



EXPERIENCE

Par Jean-Michel BOSSUET, photographie de l'auteur

L'approche satellitaire

À LA POINTE. La compagnie Air Corsica a validé en avril une toute nouvelle procédure d'approche basée sur le guidage satellitaire. Elle permet de sécuriser une partie du trafic en cas de mauvaise météo.

Pour la première fois en France, une approche RNP a été mise en service à Ajaccio afin de permettre un atterrissage face à la mer en cas de mauvaise météo. Cette procédure passe par la montagne au nord de l'aéroport. Cette approche est utilisée par beau temps (en fonction du vent) mais elle était impossible en météo dégradée. Expérimentée par Air Corsica, elle permettra à la compagnie de gagner du temps de vol, d'économiser du kérosène et donc réduire les émissions de CO₂. Les autres compagnies qui desservent la Corse vont également s'équiper pour cette procédure.

L'Airbus A320neo « I Sanguinari », le F-HXXB d'Air Corsica est attendu avec impatience, ce 4 avril. Il transporte tout le gratin de l'administration de l'aviation civile, le DG, Damien Cazé, mais également M. Cipriani de la DSAC, les gens de l'OSAC et quelques passagers... Le plus important, et c'est une première en France et en Corse, c'est que l'équipage a emprunté une trajectoire par la montagne pour venir se poser en piste 20, face à la mer, une RNP AR 20, soit la « procédure d'approche basée sur la performance de navigation nécessitant une approbation » (Required Navigation Performance With Autorisation Required). Cette approche ne pose pas de problème en cas de beau temps. Elle était impossible à suivre en cas de mauvaise météo précisément pour des raisons de relief, mais depuis le mois d'avril, elle fait l'objet d'un guidage satellitaire que l'on peut repérer sur la carte VAC et surtout, elle complète la

desserte de la plateforme et apporte une solution efficace à l'exploitation.

En effet, l'arrivée sur la piste 02 (face à la montagne) était, en cas de météo dégradée, la principale option. L'approche se faisait par la mer, prenait du temps et pouvait parfois être l'objet de vents arrière puissants qui imposaient une potentielle remise de gaz et un détournement vers d'autres terrains comme Bastia ou Figari. Cela perturbait l'exploitation, obligeant des passagers à prendre un car pour revenir vers leur première destination, sans compter le carburant supplémentaire et l'impact écologique dédié. Tous les ans, une vingtaine de détournements provoquaient un désagrément à plus de 2000 passagers : navettes en car, perte de temps et plannings explosés, et retour des avions par la suite à Ajaccio, donc une consommation supplémentaire.

Voilà pourquoi, à l'instar d'autres terrains dans le monde, la CCI, la plateforme aéroportuaire et la compagnie ont décidé avec les autorités

de l'aviation civile de formaliser cette nouvelle approche par satellite. Cette route passe donc par le nord du terrain dans la partie montagneuse et tombe sur la piste 20. Elle apporte une gestion de l'exploitation sensiblement améliorée. Une utilisation de la piste 20, celle face à la mer, serait toujours possible en survolant la ville avec un dernier virage pour intercepter la piste.

Mais, globalement, dans la vent arrière (en longeant la piste 02), les pilotes pourraient être confrontés aux mêmes ennuis de vents puissants et donc d'être obligés de remettre les gaz.

Un gain de temps de quatre minutes

Cette approche apporte d'autres avantages facilement identifiables liés au raccourcissement de l'atterrissage. Au-delà d'un service amélioré aux clients, le gain de temps est de quatre minutes, cela peut paraître peu pour le commun des mortels,

mais cela représente surtout 40 kg de kérosène et 120 kg d'émissions de CO₂ en moins, sans oublier le survol de 20 000 personnes évité. La procédure étant plus fluide, cela incite, selon les responsables de la plateforme, à une cadence relevée, notamment en cas de besoins pour les saisons estivales. C'est une première en France annoncent fièrement les élus et les opérationnels de la compagnie. Le procédé n'est pas nouveau, Air France l'expérimente pour des terrains enclavés.

La création de cette approche est, en fait, un vaste chantier démarré en 2016. Il a demandé l'implication de tous les acteurs de l'exploitation. L'aéroport d'abord qui a dû, avec la DSNA, rendre la trajectoire utilisable à 1 000 mètres d'altitude. Il a donc fallu vérifier les éventuels obstacles naturels dont évidemment la végétation. Une bonne partie du travail a été menée avec la compagnie. Il a d'abord fallu équiper les avions, les A320neo. Ce n'est pas une installation fastidieuse, mais plutôt un aménagement des systèmes d'avionique d'informations en vol et notamment une plus grande précision en matière de mesure de l'altitude. Pour utiliser cette nouvelle approche, les avions doivent être équipés de manière à avoir en temps réel une redondance des informations de la trajectoire de l'avion par les divers moyens de réception des signaux satellitaires.

Incitation au renouvellement de la flotte

Cela demande une intervention technique, mais les avions les plus récents, les A320neo, sont déjà pré-équipés ; cependant, l'investissement avoisine la centaine de millions d'euros. Les quatre ceo pourraient être aménagés, mais cela coûterait trop cher d'autant que deux d'entre eux quitteront la flotte (fin de contrat de location) et ils seront remplacés par des neo. Cette RNP est également aussi une incitation à un renouvellement de la flotte.

Enfin, les pilotes ont reçu une formation théorique d'une journée suivie d'une évaluation de leurs connaissances. Ils sont ensuite passés au simulateur. La procédure

sera pleinement opérationnelle dès cet été. Ajaccio est parmi les premières plateformes françaises à avoir adopté le guidage satellitaire. Il s'appuie sur la constellation des satellites US et ceux du système Galileo. Aujourd'hui, après l'expérience réussie d'Air Corsica, d'autres compagnies aériennes fréquentant la Corse pourront également demander à devenir éligible, les plus courantes sont Air France et easyJet, à condition que les appareils soient équipés. Au-delà de la performance, c'est une véritable avancée pour le transport aérien et le contrôle aérien dans la mesure où l'aide satellitaire devient une véritable aide à la conduite des appareils, que ce soit pour les équipages, mais également pour les contrôleurs. Des chantiers identiques sont sur le point de voir le jour à Cannes, la Réunion ou encore Chambéry.

Un ATR 42 dédié à Airbus

Cet ajout de trajectoire sur les procédures est naturellement la bienvenue après la période de COVID où la compagnie a, comme les autres, connu des activités réduites. Elle a pu compter sur le chômage partiel, tout en maintenant quelques vols de transport médical et d'évacuation sanitaire avec le continent. Un des ATR (un 42-500) est d'ailleurs dédié à un contrat particulier: il est basé à Toulouse pour le transport du personnel Airbus au départ de la ville rose à destination des sites de production de Saint-Nazaire et de Nantes, c'est une navette quotidienne qui fonctionne matin et soir. Deux équipages sont donc basés à Toulouse et, parfois, ils montent jusqu'à Hambourg.

Ce contrat qui court jusqu'en 2024 est la seule activité hors Corse de la compagnie qui reste, selon ses statuts, réservée au trafic entre l'île de Beauté et le « reste du monde ». Il porte sur 390 vols par an et transporte 22 000 personnes. Il faut entendre par là les 12 lignes internationales saisonnières à destination de la Suède, de l'Angleterre, de la Suisse, de l'Italie... Elles s'ajoutent aux 12 lignes OSP à l'année en direction de Marseille, Nice et Paris et aux 12 autres vers la France, en partie saisonnières et

hors cadre de l'obligation de service public. Pour cette activité, elle dispose d'une flotte de six A320, deux neo et quatre ceo, ainsi que six ATR, cinq 72 et un 42. Des changements vont intervenir au sein de cette flotte: deux ceo sont en fin de contrat d'ici 2023, ils devraient être remplacés par des neo, pour les deux autres, le basculement se fera plus tard, sachant qu'ils ne sont pas facilement modernisables.

Les ATR remplacés en 2024

Quant aux ATR, ils seront remplacés par des ATR 72-600 disposant du nouveau moteur, les anciens sortiront de flotte en 2024. Mais les dirigeants de la compagnie regardent également vers les évolutions techniques et notamment les motorisations et l'installation d'hydrogène pour les ATR. Amélia, la compagnie qui effectue des vols régionaux en ATR, a déjà commandé trois kits de conversion hydrogène pour ses ATR auprès de la société américaine Universal Hydrogen ; devant la compagnie de lancement en France. Air Corsica restant un opérateur important d'ATR en France, ses dirigeants suivent nécessairement le dossier. En attendant, cette nouvelle procédure devrait contribuer à accroître l'attractivité du territoire corse, ce qui est en droite ligne avec les efforts financiers que la CCI avait développés pendant la pandémie avec son plan de reconnexion. Cet été, tout devrait être rentré dans l'ordre. ✈

En chiffres

Air Corsica emploie plus de 770 collaborateurs. Elle est le premier transporteur de la Corse avec, selon la saison, entre 60 et 100 vols par jour. Elle affiche un chiffre d'affaires de 212 millions d'euros et c'est la quatrième entreprise de la Corse. Outre son activité passagers, elle effectue des vols charters (clubs sportifs, entreprises, TO...) et de frètement (location à d'autres compagnies d'un appareil et de son équipage). Elle transporte 2 500 tonnes de fret par an pour un chiffre d'affaires de 1,9 million d'euros. Entre 2019 et 2020, elle a transporté 1 917 946 passagers.