



Les Vert-e-s Valais  
Avenue de Tourbillon 13  
1950 Sion  
[secretariat@verts-vs.ch](mailto:secretariat@verts-vs.ch)

Brigitte Wolf, 079 456 95 54  
Philippe Cina, 079 610 66 60  
[info@verts-vs.ch](mailto:info@verts-vs.ch)  
<https://verts-vs.ch>

Déléguée à l'économie et à l'innovation  
Mme Sophia Dini  
Place de la Planta 1  
1950 Sion

[sophia.dini@admin.vs.ch](mailto:sophia.dini@admin.vs.ch)

Sion, 11 mars 2024

## Consultation sur l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

### Position des Vert-e-s Valais

Nous vous remercions de donner aux partis l'occasion de prendre position sur le projet susmentionné. Nous avons étudié attentivement le dossier et souhaitons vous exposer ci-après la position des Vert-e-s Valais. Nous vous remercions de bien vouloir tenir compte de nos objections.

**En préambule :** Nous déplorons le timing de la consultation : seulement trois semaines entre vacances scolaires et session parlementaire. De plus nous déplorons l'absence d'un formulaire structuré de réponse à la consultation.

### Considérations générales

#### Un projet anachronique au vu des objectifs climatiques

Les plans d'extension de l'aéroport de Sion sont diamétralement opposés à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2040 inscrit dans la loi valaisanne sur le climat. Ce projet est anachronique tant au niveau :

- **Environnemental :** Fixer des objectifs de réduction d'émission de gaz à effets de serre tout en visant le développement d'un tourisme générateur de CO<sub>2</sub>.
- **En termes de santé :** Des nuisances sonores et une pollution atmosphériques supplémentaires vont impacter la qualité de vie des habitants d'une grande partie du Valais central, ainsi que celle des touristes fréquentant notre région.
- **Financier :** Le projet entraîne une augmentation des dépenses publiques, alors que tous les départements du canton sont incités à réduire leurs dépenses.
- **Du point de vue touristique :** Aujourd'hui tout le monde cherche à réduire l'avion et privilégier les accès en train alors que le projet vise l'inverse. Nos stations intéressent un nombre de plus en plus important de touristes qui ne comptent pas sur l'avion pour rejoindre le Valais.

## **La question de l'importance de l'aéroport civil**

Le rapport explicatif désigne l'aéroport de Sion comme infrastructure d'intérêt public et importante pour la mobilité pour le Valais. Si cela peut être vrai pour le sauvetage et les vols de transport ou même pour l'armée, ce n'est pas le cas pour les vols commerciaux. Sur plus de 20 millions de visiteurs par an en Valais, les passagers de l'aéroport de Sion représentent aujourd'hui à peine 1 à 2 pour mille.

## **Un développement « qualitatif et durable » ?**

Comme le décrit le rapport, la durabilité concerne les trois aspects économie, social et environnement. Le rapport parle souvent d'une « aéroport durable », mais peu d'améliorations concrètes sont proposées. L'exploitation rentable est très discutée (voir ci-dessous), les conditions pour la population se détériorent avec plus de trafic aérien et l'environnement ne connaît pas non plus d'amélioration. La présence de H55, l'assainissement des bâtiments ou des toitures solaires ne justifient pas l'attribut de durabilité à l'aéroport.

Le rapport mentionne également : « Ce développement se veut qualitatif et non quantitatif. » Cette affirmation n'est pas cohérente avec l'objectif d'augmentation en termes de passagers et de vols. Le rapport est d'ailleurs truffé d'affirmations qui ne sont pas argumentées comme p.ex. : « Une gestion et une exploitation de l'aéroport par une société permet d'équilibrer efficacité économique, responsabilité environnementale et solidarité sociale (p. 22). » Mais où se trouve la démonstration de cet équilibre ?

## **Conséquences sur l'environnement et mesures de compensation écologique**

L'aéroport de Sion occupe onze hectares au centre de la vallée et produit des nuisances pour sa population. Le rapport explicatif ne mentionne pas les impacts concrets et les conséquences des différents scénarios sur l'environnement et la santé des valaisans. Il n'y a aucune étude faite, aucune mention des contraintes liées aux enjeux climatiques actuels ! La pesée d'intérêts qui se fait entre l'économie, l'environnement et la santé est uniquement en faveur de l'économie ! Ce n'est ni socialement juste, ni environnementalement cohérent !

Le rapport explicatif démontre, certes, que la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage et son ordonnance fixent des objectifs de préservation et de valorisation de la biodiversité sur les aérodromes civils suisses. On dit que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommandent que minimum 12% de la surface totale soient dédiés à des mesures de compensation écologique et que dans le cadre du processus PSIA, les exploitants des aérodromes doivent établir un concept de compensation écologique.

Mais on cherche en vain dans le rapport des mesures concrètes d'extension des mesures de compensation. Il est uniquement question d'une « augmentation possible des surfaces prévues pour les mesures de compensation écologique ». Il est à noter que cette phrase est absente de la version française (dans le rapport en allemand : «Möglichkeit der Aufstockung der Flächen, die für ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen sind»).

## **Analyse SWOT dans le rapport explicatif**

L'analyse est lacunaire : les impacts environnementaux et de santé sont clairement des faiblesses du projet de développement. Ces faiblesses ne sont pas mentionnées. Tout comme les risques de ne pas trouver d'investisseurs privés, les risques liés au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui est aujourd'hui en cours d'élaboration...

## **Plateforme d'innovation et centre de formation**

Les Vert·e·s saluent le fait que l'aéroport de Sion soit une plateforme d'innovation pour le développement de l'aviation électrique et un centre de formation pour les polymécaniciens. Mais pour cela, il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre de vols de ligne.

H55 est très présent dans l'argumentaire du Conseil d'Etat, qui semble très sûr de son implantation en Valais. Mais sachant que H55 a investi un espace de plus 13'000 m<sup>2</sup> au Canada à Longueuil dans le Hub de l'aéronautique, quelle garantie avons-nous que H55 restera sur le site de l'aéroport de Sion pour maintenir les ambitions d'innovation de l'aéroport et du Conseil d'Etat ?

### **De gros doutes sur la rentabilité et la nécessité**

L'expérience des 30 dernières années montre qu'il n'existe pas de marché suffisamment important pour un aéroport avec des vols internationaux en Valais et qu'il n'est pas possible d'exploiter un aéroport à Sion sans être déficitaire (actuel, le canton et la ville prennent en charge le déficit et les investissements à hauteur de 1,5 million chacun en moyenne annuelle). Cette situation n'a pas changé. L'aéroport de Sion, malgré l'augmentation des vols, va continuer à générer des déficits importants.

Une fois de plus, on tente d'accueillir des avions de ligne et d'augmenter le nombre de passagers de 27'980 (rapport Steer p. 3) à 115'000 par an alors que, dans le passé, différentes tentatives du même type ont échoué, malgré des investissements non négligeables. La rentabilité de telles lignes s'avère problématique et décourage rapidement les compagnies intéressées. En outre les contraintes techniques liées à la topographie rendent les atterrissages compliqués pour les avions de ligne. Nous avons besoin de l'aéroport pour les services de secours, pour les hélicoptères, mais pas pour des vols internationaux.

Trois aéroports internationaux se trouvent dans un rayon de 200 kilomètres autour de Sion et sont accessibles en train (Cointrin 2h00, Zurich 2h50 et Milan 2h30). Dans toute l'Europe, il est aujourd'hui question d'interdire les vols court-courriers. Il est donc anachronique de prévoir de nouvelles lignes aériennes internes à l'Europe. De plus, toutes les grandes capitales misent aujourd'hui sur le train pour attirer des touristes et le Valais, qui se vend comme destination de nature, veut multiplier par trois le système de transport qui provoque le plus de nuisances et émet le plus de CO<sub>2</sub>.

### **Création d'une société de gestion et d'exploitation**

Les Vert-e-s ne sont pas fondamentalement opposés à la création d'une société de gestion et d'exploitation mais telle qu'elle est prévue dans le projet, elle transfère encore plus de coûts à la collectivité. Si l'on peut approuver le subventionnement des vols de sauvetage et de travail en montagne, les Vert-e-s s'opposent au subventionnement de l'aviation commerciale et que la collectivité maintienne en vie une entreprise de transport aérien déficitaire avec de l'argent public.

### **Participation des communes au capital-actions et aux déficits**

Aujourd'hui, la ville de Sion est concessionnaire de l'aéroport de Sion. Le déficit d'exploitation de l'aéroport de Sion est aujourd'hui assumé à hauteur de 50% par le Canton et à hauteur de 50% par la Ville de Sion conformément à la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne du 15 septembre 2022. A l'avenir, toutes les communes valaisannes doivent participer au capital-actions et aux déficits. Or, seules quelques stations touristiques comme Zermatt, Crans-Montana ou Verbier profitent de l'aéroport. Il reste à savoir quel sera le montant du capital-actions et donc quels seront les coûts pour le canton et les communes. À une époque où tous les secteurs devront se serrer la ceinture ce n'est pas correct de demander aux collectivités publiques de dépenser 15 millions pour une structure qui ne sert qu'à quelques communes.

Le nouveau modèle permettrait de réduire les coûts pour la ville de Sion. Mais la ville de Sion perd ainsi également de l'influence sur le développement de l'aéroport alors que ce sont eux qui vont subir la majorité des nuisances. La population sédunoise perd le contrôle de son environnement direct et n'aura plus qu'à subir les décisions de ceux qui ne vivent pas sur le territoire sédunois. Les sédunois et sédunoises devraient avoir l'opportunité de se prononcer sur un tel développement.

Dans la loi il est prévu que les communes valaisannes ne souhaitant pas détenir de parts dans la société peuvent les vendre soit à d'autres communes valaisannes, soit à l'Etat du Valais. Le canton est-il prêt, dans un cas extrême, à acheter 20% de capital-actions supplémentaire ?

---

## Remarques sur les différents articles de loi

**Art. 1, al. 1 l. a :** « désigner l'autorité compétente pour édicter la stratégie aéronautique cantonale compatible avec les objectifs climatiques cantonaux » >> à ajouter

**Art. 1, al. 1, l. b :** « créer les conditions cadres à la création d'une société chargée de... » >> Explication : La loi ne crée pas la société, elle crée les conditions cadres à la création de la société.

**Art. 2 al. 1 :** « Le CE édicte la stratégie aéronautique cantonale en tenant compte des objectifs climatiques du canton. » >> à ajouter

**Art. 4, al. 1 :** « La société a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion en respectant les objectifs climatiques du canton. » >> à ajouter

**Art. 4, al. 3 :** « La société œuvre pour un développement qualitatif et durable de l'aéroport et en assure sa promotion. Chaque année, la société établit un rapport sur les conséquences environnementales et sanitaires de son activité, notamment en termes d'émission de gaz à effet de serre et de particules fines. » >> à ajouter

**Art. 4, al. 4 :** « ~~Elle favorise le développement d'activités commerciales à l'aéroport.~~ » >> à supprimer

**Art. 6 (ou à un autre endroit) :** >> introduire la possibilité démocratique pour les sédunois de bloquer un projet ou une décision de la société.

---

## Conclusion : transformation plutôt qu'extension

Les Vert-e-s s'opposent à l'extension des vols commerciaux de ligne et charter. Au contraire, les Vert-e-s proposent de concentrer ses activités sur les héliports, les vols de sauvetage, les vols de loisirs et de travail ainsi que sur la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation électrique. Transformer l'aéroport international en aéroport régional sera économiquement plus supportable, avec des nuisances acceptables pour les riverains. Les montants ainsi économisés pourront être réinvestis dans le développement de l'offre en transports publics qui profitera tant à la population locale qu'aux touristes désirant se rendre dans nos stations.

Aujourd'hui le tourisme se porte bien en Valais, H55 est déjà implanté, la formation des apprentis est déjà là, l'activité de sauvetage aussi... La majorité des arguments avancés dans le rapport pour justifier un développement de l'aéroport n'en sont pas vraiment.

Bref, le rapport ne convainc pas les Vert-e-s. Nous proposons de retirer la révision de la loi et d'aborder les problèmes de l'aéroport de Sion non pas avec les anciennes solutions qui n'atteignent pas leurs objectifs, mais avec une approche globale qui mérite vraiment le qualificatif de « durable ».

Sion, 11 mars 2024