

# 2021 : comment vivre sans eux

**Episode 8. A380, la fin d'une histoire d'amour aérienne.** Airbus a arrêté de fabriquer son très gros porteur en 2019. Avec la crise, ceux qui volaient encore regagnent progressivement les hangars

**L**e 26 juin dernier, en pleine crise sanitaire, la « baleine des airs », le dernier A380 siglé Air France, effectuait son ultime vol. Un déchirement pour les fans d'un appareil reconnaissable entre mille, « mémorable, un des seuls que le grand public était capable d'identifier au premier coup d'œil, constate Paul Chiambaretto, directeur de la chaire Pégase, spécialisée dans les questions aéronautiques à la Montpellier Business school. L'A380 est un avion mythique comme le Super Constellation, le Concorde ou le Boeing 747. Un de ces avions pour lequel le public était prêt à payer un peu plus cher. Personne ne dit qu'il a voyagé en Boeing 777 ou en A350. En A380, oui. » A la fois un symbole, une icône et, peut-être, une histoire d'amour.

L'atterrissage, triste, était prévisible : en février 2019, Airbus avait décidé de cesser de produire le très gros porteur mis en service douze ans plus tôt. La pandémie et la chute du trafic aérien ont fait le reste. Lufthansa a mis les siens au garage et ne les ressortira pas. Des 250 A380 mis en service, entre 20 et 30 volent encore, essentiellement chez Emirates, qui possède la moitié de la flotte existante. Avec la fin de l'A380, c'est la fin d'une époque.

C'est d'abord l'échec d'une conception du ciel de demain. « Au début des années 2000, les concepteurs de l'A380 ont fait le pari que le transport aérien du futur, en croissance, se structurerait non de point à point, mais autour de hubs alimentés par de petits aéroports ("hubs and spokes"). Pour éviter la congestion de ces hubs, il fallait les relier par de gros-porteurs », décrit Paul Chiambaretto. L'A380, capable de transporter entre 500 et 800 passagers selon les configurations, était la solution. Mais, finalement, on s'est aperçu qu'il était commercialement lourd à exploiter, qu'il était compli-

qué de vendre autant de tickets pour un horaire donné.

Car la congestion attendue n'a pas eu lieu. « On ne pouvait pas le prévoir. La crise des subprimes a ralenti le trafic aérien et les pays en développement ont investi massivement dans des aéroports, qui ont évité les saturations, ajoute Paul Chiambaretto. Celles-ci se sont limitées aux hubs européens. Il n'y a finalement que pour Emirates, structuré autour du hub de Dubaï, que l'A380 correspond encore au business model. » Le pari américain du Boeing 787 Dreamliner, plus petit (200 à 300 places), capable de relier de plus petits aéroports en direct, s'est révélé gagnant. « Pour l'heure, le développement du trafic aérien se fait surtout à l'échelle des continents et moins de façon internationale. Il n'est pas dit que la question ne se pose pas de nouveau dans 15 ans, nuance Paul Chiambaretto... L'A380 a peut-être eu raison trop tôt. »

**Hors jeu.** Mais si la fin de l'A380 est actée, il laisse un vide : « Dans les aéroports parisiens, le retrait des A380 a eu un effet paradoxal. On a d'abord assisté à une crise de la demande avec la Covid... On a maintenant une crise de l'offre avec la disparition des sièges du gros porteur. Les remplaçants comme les A350 ne sont pas encore arrivés... », constate Edward Akwright, directeur général exécutif du groupe ADP. Un seul avion vous manque...

L'A380 a également été victime du contexte climatique. Ce quadrimoteur a subi de plein

## Un emblème européen

Ce très gros porteur quadrimoteur européen est issu d'une longue réflexion. Son développement a effectivement commencé en 2000 et le premier appareil a été dévoilé en 2005. Le premier vol commercial a eu lieu en 2007. Le programme est arrêté en 2019. Près de 250 appareils ont été construits, entre 20 et 30 volent encore.

face à la pandémie. Ce quadrimoteur a subi de plein



face à la pandémie. Ce quadrimoteur a subi de plein fouet l'explosion des prix du pétrole en 2010 et le souci grandissant des émissions de CO<sub>2</sub>. Or, le carburant est le premier ou deuxième poste de dépense selon les compagnies, lesquelles, en mauvaise posture, doivent réduire les frais. Ensuite, l'acceptabilité sociale du transport aérien est désormais conditionnée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre... L'A380 est hors jeu.

**Autres rêves.** Est-ce finalement le coronavirus qui a eu raison de l'A380 ? « Non... Mais il a achevé son agonie. La crise sanitaire s'est, par hasard, calquée sur le cycle de vie de l'appareil. Chez Air France, il était exploité depuis une dizaine d'années. Le temps était venu de changer les cabines. Cela représente de gros investissements qui ne semblaient plus pertinents en confrontant coût et perspectives. La décision aurait sans doute été différente en 2015, avec des appareils plus neufs. »

L'A380 ne s'en va pas pour autant sur un échec total. Il a eu des vertus. Il a servi d'étendard à la coopération industrielle européenne, capable de faire naître des champions. « L'A380 va laisser une profonde empreinte chez Airbus, explique Paul Chiambaretto. Il a été compliqué

à faire. Il a mis en lumière l'intégration européenne du groupe. Il laissera des images puissantes, comme le transport des grosses pièces, des ailes, d'un site à l'autre. » L'A380 a-t-il plus construit Airbus qu'Airbus n'a construit l'A380 ? Il en est en tout cas une incarnation, qui éclipe les autres réalisations. L'avionneur européen a, après lui, produit de beaux appareils de rupture technologique, comme l'A350, ou l'A320 Neo, qui fait baisser les consommations de carburant de 20% à 30%. Mais qui ne font rêver personne.

Il a aussi permis d'intéresser le grand public à la complexité des chaînes de fabrication. Les étapes de son développement ont été documentées, ses premières sorties publiques célébrées par les médias aux heures de grande écoute. Il va falloir vivre sans lui, sans cette silhouette familière, incarnation d'ambition technologique. Mais le rêve aéronautique n'est pas mort, il donnera bientôt d'autres épopées. Il faut faire d'autres paris technologiques, choisir de développer des avions électriques ou à hydrogène. Ce sont peut-être d'autres histoires d'amour aériennes qui naîtront.

Emmanuelle Ducros  
@emma\_ducros