

ATR identifie un besoin pour 300 avions aux Etats-Unis

Deux études de Georgia Tech et Seabury Airline Strategy Group confirment un fort potentiel de remplacement des jets régionaux de 50 places vieillissants par des turbopropulseurs ATR

- **300 jets régionaux de 50 places** seront retirés du service dans les dix prochaines années
- **12 millions de passagers** pourraient bénéficier de services aériens sur des liaisons régionales encore non-existantes
- Identification d'un besoin allant jusqu'à **300 avions sur les 20 prochaines années** pour répondre à la demande actuelle et à venir, dont 100 avions résultant de la création de routes aériennes sur des itinéraires jusqu'ici uniquement desservis par transport terrestre

Washington D.C., le 18 septembre 2025 – De nouvelles données présentées aujourd'hui lors du Sommet ATR sur la connectivité aérienne régionale, organisé en amont de la *RAA Leaders Conference*, montrent que le transport aérien régional aux États-Unis est à un moment charnière. ATR se positionne avec une solution adaptée au marché américain qui répond directement à ce tournant, alliant efficacité et confort passager amélioré pour répondre à de nouvelles attentes.

Une perte de connectivité croissante : les conséquences du retrait du service des RJ50

Une étude menée par Georgia Tech révèle que le retrait de la flotte vieillissante de jets régionaux de 50 places (RJ50) crée un vide critique dans le réseau de transport aérien américain. Environ **300 avions devraient être retirés du marché au cours des dix prochaines années, de sorte que près d'un aéroport régional sur dix devrait perdre tout service aérien régulier**. Cette tendance menace d'accentuer l'isolement régional, d'allonger les temps de trajet et de réduire les opportunités économiques pour les zones mal desservies.

« Nos recherches montrent que le retrait du service des jets de 50 places n'est pas seulement un problème pour les compagnies aériennes – c'est un défi national de connectivité », a déclaré le **Dr Cedric Justin**, chercheur au laboratoire de conception de systèmes aérospatiaux de Georgia Tech. « Sans remplacement viable, des communautés entières risquent d'être coupées du réseau de transport aérien. »

Face à une forte demande de connectivité régionale, les turbopropulseurs ont une carte à jouer

Malgré le déclin des opérations des jets régionaux de 50 places, le besoin de connectivité régionale reste fort. L'analyse des réseaux aériens historiques et actuels, y compris une étude menée par Seabury Airline Strategy Group, **identifie une demande pour 200 avions** :

« Les lignes ferment, mais la demande ne disparaît pas. Nous avons identifié un potentiel de marché allant jusqu'à 130 routes, et tout ce qui manque, c'est le bon avion », a déclaré **Rich Scheff, Directeur général chez Seabury ASG**. « Notre analyse confirme qu'un avion moderne et efficace de 50 places comme l'ATR peut apporter énormément aux compagnies aériennes et aux communautés états-uniennes. »

En parallèle, une étude menée par ATR sur les habitudes de déplacement de 80 millions d'Américains – tous modes de transport confondus – met en évidence **une demande d'au moins 100 avions supplémentaires**. L'étude révèle un marché annuel potentiel de **12 millions de passagers régionaux sur des routes de moins de 400 milles nautiques**, entre des villes qui ne sont actuellement reliées par aucune liaison aérienne directe. Au total, ces travaux anticipent une demande totale allant jusqu'à 300 avions, pour répondre aux besoins actuels et émergents en mobilité régionale.

La réponse d'ATR : une solution pérenne pour le marché états-unien

Avec jusqu'à **2 millions de dollars d'économies annuelles** par avion et **des coûts de carburant et d'exploitation inférieurs de 30 %** par rapport aux jets régionaux, les turbopropulseurs ATR offrent une solution pérenne pour restaurer la connectivité régionale à travers le pays.



Cet avantage est déjà reconnu par des opérateurs aux Etats-Unis. Récemment, **Aleutian Airways a annoncé son intention d'intégrer des avions ATR dans sa flotte**, marquant une avancée majeure dans la reconnexion des communautés en Alaska. JSX, un opérateur texan, a signé un accord pour commencer à opérer des ATR configurés en version premium. **Avec une lettre d'intention portant sur jusqu'à 25 ATR**, l'engagement de JSX témoigne de la confiance croissante dans la capacité du constructeur à offrir confort, efficacité et accessibilité dans les régions les plus isolées. Ces initiatives confirment que le marché est prêt pour une nouvelle approche de la connectivité régionale.

En parallèle, en étroite concertation avec des acteurs-clés de l'aviation aux Etats-Unis, ATR a défini **un produit de 50 places optimal pour répondre aux besoins de connectivité régionale du pays**. Cette configuration allie une efficacité éprouvée avec des caractéristiques adaptées au marché : une nouvelle cabine triple classe offrant un confort comparable à celui des avions monocouloirs ; une porte avant compatible avec les passerelles d'embarquement ; une connectivité haut débit à bord ; plus d'espace pour les bagages cabine et un cockpit moderne équipé pour les procédures de navigation avancées. Avec une définition de produit clairement établie, ATR évalue activement les conditions de marché appropriées pour avancer.

« Le marché régional américain est à un tournant », a déclaré **Alexis Vidal, Directeur Commercial d'ATR**. « Avec 300 jets régionaux en fin d'exploitation et des dizaines de communautés confrontées à une perte réelle de service aérien, il ne s'agit pas seulement d'avions. Il s'agit d'offrir une solution éprouvée et efficace pour reconnecter les communautés, et leur donner un accès rapide aux opportunités économiques à travers le pays. Il s'agit d'offrir aux compagnies aériennes un moyen efficace de répondre à une demande inexploitée et d'ouvrir de nouvelles routes de manière rentable, même avec moins de passagers. Il ne s'agit pas seulement de remplacer des avions, il s'agit de donner un nouveau souffle aux régions. »

ATR prépare également activement l'avenir du transport aérien régional. D'ici 2030, **le constructeur fera voler le premier avion régional hybride-électrique au monde** en utilisant un avion d'essai ATR 72-600, dans le cadre du programme européen Clean Aviation. De plus, à travers son concept EVO, ATR imagine une avancée majeure en matière d'efficacité, de rentabilité et de responsabilité environnementale d'ici le milieu des années 2030. Le plan prévoit un renouvellement du système de propulsion explorant une capacité hybride, des hélices améliorées, une cabine et des systèmes perfectionnés – tous conçus de manière écoresponsable. Le turbopropulseur bimoteur sera compatible à 100 % avec du carburant d'aviation durable (SAF).

A PROPOS D'ATR

ATR est le premier constructeur mondial d'avions régionaux. Ses ATR 42 et 72 sont les appareils de moins de 90 places les plus vendus dans le monde. L'entreprise a pour vision d'améliorer la connectivité durable, au service des populations, des communautés et des entreprises, dans les régions les plus inaccessibles. Opérés par quelque 200 compagnies aériennes dans plus de 100 pays, les ATR ouvrent 120 nouvelles routes par an en moyenne, facilitant le développement des territoires et permettant l'accès à des services essentiels tels que la santé et l'éducation. Grâce à la politique d'innovation continue d'ATR et à l'efficacité intrinsèque des turbopropulseurs, les ATR sont les avions régionaux les plus avancés, polyvalents, rentables et efficaces du marché, émettant 45 % de CO2 de moins que les jets régionaux de taille similaire. En janvier 2022, ATR a réalisé le premier vol de l'histoire avec 100 % de SAF dans les deux moteurs d'un avion commercial. ATR est un partenariat à parts égales entre Airbus et Leonardo. Visitez le site www.atr-aircraft.com pour plus d'informations.

CONTACTS PRESSE

Charlotte GIURIA
+33 (0)6 80 48 20 96
charlotte.giuria@atr-aircraft.com

Jeanne CAUMONT
+33 (0)6 22 18 58 95
jeanne.caumont@atr-aircraft.com