



Prototype ATR 72-600S. L'appareil pourra atterrir sur des pistes de seulement 800 mètres. Une nouvelle solution pour desservir les îles.

ATR revoit son plan de vol à la hausse

Après un décrochage en 2020, le groupe toulousain a rebondi. Avec ses appareils sobres en carburants, il s'attaque au marché cargo.

Un trou d'air, et ça repart. Après une année 2020 cauchemardesque, plombée par le Covid (seulement 3 commandes et 10 livraisons), l'avionneur toulousain ATR n'a pas tardé à reprendre de l'altitude. Le spécialiste des avions régionaux à hélices a bouclé l'année 2021 avec 31 livraisons et 35 commandes au compteur. Un rebond impressionnant que le groupe compte bien prolonger. « *Nous anticipons une croissance continue de notre activité ces prochaines années, avec une cinquantaine de livraisons prévues en 2024* », indique Stefano Bortoli, PDG de l'avionneur. Même la guerre en Ukraine n'affole pas

autre mesure le dirigeant. « *Si le marché mondial dévissait, nous pourrions être touchés, estime Stefano Bortoli. Mais notre modèle économique est très résilient. Avec une présence chez 200 clients dans 100 pays, nous ne sommes pas dépendants d'une compagnie ou d'une zone en particulier.* »

Un peu plus de quarante ans après sa création, en novembre 1981, ATR s'est imposé comme le leader mondial incontesté de l'aviation régionale. Si elle reste largement dans l'ombre de son grand frère Airbus, la coentreprise, détenue à parité par l'avionneur européen et l'italien Leonardo, affiche une part de marché de 36% sur le segment des appa-

reils de 30 à 78 sièges. Le chiffre passe même à 75% sur le marché des avions à hélices, les turbopropulseurs. La recette? Imparable : ATR propose deux modèles d'appareils, l'ATR 42 (30-50 sièges) et l'ATR 72 (50-78 sièges), qui consomment 40% de carburant de moins que les avions à réaction de taille comparable. S'ils sont un peu moins rapides que les jets, la différence de temps de vol n'est que de quelques minutes sur les liaisons les plus fréquentes, entre 300 et 500 kilomètres.

LEADER MONDIAL

1 800
avions vendus depuis 1981.

1 300
salariés.

26,8 millions
de dollars pour un ATR 72-600 (prix catalogue).

SOURCE : SOCIÉTÉ

Leader actuel du marché

Le modèle industriel est bien rodé. Le fuselage et l'arrière de l'appareil sont conçus par Leonardo à Pomi-

gliano, près de Naples. Les ailes sont fabriquées par Airbus Atlantic, filiale d'Airbus, près de Bordeaux. Le moteur Pratt & Whitney est canadien, avec des hélices fabriquées dans le Lot par Ratier Figeac. La ligne d'assemblage final, elle, est à Toulouse. ATR ressemble ainsi à un petit Airbus, avec encore plus d'avance sur la concurrence que son grand frère. « *ATR est leader du marché avec une marge très importante*, souligne Richard Aboulafia, associé au cabinet américain AeroDynamic Advisory. *Son grand concurrent, le Dash 8 de De Havilland, a vu ses positions s'éroder depuis des décennies et semble en train de mourir. L'autre acteur du marché, le MA700 chinois, est aussi très mal en point.* » Seul le brésilien Embraer, qui réfléchit au lancement d'un appareil à hélices (voir encadré), pourrait vraiment menacer le groupe franco-italien.

Le fret, relais de croissance

ATR n'a pas relâché son effort pour autant. Pour ne pas dépendre du seul marché passagers, le groupe a mis en service fin 2020 une version fret de son best-seller ATR 72, développée avec le géant Fedex, qui en a commandé 30 exemplaires, plus 20 en option. L'appareil, doté d'une grande porte cargo latérale et d'un plancher renforcé, affiche un volume de 75 mètres cubes, et de 9 tonnes de charge utile. « *Le fret est un énorme relais de croissance : nous estimons le marché de cette gamme d'appareils à 460 appareils sur les vingt prochaines années* », indique Fabrice Vautier, directeur commercial d'ATR. Pour surfer sur



ATR 72 dans sa version fret codéveloppée avec Fedex. Le géant américain a commandé 30 exemplaires, plus 20 en option.

cette vague, le groupe a aussi accéléré sa politique de transformation d'avions passagers en appareils cargos. Poussé par l'excellente santé du marché du fret, le nombre de conversions a doublé entre 2020 et 2021, passant de 8 à 17.

ATR continue également d'investir sur sa gamme d'avions passagers. S'inspirant du succès de l'A320neo d'Airbus, le groupe a annoncé en novembre dernier, lors du Salon aéronautique de Dubai, une remotorisation de ses avions. Le nouveau moteur, le PW127XT de Pratt & Whitney, affiche une consommation inférieure de 3% et des coûts de maintenance 20% plus bas que la génération actuelle. Les premières livraisons, destinées à Air Corsica, sont prévues dès novembre 2022. ATR travaille également à rendre ses avions compatibles avec des carburants durables issus de la biomasse. « *L'objectif est de certifier*

un avion pouvant intégrer 100% de biocarburants en 2025 », précise Stefano Bortoli.

L'avionneur toulousain développe également une nouvelle version de son petit ATR 42, destinée à opérer sur des pistes courtes. L'appareil, baptisé ATR 42-600S (pour Short Take-off and Landing), pourra atterrir sur des pistes de seulement 800 mètres de longueur, contre 1 050 mètres pour les versions classiques. « *Il permettra notamment de desservir des aéroports situés sur des îles, pointe Stefano Bortoli. Notre job, c'est d'aller là où les autres ne peuvent pas aller.* » La première livraison de l'appareil est prévue fin 2024.

Montée en gamme ?

Reste la grande question : ATR pourrait-il monter en gamme et développer un appareil plus gros, autour de 90-100 sièges ? L'avionneur caresse le projet depuis le début des années 2010, mais il s'est heurté à plusieurs reprises au refus d'Airbus de le financer. Celui-ci pourrait cependant refaire surface. « *J'ai vu des présentations sur ce projet effectuées à des clients potentiels il y a encore deux ans*, indique Ernest Arvai, analyste au cabinet américain AirInsight. *La crise sanitaire a stoppé le projet, mais ATR pourrait se lancer d'ici à 2024.* » En attendant, le champion franco-italien profite de son quasi-monopole. Dans un secteur ultra-concurrentiel comme celui de l'aviation, il aurait tort de se priver.

Vincent Lamigeon

Embraer, la menace brésilienne

Après avoir mis au tapis le Dash 8 du canadien De Havilland et le MA700 chinois, ATR n'a plus guère de concurrents crédibles sur le marché des avions régionaux à hélices. Mais un rival ambitieux fourbit ses armes. Le brésilien Embraer, leader mondial des jets régionaux, envisage de lancer fin 2022 ou début 2023 un programme de turbopropulseur 100%

nouveau, qui irait marcher sur les plates-bandes du champion toulousain. L'appareil, surnommé E3 par les spécialistes et attendu pour 2027, offrirait de 70 à 90 sièges, soit une taille supérieure au best-seller ATR 72 du groupe franco-italien. Embraer en présente actuellement le concept à plusieurs compagnies américaines. Le groupe brésilien n'a rien

d'un perdreau de l'année : dans les années 2000, sa gamme de jets régionaux E-Jets lui avait permis de détrôner le canadien Bombardier, leader historique du marché. « *Si Embraer lance son E3, ATR devra également lancer un modèle pour ne pas se faire évincer sur ce marché* », estime Richard Aboulafia, associé au cabinet AeroDynamic Advisory. ■