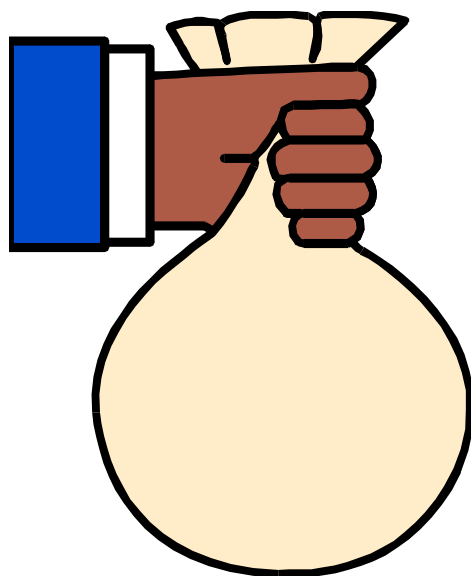


# UN PEU D'ECONOMIE



Vous êtes nombreux à avoir posé des questions sur la baisse du titre EADS depuis l'annonce des retards de livraison de l'A380. Que faut-il faire ? Vendre ou garder ?

Nous avons sélectionné quelques informations utiles avant de prendre ce genre de décision.

# VENDRE UN TEMPS POUR GARDER ET UN TEMPS POUR VENDRE

Celui de récupérer la mise et parfois celui de limiter la casse

**U**ne fois l'achat effectué, l'actionnaire devra suivre de près son investissement, et le concrétiser à un moment ou à un autre en vendant son action. Quelle que soit la décision prise : vendre ou non, il n'est jamais certain qu'elle soit « optimale », c'est-à-dire une vente au plus haut. Les professionnels s'arment donc de règles strictes pour ne pas se laisser prendre au jeu.

### Vendre ou... ne pas vendre

Les plus radicaux, qui s'inspirent de la méthode appliquée par Warren Buffet, ont résolu le problème : ils ne vendent pas. Ils ont sélectionné leurs actions avec soin, pour qu'elles soient performantes sur une très longue période. Warren Buffet a ainsi des titres en portefeuille depuis plus de trente ans, sur lesquels les gains sont... colossaux. Jean-François Descaves, continue de détailler sa méthode : « Pourquoi vendre si les fondamentaux ne changent pas ? J'ai acheté des actions Séchilienne en 1998 à 15 euros l'unité, elles valent aujourd'hui 40 fois plus. Je ne les vends pas car les résultats sont

toujours au rendez-vous. » Mais il y a un problème : cette philosophie est réservée aux riches, à ceux qui n'ont pas besoin de vendre. La majorité des investisseurs ne sont pas concernés, car ils veulent à un moment ou à un autre, récupérer leur investissement.

### Quand récupérer l'investissement ?

Le mieux pour cela est de définir à l'avance des objectifs de cours, à la hausse, mais aussi à la baisse. Par exemple, le directeur général du courtier Symphonis, Ronan Le Moal, explique la technique qu'il applique à son portefeuille personnel : à chaque fois qu'une de ses actions fait une plus-value de 10 %, il vend. Simple et efficace. Un peu gagne-petit ? « C'est surtout que je pense que les arbres ne montent jamais jusqu'au ciel ! », précise-t-il. Une stratégie en tout cas suivie par bon nombre de gérants professionnels : le fonds Atout Vert Horizons du Crédit agricole, investi en actions françaises, sécurise automatiquement ses plus-values. Lancé début 2004, il est partiellement désinvesti à chaque fois que

le CAC 40 franchit des paliers. Il a ainsi réduit la voilure le 17 février dernier, quand le CAC a dépassé les 5 000 points, ce qui lui a permis de limiter la casse lors de la soudaine chute des marchés du mois de mai. Cette exposition sera réduite lors de chaque franchissement de palier supplémentaire et le portefeuille sera intégralement sécurisé lorsque le CAC 40 atteindra le niveau des 7 000 points.

### Il faut parfois savoir amputer...

Enfin, il faut parfois savoir vendre quand ça va mal, même si c'est bien plus difficile. On appelle cela « l'effet Kahneman », du nom du prix Nobel d'économie 2002 qui a démontré que l'investisseur éprouvait deux fois plus de douleur devant ses pertes boursières que de joies devant ses gains. Du coup, il ne vend jamais, selon le principe « pas vendu, pas perdu ». Mais le parcours d'Eurotunnel, de Cap Gemini ou de France Télécom montre bien que quand ça va mal, ça peut aller encore plus mal. Le remède : se couper un bras. « C'est une opération douloureuse, mais souvent nécessaire », estime Cédric Meeschaert, patron de la maison de gestion du même nom. « Attendre de retrouver les niveaux de prix auxquels on a acheté un titre se révèle le plus souvent un mauvais calcul. » Gérard, un investisseur lambda, regrette son entêtement : il a acheté du France Télécom à 160 euros en 1999 et attend depuis un réveil du titre... qui vaut 16,50 euros. S'il avait décidé de vendre lorsque le cours est passé à 150 euros, il n'aurait pas, comme aujourd'hui, une moins-value de 90 % et 6 000 euros de pertes. ■

« Les parcours d'Eurotunnel, de Cap Gemini ou de France Télécom montrent bien que quand ça va mal, ça peut aller encore plus mal. »

### TÉMOIGNAGE

« Au départ, je m'intéressais à l'économie. C'est pour étudier le système que j'ai investi en Bourse. Je me suis pris de passion et je suis devenu un « boursicoteur actif » : j'achète la presse financière, je suis de près les valeurs, en particulier les moyennes... Le hic, c'est que je n'ai pas les moyens d'avoir un portefeuille important, et je suis obligé de vendre régulièrement mes lignes pour en racheter d'autres. J'ai toujours l'impression de vendre au mauvais moment : si l'action continue de monter, j'ai des regrets. Surtout quand l'action que j'ai achetée en échange est moins performante. Mon plus mauvais souvenir remonte à 2002, où j'ai été obligé de vendre avec des moins-values. Mais j'ai continué à investir, ce qui m'a permis de combler mes pertes. » ■

Eric, 42 ans, fonctionnaire

Damien Pelé



## LES DIFFÉRENTS TYPES D'ORDRES DE BOURSE

Il existe cinq types d'ordres permettant d'acheter ou de vendre des actions en Bourse

**Pour passer un ordre**, le client doit toujours indiquer le sens de l'ordre (achat ou vente), le nombre de titres, et la durée de validité : un ordre « jour » n'est valable que pour la journée (c'est l'ordre par défaut), un ordre « à date déterminée » dure jusqu'à la date indiquée par le client, et un ordre « à révocation » reste valable un an, sauf annulation. Il faut aussi préciser le type d'ordre, en sachant qu'il existe cinq ordres différents :

**L'ordre au marché.** C'est l'ordre basique : un acheteur demande simplement 100 actions X. *Idem* pour la vente, il met 100

actions sur le marché. Mais il ne contrôle pas le prix, c'est le marché qui le fixe en fonction des contreparties proposées.

**L'ordre à cours limité.** Pour éviter les mésaventures, les investisseurs peuvent choisir un ordre qui comporte un prix « impératif » (maximum pour un achat et minimum pour une vente). L'ordre ne sera pas exécuté tant qu'il n'est pas atteint. Cela permet de maîtriser le prix mais ralentit l'exécution : l'ordre peut être mis en attente ou exécuté partiellement, en fonction du marché.

**L'ordre à la meilleure limite.** Une compilation des deux précédents : il n'impose pas de limite de prix mais, quand il arrive sur le marché, il est automatiquement transformé en ordre à cours limité au prix du meilleur ordre existant en contrepartie.

**L'ordre à seuil de déclenchement.** Cet ordre est lui aussi un mélange des ordres au marché et à cours limité : il se déclenche une fois le prix demandé atteint mais devient aussitôt un ordre au marché, c'est-à-dire sans contrôle sur le prix. C'est l'inverse de l'ordre à la meilleure limite.

**L'ordre à plage de déclenchement.** Cet ordre un peu plus élaboré comporte deux limites de prix, supérieure et inférieure. Il sera exécuté tant que le cours de l'action évolue entre les deux limites, et mis en attente dès qu'elles sont franchies.

Il n'y a pas d'ordre « meilleur » qu'un autre, chacun a ses propres caractéristiques. Tout dépend en fait de la stratégie de l'investisseur, s'il veut privilégier la rapidité, le prix ou s'il a des objectifs précis.

### AU CLAVIER OU AU GUICHET ?

Pour notre investisseur « père de famille », qui n'est pas très actif, il est souvent aussi simple de s'adresser directement à sa banque, pour les boursicoteurs, en revanche, passer par Internet permet de sérieuses économies.

#### Les brokers en ligne

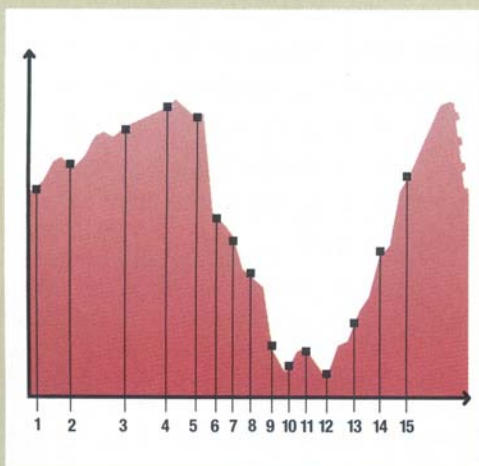
	Prix d'un ordre de 1 000 euros	Droits de garde et frais d'abonnement	Total annuel père de famille	Total annuel boursicoteur
Boursorama	5,50 €	0 € si un ordre par mois, sinon 5,95 € par mois	68,70 €	132 €
CortalConsors	5,45 €	2 € par mois sauf PEA, sauf versements réguliers, sauf six premiers mois et sauf actifs	56,70 €	154,80 €
Fortunéo	5 €	0 € si un ordre par mois, sinon 5,98 € par mois	65,88 €	120 €
Symphonis	11 € (5 € pour un ordre intraday)	0 € si 3 ordres par mois ou 50 K€ d'encours, sinon 6 € par mois	102 €	336 €

#### Les grandes banques

	Au guichet (1 000 euros)	Au téléphone (1 000 euros)	Par Internet (1 000 euros)	Droits de garde père de famille	Droits de garde boursicoteur	Total annuel père de famille	Total annuel Boursicoteur
Banque populaire	20,60 €	20,60 €	20,60 €	43 €	86 €	166,60 €	580,40 €
BNP Paribas	13,60 €	13,60 €	7,30 €	37,75 €	75,50 €	119,35 €	250,70 €
Caisse d'épargne	14 €	11 €	11 €	29 €	58 €	113 €	322 €
Crédit agricole	15,80 €	15,80 €	8,45 €	30,85 €	48,49 €	125,65 €	251,29 €
Société générale	14,35 €	12,92 €	8,13 €	36,90 €	73,80 €	123 €	268,92 €

**Investisseur père de famille :** pour un portefeuille de 5 000 euros et un ordre de Bourse de 1 000 euros tous les deux mois.

**Boursicoteur :** pour un portefeuille de 10 000 euros et deux ordres de Bourse de 1 000 euros par mois



### PETITE PSYCHOLOGIE DE L'INVESTISSEUR INDIVIDUEL

L'analyste Thierry Béchut a créé cette courbe pour illustrer la psychologie de l'investisseur. Un catalogue des erreurs les plus courantes.

1. Tiens ! les cours montent, il faudrait suivre le marché.
2. La tendance se confirme... À la prochaine consolidation, j'achète.
3. Tant pis ! J'ai loupé la consolidation, mais si j'attends trop, je ne profiterai jamais de la hausse. J'achète.
4. J'ai bien fait de ne pas attendre.
5. Je pourrais peut-être profiter de la correction pour en remettre...
6. C'est bon ! Je rachète du double ! À ce prix-là, c'est une affaire !
7. Aie ! Dès que je retrouve mes cours, je revends.
8. Mais c'est pas possible ! Ça ne peut pas durer comme ça, le PER est tombé à 8 ! Le titre a touché son plancher.
9. Ça suffit comme ça, je coupe tout... et on ne m'y reprendra pas de sitôt.
10. J'ai bien fait de tout vendre.
11. De toute façon, ça va rebaisser.
12. Eh ! Je l'avais bien dit.
13. Ça alors !
14. Encore des fous qui vont se faire avoir !
15. Et zut ! J'y vais quand même, c'est finalement moins cher que la première fois.



# LIQUIDITÉS L'ARGENT DISPONIBLE

Ce n'est pas pour cela qu'il doit dormir

**46 millions**

de Français titulaires d'un Livret A

**D**epuis quelques mois, le taux du Livret A a été relevé à 2,25%. Faut-il revenir sur ce placement plébiscité par 46 millions de Français? Et comment faire travailler son épargne au mieux de ses intérêts, tout en conservant à tout moment sa disponibilité? Voici quelques solutions.

À tout seigneur tout honneur : il faut commencer par les livrets réglementés : Livret A à la Caisse d'épargne, Livret Bleu au Crédit

mutuel. Avantage : une défiscalisation totale, mais un plafond assez bas et un taux (2,25% aujourd'hui) fixé par l'État. Les épargnants peuvent aussi ouvrir un Codevi et, s'ils ne paient pas d'impôt, un Livret d'épargne populaire (LEP), qui offre un taux plus élevé.

Plus récents, les « superlivrets » ont bénéficié de la baisse régulière des taux de rendement des livrets réglementés. Fonctionnant sur le même principe que le livret A

(intérêts par quinzaine et disponibilité permanente de l'épargne), ils affichent des taux d'intérêt de 4% à 5%... taux hélas « brut » (avant impôt). Aujourd'hui, ils sont surtout intéressants quand ils offrent des plafonds très élevés.

Plus technique : l'épargne bancaire, avec des systèmes de bascule automatique du compte courant vers des livrets bancaires classiques. Depuis mars dernier, ils sont en compétition avec les comptes rémunérés. Pratique, mais pas forcément très rentable : les taux sont plus faibles que celui des livrets d'épargne.

Si, avec cette avalanche de produits, votre argent ne rapporte rien, c'est vraiment que vous l'avez caché sous votre matelas... ■■ D. P.

## LES DIFFÉRENTS LIVRETS D'ÉPARGNE

Nom (distributeur)	Taux de rémunération brut	taux de rémunération net	Plafond
<b>Les livrets défiscalisés</b>			
Livret A (Caisse d'épargne)	2,75%	2,75%	15 300 € hors intérêts
Codevi (grands réseaux)	2,75%	2,75%	4 600 € hors intérêts
Livret bleu (Crédit mutuel)	2,75%	2,75%	15 300 € hors intérêts
Livret d'épargne populaire - LEP (grands réseaux)	3,75%	3,75%	7 700 € hors intérêts
Livret jeunes (grands réseaux)	de 2,75 à 4,5% selon les banques	de 2,75 à 4,5% selon les banques	1 600 € hors intérêts
<b>Les superlivrets</b>			
Livret bancaire (Covofi)	3,5% jusque 5 000 € puis 2,5% jusque 20 000 € et 1,5% au-delà	2,56% jusque 5 000 € puis 1,83% jusque 20 000 €, et 1,1% au-delà	150 000 € hors intérêts
Livret Axa Banque	3,1% jusque 10 000 €, puis 2% au-delà	2,26% jusque 10 000 €, puis 1,46% au-delà	sans plafond
Compte sur livret (Groupama Banque)	3,25% jusque 20 000 €, puis 2% au-delà	2,37% jusque 20 000 €, puis 1,46% au-delà	sans plafond
Épargne Orange (ING)	3%	2,19%	3 000 000 € hors intérêts
Livret € (Cortal Consors)	3%	2,19%	6 000 000 € hors intérêts
Livret BPE (Banque privée européenne)	2,8%	2,04%	sans plafond
Compte sur Livret (Banque AGF)	2,75%	2%	1 500 000 € hors intérêts
Compte sur Livret (Robeco)	2,75%	2%	5 000 000 € hors intérêts

# Le titre dévisse à l'annonce des retards de l'A380

■ Entre le 4 septembre et le 24 octobre 2006, le cours de l'action EADS a cédé 9,4 %, pour passer de 23,08 € à 20,90 €, alors que les indices CAC40 et DAX ont progressé pour leur part de 3,9 % et 5,7 % respectivement.

Le 10 septembre, EADS a confirmé l'avis d'acquisition, par la banque nationale russe Vnechtorgbank (VTB), d'une part de 5,02 % dans le capital du groupe. Le surlendemain, le titre gagnait 5,4 % à la suite de rumeurs sur une montée supplémentaire de la Russie au capital d'EADS.

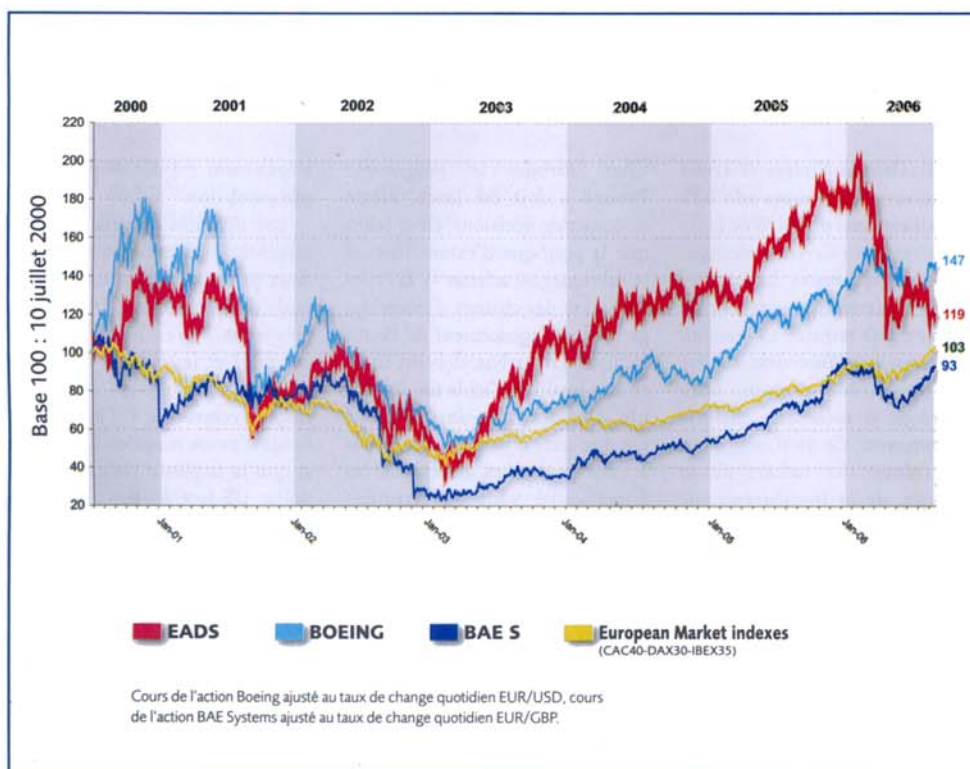
Durant la deuxième quinzaine de septembre, l'action EADS a dévisé après l'annonce initiale de nouveaux reports de livraison du

programme A380, la spéculation sur l'annulation des commandes de la compagnie Emirates, et la possible rétrogradation de la note A1 de Moody's sur la dette à long terme du groupe.

Le cours de l'action s'est ensuite stabilisé à la baisse, avant de subir de nouvelles pressions. Le 3 octobre, EADS et Airbus ont en effet rendu publiques les conclusions de la revue de programme A380 et annoncé un nouveau report de livraison de 10 mois, ainsi que le lancement du programme d'amélioration Power8. Peu après, Christian Streiff a démissionné de son poste de CEO d'Airbus. Au 9 octobre, le titre EADS cédait 11,0 % à 20,16 €.

Les investisseurs ont alors été préoccupés par l'instabilité du management et le fait que les retards de l'A380 puissent priver EADS d'une partie de la croissance offerte par l'actuel cycle haut du marché de l'aviation. L'impact de ces retards sur les flux de trésorerie a également suscité l'inquiétude.

Malgré un newsflow relativement négatif concernant une possible décote et l'éventuelle participation accrue de l'Etat dans l'actionnariat, le cours de l'action EADS a légèrement rebondi pour se consolider ensuite à un niveau inférieur, sous l'effet des nouvelles succédant au forum des investisseurs d'EADS à Hambourg, les 19 et 20 octobre. ■





## PERSPECTIVES

---

---

Il est certain que nombre d'entre nous ont été interloqués par les informations parues dans les médias à propos des retards de livraison de l'A380. Au cours de notre petit voyage à Toulouse, plusieurs adhérents ont essayé auprès de nos guides de savoir, d'avoir le scoop, le plus souvent avec trop d'insistance et quelques maladroesses. A en croire les propos tenus, nous les Anciens, dans le passé, nous n'avons jamais eu de problèmes semblables. Allons, je ne fais pas mien le " de mon temps ...." Et d'ajouter " mais maintenant il ne faut plus s'étonner de rien...."

Ceci étant, le problème est sérieux puisque le titre a perdu environ 30%, pas pour tout le monde, à tel enseigne qu'une information judiciaire a été ouverte contre X pour "délit d'initié, recel d'initié et diffusion d'informations fausses et trompeuses". Ceci fait suite au dépôt de plaintes d'actionnaires dans le cadre des ventes de stock-options intervenues avant l'annonce des difficultés de l'A380 en juin dernier\*.

Et maintenant qu'en est-il ? L'A380 a terminé son programme d'essais fin novembre selon le calendrier de référence. La certification FAA (Fédérale Aviation Agency) a été obtenue le 12 décembre qui conforte la qualité de cet avion et l'autorise à effectuer toutes activités de transport aérien dans le monde entier. C'est donc sur le plan technique au sens large un succès qu'il faut mettre à l'actif de toutes les équipes qui ont travaillé à cette finalité.

Et les autres problèmes ? C'est-à-dire, les problèmes industriels. Ils ont été clairement identifiés. Lorsque nécessaire les équipes ont été changées et cela permet de dire que la livraison du premier avion à Singapore Airlines, le n°3, le sera en octobre 2007 (Cf. conférence de presse du Président Louis Gallois le 4 décembre 2006). Malgré ces excellentes nouvelles, il ne faut pas mésestimer que tout ceci a un coût et que cela pèsera sur les résultats d'AIRBUS INDUSTRIES et d'EADS mais la reprise en main a été faite et le Président sus nommé, avec le sourire sait / saura obtenir les résultats attendus de tous.

Il faut dire aussi que l'état major d'AIRBUS a été reconsidéré avec l'arrivée de Fabrice BRÉGIER comme Directeur Général Délégué, membre du comité exécutif d'EADS, nous avons donc une Direction franco française à la tête de la plus grosse filiale d'EADS. A contrario la direction financière a été confiée à Hans Peter Ring, qui assure également les mêmes fonctions chez EADS et la direction d'EUROCOPTER à Lutz Bertling... on ne peut pas tout obtenir !!!!

Enfin, puisque nous sommes dans les bonnes nouvelles, il faut aussi retenir que le Conseil d'Administration d'EADS a autorisé le lancement de l'avion A350 XWB dans sa nouvelle définition et en trois versions. Il profitera de tous les acquis techniques de ces prédécesseurs ce qui le place au niveau performance devant son grand concurrent le BOEING 787 mais seulement à partir de 2012. Bien entendu, il faut financer un tel projet évalué à 10 Mds € par les ressources internes, les partenariats et quand cela sera nécessaire (c'est le vocable retenu à la conférence de presse) par appel au marché des capitaux...Augmentation de capital ...

Plus près de nous, il ne faut pas omettre de signaler les lancements réussis d'Ariane 5, le tir M51 et l'aboutissement du Programme ATV. Et l'on pourrait parler des satellites, des hélicoptères ....

Tous ces grands desseins ont une contre partie, le plan POWER8 d'économie de 2Mds € à horizon 2010. Il fait appel à la solidarité de tous et a pour objectif de résoudre les problèmes de baisse de compétitivité dûs au fait que pour l'essentiel nos réalisations sont effectuées en zone euro alors que les ventes sont en dollars.

Voilà en résumé un état non exhaustif de ce qui s'est passé dans les six derniers mois. Dans le domaine du recentrage et du recalage ce sont des faits marquants.

Et maintenant, on fait quoi avec nos actions ? Eh bien, on ne s'affole pas même s'il faut toujours être vigilant. Le vieil adage « t'en que l'on n'a pas vendu on n'a rien perdu » est de toujours d'actualité. Je dirais simplement que nombre d'analystes ont repris confiance sur le titre avec un objectif de cours fixé à 27 € à horizon de douze mois. Il est aux environs de 23 € mi décembre 2006.

Maintenant à chacun de réfléchir et de décider en conscience.

**Denis MANSOUX**

- Source INVESTIR n°1716 du 25 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2006.



En septembre, un A380 a effectué quatre vols avec 474 membres du personnel Airbus à son bord.



Les passagers ont pu tester les systèmes cabine.



Cet appareil a parcouru au total 41 750 km.

## L'A380 passe aux essais d'endurance des systèmes cabine

En dépit des reports de livraison de l'A380 par rapport à la date initiale, qui permettent à Airbus de résoudre les problèmes d'industrialisation touchant la production en série, le bilan de plus de 2000 heures d'essai en vol et les retours d'expérience des clients de lancement sont là pour rappeler une réalité plus positive.

■ Les résultats de tous les tests et l'appréciation des clients démontrent que l'A380 est un produit véritablement exceptionnel, qui satisfait l'ensemble des attentes en matière de performances et de pilotage. Par conséquent, si les clients sont légitimement frustrés des retards de livraison de leur futur joyau des airs, ils comprennent également qu'ils résultent d'aléas industriels inhérents à la montée en puissance de la production - notamment en ce qui concerne l'installation des faisceaux électriques de la cabine. En tout état de cause, ils ne remettent nullement en question les qualités intrinsèques de l'avion. Récemment questionné par la presse à propos du choix de sa compagnie de ne pas annuler les commandes en cours, Bey Soo Khiang, vice-président directeur des Opérations et Services de Singapore Airlines, a expliqué : « C'est un avion techniquement très performant. Les pilotes, techniciens et clients l'adorent ! » S'agissant du lancement du nouvel aménagement intérieur cabine de Singapore, il a

précisé que sa compagnie allait tirer profit des retards pour continuer de peaufiner le concept.

Face à un tel élan de solidarité de la part de ses clients, Airbus est encore plus déterminé à ce qu'aucun d'eux ne soit déçu lors de la mise en ligne de l'A380. Le programme d'essai en vol est donc conçu pour garantir une certification et une maturité totale de l'appareil en temps voulu. A ce titre, l'une des étapes charnières du programme a été la série de vols d'essai d'endurance des systèmes cabine ELF (Early Long Flight) réalisés début septembre. Ils ont permis d'évaluer l'environnement et les systèmes cabine en conditions réelles, avant les tests fonctionnels et de fiabilité prévus courant novembre.

Propulsé par quatre Rolls Royce Trent 900 et aménagé en trois classes, l'un des exemplaires de développement de l'avion a ainsi effectué quatre vols de respectivement 7, 10, 12 et 15 heures au départ de l'Aéroport de Toulouse Blagnac, avec 474 membres du personnel Airbus

à son bord. Les vols les plus courts ont transité via l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne, tandis que les plus longs ont décrit un large périple nord-sud allant de la Norvège aux îles Canaries.

Les ELF se sont déroulés comme des vols commerciaux standard, avec à bord un PNC de la Lufthansa chargé de veiller au bien-être et à la sécurité des passagers, tout en évaluant les installations telles que les galeries, le conditionnement d'air et les zones de repos équipage. Pour leur part, les passagers avaient pour instruction de donner leur avis sur les toilettes, l'éclairage, l'acoustique et les systèmes de divertissement en vol. « Nous savions déjà que l'avion se comportait conformément aux attentes », explique Frank Chapman, l'un des pilotes d'essai d'Airbus chargés des ELF. « Mais nous devions ici établir les niveaux de confort et d'agrément de la cabine, c'est-à-dire ce qui comptera le plus aux yeux de nos futurs voyageurs. Le meilleur moyen de s'en assurer consistait donc à recueillir directement l'avis des

passagers et membres d'équipage ». Les employés d'Airbus sélectionnés pour effectuer cette évaluation étaient à la fois ravis d'être les premiers à embarquer à bord de l'A380, mais conscients de leur responsabilité dans cet exercice. C'est donc avec enthousiasme et application qu'ils se sont prêtés à cet examen de passage. Pierre Dero, d'Airbus Central Entity explique que l'espace et la luminosité de la cabine procurent des sensations inédites : « Malgré la présence d'un grand nombre de passagers à l'intérieur d'un volume somme toute assez réduit, vous n'avez jamais l'impression que la cabine est pleine ». Ces quatre vols auront permis à l'A380 de parcourir quelque 41 750 km au total, soit légèrement plus qu'un tour du monde. Aux impressions unanimement positives des voyageurs « cobayes » s'est mêlée une fierté immense, et amplement justifiée, de participer à l'aventure. De l'aveu même de Harry Nelson, pilote d'essai d'Airbus : « Tout le monde ici possède un petit bout de cet avion. » ■