



COMMUNIQUÉ

No : 34

Il faut agir d'urgence pour réduire les engorgements dans les activités de maintenance, réparation et révision des moteurs

24 juin 2026 (Madrid) – L'Association du transport aérien international (IATA), en collaboration avec la firme Emerton, a publié aujourd'hui une nouvelle étude portant sur les engorgements dans les activités de maintenance, réparation et révision (MRO) de la dernière génération de moteurs pour les avions à couloir unique, notamment les moteurs LEAP de CFM et les moteurs Geared Turbofan (GTF) de Pratt & Whitney.

L'étude intitulée [Single Aisle Aircraft Engines MRO: Strategic Levers to Address Supply Chain Challenges](#) (Activités MRO des moteurs d'avion à couloir unique : leviers stratégiques pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement) explique comment les problèmes de durabilité des moteurs, les pénuries de pièces de rechange, la disponibilité limitée de moteurs de remplacement et les contraintes d'accès à l'après-marché perturbent les opérations des compagnies aériennes. Ces pressions occasionnent des problèmes opérationnels coûteux, notamment la réduction du temps d'utilisation des moteurs, le besoin accru de séjour en atelier des moteurs et la planification plus complexe de la maintenance pour les compagnies aériennes.

Le nombre d'avions à moteurs GTF de Pratt & Whitney cloués au sol a atteint un sommet en mars 2025, soit 648, ou 28 % de toute la flotte GTF. Ces avions sont en attente de visite en atelier, de moteurs de rechange ou de pièces. Les compagnies aériennes touchées ont dû adapter leur planification de vols, notamment en conservant des avions plus vieux, en prolongeant des locations ou en louant des appareils additionnels et en ajustant leur capacité.

On s'attend à ce que le problème s'aggrave avec la croissance du parc d'avions à couloir unique de dernière génération. En 2024, les livraisons de moteurs d'avion à couloir unique ont atteint un total de 2000 (800 GTF et 1200 LEAP). De 2030 à 2040, les livraisons devraient être stables, à environ 3700 par année (1200 GTF et 2500 LEAP).

Cette accélération des livraisons va accroître considérablement la demande de maintenance. Les visites annuelles en atelier devraient augmenter, passant d'environ 600-800 en 2025 à plus de 5000 d'ici 2040 pour les moteurs LEAP, et de 1000 à plus de 2000 pour les moteurs GTF.

« Les engorgements dans les activités MRO des moteurs perturbent les opérations des compagnies aériennes. À défaut de changements importants, cela va s'aggraver à mesure que le parc d'avions à couloir unique de dernière génération va s'accroître. Les fabricants investissent dans des capacités additionnelles, mais la capacité ne sera pas suffisante à elle seule. Les compagnies aériennes ont besoin d'un meilleur accès aux pièces de rechange, de plus d'options de réparation approuvées, d'un accès équitable à la capacité MRO et d'une plus grande concurrence dans l'après-marché », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Bien qu'il n'existe pas de solution unique pour remédier à la situation actuelle, plusieurs actions ont été déterminées qui pourraient améliorer la résilience à court et long terme moyennant des efforts dans l'ensemble de la chaîne de valeur :

- **Accroître la disponibilité de pièces de moteur** : faire en sorte qu'il y ait plus de pièces disponibles en accélérant le développement et l'approbation de solutions de réparation pour réduire les taux de rebut, augmenter la production sous licence de composantes critiques et accroître l'accès aux matériaux usagés récupérés lors du démontage des moteurs.
- **Assurer un accès équitable au marché MRO** : éliminer les barrières qui restreignent la participation de firmes MRO indépendantes et soutenir l'accès équitable aux pièces, à l'information et aux outils de réparation, afin de développer des capacités additionnelles. Cette mesure est comprise dans l'entente IATA-CFM signée en 2018 et [renouvelée en janvier 2026](#). L'entente comporte des modèles de bonnes pratiques concernant les choix offerts aux clients, les pièces et les réparations non OEM réglementaires et l'accès équitable pour les fournisseurs MRO tiers.
- **Assurer l'accès à long terme aux pièces de rechange** : inclure dans les décisions d'acquisition des aéronefs et des moteurs des modalités pour garantir à long terme la prévisibilité des prix des pièces de rechange assurerait aux compagnies aériennes et aux locateurs une meilleure certitude. Cela inclurait des protections que les compagnies aériennes pourraient imposer à leurs fournisseurs MRO, y compris les fournisseurs indépendants.
- **Adopter des bonnes pratiques à l'échelle de l'industrie** : tous les OEM (moteurs, cellules et composantes) devraient adopter des principes d'après-marché transparents et concurrentiels pour soutenir les choix des clients et l'utilisation de pièces et de réparations alternatives certifiées par les agences de réglementation.

Pour respecter ces priorités, il faudra des actions coordonnées à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement de l'aérospatiale. Les compagnies aériennes, les fabricants d'aéronefs et de moteurs, les fournisseurs MRO et les locateurs doivent travailler ensemble pour améliorer la disponibilité des pièces, étendre les options de réparation et mieux aligner la capacité de maintenance des moteurs sur les besoins opérationnels des compagnies aériennes.

« La priorité immédiate est de résoudre les perturbations actuelles. Mais la résilience à long terme dépendra d'un après-marché plus transparent, compétitif et collaboratif. Il est essentiel de repenser les modèles d'affaires entre les fabricants d'aéronefs et les motoristes afin de mieux soutenir la résilience opérationnelle tout au long du cycle de vie des aéronefs. L'objectif est de remettre les moteurs en service plus rapidement, réduire les perturbations évitables et faire en sorte que la croissance future du parc d'aéronefs soit soutenue par la capacité MRO et l'accès au marché dont les compagnies aériennes ont besoin », conclut M. Walsh.

> [Consultez le rapport complet \(PDF\)](#)

> [Pour plus d'information sur la chaîne d'approvisionnement de l'aviation](#)

- IATA -



Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente plus de 370 compagnies aériennes qui assurent environ 85 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Fly Net Zero](#)