



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroport Sainte-Catherine

Question orale n° 1339

### Texte de la question

M. Paul Giacobbi appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'atterrissage de nuit sur l'aéroport Sainte-Catherine de Calvi. En effet, eu égard à l'intérêt que la principale ville de Balagne représente, en termes touristiques notamment, il convient que le trafic puisse s'étendre à une activité nocturne. Des études ont mis en évidence que certaines catégories d'appareils peuvent parfaitement atterrir la nuit dès lors que seraient entrepris des travaux d'extension appropriés. Dès à présent cependant, les avions de catégorie B pourraient se poser sans aucune difficulté en appliquant des modalités d'approche différentes de la piste. Depuis un certain nombre d'années, on assiste à un affaiblissement de la plate-forme de Calvi et les acteurs économiques de la Balagne ne cessent d'alerter l'opinion publique. Il est grand temps de relancer sérieusement le service public aérien sur la Balagne. Aussi, il lui demande si la direction générale de l'aviation civile est prête à autoriser l'atterrissage de nuit sur l'aéroport de Calvi.

### Texte de la réponse

#### AUTORISATION D'ATTERRISSAGE DE NUIT SUR L'AEROPORT DE CALVI

M. le président. La parole est à M. Paul Giacobbi, pour exposer sa question, n° 1339, relative à l'autorisation de l'atterrissage de nuit sur l'aéroport de Calvi.

M. Paul Giacobbi. Monsieur le ministre délégué à l'industrie, j'ai interrogé au mois de mars dernier le prédécesseur de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la question de l'atterrissage de nuit sur l'aéroport de Calvi en Haute Corse.

Je le rappelle, la région de Calvi, que l'on appelle la Balagne, se caractérise par une activité touristique considérable, malheureusement entravée par les limites imposées dans l'exploitation de l'aéroport de Calvi, qui n'est utilisé que de manière diurne.

Depuis de très longues années, les professionnels du tourisme et même l'ensemble des acteurs socio-professionnels de Balagne ont défendu l'idée qu'il fallait améliorer l'exploitation de cet aéroport en permettant l'atterrissage de nuit.

Dès le mois de novembre 2000, une étude, menée en particulier par la société Swiss Control, démontrait la faisabilité d'un atterrissage de nuit à Calvi à la condition d'allonger la piste, d'implanter un indicateur de pente d'approche et quelques autres équipements techniques de navigation aérienne.

La société en question est en réalité l'instrument de la Confédération helvétique qui en possède la quasi-totalité du capital et qui l'a chargée d'assurer les services du contrôle aérien au-dessus du territoire helvétique. Le caractère montagneux de ce pays rend donc cette étude tout à fait crédible. Or, depuis 2000, nous allons de nouvelles études en évaluations, avec d'ailleurs toujours à peu près les mêmes conclusions mais sans que le dossier avance.

Votre prédécesseur m'a rappelé fort justement que la direction de l'aviation civile avait, en 2001, mené des travaux permettant de préciser les conditions à remplir pour l'utilisation de nuit de cet aéroport. Il m'indiquait que les conclusions de ces travaux avaient été exposées le 22 juin 2004 et qu'elles consistaient à confirmer la faisabilité et à fixer la liste des équipements techniques nécessaires qui étaient d'ailleurs exactement les mêmes

que ceux qu'avait précisés Swiss Control quatre ans auparavant.

Votre prédécesseur me parlait de nouvelles études menées notamment par le GIE ATR dont les résultats devaient être communiqués en avril 2005 et seraient probablement, me disait-il, concluants.

Depuis, plus rien. On nous dit que l'on devrait un jour prochain, sans doute, mener de nouvelles études, des évaluations en vol, sans qu'aucun calendrier ne soit fixé.

Je ne m'explique pas pourquoi il faut multiplier des études théoriques dont je relève, au passage, l'identité totale des conclusions à intervalles réguliers depuis cinq ans, voire plus si l'on prend en compte les études réalisées il y a une vingtaine d'années. Je ne comprends pas pourquoi une évaluation en vol ne peut être menée neuf mois après les conclusions d'une énième étude théorique. Tout se passe comme si l'on voulait, par une accumulation de procédures dilatoires et répétitives, laisser l'activité de cette plate-forme aérienne s'étioler jusqu'à justifier son déclassement.

Monsieur le ministre, pourquoi le Gouvernement m'a-t-il dit au mois de mars que " le dossier ouvert depuis plusieurs années devrait avancer de façon significative dans les prochaines semaines " ? On voit bien que tel n'a pas été le cas.

Je suis, autant que tout autre, sensible à la question de la sécurité. Mais, en l'occurrence, elle n'est plus en cause, la faisabilité de l'extension envisagée ayant été successivement démontrée par des études concordantes, menées de manière indépendante. Pourquoi se trouve-t-on en attente indéfinie d'une évaluation en vol ? La question est donc de savoir si l'on va enfin se décider, après de si longues années, à procéder aux essais définitifs qui permettront de confirmer ou d'infirmer les études réalisées.

Or, il est assez urgent de prendre des décisions dans ce domaine dans la mesure où, comme vous le savez sans doute, le tourisme en Corse se porte plutôt mal et qu'il n'a pas besoin que l'on remette aux calendes grecques les améliorations d'infrastructures nécessaires à son développement.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. François Loos, *ministre délégué à l'industrie*. Monsieur le député, Dominique Perben a conscience de l'importance de l'aéroport de Calvi - Sainte-Catherine pour les acteurs économiques de Calvi et de la Balagne, et de la contrainte que fait peser l'impossibilité pour certains appareils de s'y poser la nuit.

Cependant, ainsi que la tragique série d'accidents de l'été dernier nous l'a rappelé, la sécurité du transport aérien de passagers doit être une préoccupation de tous les instants, et les autorités de tutelle doivent examiner avec attention les procédures au regard de la réglementation en vigueur.

En particulier, les règles de sécurité applicables au transport public imposent un niveau de performances de montée que les avions doivent satisfaire en remise de gaz en cas de panne moteur. Ces performances visent à garantir le passage du relief avec des marges de sécurité suffisantes.

La topographie particulière du terrain de Calvi nécessite en outre le suivi rigoureux de trajectoires précises permettant de s'affranchir du relief avec des marges verticales et latérales suffisantes, notamment de nuit. Les contraintes liées à ces trajectoires ne sont pas compatibles avec l'utilisation d'avions de tonnage important en raison de la capacité de manoeuvre et des performances limitées de ces appareils.

Les études faites récemment par le constructeur ATR n'ont pas permis de démontrer que les appareils ATR 42 et 72 pouvaient opérer de nuit sur l'aéroport de Calvi - Sainte-Catherine en toute sécurité.

En conséquence, en l'état actuel des études, la Direction générale de l'aviation civile n'est pas en mesure d'autoriser l'atterrissage de nuit en transport public dans les conditions envisagées avec ces appareils.

Toutefois, le ministre des transports a demandé à la Direction générale de l'aviation civile d'examiner s'il serait possible, en étudiant d'autres procédures d'urgence et moyennant l'installation éventuelle d'équipements supplémentaires au sol ou embarqués, de définir des conditions qui permettraient l'atterrissage de nuit à Calvi dans le cadre des règles de sécurité actuellement en vigueur.

M. le président. La parole est à M. Paul Giacobbi.

M. Paul Giacobbi. La réponse est toujours la même. Nul n'ignore que l'atterrissage de nuit à Calvi est impossible sans équipements complémentaires. Or ceux-ci ont été définis il y a cinq ans, après des études extrêmement sérieuses. Toutes sont arrivées aux mêmes conclusions. La question est donc de savoir aujourd'hui si ces équipements vont être réalisés et si l'on va procéder aux essais en vol. Plus généralement, la question est de savoir si, d'un point de vue politique, on veut ou non rendre possibles les atterrissages de nuit sur cet aéroport. Si l'on ne les souhaite pas pour des raisons économiques ou d'opportunité, que je contesterai sans doute, mieux vaut dire aux gens la vérité. On ne peut pas prétendre en tout cas que c'est la sécurité qui justifie le refus. D'un côté, on nous dit en effet que, pour rendre possibles les atterrissages de nuit, il faudrait mettre en place des

équipements pour satisfaire aux exigences de sécurité. Et, de l'autre, on nous explique que ces équipements ne sont pas nécessaires puisque les atterrissages de nuit ne sont pas autorisés.

La vérité est qu'il a été démontré plusieurs fois qu'on pouvait atterrir de nuit à condition de prévoir certains équipements et de procéder préalablement à des études en vol. Mais comme ceux-ci ne sont pas effectués, l'affaire risque de durer encore une vingtaine d'années. Je m'étonne en tout cas qu'on nous ait annoncé au mois de mars que les études du GIE ATR étaient concluantes et favorables et qu'on nous dise l'inverse aujourd'hui.

M. le président. Mes chers collègues, nous allons suspendre nos travaux pendant quelques instants.

## Données clés

**Auteur :** [M. Paul Giacobbi](#)

**Circonscription :** Haute-Corse (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1339

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 décembre 2005, page 11645

**Réponse publiée le :** 21 décembre 2005, page 8487

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 20 décembre 2005