



FINANCIÈRE
DE L'ARC

LETTRE HEBDOMADAIRE N°698

24 juillet 2026

LES CHIFFRES DE LA SEMAINE



43 625

Le nombre d'appareils
commerciaux et cargos à
livrer d'ici 2045 selon
Boeing

**5,9 milliards de
dollars**

Le free cash flow négatif
d'Alphabet au 2^{ème} trimestre,
une première depuis son IPO
le 19 août 2004

44 000

Le nombre de personnes
évacuées du fait des
incendies en Gironde



par Arnaud BENOIST-VIDAL,
gérant d'actifs

L'ÉDITO D'ARNAUD

En vol, malgré de fortes turbulences

Prenons un peu de hauteur en ces temps perturbés et concentrons-nous sur un secteur historiquement très cyclique, mais doté actuellement d'une belle visibilité sur le long terme, à savoir l'aéronautique. Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, la guerre au Moyen-Orient et un trafic passagers mondial ayant piqué du nez de 2,2 % en mai sur un an (dont -28,4 % dans la zone du conflit), selon les données de l'IATA (The International Air Transport Association), n'ont pas altéré ses perspectives favorables. Airbus et Boeing gardent ainsi le sourire, avec la signature d'importants contrats au salon de Farnborough, en Angleterre, qui se tient du 20 au 24 juillet, et un carnet de commandes de plus de 10 années de production à rendre jaloux n'importe quel industriel. Cette bonne santé contraste avec les difficultés actuelles de plusieurs clients parmi les compagnies aériennes. **Dans ce contexte, les avionneurs vont-ils remplir toutes leurs promesses ?**

Cocorico : le salon du Bourget conserve sa couronne de numéro un mondial

Farnborough et le Bourget sont les lieux de rencontre de toute l'aéronautique mondiale, et ces deux foires internationales sont alternées. Les participants à ce beau spectacle aérien volent au Royaume-Uni les années paires et en France les années impaires. Même si la couverture médiatique a été très importante en 2026 en Angleterre, le SIA (Salon International du Bourget) reste loin devant son homologue britannique, tant en nombre de participants (2 400 contre 1 427) que de visiteurs (305 000 contre

100 358) et de journalistes accrédités (2 200 contre 1 716). La France peut donc se vanter d'organiser la plus grande messe aérienne mondiale depuis 1909, avec 173 démonstrations en vol et 155 aéronefs exposés en 2025.

Les avions continuent à se vendre comme des petits pains !

Un total de 327 commandes fermes (Boeing 173 / Airbus 154) a été enregistré cette semaine, pour un cumul de plus de 80 milliards de dollars en valeur catalogue si l'on inclut la valeur des options, non intégrées dans le décompte des unités vendues. Cette performance est supérieure à celle de l'édition 2025 du Bourget, où seul Airbus avait signé des contrats, car Boeing, par pudeur, s'était abstenu, à la suite du crash d'un Boeing 787 d'Air India. Ces chiffres s'additionnent au total de fin juin, de 9 216 appareils pour Airbus et de 6 814 pour Boeing, soit respectivement 10,6 ans et 10,2 ans de production.

Vendre, c'est une chose ; produire de manière rentable, c'en est une autre.

Le succès commercial d'un appareil dépend évidemment de la demande finale, mais surtout de ses caractéristiques et de ses performances. Certains programmes ont connu un triomphe fulgurant lors de la phase de pré-lancement et ont accumulé par la suite des déboires de production. Ce fut le cas de la plus belle réussite de l'histoire de l'aviation, à savoir le B787.

=> La suite page suivante

VOTRE CONTACT



Axelle RIESI

Responsable
des relations partenaires



ariesi@financieredelarc.com



06 58 11 84 85



LA SUITE DE L'ÉDITO D'ARNAUD

Lancé le 26 avril 2004 avec un carnet record cumulé de 850 appareils au 15 décembre 2009, lors de son premier vol, la première livraison eut lieu finalement en septembre 2011, soit 40 mois de retard sur le plan initial. Pendant cette phase de commercialisation unique, le constructeur est au sommet de sa santé financière, puisqu'il a accumulé les paiements d'acompte initiaux (jusqu'à 5 % du montant final de l'avion pour la réservation), sans avoir initié la fabrication. Par la suite, la montée en cadence de la production signifie une consommation accrue de liquidités, sans compter de nombreux problèmes possibles de fabrication, comme ce fut le cas, entre autres, pour les portes du B787, le câblage de l'A380 et la propulsion de l'A400M militaire.

Airbus s'engage sur un niveau de retour pour l'actionnaire

Lors d'une conférence ce mardi 21 juillet à Farnborough, l'avionneur européen a pris des engagements bien perçus par les investisseurs, à savoir un plan de rachats d'actions de 5 milliards d'euros sur 3 ans, une marge opérationnelle (EBIT) de 12 à 13 milliards d'euros en 2029 et un niveau de trésorerie disponible avant financement des clients identique au résultat net. Ces objectifs ont propulsé le cours de Bourse à plus de 204 euros, soit un niveau supérieur à celui d'avant le début du conflit (184 euros le 27 février). L'Européen a ainsi pris de l'avance boursièrement par rapport à l'Américain, dont le cours est toujours en baisse de 8 % sur cette même période. L'ambition est donc non seulement de

produire, mais aussi de récompenser l'actionnaire avec un taux de distribution enfin élevé, de 30 à 50 %. Tout ceci constitue un vrai défi pour un industriel dont la marge brute n'est pas si élevée que cela (entre 15 et 16 %).

Plus de 50 000 appareils en circulation dans le monde en 2045 ?

Les prévisions du trafic aérien et du nombre d'appareils en circulation et à livrer d'ici 2045 donnent le tournis. Pour Airbus, la croissance annuelle du marché sera de 4 % par an, avec un total de plus de 42 000 appareils commerciaux et cargos à livrer dans le monde d'ici 2045. Pour Boeing, les prévisions sont assez similaires, avec 43 625 livraisons à effectuer, qui se répartissent quasiment pour moitié (21 475) en remplacement de modèles existants et pour l'autre (22 150) en nouveaux appareils, pour répondre à l'augmentation du trafic. L'Américain estime que la flotte mondiale d'avions commerciaux et cargos en circulation sera de 50 095 appareils. Ces données nous incitent à nous intéresser à ce secteur, malgré l'émergence d'acteurs chinois, qui ne sont pour le moment pas parvenus à décrocher le moindre contrat aux salons aériens européens. Comac vient, pour la première fois cette année, de décrocher la vente de 20 C909 à une compagnie étrangère non chinoise (Air Cambodia). Leur expansion est, selon nous, inévitable, mais le gâteau est énorme et les carnets de commandes sont pleins.

VOTRE CONTACT



Axelle RIESI

Responsable
des relations partenaires



ariesi@financieredelarc.com



06 58 11 84 85



FINANCIÈRE
DE L'ARC

Financière de l'Arc est une société de gestion **entrepreneuriale**, majoritairement détenue par ses dirigeants fondateurs.
Les **compétences pluridisciplinaires** de notre équipe permettent de bâtir des solutions d'investissement adaptées pour une clientèle de professionnels et de particuliers.

NOS SOLUTIONS



GESTION COLLECTIVE

DES OBJECTIFS D'INVESTISSEMENT SPÉCIFIQUES

Une gamme de fonds complémentaires pour répondre aux principaux besoins de nos investisseurs : Obligations internationales, actions de l'Union européenne, fonds diversifiés,...



GESTION PILOTÉE

UNE VRAIE MULTIGESTION INDÉPENDANTE

Gagnez en réactivité pour la gestion de vos contrats d'assurance-vie ou de capitalisation et exploitez au mieux l'univers d'investissement disponible : nous agissons pour vous.



GESTION DÉDIÉE

DU SUR-MESURE POUR VOTRE INVESTISSEMENT

Une approche haut de gamme grâce à une large palette de supports d'investissement disponibles. La stratégie est définie et évolue précisément en fonction de vos besoins.



www.financieredelarc.com



04 42 53 88 90



[Suivez-nous sur LinkedIn](#)

Avertissement

Ce document à caractère promotionnel est destiné à des clients professionnels et non professionnels au sens de la Directive MIF. Il ne peut être utilisé dans un but autre que celui pour lequel il a été conçu et ne peut pas être reproduit, diffusé ou communiqué à des tiers en tout ou partie sans l'autorisation préalable et écrite de la Financière de l'Arc. Aucune information contenue dans ce document ne saurait être interprétée comme possédant une quelconque valeur contractuelle. Ce document est produit à titre purement indicatif. Il constitue une présentation conçue et réalisée par la Financière de l'Arc à partir de sources qu'elle estime fiables. Les perspectives mentionnées sont susceptibles d'évolution et ne constituent pas un engagement ou une garantie.

Les chiffres des performances citées ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures. La Financière de l'Arc ne saurait être tenue responsable de toute décision prise ou non sur la base d'une information contenue dans ce document, ni de l'utilisation qui pourrait en être faite par un tiers.