



Interpellation sur le développement futur de l'aéroport sédunois

Dépositaire : Jean-Paul Mabillard, Les Verts

Cet été, au nom de la Commune, M. Bitschnau a communiqué à travers la presse sur le trafic aérien en relation avec l'aéroport sédunois. Il a souligné la baisse peu marquée du trafic des jets privés malgré les restrictions dues au Covid (NF du 15.07.2021). Il a souhaité qu'à l'avenir ce mode de transport connaisse un développement régulier. Il a également mis en évidence l'importance de développer à partir de Sion des vols de ligne et des liaisons par charters. Dans le cadre de l'émission « Mise au point » (RTS le 08.08.2021) Monsieur le vice-Président, a relevé le confort qu'offraient les déplacements en jet pour atteindre différentes destinations européennes.

Développer le trafic aérien dans notre région, en particulier celui en relation avec les jets privés et les vols de ligne, ne va pas sans susciter quelques interrogations. Il semble légitime que le Conseil Général connaisse les raisons qui ont poussé nos autorités à promouvoir de tels objectifs, alors que :

- Le dernier rapport du GIEC constate que « les humains sont indiscutablement responsables des dérèglements climatiques et n'ont d'autre choix que de réduire drastiquement les gaz à effets de serre s'ils veulent limiter les dégâts. » et que « la planète devrait connaître un réchauffement de 1,5 degré par rapport à l'ère industrielle dix ans plutôt que la dernière estimation (en 2030).

Ce sixième rapport rédigé par 150 scientifiques spécialistes du climat peut difficilement être contesté ou taxé d'alarmiste. Les résultats des études menées soulignent le rôle important des activités humaines dans la dégradation de l'environnement.

Le trafic aérien participe largement à la diffusion de gaz à effets de serre. Pour l'instant seul « l'effet de la présence de la Base aérienne sur la pollution de l'air en région sédunoise a été calculé » (cf. rapport Athias). Il est donc important de savoir :

- Quand nos autorités se décideront à faire évaluer le niveau de pollution de l'air généré par l'ensemble du trafic aérien en lien avec l'aéroport (avions de loisirs, hélicoptères, jets privés et militaires, charters...) ?



- Avant même toute évaluation, quelles mesures concrètes elles envisagent pour diminuer la production de CO2 générée par cette infrastructure et protéger ainsi l'environnement et l'ensemble de la population sédunoise.

S'attaquer à la production de gaz à effets de serre en lien avec le trafic aérien, quels que soient les résultats obtenus par l'évaluation proposée aurait le mérite de renforcer les autres mesures pour l'instant peu contraignantes prises par la commune pour combattre le réchauffement climatique. Une telle action permettrait à notre cité de faire un pas plus conséquent dans la direction des accords de Paris signés par la Confédération.

La nouvelle gouvernance va soulager notre commune d'un poids financier certain, mais aussi lui enlever passablement de prérogatives sur la politique en lien avec le développement de cette infrastructure. Assumant seulement le 8% de la couverture des déficits, nos autorités n'auront que peu d'influence sur le développement futur de l'aéroport. Dès lors, quels moyens d'intervention ont-elles prévus si durant les années à venir cette infrastructure enregistre un nombre croissant de mouvements générant des inconvénients environnementaux (pollution atmosphérique, sonore et visuelle) difficile à supporter pour l'ensemble de la population sédunoise ? Les prévisions à ce niveau contenues dans le rapport Qantis sont éloquentes à plus d'un titre.

Pour rappel, les négociations avec l'armée en vue de diminuer les pollutions sonores occasionnées par les jets militaires se sont avérées particulièrement complexes. N'en n'ira-t-il pas de même lorsqu'il s'agira de demander à l'Etat de diminuer l'ensemble des effets négatifs occasionnés par le trafic aérien sur notre territoire. Pour éviter un tel cas de figure, quelle garantie nos autorités pensent-elles exiger auprès du Conseil d'Etat avant même le passage à la nouvelle gouvernance ?

Au nom du groupe des Verts
Jean-Paul Mabillard

Réponse de la Municipalité au sujet de l'interpellation sur le développement futur de l'aéroport sédunois

En préambule, le conseil municipal souhaite rappeler que la Ville de Sion est au bénéfice d'une concession d'exploitation pour l'aéroport civil depuis plus de 60 ans. La tâche d'un concessionnaire consiste – sous contrôle des autorités fédérales compétentes – à mettre à disposition des usagers suisses et étrangers une infrastructure aéroportuaire selon des modalités définies par un cadre légal strict ainsi qu'un règlement d'exploitation. L'aéroport civil doit être ouvert tous les jours de l'année sauf raison majeure (travaux, circonstances extraordinaires, etc). La marge de manœuvre d'un exploitant est nulle.

Pour mémoire, notre aéroport repose sur quatre piliers :

- L'activité historique (hélicoptères de sauvetage, transports et aviation sportive)
- Le segment des avions d'affaires
- Les vols de ligne et charter
- Les technologies aéronautiques propres (par exemple H55)

L'activité historique est incontournable pour un aéroport régional : le sauvetage par hélicoptère restera pour longtemps encore un moyen indispensable à nos régions de montagne.

Le segment des avions d'affaire est actuellement le plus développé. La baisse de l'offre proposée par les compagnies aériennes de ligne en raison de la pandémie du Covid 19 a suscité un intérêt grandissant pour les vols d'affaires. Nous nous y attendions et le proche avenir nous dira si cette tendance se poursuivra en 2022 et 2023 lorsque les offres de vols de ligne reviendront au niveau de 2019.

Les vols de ligne et charter restent un objectif prioritaire pour l'aéroport. Ils permettront de faire tourner les 300'000 lits touristiques à disposition dans notre canton. Nous espérons un redémarrage en 2022, la clé pour le succès de cette activité est une étroite collaboration avec les acteurs touristiques, en espérant que la situation sanitaire permette un retour à la normale.

Quant au quatrième segment, à l'instar de H55, il constitue une diversification bienvenue des activités, potentiellement génératrice d'emplois à haute valeur ajoutée et permet de valoriser ainsi les investissements importants consentis par ville et canton dans la formation et l'innovation. Un aéroport régional constitue une plateforme idéale pour permettre aux start-up HiTech de l'aéronautique de se développer. Faire de Sion un



incubateur de nouvelles technologies aéronautique de type AéroArk, en collaboration avec l'EPFL, doit figurer sur la roadmap de la Ville de Sion.

D'un point de vue économique, le segment des avions d'affaire est de loin le plus rémunérateur. Nous sommes à même de traiter avec nos deux agents d'assistance (Alpine Jet Services et Signature Flight Support) les vols d'affaires que nous recevons. Chaque avion qui atterrit chez nous apporte un revenu supplémentaire bienvenu sans nécessiter des ressources extérieures. C'est l'expansion de ce segment qui a permis de réduire le déficit de l'aéroport ces dernières années et qui a limité les conséquences de la pandémie en comparaison aux autres aéroports de Suisse.

Les avions de ligne et charter génèrent pour leur part l'engagement temporaire de nombreux auxiliaires (personnel de sécurité, bagagistes, pompiers, etc). A titre d'exemple, l'accueil des avions d'Helvetic Airways (Embraer 190 de 110 places) - qui ont relié plusieurs hivers de suite Sion aux aéroport londoniens, pour compte de Swiss International Airlines - nous oblige à engager du personnel supplémentaire en raison des standards très élevés qu'impose le statut de vol de ligne. Ces contraintes diminuent la rentabilité de l'activité ligne et charter. Nous redoublons malgré tout nos efforts dans ce segment afin de remplir notre tâche d'aéroport au service de tout un canton.

Une incertitude pour le futur a été levée le 29 septembre dernier : les chambres fédérales ont accepté la motion du conseiller aux Etats Benedikt Würth qui donne une base légale au soutien financier de la Confédération pour le financement du contrôle aérien dans les aéroports régionaux. Pour rappel, cette subvention est entièrement financée par le prélèvement d'un impôt sur les carburants aéronautiques. Pour l'aéroport de Sion, c'est une somme de trois millions qui se trouve garantie alors qu'auparavant ce subventionnement se négociait pour des périodes de trois ans en trois ans.

Le futur de l'aéroport se jouera l'hiver prochain au Grand Conseil. Comme vous le savez bien, le canton devrait prendre la main à fin 2022 ou début 2023 au travers d'une section à créer avec pour but ultime d'aboutir à un partenariat public-privé à moyen terme. C'est ce que propose la nouvelle loi cantonale sur les transports.

Venons-en à vos questions : Perte d'influence de la Ville en cas de cantonalisation de l'aéroport.

Ce sera vraisemblablement le cas. Le conseil municipal en est conscient. Si elle est acceptée, la loi sur les transports prévoit que le Canton assumera 70% des charges de fonctionnement et d'investissements. Il tombe sous le sens que celui qui paie commande ! La Ville souhaite garder la maîtrise du foncier en concédant des DSDP. Par ailleurs, la fiche PSIA (plan structurel de l'infrastructure aéronautique) et le règlement



d'exploitation qui en découlera seront tous deux mis à l'enquête publique. Enfin, quand la société d'exploitation prendra forme, la ville aura la possibilité de prendre une participation.

Le conseil municipal a également noté vos interrogations liées à l'impact environnemental de l'aviation dans notre canton. L'aéroport de Sion est une infrastructure de transport, comme une route, l'exploitant ne peut pas imposer le type d'aéronef qui le pratique. Il faut rappeler que l'aéronautique est de compétence fédérale. Les cantons, et encore moins une ville, n'ont de compétence en la matière. Tout au plus pouvons-nous relayer vos interrogations à nos élus fédéraux.

Le progrès technologique apportera beaucoup de réponses à vos interrogations. Si l'électrification de la mobilité terrestre avance à une allure fulgurante, les modes de propulsion alternatifs pour les avions nécessiteront un peu plus de temps. Il ne faut en effet pas perdre de vue la sécurité des navigants et des passagers. Toutefois, l'avion électrique pour de courtes distances (jusqu'à 1000 km) pourrait voir le jour dans les prochaines années. Les premiers contrats ont été conclus, notamment aux Etats-Unis. En Europe, l'avionneur Airbus Industries vient de lancer un ambitieux programme d'avions respectueux de l'environnement, impliquant la propulsion électrique voire à l'hydrogène. Le groupe Lufthansa, principal transporteur européen s'est proposé comme compagnie de lancement pour ces nouveaux appareils.

Plus proche de nous, la production de kérosène synthétique a débuté dans nombre de pays. Signature Flight Support, une des principales sociétés de handling au monde et présente à Sion, en propose déjà à ses clients qui volent en avions d'affaires aux Etats-Unis et au Royaume-Uni. La Suisse suivra prochainement. Une start-up basée à Zurich a démarré la production de ce carburant décarboné, toujours avec le soutien de grandes compagnies aériennes, dont le groupe Lufthansa.

De nombreuses pistes existent et seront rapidement exploitées par un secteur aérien mondial qui a pris conscience de l'importance de réduire fortement ses émissions de gaz à effets de serre le plus rapidement possible. L'avenir de cette industrie en dépend.

Sion, le 4 octobre 2021