

L'analyse du lundi

Un besoin de punch requis pour l'A380

journal.lu - 26.11.2018



Foto: Shutterstock

LUXEMBOURG - YVES GERMEAUX

Le 25 octobre 2007, un Airbus A380 de la compagnie Singapore Airlines toucha le sol à Sydney après un vol de 7 heures au départ de Singapour. Ce fut le premier vol commercial de cet avion dont l'entrée en service fut annoncée comme le début d'une nouvelle génération d'avions géants et long-courriers qui modifieraient à jamais notre façon de voyager en avion. Son vrai avantage compétitif est la capacité inégalée qu'il apporte dans les aéroports saturés – tels que Londres Heathrow – où le manque de créneaux horaires est un fléau récurrent. Il faut savoir que plus de 90% des vols passagers passent à travers seulement 65 villes. Voilà pourquoi un avion à deux niveaux pouvant transporter jusqu'à plus de 800 passagers et éclipsant l'ancien «Queen of the Skies», le Boeing 747, avait bien sa place sur le marché aéronautique.



Pourtant, en octobre 2017, soit une décennie après son premier vol commercial, Singapore Airlines décida de restituer ce premier A380 à la société de leasing plutôt que de prolonger le contrat. Cet avion est actuellement en train d'être démantelé en vue de la réutilisation de certains composants et du recyclage des matériaux, signe que les perspectives pour l'A380 sont tout sauf prometteuses. Le nombre total d'unités commandées de cet avion, coûtant plus de 200 millions de dollars, est aujourd'hui de 331. Ce chiffre est bien faible pour un programme en cours, d'autant plus que la moitié des commandes émane d'une seule compagnie : Emirates. Lors de son lancement sur le marché, une production de 1.200 avions avait été estimée.

Alors que s'est-il passé ces dix dernières années pour arriver à de telles difficultés pour l'A380, programme à 15 milliards d'euros?

D'un côté, depuis le développement de ce modèle dans les années 1990, de nouvelles technologies ont vu le jour, notamment des fuselages en carbone 25 % moins lourds que les fuselages classiques, ainsi que des réacteurs de la toute dernière génération. Ces progrès ont conduit à des économies de coûts pour les compagnies entre 20 et 25 %, nécessaires pour faire face à la baisse permanente des prix des billets. Les matériaux en carbone sont aussi moins corrosifs, rendant donc possible une humidité plus élevée, et ils permettent un niveau de pressurisation différent, l'ensemble générant un confort de cabine nettement amélioré pour le voyageur. Par ailleurs, les nouveaux types d'avions comme l'Airbus A350 et le Boeing 787 bénéficient d'une autonomie plus grande et débouchent sur toute une gamme de nouvelles destinations qui n'auraient jamais pu être desservies auparavant.

Mais il y a également d'autres raisons, moins souvent mises en évidence. Le fait que le programme de l'A380 dépend trop d'un seul client lui nuit clairement. Plus important encore, comme le souligne à juste titre Adam Pilarski de la société Avitas, firme experte en évaluation d'avions, le modèle n'a été vendu qu'aux plus grandes compagnies dans le monde, créant une problématique au niveau des prix de vente. En effet, afin qu'un programme d'avions puisse devenir un succès, il faut certes le vendre aux plus grandes compagnies à des prix en-dessous de la moyenne – la majorité des commandes de l'A380 a effectivement été signée au lancement du programme avec d'importants rabais. Cependant, il est également nécessaire d'avoir un grand nombre de commandes provenant de compagnies du second, voire du troisième rang payant des prix supérieurs à la moyenne. Ces clients n'ont jusqu'à présent pas vu le jour pour l'A380.

Finalement, certains proclament qu'Airbus n'y aurait pas mis l'énergie et les efforts requis pour garantir le succès à terme du programme. Ces critiques l'illustrent par le manque de réactivité de la part d'Airbus qui aurait pu agir plus rapidement pour en améliorer la performance, que ce soit par une extension de l'avion en longueur ou par de nouveaux matériaux, respectivement de nouveaux moteurs. Est-ce qu'Airbus aurait également mis trop de temps pour créer un vrai marché secondaire pour cet avion? En tout cas, l'absence jusqu'à présent d'un programme de conversion en avion de fret n'aide pas non plus ce marché.

La conséquence en est que la nouvelle génération des A350 et B787 écarte graduellement l'A380 du marché. Selon l'expérience d'Alan Joyce, PDG de la compagnie aérienne australienne Qantas, deux B787 à 236 places volent à un coût inférieur à celui d'un A380 de 486 places, et ce sans compter la flexibilité accrue que l'utilisation de deux appareils apporte.

Et pourtant l'A380 a des atouts non négligeables comme sa taille pouvant aider les compagnies à servir davantage de voyageurs dans les aéroports à slots limités ou encore l'excellente réputation qu'il a auprès des passagers. Il n'en reste pas moins qu'il faudra réagir d'une façon ou d'une autre, et vite, afin de redonner du punch à ce programme pourtant excitant.

ATOZ - AVIATION FINANCE LUXEMBOURG

Au service de l'aéronautique

ATOZ Aviation Finance, entité du groupe ATOZ, conseille les compagnies aériennes, sociétés de leasing, banques et investisseurs au niveau mondial en apportant des solutions innovantes et efficaces en matière de financements d'avions, gestion de la flotte, projets stratégiques et gestion des risques dans le domaine aéronautique. www.atoz.lu/our-solutions/aviation-finance