

2 GRAND ANGLE

LUNDI 4 NOVEMBRE 2013 LE NOUVELLISTE DAVID VAQUIN

ENQUÊTE Si les Forces aériennes mettent leurs menaces à exécution, l'aérodrome peut-il survivre sans l'armée?

La menace plane sur l'aéroport de Sion depuis quelques semaines. L'armée qui doit se serrer le ceinturon (voir «Le Nouvelliste» du 29 octobre) pourrait fermer sa base aérienne. Le verdict tombera le 25 novembre, lorsque le plan de stationnement de la grande muette sera présenté aux différentes autorités cantonales. Si pour l'instant rien n'est encore confirmé, on peut légitimement s'interroger sur l'avenir de l'aéroport de Sion. Le départ des militaires sonnera-t-il le glas de l'aéroport? Les jets de combat pourront-ils être remplacés par des Airbus remplis de touristes? Qui serait en mesure de prendre à sa charge les coûts actuellement payés par l'armée (60% des frais de fonctionnement de l'aéroport civil selon l'étude de l'EPFL)? Une chose est sûre, les turbulences qui planent actuellement sur l'aéroport de la capitale sont en lien direct avec le bruit. Les nuisances et les conséquences d'un cadastre du bruit mis au jour sur la construction ont poussé le canton et la Ville de Sion à monter aux barricades.

Si le canton demande un retour aux nombres de vols de jets de 2001 (mille mouvements), les autorités municipales réclament, elles, un arrêt des vols de jets à réaction. L'éventuelle arrivée des Gripen pour remplacer les Tiger F-5 ne fait que renforcer les craintes.

Problème, selon le rapport de l'EPFL, *«tant pour les valeurs de planification que celles limites d'immixtions, l'absence d'activités militaires aboutit paradoxalement à un accroissement du nombre d'habitants affectés par un dépassement des limites. Ceci est dû, simplement, au fait que les limites sont plus strictes en cas d'activités civiles uniquement.»*

PATRICK JENNY – ANCIEN SOUS-DIRECTEUR DE L'AÉROPORT DE SION

«On rigole de nous»

Ancien sous-directeur de l'aéroport de Sion dans les années nonante, Patrick Jenny dresse un constat très critique de la situation actuelle: *«Nous sommes le seul aéroport aussi bien situé en plein coeur des Alpes et à quelques kilomètres des pistes. De nombreux touristes visitent chaque année notre pays. Combien arrivent par la voie des airs? Même pas 1%... L'aéroport de Sion est l'exemple parfait du Valais qui perd. Les autres aéroports se moquent de nous! Pourtant nous avons tout pour bien faire. Malheureusement, rien n'avance.»* Mais Sion pourrait-il accueillir davantage de vols? *«Il faut distinguer deux choses. Le bassin de population pour des vols vers l'extérieur est trop faible. Les Haut-Valaisans s'envolent de Zurich, les Chablaisiens de Genève, la portion qui reste est insuffisante. Pour des vols vers le Valais, il y a par contre des débouchés.»* Débouchés qui pourraient être amplifiés par l'approche GPS? *«Dans les années nonante, sans approche GPS et avec des moyens technologiques plus limités, nous avons mis sur pied deux vols vers Londres, un vers Düsseldorf et un vers Amsterdam. Pour faire venir des avions, il faut un grand travail commercial derrière. Il est nécessaire d'aller démarcher les tours operators étrangers et les agences. C'est ça la clé du succès et je ne suis pas vraiment sûr que la direction actuelle de l'aéroport l'ait bien compris.»*

MARCEL MAURER - PRÉSIDENT DE SION

« Il faudra s'adapter »

Marcel Maurer, le départ de l'armée (s'il survient bien entendu...) serait-il fatal à l'aéroport de Sion?

L'Exécutif de la Ville cherche le dialogue avec tous les partenaires pour maintenir des activités militaires compatibles avec les grands projets en cours de développement dans le Valais central, à savoir le Campus EPFL, le projet d'agglomération, le développement du pôle hospitalier ainsi que l'arrivée de partenaires privés. La contribution de l'armée jusqu'à ce jour a été déterminante pour la bonne marche de l'aéroport sur le plan financier, de la formation, ainsi que de la logistique.

Est-ce qu'un développement des activités civiles pourrait compenser un éventuel départ des militaires?

En référence à l'étude de l'EPFL et sur la base des données actuelles, une activité civile ne pourrait pas compenser intégralement un départ définitif des Forces aériennes et impliquerait un engagement plus important des collectivités publiques ainsi que du domaine privé.

La Ville pourrait-elle consentir à cet engagement plus important?

La Ville et le Canton devront s'adapter à l'évolution de l'équilibre entre le civil et le militaire. Pour ma part je reste persuadé de la pertinence, pour notre économie, d'un aéroport offrant des places de travail de qualité, en particulier dans le domaine de l'accueil, de l'entretien et de la maintenance d'avions.

BERNARD – KARRER DIRECTEUR DE L'AÉROPORT DE SION

« L'approche par GPS sera essentielle »

Bernard Karrer, comment expliquer que dans les années nonante, il y avait des vols vers Londres, Amsterdam, Düsseldorf et maintenant plus rien?

Les vols n'étaient pas rentables. Les compagnies aériennes volent uniquement dans le but de pouvoir rentabiliser les lignes. Dès que les vols opèrent à perte, ils cessent. Le choix des destinations doit être étudié très précisément dès le début afin de mettre tous les atouts pour rentabiliser la ligne.

Comment expliquer, alors que nous soyons l'un des aéroports les plus proches des pistes de ski, que les seuls touristes qui viennent en Valais par la voie des airs soient des gens fortunés qui viennent en jet privé?

Les vols de l'aviation d'affaires sont le résultat de multiples démarches de marketing. Nous avons déjà des résultats réjouissants et le développement continue. Pour les vols commerciaux, notre contrainte principale reste l'approche aux instruments pentue qui empêche les avions tels que le Boeing 737 ou l'Airbus A-320 d'atterrir à Sion. La création d'une approche par GPS pourra permettre aux avions de ce type de poser à Sion sans devoir procéder à une approche pentue.

Que répondez-vous à ceux qui critiquent l'immobilisme de l'aéroport de Sion?

Il y a un énorme travail de préparation, de mise en conformité aux règles internationales qui a été accompli pour permettre aux compagnies aériennes de venir à Sion. Le résultat est là. Les compagnies aériennes viennent avec l'aviation d'affaires. La construction des ateliers de maintenance et de hangarage dans le secteur sud en est une preuve. Les compagnies commerciales manifestent par ailleurs leur intérêt de venir à Sion, une fois l'approche par GPS homologuée, si possible dès l'hiver 2014-2015.

Des discussions sont-elles en cours actuellement pour de futures lignes?

Oui, pour le trafic d'hiver depuis l'Angleterre, le Benelux et la Russie et également pour quelques destinations estivales.

JEAN-PIERRE JOBIN - ANCIEN DIRECTEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

«La participation des Forces aériennes est déterminante»

En 2010, Jean-Pierre Jobin, directeur général émérite de l'aéroport international de Genève de 1993 à 2006, présentait sa vision de l'avenir de l'aéroport devant la Commission Aéroport. Il mentionnait: *«On distingue usuellement deux types d'équilibre dans le fonctionnement d'un aéroport. Le petit équilibre permet de couvrir les frais de fonctionnement. Pour l'atteindre, Sion devrait accueillir un nombre de passagers annuels estimé entre 500 000 et un million.»* (N.d.l.r.: concrètement cela signifie 10 000 passagers par semaine, 1400 par jour, donc neuf Airbus A320 par jour. En 2012, Sion a accueilli 26 500 passagers...) Ce constat est-il toujours d'actualité? *«Je ne vois pas vraiment d'éléments qui auraient modifié cet ordre de grandeur. Je pense que la participation des Forces aériennes est déterminante. Leur départ serait un coup très, très dur et je ne vois pas comment l'aéroport de Sion parviendrait à atteindre la masse critique citée précédemment.»*

PANAGIOTIS TZIEROPOULOS - PROFESSEUR, QUI A MENÉ LE RAPPORT EPFL

«Economiquement, ce sont les tours operators qui font la différence»

C'est l'une des questions centrales du rapport de l'EPFL publié en 2011. Dans ses conclusions, Panagiotis Tzieropoulos, le professeur de l'EPFL qui a mené l'étude, mentionnait qu'*«en cas de départ des Forces aériennes, la totalité de leur contribution financière devra être reprise par la Ville et l'Etat. On ne peut compter sur un développement des activités civiles pour compenser un départ éventuel des Forces aériennes.»* Les choses ont-elles évolué en deux ans? *«Notre étude s'est arrêtée en 2011 et elle ne tient évidemment pas compte d'éléments récents. Après, rien ne permet de dire que les conclusions ont changé depuis»*, note le professeur Tzieropoulos. Le projet d'approche par GPS modifie-t-il la donne? *«C'est quelque chose d'appréciable vu la configuration compliquée de l'aéroport de Sion. Cette approche simplifiera l'accès. C'est un plus technique substantiel dans la balance. Après, en termes de retombées économiques, ce sont surtout les tours operators qui font la différence puisque ce sont eux qui remplissent les avions.»*

DAMIAN CONSTANTIN - DIRECTEUR DE VALAIS WALLIS PROMOTION

«Parvenir à une solution durable pour tous»

L'aéroport de Sion et ses infrastructures concernent en priorité la Ville de Sion, le canton du Valais ainsi que la Confédération. La thématique entourant l'aéroport de Sion est complexe et englobe divers avantages et inconvénients. D'une part, l'aéroport est important pour l'économie valaisanne, notamment en tant que voie d'accès pour les touristes en provenance de l'étranger; d'autre part, les nuisances sonores qui en résultent représentent un aspect négatif pour les habitants et les touristes séjournant en Valais. Valais/Wallis Promotion souhaite que le canton et la Confédération puissent parvenir à une solution durable qui résoudrait ce problème et satisferait les attentes de toutes les parties concernées.

La situation vue par un tour operator

Difficile d'obtenir la position des tours operators sur le dossier sédunois. Andy Perrin, CEO d'Hotelplan Royaume-Uni, nous livre sa vision des choses: *«Il n'y a rien qui me ferait plus plaisir que d'offrir à nos voyageurs des possibilités de se poser sur l'aéroport de Sion, l'hiver comme l'été. Malheureusement, il y a actuellement beaucoup de difficultés pratiques. La principale est le manque d'avions disponibles. Aujourd'hui, il y a très peu d'appareils au Royaume-Uni qui rempliraient les conditions de sécurité pour se poser à Sion en proposant une capacité de cent à cent vingt sièges. Bien sûr, nous pourrions opter pour des avions un peu plus petits, d'une capacité de trente à cinquante sièges. Le problème serait alors financier. Le prix par siège serait beaucoup trop élevé en comparaison avec un vol sur Genève et cette liaison n'aurait aucune chance d'être concurrentielle »*