ARAS Association des Riverains de l'Aéroport de Sion

Case postale 43
1951 Sion

www.aras.ch

Procès-verbal de l'Assemblée Générale ordinaire du 10.12.2015

Lieu : restaurant de l'Aéroport
Heure : 19h15
Présidence : Schroeter Jean-Paul

Ordre du jour

1. Ouverture de l'AG
2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2014
3. Rapport du président
4. Rapport « aéroport civil »
5. Rapport « aéroport militaire »
6. Comptes au 31.12.2014 et rapport du vérificateur des comptes
7. Stratégie 2016
8. Divers et discussion

---

1. Ouverture de l'AG

Le président ouvre et remercie les membres présents. Il relève la présence du conseiller municipal Cyrille Fauchère et de la conseillère générale Evelyne Gapany-Schütz. Il cite l'absence excusée des présidents des communes de Sion (Marcel Maurer) et de Savièse (Michel Dubuis) et Chamoson (Claude Crittin), du directeur de l'aéroport de Sion (Bernard Karrer), du chef de la Base aérienne de Sion (M. Jacquod), de quelques membres du Conseil Municipal de Sion (Mme Laurence Casays, MM. Christophe Clivaz et Philippe Varone), et de plusieurs membres de l'Association. La concurrence du match de football Sion-Liverpool ?

2 membres sont décédés au cours de cette année : Mesdames Juana Andrade et Cécile Udrisard. Une minute de silence est demandée à leur mémoire.

2. Adoption du PV de la dernière AG 2014

L'assemblée accepte le PV sans commentaire particulier.

3. Rapport du Président

Les années se suivent et ne se ressemblent absolument pas et j'en veux pour preuve tous les événements qui se sont déroulés.

Tout d'abord, lors de la validation du budget de la Ville, le Conseil général, et ce à notre grande surprise, supprime, suite à un amendement du PDC, de l'AdG et des Verts, un montant de Frs 500'000 des investissements concernant l'aéroport. Croc-en-jambe politique alors que tous les voyants étaient au vert; personne ne le saura. Certains travaux n'ont donc pas pu être effectués et reportés en 2016.

Votre Comité, dans ce dossier, a aussi sollicité le groupe de travail, conduit par Jean-René Fournier. De nombreux entretiens ont eu lieu avec le principal intéressé mais nous ne sommes toujours pas intégrés dans ce groupe. Les informations émanant de ce groupe sont de plus contradictoires selon que l'on discute avec des représentants militaires ou civils. Pour les militaires, tous les éléments ont été déposés et le dossier est bloqué par les civils. Pour les civils, il en manque et Arma Suisse doit présenter ce qui est demandé. Cherchez l'erreur. Contact sera rétabli dès le début de l'année prochaine.

Du côté du Grand Conseil, ce fut aussi le calme plat. Nos relais ont de la peine à rallier des supporters à notre aéroport. La raison en est simple : le Valais économique est en souffrance et les objectifs régionaux prennent le pas sur les objectifs cantonaux. Chaque député défend les intérêts de sa région et cela va devenir de plus en plus difficile de réunir des partisans pour un aéroport cantonal. De plus, les élections fédérales d'octobre mobilisèrent les partis dès la fin août pour la conquête des 8 sièges mis à disposition du Valais (1 de plus qu'en 2012).

Du côté du Conseil aux Etats et Conseil National, aucun élu à Berne n'a répondu aux sollicitations de l'Aras. Et parmi les candidats aux fauteuils, seul Thomas Burgener, que je profite de remercier, nous a écrit un courrier en disant qu'il tiendrait compte de ce thème en cas d'élection. Malheureusement vous connaissez la suite.

Le Conseil fédéral quant à lui, doit s'adapter à la situation proposée par le Conseil National qui ne cesse de tergiverser. Armée de 80'000 hommes et budget de Frs 4,5 Mias ou 100'000 hommes et Frs 5.0 Mias. DEVA ou pas DEVA ? Les événements graves qui se déroulent actuellement dans le monde avec la Syrie et ses migrants, la France et les Etats Unis et leurs attentats, l'affrontement Turquie / Russie ne sont pas faits pour assurer un climat politique de sérénité.

Et pourtant le Valais économique et son tourisme devrait absolument saisir cette opportunité qui se présente avec la présence d'un aéroport avec de telles structures et capacités d'accueil.

Mais comment lancer politiquement ce dossier qui ne prendra son vol qu'une fois le calme revenu entre les différents partis qui ne cessent de se rejeter les responsabilités, dans ce Valais en ébullition et dont les finances sont plus que fragiles.

Les coûts de fonctionnement et d'investissements sont de l'ordre de Frs 4,5 Mios par an répartis entre la Municipalité et le Canton. Arma Suisse dépense en moyenne annuelle, Frs 1,5 Mios pour les frais d'entretien au sol. Les investissements annoncés par les militaires étaient à hauteur de Frs 38 Mios sur 4 ans; mais seuls Frs 18 Mios concernaient l'aviation civile. Le budget total est donc de Frs 10 Mios et il ne faut pas venir dire que l'on ne peut pas rassembler une telle somme.

Le temps de décider est malgré tout compté. L'opportunité existe et il faut la saisir. Mais pour cela, il doit y avoir une volonté politique autour de ce projet. Une société d'économie mixte comprenant la Municipalité en tant que propriétaire des biens- fonds, le Canton qui intégrerait l'aéroport dans sa stratégie transport, les communes environnantes, les sociétés d'aviation installées autour de l'aéroport, les agences de voyage valaisannes, les grandes stations touristiques ainsi que des investisseurs privés, doit être absolument créée. L'aéroport de Sion, classé comme le plus spectaculaire aéroport au monde en termes de paysage, doit devenir cette plaque tournante en termes de mobilité (vols commerciaux, avions charters et privés) et de maintenance pour l'aviation civile.

Pour un Valais uni dans la mise en place d'une destination VALAIS

J'en ai terminé avec mon rapport présidentiel et vous remercie pour votre attention.

4. Rapport « aéroport civil »

L'Aras remercie la commune de Sion et le directeur de l'aéroport M. Karrer pour l'accueil qu'ils réservent à son comité lors des séances de commission et la mise à disposition du support de présentation.

Pour son AG, l'Aras a retenu les points suivants de développements futurs de l'aéroport :

1. Développement de la partie Nord-Est
2. Poste de stationnement des hélicoptères dans la zone Sud-Est
3. Nouveau tarmac à l'Ouest de la zone carburant
4. Projet de développement du GVM et du VVCV
5. Exploitation du tarmac Grely et éclairage
6. Infrastructures Nord : virages Alpha et Bravo, tarmac et démolition du village bois
7. FATO au Sud-Est (point fixe pour les hélicoptères)

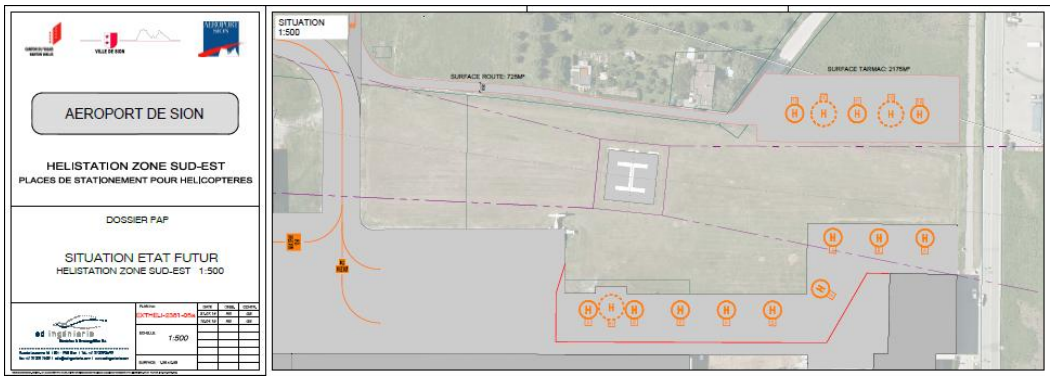
Si pour la plupart de ces points, les projets évoluent, d'autres comme le développement de la partie Nord-Est et celui du GVM et du VVCV sont en attente de capitaux.

1. Développement de la zone Nord-Est

Châteauneuf

- **La décision OFAC (autorisation de construire) est valable jusqu'au <u>15.08.2018</u>**
- **Projet mis en veilleuse, à voir ce qu'il advient de la partie des Forces aériennes**

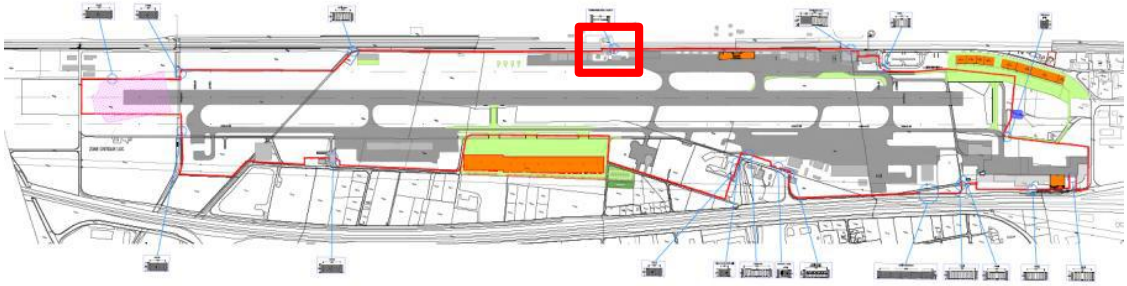
2.Places de stationnement pour hélicoptères zone Sud-Est

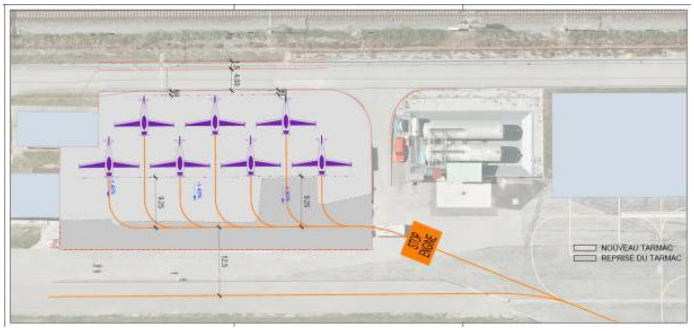


- **Volonté de faire un pool hélicoptères au SUD EST**
- **La nouvelle version du dossier 0 a été envoyée à l'OFAC, en juillet 2015 par l'aéroport de Sion.**
- **Les places de stationnement au Nord près de l'aérogare sont déjà supprimées.**

<

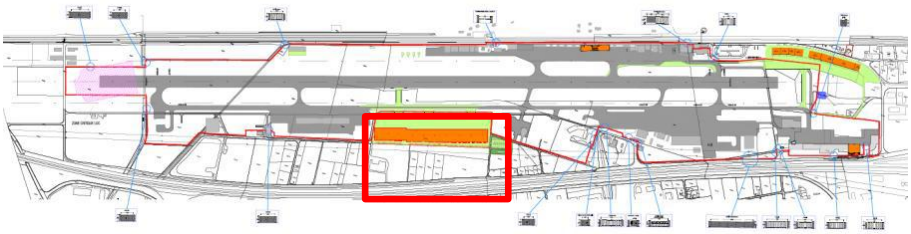
3.Nouveau tarmac (OUEST de la zone carburant)



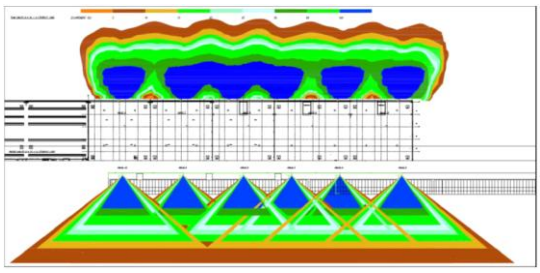


- L'Aéro-club Valais serait intéressé d'implanter un bâtiment pour le vol à moteur et un pour le vol à voile mais attente de la décision définitive des Forces aériennes

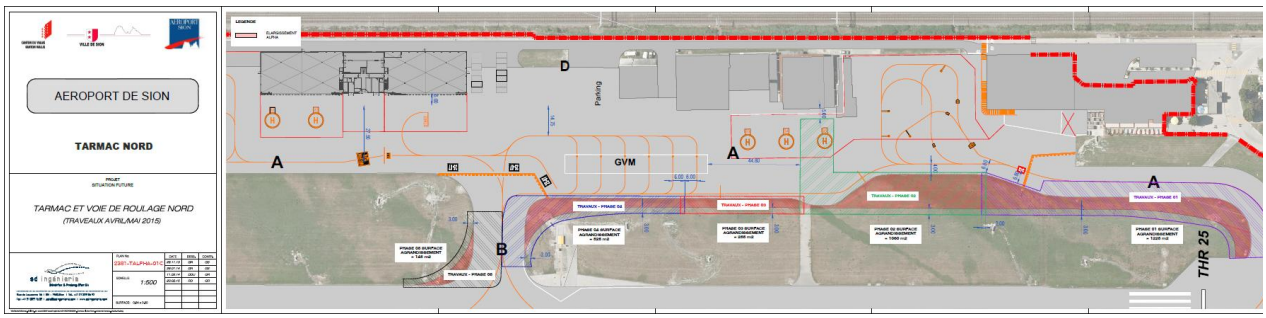
4. Développement de la zone SUD-OUEST : projet Hangar Grely SA



- Remarques de l'Aras prises en compte
- Nuisance de l'éclairage signalée par l'ARAS, mesures prises

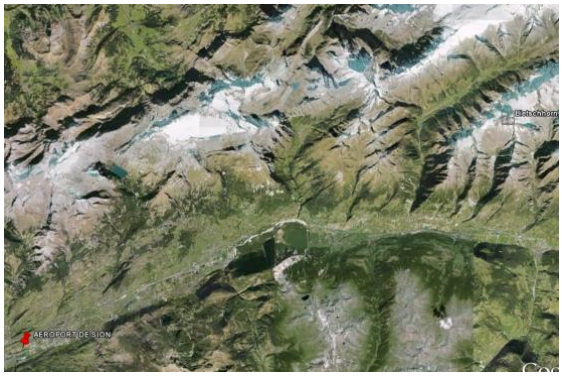


5. Infrastucture zone NORD, virages Alpha et Bravo,



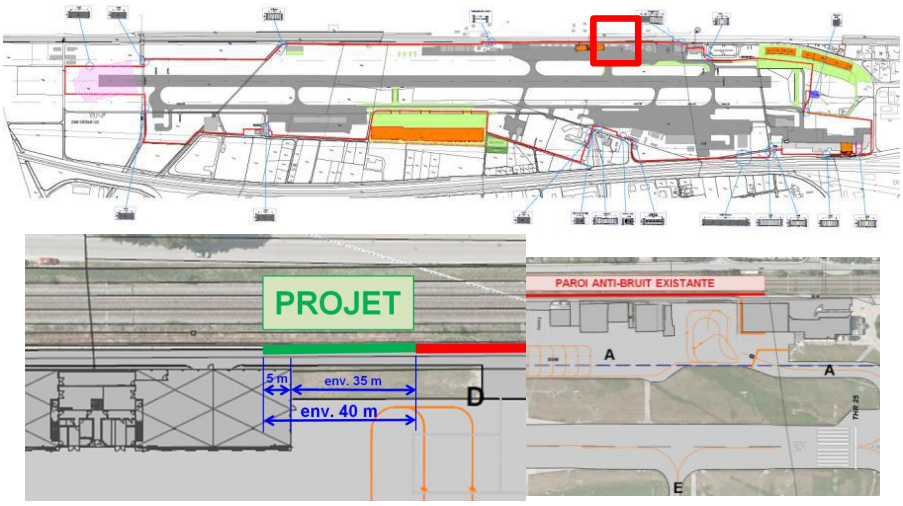
L'entreprise SIERRO a éxécuté ces travaux du mardi 07.04.2015 au vendredi 22 mai 2015. Ils ont duré 7 semaines.

6. Approche CHIPS-Bietschorn



- Conclusion du projet en juin 2013
- Approbation prévue à la fin 2013
- Bilan positif de l'essai par un Airbus A320, le 10.09.2013
- Date de mise en exploitation du système de guidage : janvier 2016

7. Paroi anti-bruit NORD



Sera réalisée en 2016

Tous ces éléments ont été tirés du procès verbal de notre dernière séance du 09.11.2015 avec la Commission de l'Aéroport avec laquelle nous nous réunissons deux fois par année.

Un grand merci à MM. Bernard Karrer, directeur de l'Aéroport, Georges Joliat, chef des Travaux publics de la Municipalité et Cyrille Fauchère, conseiller municipal en charge du dicastère « Aéroport ».

Le budget de la Municipalité de Sion qui devrait être validé ce prochain lundi 14.12.2015 par le Conseil Général est de Frs 1'000'000.-

Il comporte les priorités suivantes :

a. 3 places de stationnement hélicoptères au Nord de la FATO.
b. Désamiantage et démolition partielle du village bois, à l'exception du bâtiment GVM.
c. Prolongement du mur anti- bruit au NORD
d. Rénovation partielle du tarmac au Nord.
e. Continuation des travaux de réfection de l'aérogare.
f. Réfection de la piste avec Arma Suisse. Système de balisage et PAPI
g. Etude statut juridique de l'aéroport de Sion (Canton / Commune)

5. Rapport « aéroport militaire »

Alors que 2014 laissait supposer que les choses allaient s'accélérer avec la présentation des budgets (80'000 hommes et Frs 4,5 Mias/an) ainsi que nouveaux concepts de stationnement DEVA (dont la fermeture de la Base aérienne de Sion) et de sécurité aérienne par le chef du DDPS, M. Ueli Maurer, rien ne progressa. 2015 fut une année de stratégie et de silence.

Et pourtant, tout avait été mis en place pour que ces structures soient validées par le Conseil National. Et bien non ! Les projets n'ont pas trouvé grâce et ont été renvoyés en mars 2016. Ainsi la mise en place du DEVA a été repoussée d'une année, au 01.01.2018.

Conséquence : Les Forces aériennes dont le planning 2016 vient de paraître, préparent déjà activement celui de 2017 avec comme point fort : la surveillance du WEF de Davos en janvier 2017 depuis la base aérienne de Sion. Cela signifie la mise sur pied d'un CR de répétition renforcé avec probablement 8xFA/18 et 8xTiger dont les évolutions débuteront le matin à 08h00 pour se terminer aux environs de 22h00 avec une patrouille de 2xFA/18 toutes les heures.
2016 et son programme allégé permettra donc de faire passer la pilule 2017 qui sera une copie conforme à 2014 avec autant de mouvements et de nuisances.
L'Aras ose espérer que pour 2018, encore faut-il que le Conseil National valide le DEVA, il sera prévu une diminution des mouvements sur la Base de Sion, ce qui est loin d'être acquis et je m'en explique.

Dans le planning 2016 des vols de jets à réaction, figure une phase que nous considérons au Comité de l'Aras, comme dangereuse pour l'indépendance de l'aéroport civil et les relations entre la Municipalité, le Canton et la Confédération mais surtout fortement ennuyeuse pour les riverains.
Arma Suisse effectuera des travaux de rénovation de la piste (coûts : Frs 8Mios) pendant 6 semaines entre octobre et novembre 2016 ; il n'y aura aucun vol civil ni militaire.
Mais pourquoi le font-ils et pourquoi 2016 ?
Le DDPS se prépare-t-il une sortie de secours élégante pour faire comprendre qu'il a pris une mauvaise décision en annonçant la fermeture de la Base aérienne de Sion ?
Se cachant derrière le fait qu'ils doivent respecter le contrat les liant au Canton jusqu'en 2031, concernant l'entretien de la piste et des infrastructures, ils pourraient ainsi justifier le maintien de la Base ?

La situation n'est pas claire et mérite d'être relancée et débattue sur la place publique.

Les activités de l'année 2015 se sont élevées à 19 semaines de vols de jets à réaction auxquelles il faut ajouter quelque 17 semaines de vols d'entraînements individuels durant lesquelles, il est vrai, les mouvements furent moins nombreux que dans une semaine standard de CR. Les périodes furent bien découpées mais il y a quand même eu une période lancinante de 7 semaines de Tiger de fin septembre à mi novembre.

Le nombre de semaines FA/18 qui était de 5 semaines en 2014 est revenu pour 2015, à la situation 2013 avec 7 semaines. Le nombre total de mouvements de jets à réaction 2015 ne nous est pas encore connu, mais en 2014, ils furent de 3558 (vs 3115 en 2013 et 3850 en 2012) avec une augmentation de 250 mouvements pour le seul FA/18. La diminution annoncée et enregistrée en 2013 n'a pas été confirmée, repartons-nous vers une recrudescence de vols jets à réaction ? Attendons début 2016, les chiffres effectifs pour 2015.

Les relations avec la Base aérienne de Sion sont correctes et ouvertes. Le commandant de la Base M. Antoine Jacquod nous écoute lors de chaque séance et répond dans la mesure de ses moyens aux questions posées. Les thèmes abordés au cours de nos 2 séances annuelles furent les suivants:

La liste des nuisances occasionnées (cf. fichier nuisances 2015) restent toujours les mêmes et s'intensifient :

- Bruit de fonds en permanence au milieu de la vallée, durant les heures de bureau, dus à des exercices d'interception bruyants
- Murs du son franchis à plusieurs reprises
- Touch and go à répétition avec FA/18 ou Tiger
- Voltige PC 21 au-dessus de la Base et la Ville

Les explications selon M. Jacquod, chef de la Base aérienne, sont les suivantes :

- concernant le bruit de fond : « vu le peu d'activité militaire au-dessus de la Base de Sion, les FA/18 peuvent survoler les villes et villages, mais à très haute altitude. »
- les murs du son franchis ne sont pas de sa compétence
- concernant les touch and go, « les pilotes doivent s'habituer à la topographie de la vallée du Rhône au cours de leur école de pilotage. »
- concernant la voltige : « exercices nécessaires pour l'entraînement des pilotes ainsi que du Service de Sécurité au sol qui est prêt à intervenir. »

L'école de pilotage sur PC 21 devrait être transférée en 2017 à Emmen où se situe déjà le simulateur de vol; la maintenance de ces avions se fera à Stans, où se trouve la société Pilatus.
Contrairement à ce qui a été dit, les Tiger continueront de voler en 2016 et les drones devraient être opérationnels depuis Emmen où se situe la RUAG et Arma Suisse.

L'avenir reste sombre mais nous devons rester actifs et vigilants.

Nos regards restent tournés vers la place de la Planta et le Casino où nos autorités exécutives (Conseil d'Etat) et administratives (Grand Conseil) doivent absolument négocier ce casse-tête mais plein d'espoir en termes d'aviation civile.

6. Comptes au 30.11.2015

La fortune de l'Association se monte à Frs 8'093.45 au 30.11.2015.

La vérification des comptes n'ayant pas pu avoir lieu avant l'AG, le caissier étant malade, elle se déroulera le mardi 15.12.2015 dans les bureaux du vérificateur de comptes, Me Philippe Pralong. Son rapport sera publié ultérieurement.

7. Stratégie 2016

AVIATION CIVILE : HANGARAGE ET MAINTENANCE – VOLS CIVILS

- Finalisation aménagement GPU électrique / mur anti- bruit NORD ;
- Transfert du parking hélicoptères du NORD à l'EST ;
- Règlement hélicoptères de sulfatage – à renégocier ;
- Modification du règlement concernant la voltige ;
- Développement des vols civils charter – GPS / janvier 2016.

AVIATION MILITAIRE : PRÉSENCE D'ACTIVITÉS MOINS BRUYANTES EN SYNERGIE AVEC LES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT CIVIL

- Plan de stationnement définitif DEVA au 01.01.2018 ;
- Obtention des plannings de vols de jets à réaction pour 2017 et 2018 ;
- Mise en place de la stratégie de repli des Forces aériennes.

GLOBAL: DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

- Participation de l'Aras dans le groupe de travail conduit par Jean-René Fournier;
- 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 ;

La stratégie 2016 est validée par l'assemblée.

8. Divers et discussion

Des GPU diesel ont été mis à disposition par l'aéroport, du côté SUD de l'aéroport (secteur Alpine Jet) où se trouvent stationnées les compagnies et les jets à réaction privés. Les pilotes n'utilisent que très peu ce matériel, enclenchent les réacteurs de leurs avions et les laissent tourner hors des normes fixées par l'aéroport. Le Comité interviendra auprès de la Direction de l'Aéroport.

Les projecteurs de la compagnie HELI ALPS sont orientés en direction des maisons sises du côté NORD. Demander lors de la prochaine séance à la Direction de l'Aéroport d'intervenir auprès de cette compagnie pour qu'elle modifie leur orientation.

La place de stationnement pour les hélicoptères de sulfatage n'est pas aux normes OFEV: les produits phytosanitaires doivent être récupérés. Air Glacier envisage de quitter ce lieu et d'aller du côté d'Ardon. Le problème des décollages aux aurores n'en sera qu'amplifié. Cette problématique sera de toute façon rediscutée avec Pascal Fauchère.

Existent-ils des zones d'entraînement pour les écoles de pilotage hélicoptères ? La question est soulevée suite à des abus de rotations dans la région de Bramois.

M. Cyrille Fauchère précise que les travaux de réfection du tarmac sont exécutés par Arma Suisse, qui gère ses investissements comme une société immobilière. Ils ont encore planifié en 2018 la réfection de la piste côté OUEST et 4 semaines de fermeture totale ou partielle – à définir.

Tous les sujets de discussion ayant été abordés, la séance est levée.

Remerciements à M. Cyrille Fauchère pour ses éclairages précis sur l'avenir de l'aéroport.

Meilleurs vœux à tous pour ces fêtes de fin d'année.

Schroeter Jean-Paul, 15 décembre 2015