

ATR appelle les décideurs européens à protéger les compagnies aériennes régionales et préserver la connectivité

Estoril, le 22 octobre 2025 – Alors que l'Europe est confrontée au double défi de réduire ses émissions tout en préservant la mobilité de ses communautés et de ses entreprises, ATR appelle les décideurs européens à adopter une approche réglementaire proportionnée, inclusive et fondée sur la performance, qui reflète les réalités des opérateurs régionaux et soutient leur rôle essentiel dans la connectivité en Europe.

Les compagnies aériennes régionales : essentielles, efficaces et sous pression

Les compagnies aériennes régionales sont le pilier de la connectivité européenne. Elles desservent des communautés que les grands transporteurs ne peuvent atteindre, volent là où le train ne va pas, où les ferries sont saisonniers et où les routes sont impraticables. Elles relient les étudiants à leur université, les patients à leur hôpital et les familles entre elles.

Pourtant, malgré leur efficacité et leur rôle crucial, les opérateurs régionaux subissent une pression réglementaire croissante. La mise en œuvre du paquet « Fit for 55 » risque de fragiliser les opérateurs qui font déjà le maximum avec des moyens limités.

« Les compagnies aériennes régionales sont bien plus que des transporteurs, elles sont des lignes de vie », a indiqué **Nathalie Tarnaud Laude, Présidente exécutive d'ATR**. « Elles desservent les routes les plus essentielles et sont déjà pionnières en matière d'aviation à faibles émissions. Nous devons les protéger, pas les pénaliser. »

Un rôle avéré dans la mobilité durable

Les compagnies aériennes régionales s'adaptent avec agilité : elles déploient des avions plus petits et plus efficaces pour répondre à la demande, réduire les émissions et maintenir leurs services, y compris sur les lignes peu fréquentées. Leur contribution aux objectifs de mobilité durable de l'Europe est manifeste :

- **88 % des vols relevant d'une Obligation de Service Public (OSP)** en Europe sont opérés par des avions régionaux, dont **62 % par des ATR**
- **23 % des aéroports européens** opèrent exclusivement des turbopropulseurs
- Sur plus de 1 000 lignes desservies par des turbopropulseurs en Europe, seules deux dépassent le million de sièges par an – toutes deux inter-îles aux Canaries. Ce seuil correspond généralement à la viabilité du train à grande vitesse (TGV), soulignant que le TGV et les avions régionaux sont complémentaires, et non concurrents.

Une voie crédible vers la décarbonation

La connectivité régionale constitue un écosystème unique, avec des besoins, des contraintes et des responsabilités spécifiques. Elle ne peut être traitée comme le transport longue distance ou à forte densité.

ATR propose une voie crédible et concrète vers la décarbonation, adaptée aux réalités de l'aviation régionale :

- L'avion le moins émetteur de sa catégorie : l'ATR 72-600 émet 45 % de CO₂ en moins par trajet que les jets régionaux de taille similaire ; c'est le premier avion de moins de 100 sièges certifié selon la norme d'efficacité CO₂ de l'OACI (CS-CO₂), bien avant l'échéance de 2028
- Un avantage significatif sur les effets non-CO₂, grâce à des altitudes de croisière plus basses où la formation de traînées de condensation est extrêmement rare
- Une capacité à embarquer 50 % de carburant durable (SAF) aujourd'hui, avec 100 % attendus d'ici la fin de la décennie
- Une rentabilité prouvée sur les lignes à faible demande : l'avion régional en production avec le coût par trajet le plus bas

- Un partenariat avec ATOBA Energy pour explorer les systèmes de *mass balance*, les solutions de livraison physique et le soutien réglementaire afin de rendre le SAF accessible à toutes les compagnies aériennes régionales.

En outre, ATR propose une feuille de route claire vers le vol hybride-électrique d'ici 2030. Dans le cadre du programme *Clean Aviation* de l'UE, et de l'initiative *Ultra-Efficient Regional Aircraft* (UERA), ATR mènera deux projets ambitieux visant à démontrer l'intégration de la propulsion hybride-électrique, de systèmes d'hélices avancés et de systèmes électriques embarqués sur un avion régional. D'ici 2030, ATR réalisera une première mondiale : faire voler un avion régional hybride-électrique en utilisant un banc d'essai ATR 72-600.

« Nous ne sommes pas en attente du futur, nous le construisons avec des solutions concrètes qui ont une réelle chance de passer l'épreuve du terrain », ajoute **Tarnaud Laude**. « Pour nous, *Clean Aviation* n'est pas un concept à la mode. C'est un programme dans lequel nous nous engageons activement, avec de vrais avions, de vrais partenaires et de vrais résultats. »

Nos recommandations pour les décideurs européens

Pour que l'aviation régionale continue à offrir une connectivité durable, ATR appelle les décideurs européens à :

- **Appliquer les règles *anti-tankering* de manière proportionnée**, en reconnaissant l'efficacité des turbopropulseurs
- Continuer à **reconnaître les avantages des turbopropulseurs en matière d'effets non-CO₂**, grâce à leurs opérations à basse altitude et à la formation minimale de traînées de condensation
- Concevoir les **critères environnementaux des appels d'offres OSP en fonction de la performance**, et non du type de propulsion
- **Doubler le financement européen de la recherche en aviation civile** dans le prochain cadre financier pluriannuel
- **Garantir un déploiement du SAF inclusif** et accessible.

Une Europe plus forte et plus équitable

L'aviation régionale soutient **335 000 emplois**, contribue à hauteur de **23,1 milliards d'euros** à l'économie européenne et garantit que l'Europe reste unie, non seulement politiquement, mais aussi physiquement. Avec **72 % des vols ATR en Europe opérés au-dessus de l'eau**, de nombreuses lignes sont irremplaçables par tout autre moyen de transport terrestre.

« Avec 330 avions volant à travers le continent – soit 25 % de notre flotte mondiale – nous savons à quoi ressemble une journée dans la vie d'une compagnie aérienne régionale européenne. Nos opérateurs construisent des ponts », a ajouté **Alexis Vidal, Directeur commercial d'ATR**. « Ils relient les personnes, les idées et les opportunités. C'est l'Europe en laquelle nous croyons. »

ATR est prêt – certifié, en vol, en constante évolution – et engagé à soutenir les opérateurs qui font avancer l'Europe.

À 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 chaque année 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. Pour en savoir plus : www.atr-aircraft.com.



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

ACCELERATING SUSTAINABLE CONNECTIONS

PRESS RELEASE