

PROCES-VERBAL de l'Assemblée Générale ordinaire du 29 nov. 2012

Lieu : Restaurant de l'Aéroport
Heure : 19h
Présidence : Jean-Paul Schroeter

Ordre du Jour

1. Ouverture de l'AG
2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2011 (à consulter sur le site ARAS)
3. Rapport du président
4. Rapport du groupe aéroport civil
5. Rapport du groupe aéroport militaire
6. Rapport du groupe CFF
7. Comptes au 31.12.2011 et rapport du vérificateur des comptes
8. Stratégie et actions 2013
9. Divers et discussion

1. Ouverture de l'AG

Le Président déclare l'AG ouverte et remercie les membres présents. Il excuse Daniel Gorin, caissier et membre de l'Association, Jean-Michel Constantin, membre du comité, Philippe Pralong, vérificateur des comptes, ainsi que des personnalités du monde politique ou économique, dont Marcel Maurer, président de la Ville de Sion, Michel Dubuis, président de Savièse, Vincent Pellissier, président de la commission de l'Aéroport et Antoine Jacquod, commandant de la Base Aérienne.

L'absence de Daniel Gorin amène une modification de l'ordre du jour, à savoir que le point 7 ne sera pas traité lors de cette AG, mais lors de l'AG 2013.

Le président demande une minute de silence en mémoire de Germain Clavien, président de l'association Ras-le-bol, qui vient de nous quitter.

2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2011

L'Assemblée a pris connaissance du PV de l'AG 2011 sur le site internet de l'ARAS et l'accepte.

3. Rapport du président

2012 avait débuté en fanfare avec la publication du rapport EPFL tant espéré. A la lecture de ce document plein de promesses, votre Comité s'était pris à imaginer les scénarios les plus fous. Mais les tergiversations cantonales et municipales ainsi qu'une prise de position individuelle et fort différente face à

l'avenir de l'aéroport, ont fait que le Canton et la Ville n'ont pas pu coordonner leurs efforts et devenir une Force unique et compacte face à la Confédération. La stratégie qui aurait pu être mise en place a volé en éclats et une fracture s'est créée entre les deux partenaires. De plus, comme ni le Canton ni la Municipalité n'avaient formulé par écrit leurs intentions au DDPS se contentant d'un communiqué de presse, les Forces aériennes ont pu ignorer leurs revendications respectives et préparer en toute quiétude leur planning 2013.

A ce jour, le Canton, malgré l'annonce par écrit faite par le DDPS (4^{ème} trimestre 2012), n'a toujours pas reçu de réponse de la Confédération.

Face à cette situation, votre Comité a réagi sur plusieurs axes demandant :

1. Au DDPS avec copie au Canton et à la Municipalité de relancer le groupe de travail « aéroport militaire » - qui avait été suspendu en 2008 suite à la votation d'un budget au Grand Conseil pour l'obtention de ce rapport EPFL . Seul le Canton a répondu en indiquant que la réouverture du groupe dépendait du DDPS dont nous attendons toujours la réponse.
2. Aux Forces aériennes d'alléger leur programme jets à réaction 2013 suite aux revendications. Cette demande n'a pas été prise en compte puisque ce lundi 26 novembre, le programme définitif 2013 m'est parvenu avec des séquences de vol différentes de 2012 mais identiques à 2011. Si le nombre total de semaines est conforme, je note le retour à 7 semaines de FA/18 ce qui est absolument incorrecte et irrespectueux des différentes demandes du Canton, de la Municipalité et de l'Aras.
3. Au Canton , seul partenaire officiel de la Confédération dans ce dossier, pour leur demander d'intercéder vis-à-vis de ce planning 2013. Seul un accusé de réception signé de la main de Madame Weber Kalbermatten enregistrant notre requête et signalant que le dossier était transféré chez M. Nicolas Moren.
4. A Agglo Sion d'intégrer dans son dossier les conclusions du rapport EPFL tel qu'elle l'avait signalé dans son document présenté en décembre 2011 à la Confédération. Là aussi , un courrier accusant réception de notre requête nous a été adressé sans autre forme de suivi.

Et pourtant la situation globale a évolué favorablement avec de nombreux projets mobilisateurs en termes de mobilité et d'urbanisation tels que Agglo Sion et l'assainissement de la gare d'Ardon, Cour de Gare et campus universitaire à Sion, celui encore plus fort sur le tourisme avec le dossier Furger, sans oublier les différentes constructions de hangars de maintenance aux abords de l'aérodrome.

Le rapport EPFL et ses nombreuses pistes de travail aurait pu changer complètement la donne mais le voilà déjà rangé et inutilisé.

L'avenir de l'aéroport de Sion qui était tout tracé risque de devenir de plus en plus sombre et les abandons de la destination Valais par les compagnies charters peuvent se multiplier. L'emprise des Forces aériennes militaires peut elle aussi encore s'accroître sauf si le Canton, la Municipalité de Sion et sa Commission de l'Aéroport empoigne ce dossier par le bon bout et le mène d'une manière professionnelle.

Il est encore temps de décider de son sort mais il faudra le faire rapidement. L'opportunité existe et il faut la saisir. La société d'économie mixte comprenant la Municipalité propriétaire des biens- fonds, le Canton propriétaire des installations, accompagnés d'investisseurs privés ainsi que des stations touristiques doit être créée. Sion doit devenir cette plaque tournante en termes de tourisme (vols commerciaux et privés) et de maintenance pour l'aviation civile (Genève ne pouvant plus assumer ces tâches).

Les récentes élections municipales et la prochaine répartition des dicastères - janvier 2013 - vont encore retarder la prise en charge de ce dossier. Les élections cantonales de mars 2013 vont rendre les autorités en place encore plus prudentes car l'aéroport de Sion est un dossier brûlant avec lequel il ne faut pas trop jouer.

Les tournées que nous avons faites dans les Communes avoisinantes ont démontré que à l'exception de Veysonnaz, peu d'entre elles se sentent concernées.

Au Grand Conseil, une poignée d'irréductibles continuent à se battre. Remercions-les car grâce à eux, notre appel est relayé jusqu'à notre Exécutif cantonal. Que faire ? A quelle porte frapper ?

Voilà la tâche à laquelle va s'astreindre votre Comité au cours de l'année 2013 ? Ce ne sera pas simple mais il faudra y croire.

4. Rapport du groupe aéroport civil

La Commission de l'Aéroport s'est réunie à 4 reprises en 2012. Sur l'élan de 2011, ces entretiens se sont révélés très constructifs en début d'année puis sont devenus très vagues à partir de septembre. Les élections municipales en vue et les changements évidents de dicastère dès 2013 rendirent prudents les élus de la législature en place, qui pensaient surtout à leur campagne pour une réélection.

Malgré tout, un excellent travail fut accompli, dont voici les éléments importants :

La diminution des nuisances

- 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 s'est nettement améliorée puisque l'Aras a enregistré une baisse des plaintes des habitants de Gravelone.
- Le respect des routes de vol d'hélicoptères s'est nettement depuis que la Direction de l'Aéroport s'est adressée aux compagnies irrespectueuses. Une séance musclée s'est déroulée avec HELI ALP – M. Francis Sermier - qui a fait le nécessaire auprès des pilotes de sa compagnie. La même séance sera organisée encore cette année avec le Directeur de Eagle – M. Pierre Luyet - pour les mêmes raisons. A relever que ces deux compagnies arborent les mêmes couleurs sur leurs machines créant ainsi une confusion lors de leur identification.
- Les voltigeurs vont toujours voler au-dessus de zones comprises entre Sierre-Viège et Ardon-Martigny. Par contre le règlement de l'aéroport n'a toujours pas été modifié dans ce sens.
- Les vols civils sur les anciens avions militaires Hunter et Venom ont aussi été abordés. Selon demande de l'Aras et sous la prochaine législature, les taxes aéroportuaires seront réétudiées pour tous les engins.
- L'épineux problème des décollages avant 06.00 (heure officielle autorisée par l'aéroport) des hélicoptères de sulfatage depuis des sites sauvages n'est encore pas solutionné. L'OFAC n'a toujours pas publié sa nouvelle ordonnance concernant ce type d'activités.

L'aménagement de l'aéroport – SUD

- La construction des hangars GRELY a débuté avec grand fracas de jour comme de nuit. Cette imposante bâtisse fera l'objet d'une visite de chantier encore cette année afin de vérifier si 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 réalisées.
- L'agrandissement des halles de la compagnie de Héli Alp devrait débuter incessamment. Manque au dossier un document « SAFETY ASSESSMENT » à présenter à l'OFAC. A noter que la compagnie EAGLE a reçu son congé et devra quitter les hangars loués par HELI ALP.

L'aménagement de l'aéroport – NORD

- Air Glaciers a débuté depuis début octobre la construction de ses nouveaux hangars. Dès le transfert dans les nouveaux locaux, l'aéroport procédera d'abord au prolongement du mur anti- bruit actuel et ensuite seulement, à la démolition du « village bois ». Le nouveau parking aviation commercial avec 2 GPU intégrés au sol pourra être finalement aménagé.
- Les travaux de construction des hangars au NORD-EST devraient débuter en 2013.

L'intervention de l'OFAC au sujet des distances de sécurité par rapport à la piste a créé un branle-bas de combat à la Direction de l'Aéroport, sans que la Commission de l'Aéroport en soit avertie. Elle a généré les problématiques suivantes :

1. Les parkings pour les hélicoptères de sulfatage Trans Heli ont dû être déplacés à l'Ouest de leurs hangars. Retour à la situation 2009.
2. Les 4 places de parc hélicoptères situées près du parking auto de l'Aéroport doivent être déplacés.

Ainsi la Direction de l'Aéroport s'est empressée de pallier au plus pressé en préparant tout un dossier sur le transfert des places hélicoptères dans le prolongement des hélicoptères de sulfatage et de prévoir avec Armasuisse la possibilité pour EAGLE d'occuper les hangars Transvalair situés à la hauteur de la STEP. La Commission de l'Aéroport a bloqué immédiatement tout ce dossier. M. Bruno Bagnoud a aussi évoqué les normes de sécurité avec la présence du vol à voile et des parachutistes.

Ce dossier fera l'objet d'une étude approfondie dans lequel sera aussi intégré la construction d'un mur anti- bruit qui devrait couper les nuisances sonores et chimiques à leur source sans entraver la circulation automobile derrière les hangars, ni déranger nos braves écrevisses suisses qui évoluent dans le canal. La Direction devra informer l'OFAC que rien ne sera fait en l'état actuel. Une séance sera demandée par l'Aras au Président Marcel Maurer.

5. Rapport du groupe aéroport militaire

L'année 2012 a vu Sion organiser la sécurité du WEF durant la période fin janvier / début février. Il y a aussi eu cette période lancinante de 10 semaines de Tiger depuis la mi septembre à fin novembre. Mais à la décharge des Forces aériennes, celles-ci avaient réduit le nombre de semaines FA/18 de 7 à 5 semaines ce que nous avons considéré comme un signe d'ouverture à la discussion, dans l'attente du rapport EPFL. Et nous nous sommes trompés puisque le planning 2013 que je viens de recevoir officiellement du futur retraité, le Commandant Gygax, revient sur les bases de 2011 avec 7 semaines de FA/18 et un nombre de mouvements aux alentours de 4'000.

Les relations avec les Forces aériennes sont devenues très bon enfant. Nous leur parlons, ils nous entendent mais ne nous écoutent pas. Lors des 2 séances qui ont eu lieu avec MM. Savary et Jacquod durant lesquelles l'Aras a formulé ses revendications habituelles :

- La réduction du nombre vols des jets à réaction 2013
- Le décollage des jets à réaction à 14.00 au lieu de 13.30

▪ La suppression de la post-combustion au décollage

Nous aurions pu établir une stratégie de repli progressif en appliquant la demande cantonale dans un premier temps puis de passer ensuite aux exigences municipales. Mais ce fut vain pour le point n°1 et dans le vide pour les deux autres ! Tout était déjà verrouillé pour 2013 selon les raisons invoquées dans mon rapport présidentiel.

Il est évident que face au laxisme de nos autorités cantonales et municipales, les Forces aériennes tiennent le couteau par le manche et mettent en place lentement mais sûrement leur stratégie de main mise sur l'aéroport et d'investissements tout en brandissant le spectre du retrait complet.

La situation actuelle est devenue inconfortable pour notre Association :

1. La réponse du DDPS au Canton tarde à venir (4^{ème} trimestre 2012).
2. La relance du groupe de travail « aéroport militaire » n'est toujours pas d'actualité.
3. Le concept de stationnement sera présenté au Canton en 2013.
4. Il n'y a donc pas de nouveau plan sectoriel ni cadastre du bruit militaires.
5. OPB : les délais d'assainissement sont repoussés jusqu'au 31.07.2020.

Le rapport EPFL aurait pu et dû débloquent la situation, provoquant ainsi cette table ouverte tant désirée et nécessaire. Mais le calendrier politique et nos « valaisanneries » en ont décidé autrement.

6. Rapport du groupe CFF

Pour mémoire, le groupe de travail CFF a été constitué il y a 2 ans, suite à la décision de la Confédération d'exiger des CFF, la mise en place de parois anti-bruit, le long des voies, aux abords des zones habitées.

Notre comité s'est tout de suite intéressé à ce projet, car la mise en place de parois anti-bruit dans la zone de l'aéroport devait apporter une protection supplémentaire pour les riverains. Nous avons donc pris contact avec les CFF à Berne et exposé notre problématique.

Le 13 décembre 2011, nous avons été conviés par la Municipalité à la présentation par les CFF de leur projet de construction des murs anti-bruit dans la commune. Telle n'a pas été notre surprise de voir que sur la quasi-totalité de la traversée de Sion, aucune barrière anti-bruit n'était nécessaire selon les critères retenus par la Confédération. Après discussion, il est apparu que les terrains situés en bordure des voies se trouvaient en zone de sensibilité III. En d'autres termes, cela veut dire que ces zones, prévues pour des habitats mixtes, logement et industrie, sont traitées avec des seuils de limite plus hauts que les zones de sensibilité II, réservées à l'habitat.

Nous avons donc proposé à la Municipalité de changer l'affectation des parcelles de Châteauneuf en zone de sensibilité II, afin de bénéficier de la construction d'un mur anti-bruit. De l'analyse de notre proposition par la Municipalité il est ressorti les faits suivants :

- La valeur d'alarme à 70 dB, celle qui interdit toute construction reste inchangée.
- La valeur limite de 65 dB, celle qui exige des protections accrues en cas de construction passerait à 60 dB.

Le premier point ne changerait pas la problématique de la perte de valeur immobilière de cette zone.

Le second point, lui, est problématique pour les riverains. Cela voudrait dire qu'une surface beaucoup plus grande serait concernée par cette exigence de protections accrues en cas de construction. La quasi-totalité du quartier de Châteauneuf serait alors concernée. Non seulement pour des nouvelles constructions, mais aussi lors de grosses transformations de bâtiments existants. La pesée des intérêts économiques en regard de la diminution des nuisances nous a apparu disproportionnée. Nous allons donc réorienter notre effort sur la poursuite de la construction et du surélévement du mur anti-bruit situé sur l'aéroport.

7. Comptes au 31.12.2011 et rapport du vérificateur des comptes

Ce point sera traité lors de l'AG 2013. Le président nous donne quand même le montant en caisse au 29.11.2012, à savoir 6281.90.

8. Stratégie et actions 2013

AVIATION CIVILE :

- aménagement GPU électrique
- surélévation et prolongement du mur anti- bruit NORD;
- validation du règlement de l'aéroport par l'OFAC ;
- règlement hélicoptères de sulfatage ;
- modification du règlement concernant la voltige ;
- surveillance et opposition si nécessaire au développement hélicoptères côté NORD ;
- suivi de l'aménagement de la zone NORD/EST des Champs Neufs et des constructions des hangars GRELY et HELI ALPS au SUD.

AVIATION MILITAIRE :

- court terme 1 à 2 ans : retour à la situation 2001 selon demande effectuée par le Canton;
- moyen terme - 2 ans supplémentaires : suppression de jets à réaction selon demande de la Municipalité ;
- relance du groupe de travail « aéroport militaire » ;
- obtention du plan de stationnement ;
- décollage à 14.00 au lieu de 13.30 ;
- suppression de la post- combustion au décollage.

GLOBAL:

- cantonalisation de l'Aéroport de Sion et son développement « civil » en s'inspirer du Tyrol, destination touristique comparable au Valais, qui possède un aéroport à Innsbruck.
- mise en place d'une société d'économie mixte selon modèle aéroport de Genève ;
- concept global anti- bruit impliquant tous les acteurs générant des nuisances sonores et polluantes – rail, route et aviation avec le COPIL du Canton ;
- suivi du projet AGGLOSION ;
- actions politiques concertées tous partis confondus sur les plans municipal, cantonal et fédéral ;

9. Divers et discussion

Cathy Berthouzoz demande aux personnes présentes de s'inscrire sur le site de l'ARAS pour recevoir les informations de l'association par courrier électronique.

Des questions d'aménagement du territoire sont toujours en suspens avec la municipalité, qui continue à délivrer des autorisations de construire dans la zone d'alarme.

Cathy Berthouzoz / 16-12-2012