

DOSSIER DE PRESSE

Lundi 4 avril 2022

INNOVATION AERONAUTIQUE :

Ce lundi 4 avril, la compagnie Air Corsica a inauguré une nouvelle procédure d'approche des avions par guidage satellitaire desservant l'aéroport d'Ajaccio. Cette procédure innovante a été conçue et validée par les services de la direction générale de l'Aviation civile en collaboration avec Air Corsica.

L'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte est le premier en France métropolitaine à être doté d'une procédure d'approche satellitaire sophistiquée, mise en œuvre par les services (1) de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

Cette procédure, qui a pour sigle international « RNP AR » (*Required Navigation Performance with Authorisation Required*) signifie : « Procédure d'approche basée sur la performance de navigation nécessitant une approbation ». Elle va changer la donne pour les opérateurs desservant la plate-forme d'Ajaccio et contribuer à une aviation plus verte. Elle facilite l'accès à l'aéroport d'Ajaccio, qui sera ainsi moins sujet au déroutement en cas de mauvaise météorologie.

Certifiée en février dernier par la DGAC, cette nouvelle procédure a été inaugurée par un vol commercial A320neo d'Air Corsica ce 4 avril à 14h45, avec l'approche sur Ajaccio en provenance de Paris Orly. La compagnie est ainsi précurseur dans la pilotabilité de cette procédure RNP AR.

(1) DSAC (*Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile*)
DSNA (*Direction des Services de la Navigation Aérienne*)

Sommaire :

- Un projet d'envergure, tripartite Page 3
- Les bénéfices de la procédure RNP AR Pages 4-6
- Les conditions d'éligibilité à l'approche RNP AR Page 7
- L'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte, acteur du développement économique et durable de l'île Pages 7-8
- Air Corsica, précurseur de la pilotabilité RNP AR Page 9
- Air Corsica, dans une démarche de développement durable Page 10
- La DGAC, un partenaire institutionnel majeur du développement de la navigation basée sur la performance (PBN) Pages 11-13
- La parole aux dirigeants Page 14
- Les partenaires en quelques mots Page 15
- Les contacts presse Page 15

Un projet d'envergure, tripartite :

Dans une ère où le positionnement par satellite tend à se généraliser, les méthodes de navigation des avions ont énormément progressé ces dernières années.

En application de ces évolutions technologiques, la DGAC étudie de près les possibilités de déploiement de nouvelles procédures pour faciliter l'accessibilité des aéroports tout en sécurisant la circulation aérienne.

A l'étude depuis 2016, elle a créé, en coopération avec les services de l'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte et d'Air Corsica, la procédure d'approche aux instruments « RNP AR » sur la piste 20. Celle-ci permet à un avion d'atterrir sur une piste où l'environnement est très marqué par le relief et divers obstacles lors de conditions météorologiques dégradées, via un niveau de précision très élevé que le guidage satellitaire permet aujourd'hui.

L'aboutissement et la réussite de ce projet issus d'études menées au niveau européen serviront de référence à d'autres aéroports européens à environnement contraint, mais également au niveau régional dont surtout celui de Calvi.



Contrôle aérien d'Ajaccio



Air Corsica



Aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte

Les bénéfices de la procédure RNP AR :

La procédure RNP AR constitue une réelle avancée en termes d'exploitation aérienne et d'environnement.

➤ **En matière d'exploitation, elle offre un accès sécurisé, par guidage satellitaire d'une grande précision, à une piste jusqu'ici difficilement opérable en conditions météorologiques dégradées.**

La gestion est facilitée pour les services de la navigation aérienne de la DGAC par une meilleure accessibilité de la plate-forme dans des conditions de forts vents de secteur sud, de plafond bas. Les perturbations de trafic et les aléas qui peuvent en découler pour les passagers sont ainsi diminués.

Explications sur le terrain de l'aérodrome d'Ajaccio Napoléon-Bonaparte

Deux sens de piste existent sur l'aérodrome :

- **La piste 02.** Elle permet une approche « face à la montagne ». Sur cette piste, les approches sont réalisées aussi bien le matin que la nuit et ce, même lors d'une météorologie dégradée (vents, orages, nuages, brouillard).

Cependant, la trajectoire pour rejoindre cette piste, prévoyant une arrivée de la mer et face à la montagne, peut-être soumise à des « vents arrière » forts et peut engendrer dans certaines situations, une remise de gaz, une mise en attente dans l'espace aérien ou un déroutement sur une autre plateforme.

- **La piste 20.** Elle permet une approche « face à la mer ». Sur cette piste, seules les approches en journée et par beau temps étaient autorisées jusqu'ici.

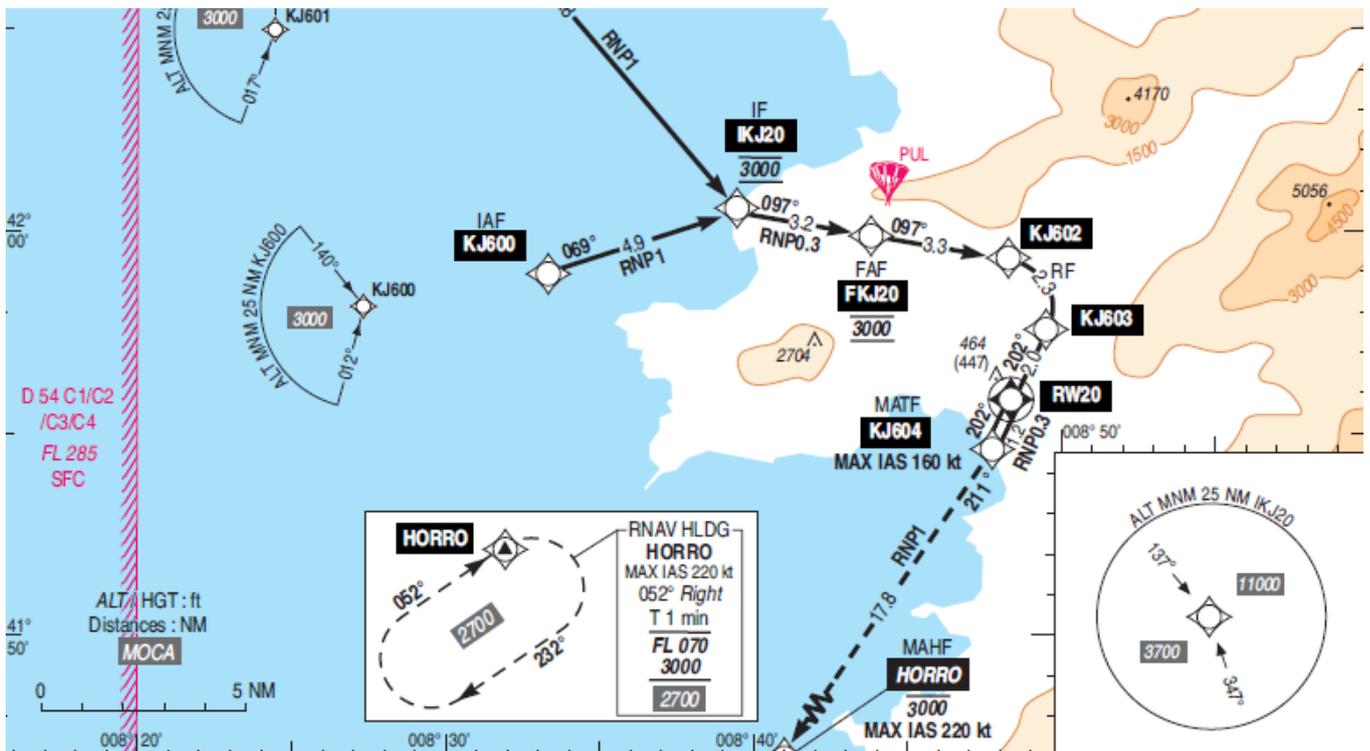
La trajectoire pour rejoindre cette piste, prévoyant une arrivée de la montagne et face à la mer, n'est généralement pas soumise aux « vents arrière ». Dans ce sens, l'avion subit un vent de face, ce qui est plus favorable en phases d'approche et d'atterrissage. **C'est là que réside l'intérêt majeur de la mise en place de la procédure RNP AR.**

En effet, cette procédure permet un accès à la piste 20, moins soumise à des difficultés ou risques de déroutement en cas de conditions météorologiques dégradées, en utilisant un guidage satellitaire de grande précision.

Le recours à cette trajectoire inopérable auparavant dans de telles conditions, augmente favorablement la capacité de régularité des vols pour un meilleur service au client, en particulier tout au long de l'année dans le cadre de la desserte de service public.

PROCEDURE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS RNP AR.

AJACCIO NAPOLEON-BONAPARTE, PISTE 20.

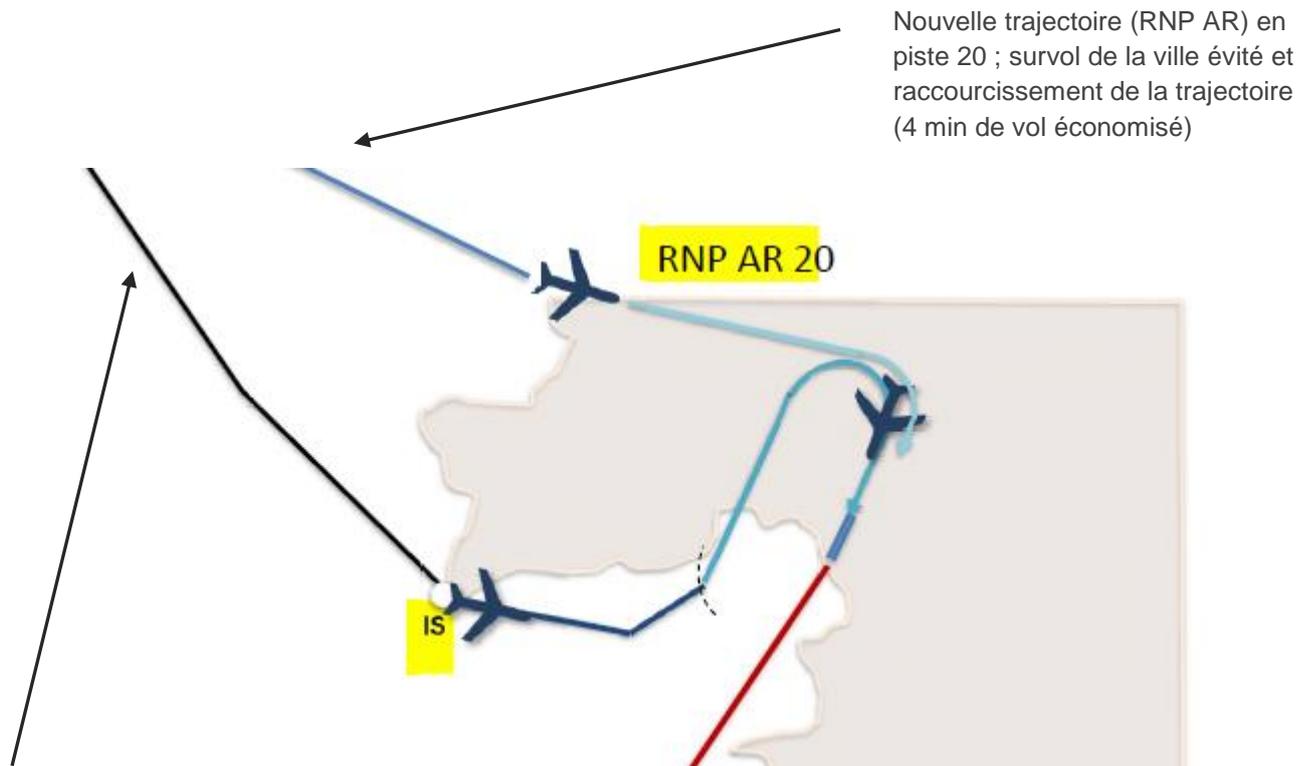


© DGAC/SIA

➤ **En matière environnementale, la procédure RNP AR assure une trajectoire générant moins de bruit et moins de pollution grâce à :**

- Son raccourcissement qui représente quatre minutes de vol. Il induit une réduction de la consommation de carburant, et donc des émissions de gaz.
- Sa déviation qui évite le survol de la ville d'Ajaccio. Elle induit une diminution des nuisances sonores pour les riverains urbains.
- La diminution des perturbations de trafic. La diminution des risques de déroutement par exemple, inhérente à l'emploi de la procédure RNP AR, supprimerait de surcroît les temps additionnels de vol vers d'autres aéroports, et engendrerait ainsi une baisse supplémentaire du temps de vol effectif, de la consommation de carburant, et des émissions de carbone, pour l'environnement.

COMPARATIF DE TRAJECTOIRES EN PISTE 20



Trajectoire actuelle en piste 20 ;
survol de la ville

Les conditions d'éligibilité à l'approche « RNP AR » :

L'éligibilité à l'approche « RNP AR » pour les compagnies est strictement encadrée. Elle implique :

- Des appareils spécialement équipés des dernières technologies compatibles aux approches RNP AR,
- Des compagnies aériennes préalablement approuvées pour cette procédure par les services de la DGAC,
- Des pilotes de ligne formés et entraînés.

L'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte, acteur du développement économique et durable de l'île :

L'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte a fait partie des quelques plates-formes européennes à avoir été retenues dans le cadre du projet RISE (2), mené sous l'impulsion du programme technologique SESAR du Ciel unique européen, engagée en 2015/2016, consistant à évaluer des procédures d'approches spécifiques considérant davantage l'environnement difficile de certains aéroports.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCI de Corse), gestionnaire de cette plate-forme s'est donc naturellement fortement impliquée dans l'expérimentation de la procédure RNP AR, réalisée par l'organisme de contrôle aérien d'Ajaccio. En collaboration avec la compagnie Air Corsica, les vols tests effectués ont permis de démontrer des avantages opérationnels pour l'aéroport et son environnement, tout en augmentant le niveau de sécurité.

La mise en œuvre de cette procédure ce 4 avril permet à l'aéroport d'Ajaccio d'ouvrir ses horizons. En effet, cette avancée technique, réduisant les risques de déroutement, d'annulations de vol et sécurisant la desserte, pourrait bien permettre de contribuer à la dynamique du trafic voire d'attirer de nouveaux opérateurs aériens sur Ajaccio.

La CCI de Corse confirme ainsi son rôle majeur dans le développement économique de l'île.

En complément de cette mission de développeur du tissu économique insulaire, la plate-forme d'Ajaccio confirme son ancrage dans le développement durable et la préservation de l'environnement, et vient compléter par cette nouvelle approche, son adhésion au programme AéroBiodiversité ainsi qu'à sa toute récente inscription au programme EASEE (3), en vue d'obtenir le niveau 2 du label international Airport Carbon Accreditation (ACA) pour la fin de cette année.

(2) Le programme RISE (**the RNP Implementation Synchronised in Europe**) est un dispositif européen dont la vocation est de promouvoir le déploiement des procédures d'approche basées sur le guidage satellitaire

(3) EASEE (*Engagement des Aéroports pour la Sobriété Energétique et l'Environnement*)

Cette volonté affichée est confirmée par le Président de la CCI de Corse qui a souhaité que l'ensemble des plates-formes insulaires participent à ce programme et que le développement durable et l'éco responsabilité deviennent des priorités en termes de développement et de modernisation.



Air Corsica, précurseur de la pilotabilité RNP AR :

Grâce à ses deux Airbus A320neo de dernière génération, réceptionnés en fin d'année 2019, Air Corsica est la première compagnie au niveau national à valider la procédure RNP AR par l'approbation de la Direction Générale de l'Aviation Civile, autorité compétente de surveillance en France. Elle déploie déjà un plan de formation de ses pilotes de ligne, théorique et pratique.

La modernisation constante sur la décennie de la flotte de la compagnie avec des appareils très récents et ultra-modernes va permettre d'amplifier le recours à cette approche spécifique « aux instruments », bénéfique à tous.



*Premier Airbus A320neo neuf intégré dans la flotte d'Air Corsica, en décembre 2019.
Photo de P. PIGEYRE, Airbus.*

Air Corsica, dans une démarche de développement durable :

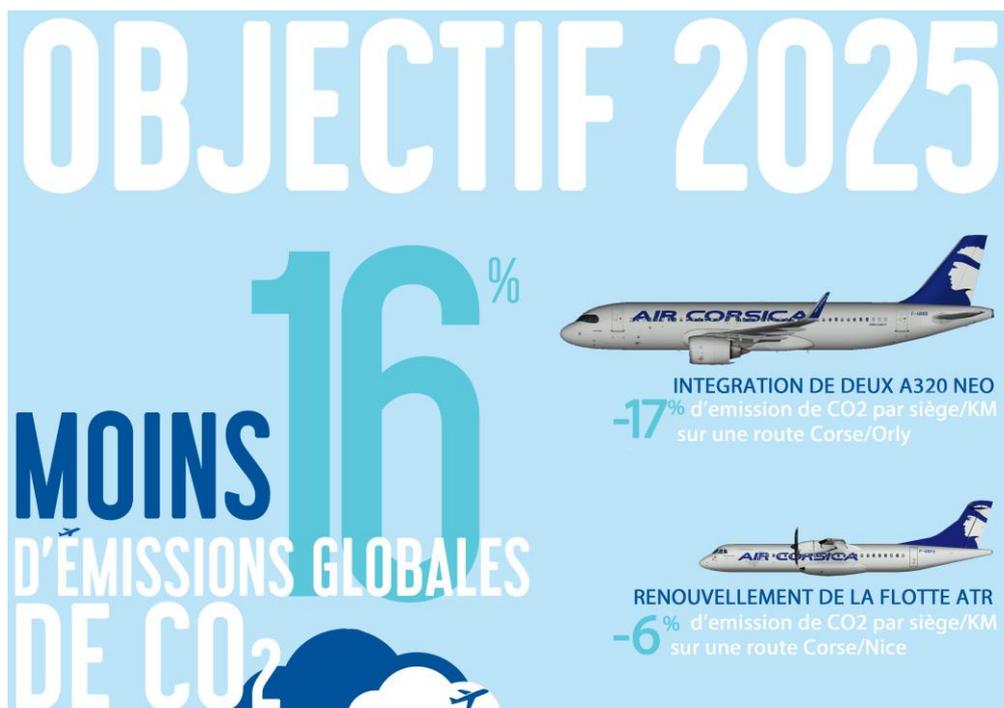
Outre les moteurs « plus verts » de ses Airbus A320neo, qui diminuent significativement les consommations et émissions de CO₂ et de 50% l'empreinte sonore au sol par rapport aux appareils de génération précédente, Air Corsica va amplifier ses économies de carburant et diminuer davantage ses rejets de gaz. En effet, l'optimisation du temps de vol (4 minutes de temps de vol en moins) due à la trajectoire empruntée pour la piste 20, en approche RNP AR, diminuera à titre d'exemple, en Airbus A320neo, de 40 Kg la consommation en kérosène et de 120 Kg l'émission de CO₂ par vol.

Des résultats non négligeables pour la compagnie qui s'investit durablement dans un dynamisme économique et environnemental.

A l'horizon 2025, Air Corsica s'engage à mettre en œuvre une politique moderne et ambitieuse, basée sur le renouvellement de sa flotte aérienne et la réduction de la consommation générale de carburant et de la masse des avions. Elle ambitionne de :

- Renouveler à 70% sa flotte,
- Favoriser l'éco-pilotage,
- Utiliser des biocarburants,
- Réduire la masse des avions,
- Recycler, réduire et valoriser les déchets à bord et au sol,
- Offrir une presse dématérialisée à bord des avions,
- Investir dans la recherche et l'innovation.

La compagnie s'engage aussi à financer des projets de compensation de ses émissions de CO₂. La synergie entre ces actions limitera son empreinte carbone et **réduira ses émissions de CO₂ de 16% par siège/km d'ici 2025**, par rapport à 2019.



La DGAC, un partenaire institutionnel majeur du développement de la navigation basée sur la performance (PBN)

La navigation basée sur la performance (Performance Based Navigation-PBN) déployée par la France a une visée multiple : un plus grand respect de l'environnement avec une réduction des distances, une meilleure accessibilité des aéroports par conditions météorologiques dégradées, et une baisse des coûts. La DGAC est à l'origine du schéma directeur à court, moyen et long terme dans le cadre du plan PBN France. Par ailleurs, des compagnies aériennes telles que HOP !, Air France et Air Corsica se sont engagées pour le PBN. La contribution d'Air Corsica s'est concrétisée sur la procédure RNP-AR Ajaccio, développée par la DSNA.

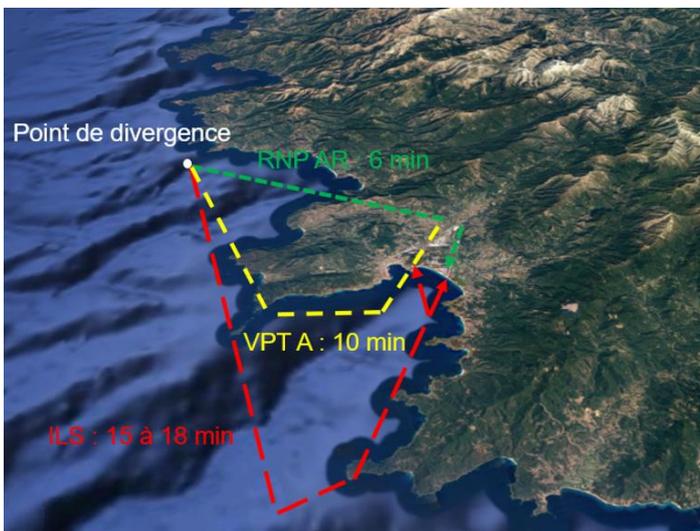
| | Spécifications de type RNP | | Spécifications de type RNAV | |
|----------------|----------------------------|-------------|-----------------------------|-------|
| ZONE TERMINALE | Basic RNP1 | | RNAV2 | RNAV1 |
| APPROCHE | RNP APCH ⁸ | RNP AR APCH | | |

LE RÔLE DE LA DSNA

Initiée par la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), via son représentant local, l'Organisme de Contrôle d'Ajaccio et Figari (OCAF), le projet a rapidement nécessité l'implication de nombreux partenaires, à l'échelle nationale :

- La Mission Environnement de l'Aviation Civile, pour l'étude de la réduction d'impact sur les populations survolées : nuisances sonores, émissions polluantes diminuées.
- Le Centre d'Essai en Vol qui a prouvé la navigabilité et la sécurité de la procédure.
- Le Bureau des Procédures du Service de l'Information Aéronautique à Bordeaux, pour la description des points GPS de la procédure, puis l'accompagnement de l'Espace Procédure de Nice (E/P Nice) et la publication du document.
- L'Espace Procédures de Nice (Services de la Navigation Aérienne Sud-Est) pour l'adaptation de la trajectoire d'approche à vue « par le col » en RNP AR, la création des hippodromes d'attente, à l'ouest des côtes corses, ainsi que de la trajectoire d'Approche Interrompue.
- Les entités Direction de la sécurité de l'aviation civile Interrégionale (DSAC IR), Sud-Est (dont la Délégation Corse) et tout particulièrement Aéroports et Navigation aérienne (ANA), pour le suivi et le contrôle réglementaires, puis l'approbation finale (voir page suivante).
- La compagnie Air Corsica, avec la participation de nombreux personnels dont le Chef pilote, pour l'optimisation des trajectoires.

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, exploitant de l'aéroport, qui a participé notamment à l'élagage des arbres situés sous la finale 20.
- La société Airbus, qui a mis à disposition de plusieurs pilotes Air Corsica un simulateur de vol, à Blagnac.
- Le Chef de l'OCAF, en tant que chef de projet, s'est appliqué, dès 2016, au nom de la DSNA, et avec le soutien direct du DGAC, à coordonner le travail fructueux de ces différents acteurs, au cours de nombreuses réunions et téléconférences, jusqu'à l'aboutissement concrétisé par la publication de la RNP AR 20 KJ, début 2019.



Temps de vol moyen depuis le dernier point commun aux différentes procédures, pour les vols (ultra-majoritaires) arrivant par le Nord-Ouest de l'île

© Dominique Legrand-DSNA-SNA/SE

LE RÔLE DE LA DSAC

S'agissant de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), autorité nationale de surveillance, son rôle s'est porté sur les domaines suivants du dossier RNP-AR Ajaccio :

- L'approbation des conditions d'exploitation de la piste pour l'opération RNP-AR, avec en particulier un travail important mené pour dégager les surfaces proches de la piste des arbres qui gênaient. Une convention passée entre le propriétaire des parcelles concernées, d'un côté, la CCI, Air Corsica et la Collectivité de Corse de l'autre côté, a permis l'abattage et l'élagage d'une centaine d'arbres ;
- L'approbation de la procédure d'approche aux instruments RNP-AR, c'est-à-dire de la trajectoire en vol et de ses protections ;
- L'approbation opérationnelle « bord » de la compagnie aérienne comprenant l'analyse de :
 - o L'éligibilité de l'aéronef,
 - o L'évaluation de sécurité, de laquelle découlent les procédures opérationnelles particulières à mettre en place et le programme de formation des équipages,
 - o Le programme de formation des équipages initiale et récurrente : théorique et pratique sur simulateur,
 - o La gestion et validation des bases de données de navigation des aéronefs, tout d'abord sur simulateur, puis sur avion au cours des premiers vols,
 - o Modalités de surveillance continue des opérations RNP AR par l'exploitant. Il s'agit de s'assurer que les opérations RNP AR sont réalisées en toute sécurité selon les analyses effectuées lors de l'évaluation de sécurité et qu'aucune dérive n'est constatée.

La parole aux dirigeants :

Jean Dominici, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse, indique : « *La gestion des plates-formes aéroportuaires insulaires a été confiée par la Collectivité de Corse à la CCI de Corse jusqu'en 2024.*

Cette gestion, repose sur un contrat visant à la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des aéroports.

La mise en œuvre de cette nouvelle procédure traduit ainsi pleinement les objectifs définis dans le contrat en participant au développement de la plate-forme en sécurisant son approche, en valorisant son attractivité, en garantissant des conditions d'accessibilité et de confort aux usagers du service public, en réduisant les nuisances sonores et les émissions de CO2, en positionnant la plate-forme à l'avant-scène de la technologie aéronautique ».

Marie-Hélène Casanova-Servas, Présidente du Conseil de Surveillance d'Air Corsica, déclare : « *Après la réception en décembre 2019, des A320neo exploités pour la première fois par un opérateur national, les équipes d'Air Corsica sont de nouveau à la pointe de l'innovation avec l'aboutissement de ce projet, initié dès 2016 en collaboration avec nos partenaires : Airbus, les acteurs de l'aéroport Ajaccio Napoléon-Bonaparte sous l'égide des entités consulaires de Corse, ainsi que les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.*

La nouvelle possibilité d'approche par guidage satellitaire constitue un progrès appréciable en matière de régularité pour nos opérations, élément essentiel de notre desserte et ce plus particulièrement en cas de météo dégradée l'hiver, dans le cadre du service public.

En outre, le dispositif RNP AR intègre parfaitement notre stratégie pour une exploitation soucieuse de l'environnement, en permettant des trajectoires moins polluantes.

Notre compagnie est donc très fière d'être à l'initiative d'une innovation technologique appelée à se multiplier dans l'avenir sur d'autres aéroports à géographie complexe, dans notre île-montagne comme sur le reste du continent européen ».

Les partenaires, en quelques mots :

A propos de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon-Bonaparte :

Avec plus de 1,6 million de passagers transportés en 2019, la plate-forme d'Ajaccio est la première porte d'entrée aérienne de l'île. La pandémie mondiale qui s'est déclarée en 2020 a certes fortement perturbé le trafic mais la plateforme a su faire preuve de résilience durant ces deux dernières années en affichant des niveaux de baisse largement moins importants qu'au niveau national.

L'année 2021 s'est ainsi conclue avec un trafic dépassant 1,4 million de passagers soit plus de 38% du trafic insulaire.

2022 s'annonce également dans la continuité des années précédentes avec une offre de sièges en progression de 20% par rapport à 2019 (+300.000 sièges), un réseau de 45 lignes au départ de 7 pays, desservis par 9 compagnies aériennes.

A propos d'Air Corsica :

Air Corsica (www.aircorsica.com) est le premier transporteur aérien de la Corse avec 46% du trafic passager annuel (85% l'hiver) au départ et à destination des quatre aéroports de la Corse : Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari. Depuis son premier vol en 1990, la compagnie a transporté près de 40 millions de passagers. Avec 2 millions de passagers transportés lors de l'exercice validé avant la crise de Covid-19 (du 01/04/19 au 31/03/2020), elle se classe au troisième rang des compagnies aériennes françaises. Elle opère 12 lignes domestiques de Service Public, 12 lignes domestiques hors Service Public et 12 lignes internationales, régulières à l'année ou saisonnières en été. Sa flotte est composée de 12 appareils : 5 ATR 72-500, 1 ATR 42-500 et 6 Airbus A320 dont deux de nouvelle génération : A320neo.

A propos de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) :

La direction générale de l'Aviation civile est garante de la sûreté et de la sécurité du transport aérien français et, des équilibres entre son développement et les objectifs de la transition écologique et énergétique. Elle est à la fois une autorité réglementaire, un pôle de surveillance de la sécurité, un prestataire de services de navigation aérienne et de formation, un partenaire des acteurs aéronautiques. Elle soutient la recherche et l'innovation de la construction aéronautique et les politiques industrielles de l'État dans ce secteur. Pour plus d'informations : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile>

Les contacts presse :

DGAC
Edwige LEROY
Chargée des Relations presse
Tél mobile : 06 17 38 32 72
Email :
medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr

AIR CORSICA
Mélanie CECCHI
Chargée des Relations presse
Tél mobile : 06 34 25 29 36
Email :
mececchi@aircorsica.com

CCI de CORSE
Angélica CESARI
Directrice de communication
Tél mobile : 06.62.75.24.28
Email :
angelica.cesari@sudcorse.cci.fr