L'AEROPORT DE SION

1. HISTORIQUE

- 8 et 9 juin 1935 : NF : inauguration de l'aéroport de Sion

1983

- Des politiciens valaisans montent aux barricades (MM. de Chastonay, Darbellay, Couchepin,...) contre le projet d'ordonnance relatif aux zones de bruit de l'aérodrome militaire et civil de Sion. Ils veulent réduire le bruit à la source. *Voir NF du 28 juin 1983.*

1998

- 7 avril 1998 : Le matin du 8.4.98 : un F/A-18 s'écrase dans la région de Crans-Montana, un des deux pilotes perd malheureusement la vie.
- 1er août 1998 : le groupe « Tourisme » du Grand-Conseil Valaisan demande au Conseil d'Etat d'intervenir auprès du DMF (ils trouvent inacceptable que l'armée viennoise perturbe, avec ses avions, les vacances de nos hôtes).
Voir art. de la Tribune.

1999

- Apparition des F/A-18 dans le ciel valaisan. M. Genoud, chef de l'office fédéral des exploitations des forces aériennes de Sion – OFEFA) déclare que les F/A-18 n'utiliseront pas la postcombustion et ne seront ainsi pas plus bruyants que les
Voir NF du 30 avril 1997.

2000

- 7 avril 2000 : naissance de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Sion (ARAS) dont les buts sont les suivants :
 - o défense des riverains,
 - o préoccupation de la sauvegarde de l'aéroport en tant qu'instrument de l'économie et de l'essor du tourisme.
- 24 novembre 2000 : mise à l'enquête publique de la demande de renouvellement de la concession fédérale d'exploitation et modification du règlement d'exploitation de l'aéroport régional de Sion (la concession échoit en août 2001). *Voir NF du 22 décembre 2000.*

2001

- 3 avril 2001 : mise à l'enquête concernant la demande d'allègements et concept de protection phonique.
N.B. : cela signifie que les militaires au lieu de respecter les directives émises dans l'OPB (ordonnance fédérale de la protection du bruit) demandent des dérogations

permettant de faire plus de bruit que la loi ne l'autorise. Plus de 700 oppositions ont été déposées (dont les communes de Nendaz, Sion, Salins, Conthey) ainsi que l'ARS, le WWF et l'ARAS.

- 4 mai 2001 : l'ARAS lance une pétition contre le bruit et la pollution (3 mai). Les pétitionnaires s'opposent d'une part au renouvellement de la concession de l'exploitation civile et d'autre part à la demande d'allègement des normes légales en matière de « bruit militaire ». L'ARAS dénonce l'utilisation démesurée de la piste sédunoise par les F/A-18 (35 semaines par an). Il faut, selon les pétitionnaires, tenir compte de la topographie et de la vocation touristique du Valais.

N.B. : en 1983, les députés et sénateurs valaisans faisaient les mêmes demandes au gouvernement que l'ARAS. Pourtant, rien n'a bougé depuis 1983. Le bruit n'a jamais été réduit à la source (ce qu'exige l'OPB, entré en force le 1 avril 1987).

La pétition lancée par l'ARAS a été signée par 4'100 personnes dont le Conseiller Fédéral René Felber.

-fin août 2001 : la pétition est envoyée au Conseiller Fédéral Samuel Schmid.

- 31 août 2001 : décision d'octroi de la concession fédérale d'exploitation (DETEC) et approbation du règlement d'exploitation (OFAC)
N.B. : 600 opposants dans deux recours collectifs).

Quelques conditions sont émises dans la décision :

- o parois anti-bruit,
- o mesures sonores chaque année pour autoriser les constructions.

Les instances fédérales déclarent avoir budgétisé 11 millions pour effectuer des travaux d'assainissement (fenêtres, parois,...) où les valeurs d'alarme sont dépassées (+ de 70 DB).

2003

- 11 juin 2003 : mise à l'enquête d'un concept de protection phonique provisoire (l'OFEFA met en avant le fait que le cadastre bruit ne pourra pas être réalisé avant fin 2004 car l'OPB est en révision. Les « principes » Armée 21 ne sont pas tous connus...).
- 31 août 2003 : le DDPS a refusé d'accorder les allègements demandés pour l'aviation militaire et a exigé que l'OFEFA propose pour fin juin 2002, au plus tard, des mesures d'assainissement.
N.B. : ces délais n'ont pas été respectés. Les instances concernées argumentent que, tant que la nouvelle planification liée à Armée 21 n'est pas terminée, il n'est pas possible d'établir le cadastre bruit, donc de connaître l'assainissement à effectuer.

Pour donner une bonne image, une école (qui ne se trouve pas dans le secteur d'alarme) a été assainie.

- 21 novembre 2003 : lettre du canton (service de l'environnement) aux propriétaires sis dans les secteurs où le bruit est supérieur à 69 DB pour expliquer que le DDPS a décidé le 14 novembre 2003 d'une mise à l'enquête d'un concept provisoire.

- novembre 2003 : les oppositions au concept provisoire de protection phonique d'habitations riveraines de l'aéroport de Sion ont été rejetées par Berne.

2004

- 8 décembre 2004 : M. Yves Balet, membre du comité de l'ARAS de puis une année et demie devient le nouveau président de l'association et succède ainsi au Dr. Marc-Henri Gauchat.

2005

- 17 mars 2005 : l'ARAS prend contact avec les CFF car le Parlement Fédéral a mis à disposition, de la Régie Fédérale, 1'854 mios de francs pour notamment la construction de mesures anti-bruit le long des lignes ferroviaires. L'association veut connaître quels sont les travaux prévus et leur planning pour la Ville de Sion (secteur à côté de l'aéroport). Une coordination des mesures anti-bruit de l'aéroport et des voies CFF pourrait ainsi être réalisée.
- 16 avril 2005 : le NF fait état d'une étude économique réalisée par la Haute Ecole Valaisanne concernant les revenus directs et indirects d'environ 100 mios de francs pour le Valais gérés par la place civile et militaire.
- 18 juillet 2005 : le NF annonce la nomination du nouveau responsable de la base aérienne de Sion. Il s'agit de M. Antoine Jacquod qui succèdera à M Antoine Genoud le 1 janvier 2006.
- 25 août 2005 : l'ARAS dénonce dans l'Hebdo, le fait que l'aérodrome de Sion revêtira dans le cadre d'Armée 21, une grande importance à titre d'aérodrome de guerre et d'emplacement pour les F/A-18 (selon courrier du Conseiller Fédéral, M. Samuel Schmid). Le président de l'ARAS, M. déclare qu'il n'est pas judicieux qu'un aérodrome de guerre se situe au milieu d'une ville.
- 1^{er} septembre 2005 : l'ARAS met en doute le chiffre de 100 mios de francs concernant les retombées liées à l'aérodrome militaire de Sion. Cette affirmation est fondée sur un « contre-rapport » effectué par le Dr. Gilbert Eggimann, lequel parle de 70 mios de francs. De plus, M. Eggiman explique que l'étude de l'étudiant de la HEVs ne met pas en évidence les effets négatifs de l'aéroport (perte de nuitées à terme, liées aux nuisances de l'aérodrome militaire).
- 1^{er} septembre 2005 : présentation à Sion par M. Franz Weber de l'initiative visant à interdire dans les zones de détente touristiques, les exercices militaires impliquant des avions de combat à réaction. Cette soirée a été organisée par des membres de l'ARAS
- 2 septembre 2005 : dans le Matin, le président des campings valaisans, M. Jean-Nicolas Revaz, dénonce le bruit des F/A-18, lesquels font, selon lui, fuir les touristes.
- 23 septembre 2005 : le professeur Christophe Clivaz précise que l'étude économique citée dans le NF du 16 avril 2005 et du 1^{er} septembre 2005 a été réalisée par un étudiant et non par la HEVs. Il met également en avant plusieurs faiblesses de cette étude.

6 octobre 2005 : le nouveau plan sectoriel présenté aux communes concernées et à l'ARAS prévoit que d'ici 2010, les mouvements de F/A-18 à Sion passeront de 628 à 2000, dont 80% avec postcombustion. Le comité de l'ARAS met en garde les politiciens valaisans sur les incidences du nouveau plan sectoriel (déclassement de terrains en zone à bâtir, répercussions économiques, ...)
Voir NF du 6 octobre 2005.

- 21 octobre 2005 : M. Jean-René Fournier évoque la nouvelle planification des vols militaires. Il s'oppose aux 80% des vols prévus avec postcombustion.
- 2 novembre 2005 : mandaté par l'ARAS, le Dr. Gilbert Eggimann a élaboré une étude économique sur les répercussions de l'aéroport de Sion. Il prouve dans ce dossier, que l'aéroport est viable sans l'armée.
- 3 novembre 2005 : M. Franz Weber dépose une initiative contre les bruits des avions de combat dans les zones touristiques (113'000 signataires dont 5'773 en Valais).

2006

- Début 2006, le nouveau concept de stationnement des forces aériennes, adopté dans le cadre d'Armée 21, a réduit massivement le nombre d'aérodromes militaires en Suisse. Seuls les aérodromes de Sion, Payerne et Meyringen sont désormais exploités. Ce qui implique une répartition du nombre total des mouvements aériens sur un plus petit nombre d'aérodrome.
- 28 janvier 2006 : manifestation sur la place de la Planta pour signifier le mécontentement des vols militaires à réactions. 2 à 300 personnes ont répondu à l'appel de l'association Ras-le-Bol.
- 22 mars 2006 : M. Le Conseiller Fédéral Samuel Schmid répond par courrier aux questions de l'ARAS sur le dossier de l'aéroport de Sion. Il explique qu'une réduction des vols sur Sion aboutirait à un degré insuffisant d'entraînement.
- 11 mai 2006 : l'ARAS organise une soirée d'information dans la salle sous la chapelle de Châteauneuf. Le Dr. Gilbert Eggimann, Me Philippe Pralong et le président de l'ARAS, M. Yves Balet présentent, respectivement, des études sur l'impact économique de l'aéroport de Sion, les procédures d'expropriation et d'aménagement du territoire.
- 7 août 2006 : lancement d'une initiative populaire des jeunes radicaux et libéraux valaisans pour transformer l'aéroport de Sion en un véritable outil touristique. Le comité de l'ARAS salue la démarche qui mérite un large débat parmi la population valaisanne.

2007

- 13 mars 2007 : dans le *Matin*, les riverains de l'aéroport de Sion crient à l'injustice car le Conseiller Fédéral Samuel Schmid a rencontré les politiciens des autres régions concernées par les vols de F/A-18 mais n'est toujours pas venu à Sion.

- 27 avril 2007 : M. Le Conseiller Fédéral Samuel Schmid rencontre à Sion une délégation du Canton, de la Ville de Sion ainsi que le Président de l'ARAS. M. Schmid promet de mettre en consultation le PSM (plan sectoriel militaire) en même temps que le cadastre bruit.
- 14 juin 2007 : M. Eric Felley, explique dans l'Hebdo, que l'ARAS ainsi que la Ville de Sion n'ont plus confiance en M. Samuel Schmid. En effet, M. Schmid, n'a pas tenu ses promesses de mettre en consultation le plan sectoriel en même temps que le cadastre du bruit.
- 5 novembre 2007 : M. Yves Balet annonce son souhait d'arrêter la Présidence de l'ARAS (NF).

2008

- 14 mars 2008 : le NF annonce, que lors de la cession au Grand Conseil, seul deux députés ont refusé la résolution urgente déposée par le PDC et permettant au Parlement de soutenir les négociations politiques liées au bruit de l'aéroport de Sion. L'aéroport de Sion est définitivement devenu un enjeu cantonal.
- Avril 2008 :Elias : le président de l'ARAS déclare que trois bases aériennes en Suisse, c'est insuffisant. Il en faut d'avantage. De plus, le bruit n'est pas le seul problème. La ville s'étant étendue, l'aérodrome de Sion est désormais en partie en milieu urbain.
- 5 avril 2008 : débat à Sion-Expo sur le potentiel de l'aéroport de Sion avec la participation du Conseiller d'Etat, M. Jean-Michel Cina, du Conseiller Communal, M. Pierre-Alain Burgener, du Chef de la base aérienne de Sion, M. Antoine Jacquod, de M. Yves Balet, président de l'ARAS et de M. Vincent Bornet pour Valais-Tourisme.
- 23 septembre 2008 : dans le NF, M. Jean-François Fournier, rédacteur en chef, déclare que « les nuisances des jets militaires dépassent, actuellement, ce qui est admissible dans un pays en paix ».
- 24 septembre 2008 : dans le Temps, M. Xavier Filliez explique qu'à Sion le parti majoritaire traîne quelques casseroles. Le dossier du bruit des avions de combat est de loin le plus embarrassant. Des minoritaires reprochent au président de la Ville de Sion, M. François Mudry, de continuer de délivrer des autorisations de bâtir sur des parcelles qui seront manifestement inconstructibles dans le nouveau plan des zones.
- 22 novembre 2008 : l'ARAS écrit au Conseiller d'Etat M. Jean-Michel Cina pour lui rappeler que l'étude économique sur l'aéroport de Sion du Dr. Gilbert Eggimann est à sa disposition.

2009

- 13 janvier 2009 : le T.F. publie un arrêt (ATF1c_196/2008) qui met en avant l'impossibilité de construire dans les zones aux valeurs d'alarme dépassées. Cet arrêt réduit à néant l'argument de certains élus sédunois qui soutiennent qu'un terrain situé dans une zone largement bâtie ne pourrait pas être dézonné.

- 21 janvier 2009 : dans le journal 20 Minutes, le président de l'ARAS, dénonce l'utilisation de la postcombustion des F/A-18. L'argument des militaires qui explique la longueur de la piste est trop courte est, en effet contesté.
N.B. : quand les militaires ont annoncé en 1997 l'arrivée des F/A-18 dans le ciel valaisan, ils ont affirmé que la postcombustion ne serait pas utilisée. Depuis, la piste n'a pas été allongée.
- 6 mars 2009 : l'ARAS écrit à M. le Conseiller Fédéral Ueli Maurer pour lui demander de relancer le groupe de travail de l'aérodrome et l'invite à venir en Valais pour discuter du troupe de travail.
- 1^{er} avril 2009 : M. Bruno Locher, collaborateur du Conseiller Fédéral Ueli Maurer, contacte le président de l'ARAS, M. Yves Balet et l'invite à participer à une séance à Berne prévue en fin mai avec le nouveau Conseiller Fédéral U Maurer
- 8 avril 2009 : lettre de l'ARAS à la direction des CFF pour demander de faire réactiver le projet d'assainissement le long des voies à Sion, à côté de l'aéroport.
- 29 avril 2009 : L'aras à l'occasion de la journée internationale contre le bruit présente sa nouvelle structure, son nouveau site et son nouveau président Jean-Paul Schroeter.