Aras Association des Riverains de l'Aéroport de Sion
Case postale 43
1951 Sion
Site internet www.aras.ch

PROCES-VERBAL de l'Assemblée générale ordinaire du 1er décembre 2012

Lieu : Restaurant de l'Aéroport
Heure : 20h00
Présidence : Jean-Paul Schroeter

Ordre du jour

1. Ouverture de l'AG
2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2010 (consulté sur le site ARAS)
3. Rapport du président
4. Rapport du groupe aéroport civil
5. Rapport du groupe aéroport militaire
6. Comptes au 31.12.2010
7. Rapport du vérificateur des comptes
8. Stratégie et actions 2012
9. Elections statutaires
10. Divers

---

1. Ouverture de l'AG

Le Président déclare l'AG ouverte et remercie les membres présents. Il salue la présence de Vincent Pellissier, conseiller municipal et excuse l'absence de Gilbert Eggimann, membre du comité, de Philippe Pralong, vérificateur des comptes, et de quelques personnalités du monde politique ou économique dont Marcel Maurer, président de la ville de Sion, Antoine Jacquod, chef des forces militaires, Bernard Karrer, directeur de l'aéroport civil.
Vincent Pellissier présente les salutations de la commune et souligne la qualité de la collaboration entre l'ARAS et la ville de Sion. Il relève que le rapport de l'EPFL a été rendu, qu'il contient notamment l'étude des coûts de l'aéroport, les courbes de bruit, le chiffrage des moins-values liées aux terrains inconstructibles. Il ajoute que 2012 sera une année charnière puisque la cantonalisation de l'aéroport est à l'étude. C'est l'aéroport de Genève qui va élaborer les scénaris.
A la question d'Yves Balet concernant les zones d'alarmes, donc non constructibles, Vincent Pellegrini répond que deux avis de droit s'affrontent. En l'état, Sion a pris la référence suisse. La situation est la même pour les zones rouges de Rhône 3.

2. Procès verbal de l'AG 2010

L'Assemblée a pris connaissance du PV de l'AG 2010 sur le site internet de l'ARAS et l'accepte.

3. Rapport du président (version intégrale)

Une nouvelle année vient de s'écouler à la vitesse grand V. Votre comité s'est réuni au cours de 9 séances pour débattre des nombreuses nuisances générées tant par l'aviation civile et militaire que par les CFF.
Au cours de ces séances, nous avons aussi accueilli des invités auxquels nous avons présenté nos axes stratégiques (pour le parti radical-libéral de Sion), et nos exigences en matière de nuisances (pour le Comité de Airshow 2011).
Des contacts avec différents représentants politiques au niveau du Conseil Municipal et du Grand Conseil ont aussi été pris et là l'objectif est de convaincre de la nécessité de la cantonalisation de l'aéroport.

Concernant le bilan de nos requêtes durant cette année 2011, je ne citerai que les 3 points où nous avons réussi :

- L'Aras participe maintenant en tant qu'invité à chaque séance de la Commission de l'Aéroport; nous sommes ainsi devenus un partenaire incontournable dans le traitement des dossiers concernant la diminution des nuisances et les aménagements de l'aéroport.

- Les plans de la zone SUD concernant les hangars GRELY nous ont été présentés. Nos différentes remarques concernant la protection des riverains situés au NORD de l'aéroport (GPU au sol ; parois anti-réflexion ; bâtiment insonorisé à l'intérieur) ont été intégrées dans le projet.

- Les routes de vol pour tous les hélicoptères civils et militaires sont réglementées et l'application de ces directives entrera en vigueur au 01.01.2012 .

La situation globale évolue favorablement dans son ensemble grâce aux nombreux projets : celui lancé par l'Association régionale Sion ARS avec le projet **Agglo Sion,** ceux de la Ville avec les projets **Cour de Gare** et l'extension des zones à bâtir au sud de la gare, la construction d'ici 2015 d'un **campus** réunissant les secteurs des sciences de la vie, de la santé et de l'énergie dans la région de l'hôpital. Je ne passerai pas sous silence non plus, les nombreuses autorisations de construire accordées à l'Ouest de la Ville afin que celle-ci soit plus attractive et hospitalière. Les CFF avec l'aménagement de la **gare d'Ardon** et le futur assainissement de la **ligne du Simplon** contribuent aussi à cette évolution.

Le Canton aussi met les bouchées en matière de **tourisme** puisque le groupe de travail constitué autour de Peter Furger est en train de mettre en place tous les éléments nécessaires pour apporter au Valais un outil rassembleur, professionnel et cohérent en matière de lois, de budgets et d'infrastructures.

L'avenir de l'aéroport de Sion est tracé : il doit devenir avec le rail, l'un des deux moyens de communication utilisés par les touristes. Son cadastre bruit sur le plan civil n'est pas de grande dimension et ne touche que de très peu les propriétés environnantes. Les progrès effectués dans le domaine de l'aéronautique civile ont permis et permettront de résoudre encore pas mal de problèmes. L'aéroport de Zurich en est une preuve puisque son cadastre a pu être réduit chaque année.

Seule ombre au tableau mais elle est d'importance, la présence des jets militaires à réaction et les nuisances sonores et polluantes qui en découlent. 4000 mouvements par année répartis à raison de plus de 1000 mouvements FA18 et entre 2500 et 3000 Tiger génèrent des situations irritantes parmi la population. Et cela ne s'arrangera pas avec la décision prise par le CF avec l'achat pour un montant de CHF 3 Mias de 22 Gripen, avion tout aussi bruyant que le FA18. Et si le PSM n'est pas modifié, le cadastre du bruit militaire va littéralement exploser et toucher un grand nombre de propriétaires de terrains et d'immeubles dans le Valais Central. A titre indicatif, le projet Agglo Sion planche sur un bassin de plus de 100'000 personnes dans les années 2030.
Gilbert Eggimann dans son rapport de 2001 parlait de CHF 300 Mios de pertes financières. Quelles vont en être les conséquences avec un cadastre bruit qui sera multiplié par 2 ou 3. Je ne serai pas loin du compte en avançant un montant de CHF 600 à 700 Mios.

Le rapport EPFL comprenant les pistes de travail a été communiqué aux autorités communales et cantonales; il sera une pièce essentielle dans l'évaluation de la viabilité de notre aéroport et son mode de fonctionnement; avec ou sans les militaires. Une société d'économie mixte comprenant la Municipalité propriétaire des biens- fonds, le Canton propriétaire des installations, accompagné d'investisseurs privés ainsi que des stations touristiques devrait gérer à l'avenir l'aéroport de Sion. Il devrait devenir ainsi une liaison prisée par le tourisme (vols commerciaux et privés) et une plaque tournante importante dans le domaine de la maintenance et du hangarage si l'on tient compte de la stratégie d'aménagement mis en place par les autorités municipales pour les années futures (GRELY – NORD EST)

En conclusion, voici les objectifs que l'Aras se devra de tenir coûte que coûte, dans les années à venir, pour le bien de la population de notre Valais central :

1. Relations avec la Municipalité et la Direction de l'Aéroport pour la diminution des nuisances civiles et un aménagement ad hoc de l'aéroport .
2. Relations avec le Canton et la mise en route de ce comité COPIL promis en décembre 2009 avec pour objectif : la cantonalisation de l'aéroport et la coordination de la lutte contre les nuisances aéronautiques, ferroviaires et routières.
3. Relations avec nos partis politiques afin de leur donner un maximum d'Informations pour qu'ils puissent apporter au Gouvernement les éléments permettant la prise de décisions.
4. Relations avec le DDPS pour l'obtention d'une réduction drastique ou de la suppression totale des nuisances sonores militaires.
5. Sensibiliser toute la population valaisanne face à ce problème critique qui nuit à l'image de notre Canton.

4. Rapport du groupe aéroport civil.

Quatre séances avec la Commission de l'Aéroport ont eu lieu en 2011. Ces entretiens très constructifs ont concerné les points suivants :

<u>La diminution des nuisances</u>

- Les APU dont le sifflement est long et bruyant ont été remplacés par les GPU au bruit plus sourd et moins audible. La situation au SUD doit être absolument solutionnée. M. Karrer s'emploie à faire passer le message. Amendes pour un règlement existant depuis octobre 2008 !!!

- Les voltigeurs ont été priés d'aller exercer leur hobby fort bruyant au-dessus de zones comprises entre Sierre-Viège et Ardon-Martigny. A ce jour, nous ne les entendons plus qu'au décollage.

- Les vols civils sur les anciens avions militaires Hunter et Venom ont aussi été abordés. Une solution devra être trouvée.

- L'épineux problème des décollages avant 06.00 (heure officielle autorisée par l'aéroport) des hélicoptères de sulfatage depuis des sites sauvages n'a pas été solutionné. L'OFAC ne s'est pas mouillée mais le début du travail correspond forcément à la mise en marche de l'hélicoptère et non au début du sulfatage des parcelles. Nous vérifierons si les heures de décollage depuis les sites sauvages en 2012 seront celles officiellement autorisées par l'aéroport.

- Les autorisations de décollage pour l'aviation civile avant les heures d'ouverture de l'aéroport (0700 l'été et 0800 l'hiver) doivent être données au compte-goutte et selon urgence.

L'aménagement de l'aéroport

- Le prolongement et rehaussement du mur anti- bruit pour éviter les nuisances sonores et émanations chimiques côté NORD ne peuvent être effectués actuellement car Air Glaciers devra d'abord procéder à la construction de sa nouvelle halle. Puis l'aéroport pourra procéder à la démolition du « village bois » qui est hors normes de sécurité. Ensuite seulement le nouveau parking aviation commercial avec GPU intégrés au sol et mur anti-bruit pourra être aménagé.

- La construction du mur anti- bruit derrière le hangar des hélicoptères Trans Heli (villa Lorétan) est toujours pendante; le Canton n'a pas levé son opposition – motifs écologiques.

- Les plans de la zone SUD concernant les hangars GRELY nous ont été présentés. Nos différentes remarques concernant la protection des riverains situés au NORD de l'aéroport (GPU au sol ; parois anti-réflexion ; bâtiment insonorisé à l'intérieur) ont été intégrées dans le projet.

- Les plans de la nouvelle halle de Héli Alps (au SUD) ont été consultés et ne présentent pas de problèmes particuliers. A noter l'achat d'un hélicoptère bi- turbine de nouvelle génération et qui est moins bruyant.

Le travail avec la Commission de l'Aéroport est très productif car la relation est directe. Nos remarques sont prises en compte et c'est là, l'essentiel.

A noter encore une séance spéciale avec le bureau Pralong&Dénériaz concernant le dossier GRELY au cours de laquelle nous avons traité en direct avec l'ingénieur Claude Pralong, les soucis de notre Association face à ce projet.

5. Rapport du groupe aéroport militaire

Les relations avec les Forces aériennes sont à qualifier d'excellentes avec leurs représentants locaux, MM. Jacquod et Savary mais par contre très décevantes avec ses hautes sphères au DDPS. Black out complet quant à nos sollicitations de séance avec M. Ueli Maurer. Impossibilité de discuter avec le commandant des Forces aériennes, M. Markus Gygax.

Bilan de cette année 2011:
La seule réussite dont on peut se targuer est le respect des routes de vol par les hélicoptères militaires qui enfin ne traversent plus le ciel au-dessus de nos têtes ; ils rentrent et sortent côté NORD entre l'Ecole d'Agriculture et la STEP et à une altitude déjà relativement élevée comme les hélicoptères civils.

Sinon nous n'avons pas obtenu les résultats espérés sur les 4 points que l'Aras estime importants à négocier :

- Le planning jets à réaction 2012 (absence de vols en mai et juin pendant les périodes d'examens. Il y aura deux semaines de FA/18 en mai et 2 semaines de TIGER en juin.
- Le cadastre du bruit n'a toujours pas été ramené à sa valeur de 2001 selon la résolution urgente de mars 2008 validée par le GC .
- Le décollage des jets à réaction à 14.00 au lieu de 13.30
- La suppression de la post- combustion au décollage

En termes de nuisances par contre, peu de murs du son franchis (2 à 3) et peu de mouvements isolés durant l'été. Mais il reste toujours les survols incessants au-dessus du Valais pendant la journée et ce durant toute l'année, qui ne doivent pas être oubliés. Il faut y ajouter les mouvements (décollage et atterrissage) des PC 21 qui vont faire leurs exercices dans les montagnes du Jura et de l'Oberland bernois.

La décision du CF d'acheter 22 GRIPEN n'arrangera pas les choses. Si le PSM devait rester tel qu'il est actuellement à savoir 4000 mouvements de jets réaction c'est à une explosion du cadastre du bruit que nous allons assisté.

La situation actuelle n'est donc pas brillante :

1. Achat planifié d'avions GRIPEN pour 2015 .
2. Mais référendum préparé par le PS, les Verts et le GSSA avec comme objectif de faire voter le peuple (CHF 3 Mias = ???).
3. Pas de nouveau plan sectoriel ni cadastre du bruit militaires.
4. OPB : délais d'assainissement repoussés jusqu'au 31.07.2020.

En conséquence, nous ne pouvons plus accepter une telle situation et devrons revoir notre politique vis-à-vis des instances militaires. Le rapport EPFL va-t-il apporter ce petit plus que tout le monde attend. La question reste ouverte.

6. Comptes 2010

Daniel Gorin présente les comptes de l'année écoulée en précisant qu'ils sont consultables au besoin. La fortune de l'ARAS se montait, au 31 décembre 2010, à Fr. 4'414.55.

7. Rapport du vérificateur des comptes

Le vérificateur des comptes est absent mais il a transmis son rapport que chacun peut contrôler auprès de Daniel Gorin.

8. Stratégie et actions principales 2012

Au cours de l'année qui vient, l'attention sera portée à la construction des murs anti- bruit par les CFF, au dossier EPFL, à une collaboration avec l'ARS dans le but d'informer à travers des conférences, les communes voisines. Conférence de presse sera organisée lors de la journée du bruit en avril 2012.

9. Elections statutaires

Cathy Berthouzoz, conseillère générale chez les Verts, ingénieure informaticienne, remplace Jocelyne Gagliardi au secrétariat et Marcel Reynard pour le site Internet de l'ARAS.

Daniel Gorin, déjà membre du comité, remplace Gilbert Eggimann au poste de trésorier.

Jean-Paul Schroeter est confirmé au poste de président en lieu et place de Yves Balet.

10. Divers

Depuis plus de cent ans, la Bibliothèque nationale suisse a pour mission légale de collecter, de répertorier, d'archiver durablement et de mettre à disposition du public et des générations futures les publications suisses, autrement dit les Helvetica. En vue d'atteindre cet objectif, Archives Web Suisse recueille des sites Web afin de les archiver durablement. **Le site Internet de l'Aras a été choisi.** Bravo à tout le Comité.

Jocelyne Gagliardi / 08.01.2012