



COMMUNIQUÉ

No : 55

L'engorgement des chaînes d'approvisionnement en aérospatiale continue de freiner les compagnies aériennes

9 décembre 2025 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a mis à jour ses analyses sur les engorgements des chaînes d'approvisionnement de l'industrie aérospatiale et note dans sa nouvelle prévision mondiale que la disponibilité des aéronefs demeure l'une des plus importantes contraintes à la croissance de l'industrie aérienne.

Alors que les livraisons de nouveaux aéronefs ont commencé à se rétablir à la fin de 2025 et qu'on prévoit une accélération de la production en 2026, on s'attend à ce que la demande dépasse la disponibilité d'aéronefs et de moteurs. Le retour à la normale de l'écart structurel entre les exigences des compagnies aériennes et la capacité de production ne se fera probablement pas avant 2031-2034 en raison des pertes irréversibles de livraisons subies au cours des cinq dernières années et du nombre record d'arriérés dans les livraisons.

Voici les points notables de la situation actuelle :

- Les déficits de livraison s'élèvent actuellement à au moins 5300 aéronefs.
- Les carnets de commandes ont dépassé 17 000 aéronefs, un nombre équivalent à près de 60 % de la flotte active. Historiquement, le ratio était stable à environ 30 % à 40 %. Ces commandes en attente représentent près de 12 années de production selon la capacité actuelle.
- L'âge moyen de la flotte atteint 15,1 ans (12,8 ans pour les aéronefs de la flotte passagers, 19,6 ans pour les avions-cargos et 14,5 ans pour les appareils à large fuselage).
- Le nombre d'aéronefs entreposés (pour diverses raisons) dépasse les 5000, soit un des niveaux les plus élevés de l'histoire malgré la pénurie de nouveaux aéronefs.

« Les compagnies aériennes ressentent les impacts des problèmes de chaîne d'approvisionnement de l'industrie aérospatiale. Les coûts de location plus élevés, la perte de flexibilité dans les horaires, les retards dans les gains de durabilité et la dépendance accrue envers les types d'aéronefs sous-optimaux constituent les problèmes les plus évidents. Les compagnies aériennes ratent des occasions de renforcer leur chiffre d'affaires, d'améliorer leur performance environnementale et de mieux servir leurs clients.

Pendant ce temps, les voyageurs subissent des coûts plus élevés en raison du resserrement des conditions d'offre et de demande. Il ne faut épargner aucun effort pour accélérer la mise en place de solutions avant que les impacts ne s'aggravent », déclare Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Avec l'engorgement persistant de la production, on constate de nouveaux problèmes et de nouveaux impacts :

- **Les retards de livraison sont aggravés** par plusieurs facteurs :
 - La production des cellules d'avion est supérieure à la production de moteurs (qui est ralentie par les problèmes affectant les moteurs existants). Cela fait en sorte que des cellules neuves demeurent entreposées en attendant les moteurs.
 - Les délais plus longs de certification des nouveaux aéronefs (qui sont passés de 12-24 mois à quatre ou même cinq ans) retardent l'entrée en production ou en service, ce qui affecte particulièrement le renouvellement de la flotte d'avions à large fuselage.
 - Les tarifs douaniers sur les métaux et les composants électroniques résultant des tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine ont aggravé certains engorgements et fait augmenter certains coûts de maintenance.
 - Une pénurie de main-d'œuvre, en particulier pour la fabrication de moteurs et de composants, freine les plans d'accroissement de la production.
 - La fragilité du réseau de chaînes d'approvisionnement de l'industrie aérospatiale (qui dépend souvent d'un nombre limité de fournisseurs de composants critiques) peut devenir une contrainte grave dans un contexte d'incertitude économique, de tarifs douaniers changeants et de marché du travail serré. Par conséquent, même des perturbations mineures peuvent être difficiles à résoudre et aboutir à des retards de production importants.
- **L'amélioration de l'efficacité énergétique ralentit** avec le vieillissement de la flotte. L'efficacité énergétique s'est améliorée de 2,0 % par année, mais ce chiffre est réduit à 0,3 % en 2025, et il devrait être de 1,0 % en 2026.
- **Le risque pour la flotte d'avions-cargos est en évolution :**
 - Les avions de passagers convertis pour le fret sont en petit nombre, parce que les compagnies aériennes gardent ces appareils pour le transport de passagers plus longtemps.
 - Les nouveaux aéronefs à large fuselage subissent des retards de production.

- Les avions-cargos plus anciens qui sont demeurés en service plus longtemps pour compenser la lenteur du renouvellement de la flotte vont éventuellement atteindre la limite de leur vie utile.

Une récente [étude](#) de l'IATA et de la firme Oliver Wymann a évalué que les coûts pour l'industrie aérienne des engorgements de chaînes d'approvisionnement s'élèveront à plus de 11 milliards USD en 2025, en raison de quatre facteurs principaux :

- **Coûts de carburant excédentaires (~4,2 milliards USD)** : les compagnies aériennes exploitent des aéronefs plus vieux et moins efficaces sur le plan énergétique, parce que les livraisons de nouveaux appareils sont retardées, ce qui entraîne des coûts de carburant plus élevés.
- **Coûts de maintenance additionnels (3,1 milliards USD)** : la flotte mondiale est vieillissante, et les avions plus anciens nécessitent des opérations de maintenance plus fréquentes et dispendieuses.
- **Augmentation des coûts de location de moteurs (2,6 milliards USD)** : les compagnies aériennes doivent louer davantage de moteurs puisque les moteurs passent plus de temps au sol pour la maintenance. Les taux de location des aéronefs ont aussi augmenté de 20 % à 30 % depuis 2019.
- **Coûts liés aux stocks excédentaires (1,4 milliard USD)** : les compagnies aériennes entreposent plus de pièces de rechange pour atténuer les perturbations imprévisibles de leur chaîne d'approvisionnement, ce qui accroît leurs coûts.

Pour accélérer la solution de ces problèmes, l'étude apporte plusieurs considérations :

- **Libéraliser les pratiques d'après-marché** en faisant en sorte que les activités d'entretien, réparation et opérations (MRO) soient moins dépendantes des modèles de licence commerciale des manufacturiers d'équipements d'origine (OEM), et en facilitant l'accès à des fournisseurs alternatifs de matériaux et services.
- **Améliorer la visibilité des chaînes d'approvisionnement** en assurant plus de visibilité à tous les niveaux de fournisseurs pour détecter préocement les risques, réduire les engorgements et les inefficiencies, et mieux utiliser les données et les outils pour rendre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement plus résiliente et fiable.
- **Utiliser les données** de façon plus intensive en tirant parti des connaissances de la maintenance prédictive, en mettant en commun les pièces de rechange et en créant des plateformes de données sur la maintenance pour optimiser les stocks et réduire les temps d'arrêt.

- **Augmenter la capacité en matière de réparation et de pièces** pour accélérer l'approbation des réparations, soutenir les solutions de pièces alternatives et de matériel utilisable d'occasion (USM) et adopter des procédés de fabrication avancés pour réduire les engorgements.

- IATA -

Pour plus d'information, 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 quelque 360 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- Consultez le rapport sur [les prévisions](#)