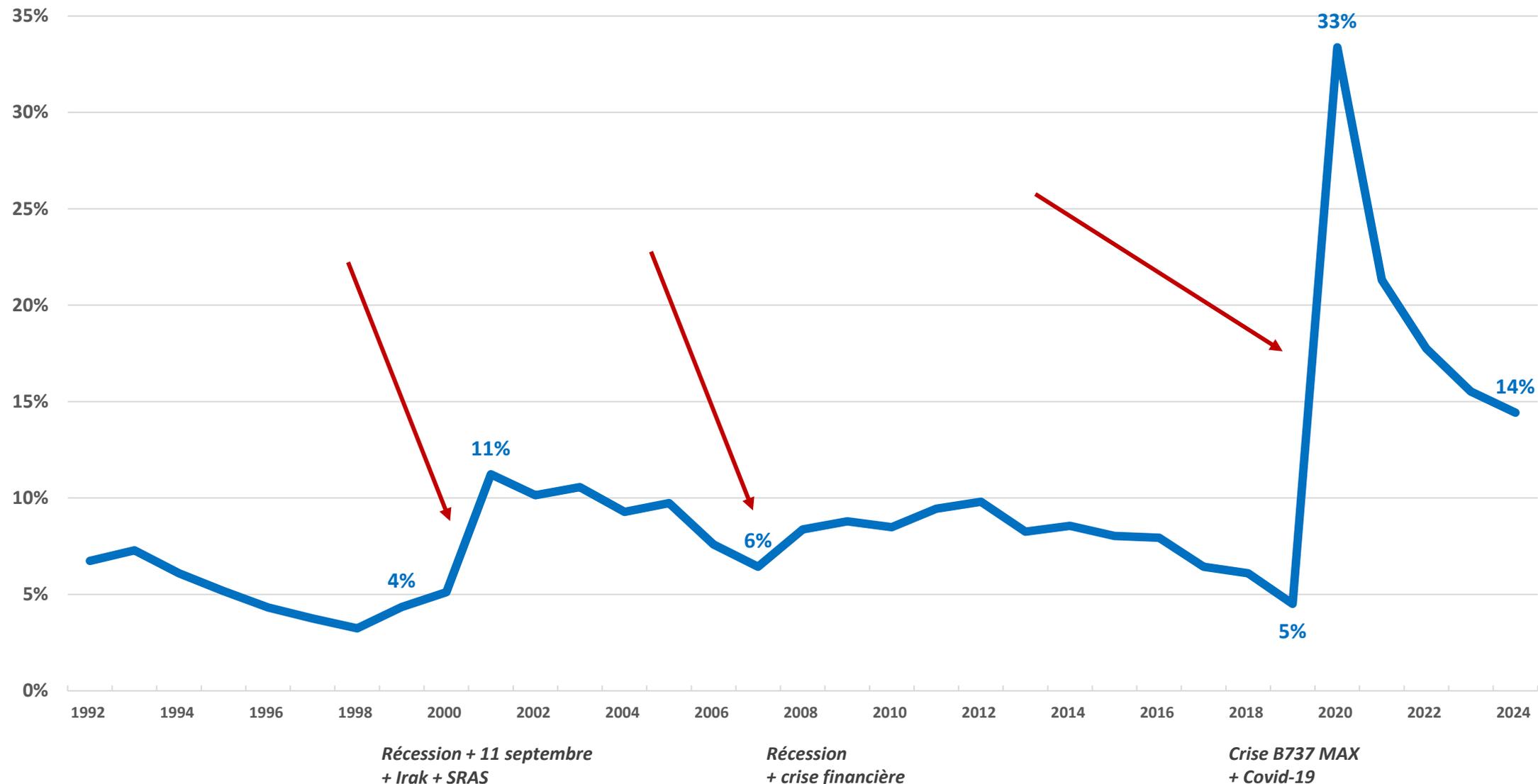
*Récession + 11 septembre
+ Irak + SRAS*

*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



AVIONS CARGOS

hors conversions

COMMANDES CUMULEES

	fin 2016	fin 2017	fin 2018	fin 2019	fin 2020	fin 2021	fin 2022	fin 2023	fin 2024
A330-200F	42	42	42	41	38	38	38	38	38
A350F						11	35	50	55
B747-8F	88	89	107	107	106	107	107	107	107
B767-300F	192	192	212	223	232	270	280	280	288
B777-200F	158	168	213	232	242	284	319	320	353
	891	902	985	1 014	1 029	1 121	1 190	1 207	1 253

LIVRAISONS CUMULEES

	fin 2016	fin 2017	fin 2018	fin 2019	fin 2020	fin 2021	fin 2022	fin 2023	fin 2024
A330-200F	36	38	38	38	38	38	38	38	38
A350F									
B747-8F	69	77	83	90	95	101	106	107	107
B767-300F	122	132	149	169	188	207	225	243	253
B777-200F	129	138	154	179	201	217	238	264	277
	767	796	835	887	933	974	1 018	1 064	1 087

RESTE A LIVRER

	fin 2016	fin 2017	fin 2018	fin 2019	fin 2020	fin 2021	fin 2022	fin 2023	fin 2024
A330-200F	6	4	4	3	0	0	0	0	0
A350F						11	35	50	55
B747-8F	19	12	24	17	11	6	1	0	0
B767-300F	70	60	63	54	44	63	55	37	35
B777-200F	29	30	59	53	41	67	81	56	76
	124	106	150	127	96	147	172	143	166

AVIONS CARGOS

hors conversions

COMMANDES ANNUELLES

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A330-200F	0	0	0	-1	-3	0	0	0	0
A350F						11	24	15	5
B747-8F	18	1	18	0	-1	1	0	0	0
B767-300F	7	0	20	11	9	38	10	0	8
B777-200F	-2	10	45	19	10	42	35	1	33
	23	11	83	29	15	92	69	17	46

LIVRAISONS ANNUELLES

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A330-200F	3	2	0	0	0	0	0	0	0
A350F							0	0	0
B747-8F	6	8	6	7	5	6	5	1	0
B767-300F	13	10	17	20	19	19	18	18	10
B777-200F	11	9	16	25	22	16	21	26	13
	33	29	39	52	46	41	44	46	23



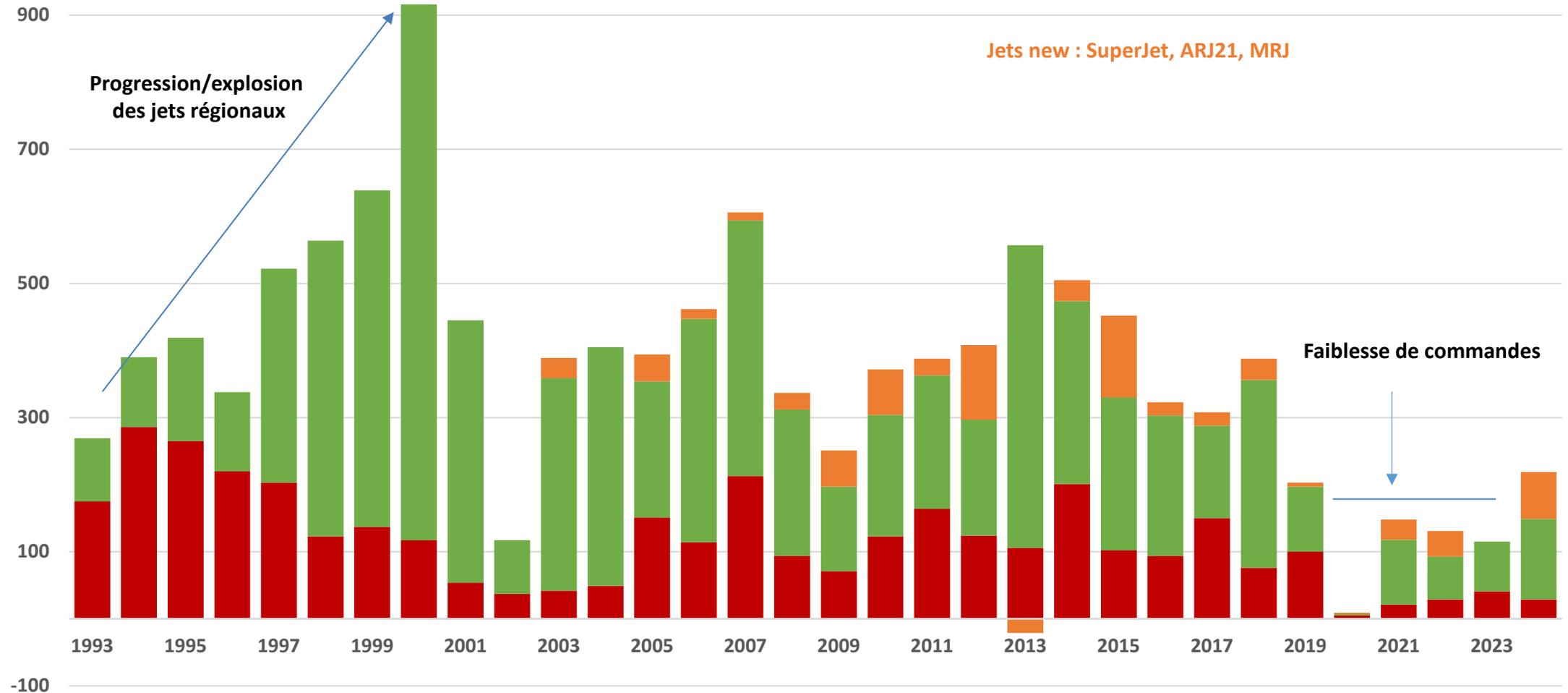
Conjoncture Aviation régionale

février 2025

Commandes avions régionaux

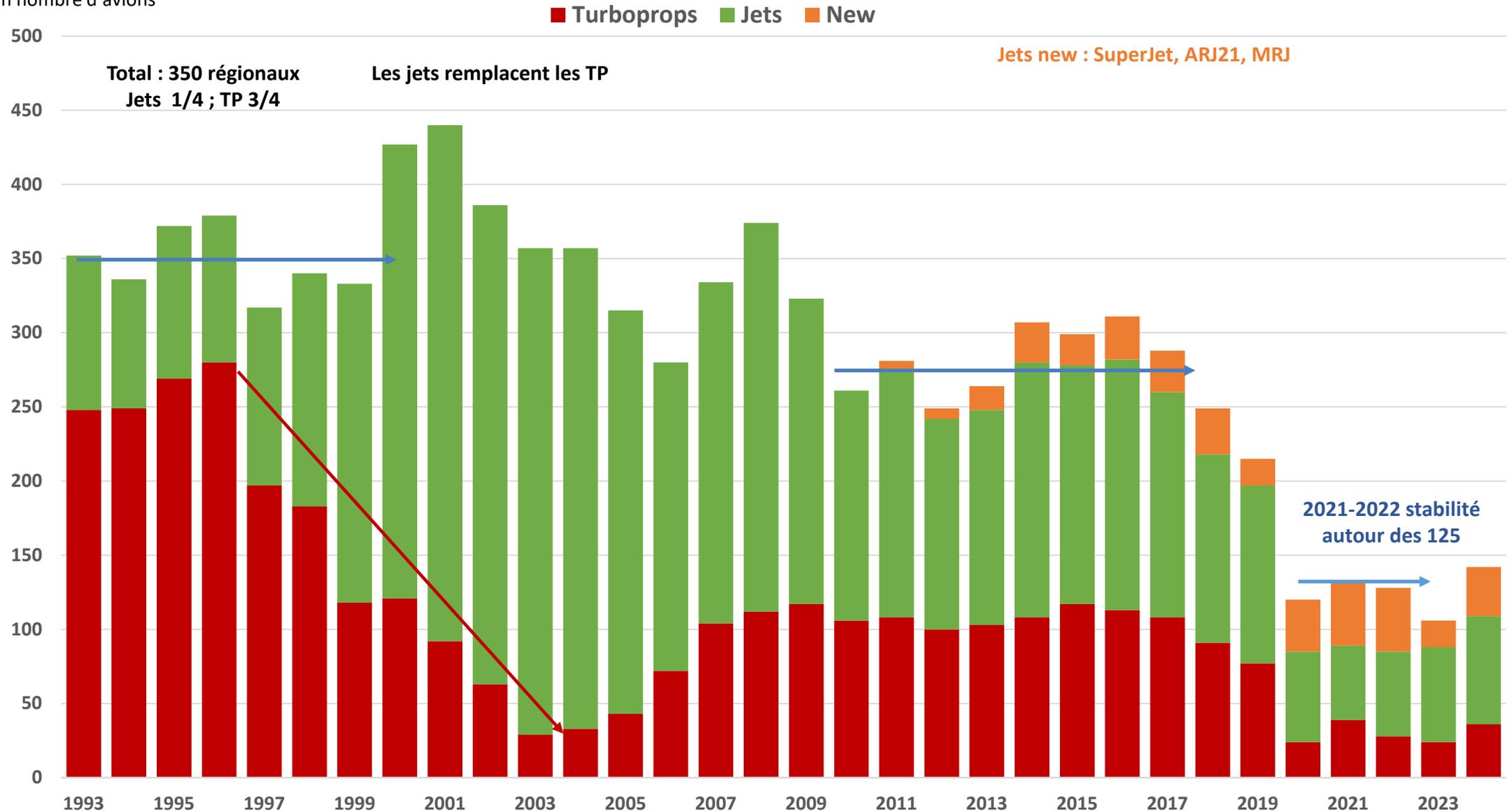
En nombre d'avions

■ Turboprops ■ Jets ■ Jets new

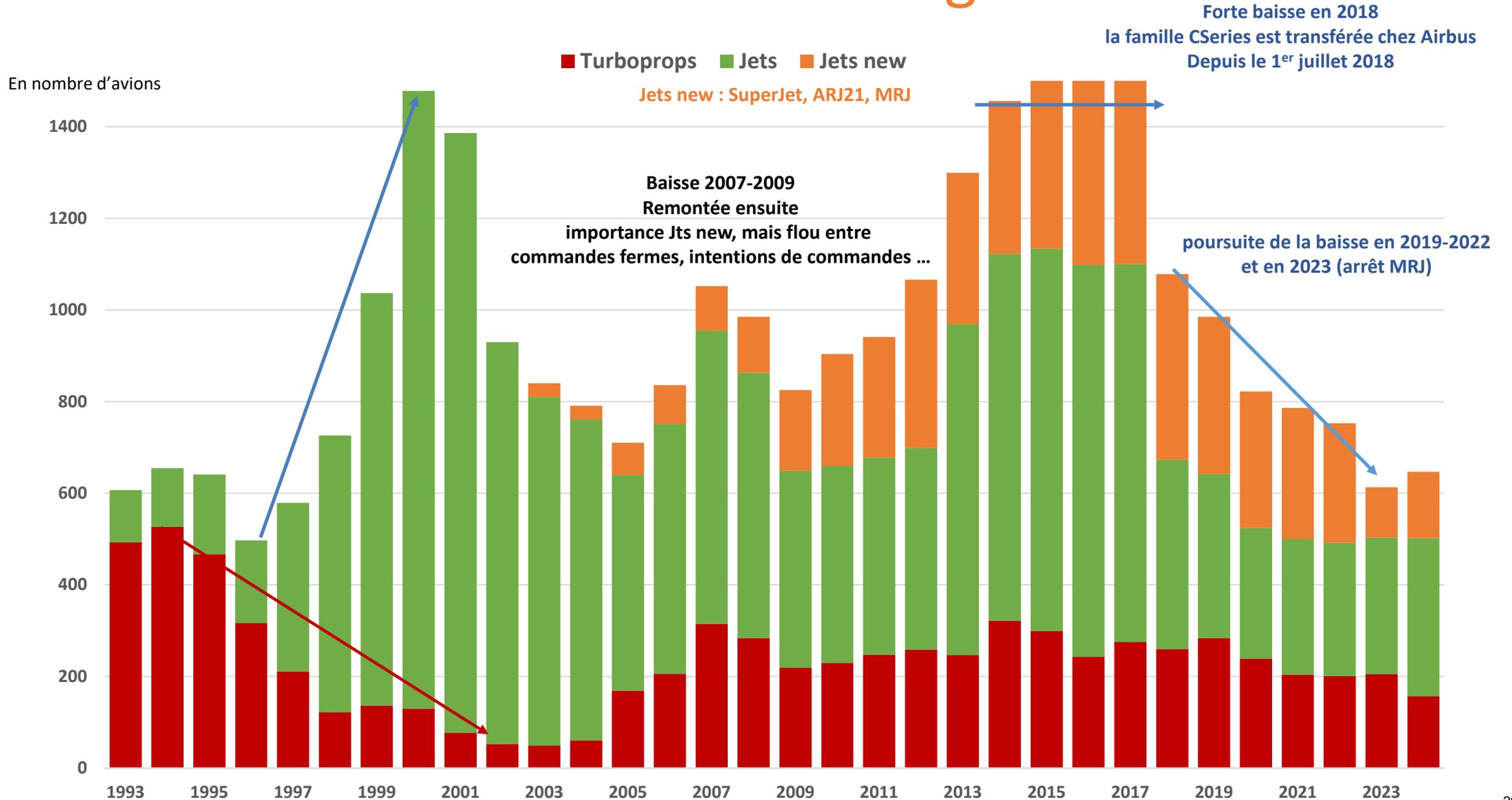


Livraisons avions régionaux

En nombre d'avions

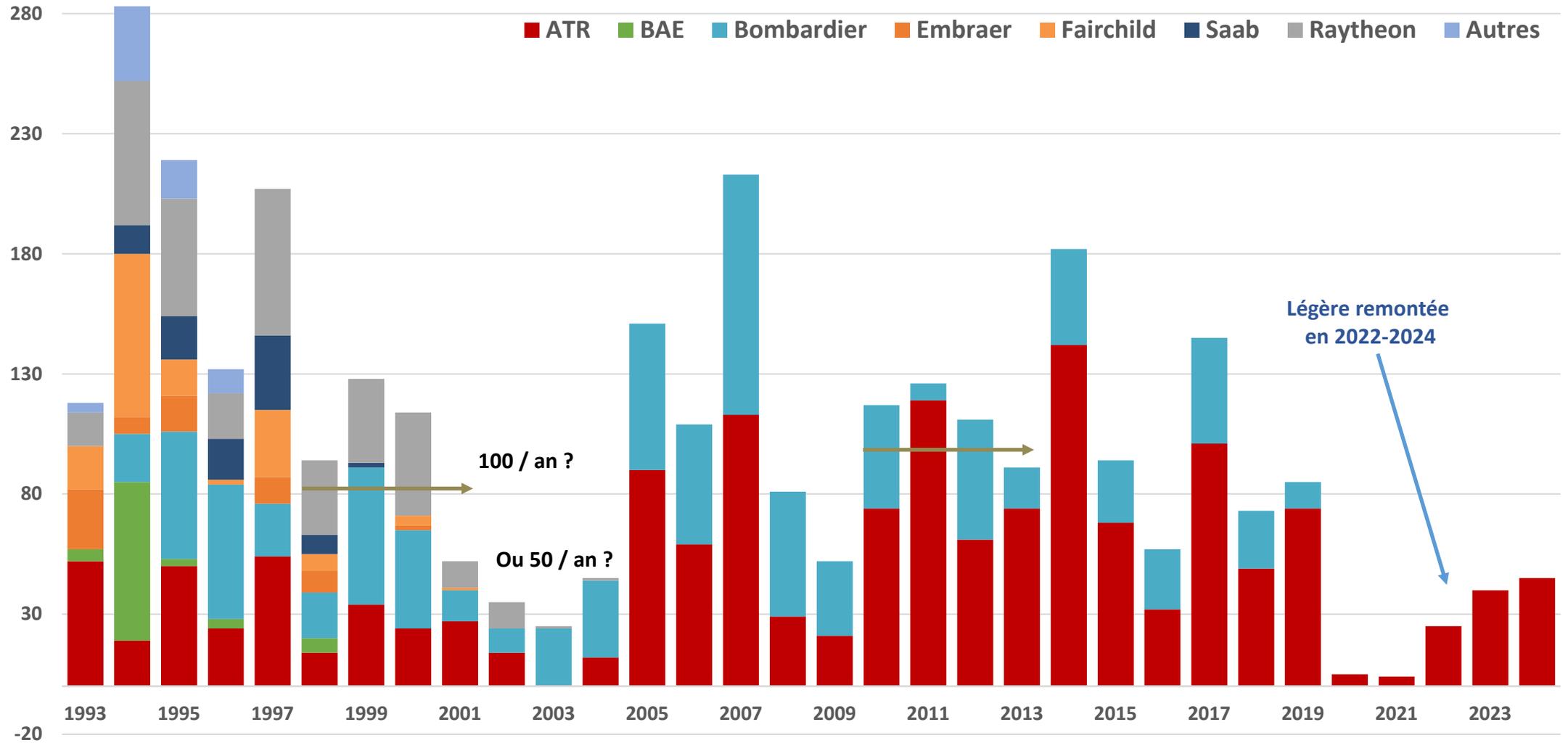


Reste à livrer avions régionaux



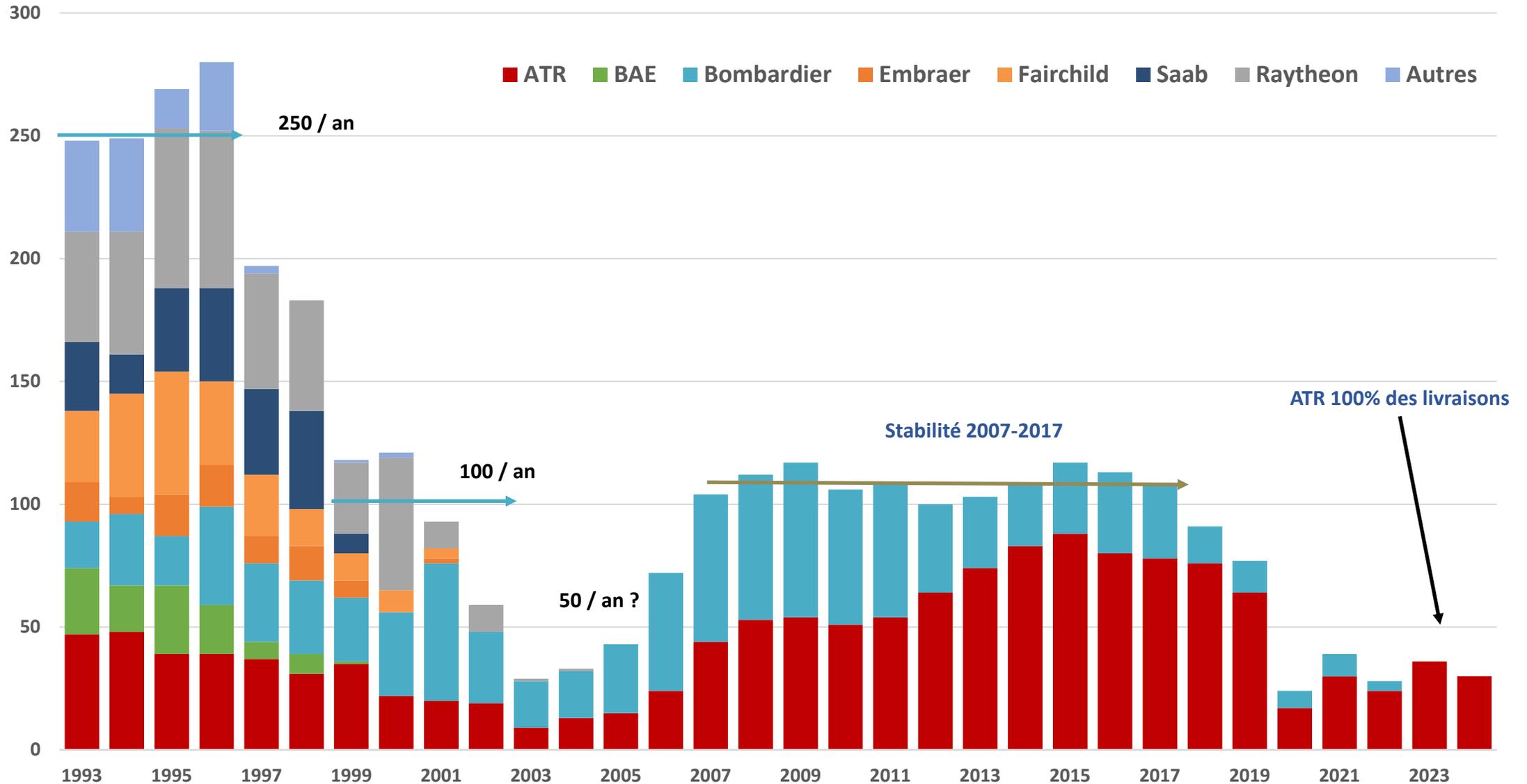
Commandes nettes Turbopropulseurs

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