Aeromorning Septembre 2019.

ATR Story.

ATR, des initiales qui nous parlent peu. Ce n’est pas comme Caravelle ou Concorde, ni Airbus ou Boeing. Et pourtant ATR, initiales d’Avion de Transport Régional, représente une petite famille d’appareils qui volent depuis 1984 et dont le nombre des ventes constitue un record inespéré alors. ATR 42, d’abord, 42 places au maximum à l’époque, puis ATR 72, pour accompagner le succès de ces bi-turbopropulseurs à hélices, économiques et rustiques, ces avions régionaux avaient face à eux les célèbres Fokker 27 Friendship, hollandais, les Dornier allemands, les Dash 7 et 8 de De-Havilland Canada, (devenus un temps Bombardier), etc. 35 années plus tard, ATR est seul sur 80 % de ce segment du marché des avions régionaux à hélices et brillant challenger des biréacteurs ex Bombardier, produits au Canada et aux USA (maintenant filiale d’Airbus), et au Brésil par Embraer (filiale de Boeing). Comme le paysage des gros jets a vu disparaitre Convair, M.D. Douglas et Lockheed, au seul profit de Boeing et d’Airbus, l’aviation régionale n’a plus qu’un seul industriel de dimension, ATR, filiale Franco-italienne à 50/50% de Leonardo et d’Airbus.

Les avions, régulièrement modernisés, assurent les liaisons complexes. Celles qui désenclavent les iles, les coins reculés où les pistes sont courtes, voir très courtes, et, grâce à leurs équipements de navigation et d’approche qui n’ont rien à envier aux géants, leurs équipages les posent ou décollent accompagnés des plus modernes aides au pilotage, (Thales) fort appréciées des pilotes qui fréquentent en toute sécurité, et par les temps les plus mauvais, les terrains les moins aménagés des régions les plus reculées. Au demeurant les 1550 avions produits sont exploités par plus de 200 compagnies aériennes, de plus de 100 pays, ce qui illustre bien la petite taille de ces opérateurs et de ce fait le besoin crucial d’efficience et de fiabilité des flottes parfois composées d’un seul appareil isolé au bout du monde !

Ainsi, après un passage plus que difficile du à l’effondrement du prix du pétrole dans les années 1990/2005, les jets redevenant alors rentables sur les petits parcours de l’ordre de 500 à 800 km, les ATR, qui ont bien failli disparaitre sont revenus à la mode. Et si le 1000 ème a été livré en 2012, le 1500 ème l’a été en 2018 et le rythme des livraisons est stable autour de 50 par an. Avec des pointes à 80 et un objectif de 3000 produits et livrés d’ici à 2037. Les ATR -72 aujourd’hui se vendent mieux que les -42. Ils emportent jusqu’à 80 passagers pour le -72 et 48 pour le -42.

Car il faut le dire, les passagers aiment ces avions de plus en plus confortables, (la cabine la plus large de tous les avions régionaux) munis d’hélices en composite à 6 pales produites par Ratier-Figeac, dans le Lot, en France, dont les vibrations ont été plus que fortement réduites, comme le bruit en cabine. L’espace mieux aménagé pour l’aise des passagers permet de conserver ses valises standard par devers-soi. Les versions -600 des ATR, les dernières, avec un coût d’exploitation de 30 à 40% plus bas que les jets concurrents se vendent aisément.

1300 employés produisent entre la France et l’Italie les ATR-42 et 72. L’éternelle question de l’avion de 100 places est avec justesse toujours repoussé. Les turbopropulseurs étant véritablement adaptés aux courtes liaisons, au prix de revient les plus réduits. Mais avec les jets régionaux (Embraer et ex Canadair) désormais inclus dans le catalogue des grands constructeurs, la « niche » des ATR est préservée. Seul le Dash-8, devenue Q-400 Canadien le concurrence. Avec un tout petit carnet de commandes de juste 50 avions, (y compris les appareils anti-feu de la Sécurité Civile Française) le marché est maintenant tenu par les franco-italiens en attendant l’émergence des Russes et des chinois.

L’entreprise a été successivement dirigée par des français et des italiens (chaque 4 ans) et parmi eux je ne sais oublier Henri-Paul Puel, Stéphane Mayer, Antoine Bouvier, Patrick de Castelbajac et Christian Scherer. Mais les patrons italiens ont également fait leur chemin, comme Filippo Bagnato et Stefano Bortoli.

ATR est une belle entreprise qui va « piano et sano », ses avions sont un vrai gage pour le transport aérien régional, durable et économique. Mes amis pilotes (et moi-même qui ai eu quelquefois l’occasion de piloter ces avions portent une grand affection pour ces commandes rustiques et efficaces, son autonomie pour démarrer ou climatiser sa cabine (mode H = Hotel) sur le moteur droit freiné, sa vitesse raisonnable, 560 km/h en croisière et son autonomie de 1500 km. Des avions qui ont fait la fortune de deux filiales d’Air France (rachat de Brit-Air et Airliner) et dont elle vient de se séparer sans scrupule au profit de biréacteurs !

Michel Polacco

(Auteur de ATR…. Nouveaux Horizons. 2017. Editions Privat, en français, anglais et italien)



