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 14.12.2016

Lieu : restaurant de l'Aéroport
Heure : 19h00
Présidence : Schroeter Jean-Paul

Ordre du jour

1. Ouverture de l'AG
2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2015 (sur site Internet)
3. Rapport du président
4. Rapport « aéroport civil »
5. Rapport « base aérienne »
6. Comptes au 31.12.2015
7. Rapport du vérificateur des comptes - 2014 et 2015
8. Approbation des comptes et décharge au Comité
9. Stratégie 2017
10. Divers et discussion

---

1. Ouverture de l'AG

Le président ouvre et remercie les membres présents. Il cite les absences excusées du Président de la Ville de Sion (Marcel Maurer), de la préfète du District de Sion (Evelyne Crettex-Reber), du chef de Service des Travaux publics de la Ville de Sion (Georges Joliat), de la directrice de l'aéroport de Sion (Aline Bovier), du chef de la Base aérienne de Sion (M. Jacquod), des membres du Conseil Municipal de Sion (MM. Christophe Clivaz et Philippe Varone), du Conseiller National Jean-Luc Addor et de plusieurs membres de l'Association.

L'Association compte 4 nouveaux membres, dont une Agence Immobilière, 5 démissions et 2 déménagements hors canton.

2 membres sont décédés au cours de cette année : Messieurs Georgy Lamon et Arnold Lerjen. Une minute de silence est demandée à leur mémoire.

L'association compte à ce jour, un fichier de 163 adresses dont plusieurs PPE, agences immobilières et campings.

2. Adoption du PV de la dernière AG 2015

L'assemblée valide le PV AG 2015 sans commentaire particulier.

3. Rapport du Président

Alors que tout le monde pensait que les voyants étaient au rouge avec le DDPS, la décision est finalement tombée le 07.12.2016 : arrêt des vols réguliers des jets à réaction au 31.12.2017 et fermeture de la Base aérienne de Sion.

L'ARAS enregistre avec satisfaction la manière dont a été traité ce dossier par le COPIL et salue le DDPS pour son engagement afin d'assurer une bonne transition dans le transfert de cet aéroport en mains civiles.

L'ARAS relève plusieurs points importants :

- La pérennité du Centre d'apprentissage est assurée pour les 12 prochaines années avec une participation financière importante du DDPS : prise en charge des salaires des apprentis et des professeurs ainsi que la mise à disposition des locaux.
- Le Centre opérationnel d'entretien des infrastructures est aussi sauvegardé; ce sont plus de 20 personnes qui continueront à accomplir ces tâches, liés contractuellement au Canton et payés par la Confédération.
- La mise à disposition, du Canton et de la Municipalité, des locaux et hangars libérés pour des activités diverses.
- Les Forces aériennes paieront un forfait annuel de Frs 300'000.- pour l'utilisation du site comme base de dégagement dans les cas d'urgence (WEF, autres ….)
- Les coûts de réfection de la piste seront pris en charge par Arma Suisse et renégociés en 2021.

Les bases sont ainsi clairement définies pour le passage d'une base aérienne avec activité civile à un aéroport civil avec une activité militaire réduite. Ce thème a toujours été mis en avant par l'ARAS et le restera. Mais les délais sont courts – 5 ans pour la mise en place d'une structure forte.

Votre Comité, dans ce dossier, a énormément sollicité M. le conseiller aux Etats, Jean-René Fournier, Président du COPIL. De nombreux entretiens ont eu lieu et nous avons finalement été écoutés même si malheureusement, et malgré nos demandes répétées, nous n'avons pas été intégrés dans le groupe. Mais regardons l'avenir !

L'aéroport de Sion est une solution pour le déchargement des aéroports suisses. Les airs sont avec le rail et la route, les moyens de déplacement utilisés. Le Valais est une région touristique qui vit en partie de ce produit que l'on ne doit pas négliger. L'opportunité existe et il faut la saisir.

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.

M. Jobin, ancien Directeur de l'aéroport de Genève déclarait : « Un aéroport n'est rien d'autre qu'une interface où l'on passe d'un moyen de transport à un autre. C'est un puissant instrument de développement régional. Le premier client d'un aéroport est l'exploitant d'aéronefs, avions ou hélicoptères. C'est lui qu'un aéroport doit faire venir en priorité. Et c'est lui qui se chargera d'attirer des clients. » La constitution récente d'une TASK FORCE regroupant toutes les compagnies basées à Sion est un premier pas et va dans ce sens. Elles ont compris que si elles désirent conforter leurs activités, elles doivent mettre aussi la main à la pâte.

Une société d'économie mixte doit être absolument créée, comprenant la Municipalité en tant propriétaire des biens- fonds, le Canton qui intégrerait l'aéroport dans sa stratégie « Transports », 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. Cette Direction professionnelle mise en place serait chargée de lancer en termes de Gestion et de Marketing, cet aéroport.

Le budget de fonctionnement est de Frs 10 Mios environ : Frs 5,0 Mios (frais de fonctionnement) et Frs 5,0 Mios (entretiens et investissements) selon l'étude EPFL. Si ce dernier montant est pris en charge par le DDPS jusqu'en 2021, le solde est répartir entre la Municipalité et le Canton.

Durant les 5 prochaines années, il faudra trouver des partenaires désireux d'injecter des moyens financiers pour assurer la pérennité de l'aéroport. Du côté des utilisateurs, cela ne devrait pas créer de problème mais du côté des autorités, cela sera une autre paire de manches. Les moyens financiers de la Ville de Sion ne sont pas extensibles et ce n'est pas à elle d'assurer l'intégralité des frais. Au Grand Conseil, les intérêts sont plutôt « régionaux » : le Bas Valais défend ses dossiers et le Haut , les siens. Idem pour le Valais Central. Alors, si l'on considère la problématique de l'aéroport, nous avons affaire à un projet que beaucoup de politiciens considèrent comme « régional » sans se rendre compte des retombées cantonales que pourrait avoir un aéroport dynamique et de haute notoriété.

L'ARAS va continuer d'œuvrer, selon ses statuts, dans le but d'apporter sa pierre à l'édifice. Les nuisances sont moindres que celles engendrées par les jets militaires et sont supportables si l'on songe à l'impact économique qu'il pourrait apporter à toute la population valaisanne.

Pour un Valais uni dans la création d'une destination VALAIS

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

4. Rapport « aéroport civil » - constructions et nuisances

CONSTRUCTIONS

L'Aras remercie la Municipalité de Sion et la directrice de l'aéroport Mme Bovier pour l'accueil qu'elles réservent à son Comité lors de leurs séances bilatérales; tous les documents discutés avec l'OFAC sont présentés tels quels à l'Aras et sont mis à disposition si nécessaire.

Au cours de l'année 2016, 22 points ont été soumis à l'OFAC par la Direction de l'Aéroport :

1. **Infrastructure de la zone NORD**
2. Place provisoire d'hélicoptères (zone «village en bois»)
3. Plan de démantèlement des places d'hélicoptères Nord et aménagement d'une place de manœuvre pour les pompiers
4. Réfection de la piste principale par la base aérienne
5. **Démolition du «village en bois» - suivi**
6. **Développement de la zone NORD-EST**
7. Nouvelle halle pour HELICOPTERE SERVICE
8. Entretien des citernes existantes et nouvelle citerne 10'000 l diesel
9. Station d'avitaillement pour carburant sans-plomb
10. Tarmac avions zone Sud- Est
11. Développement zone Sud- Ouest (Hangar Grely SA)
12. Nouveau tarmac à l'Ouest de la zone citernes
13. **Approche GPS Projet «CHIPS-Bietschhorn»**
14. PAPI piste 25 et 07
15. Marquage de la route Nord
16. Place de stationnement pour hélicoptères (Sud- Est)
17. **Paroi anti-bruit NORD -> zone nouveau bâtiment SHP/AIR-GLACIERS**
18. **Entretien de la clôture Nord**
19. **FATO zone Sud- Est**
20. Développement du projet Aéro- Club Valais (Nord-Ouest)
21. Tarmac Nord éclairage
22. Balisage approche 25

Pour son AG, l'Aras a retenu les points en gras de cette liste de développements futurs de l'aéroport ; en voici les slides :

1.Infrastructure de la zone NORD

Châteauneuf

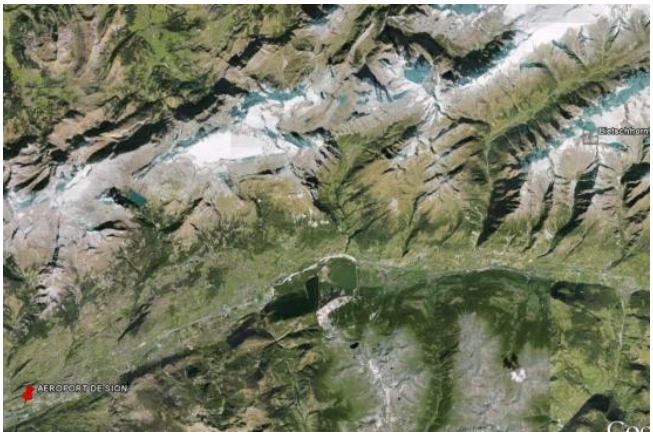
- Les travaux d'agrandissement des virages Alpha et Bravo sont terminés
- L'élargissement de la voie de roulage Nord est terminé
- Démontage du «Village bois» ; places provisoires pour hélicoptères devant le dernier bâtiment qui devra être démoli
- Réfection de la piste par les forces aériennes : 1ère étape terminée (la plus grande)
- Plus d'objection de l'Aras

6. Développement de la zone Nord-Est

Châteauneuf

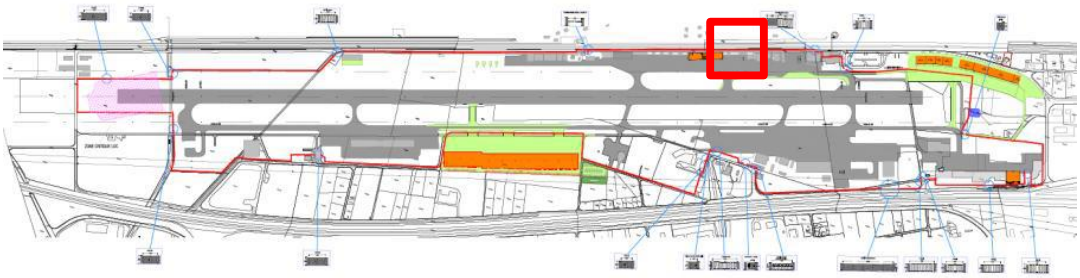
- Remarques de l'Aras prises en compte
- Autorisation obtenue de l'OFAC valable jusqu'au 15.08.2018 (+ 2 ans)
- Dans l'attente d'investisseurs
- Difficultés à résoudre avec Skyguide : modification de procédures

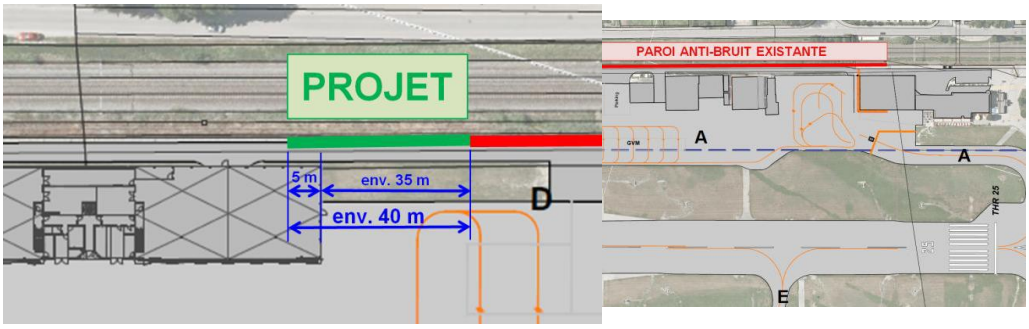
13. Approche GPS CHIPS-Bietschorn



- Conclusion du projet en juin 2013
- La mise en exploitation du système de guidage est effective
- La durée d'exploitation est limitée à 4 mois/an, l'hiver et les week-ends (armée)
- Approbation définitive par l'OFAC après 2 saisons hivernales

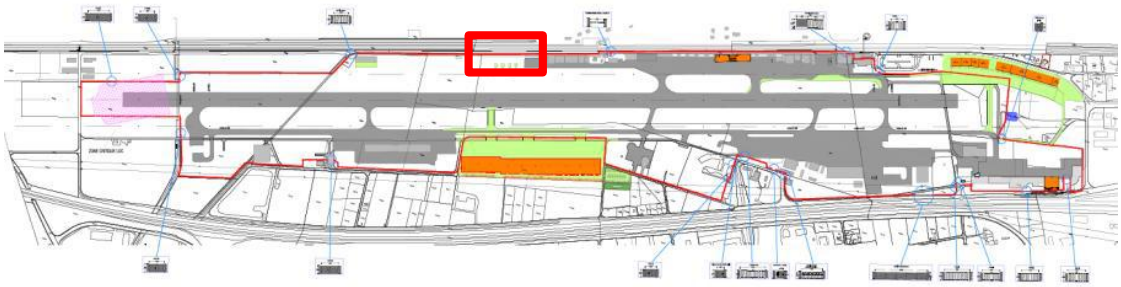
17. Paroi anti-bruit NORD

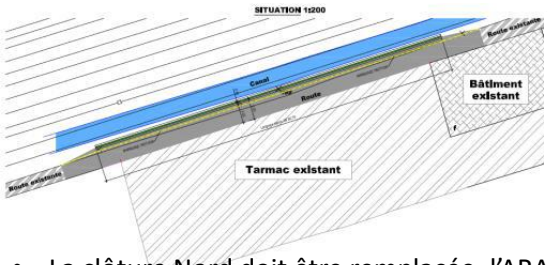


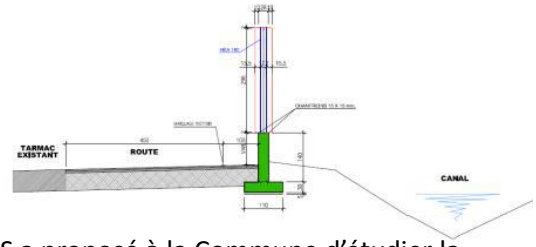


- La construction était prévue pour cet automne, elle se fera au printemps 2017
- L'Aras a demandé l'étude du ré- haussement de la paroi anti- bruit

18. Clôture - Paroi anti-bruit NORD







- La clôture Nord doit être remplacée, l'ARAS a proposé à la Commune d'étudier la prolongement du mur anti-bruit en lieu et place
- Le dossier et toujours bloqué par le SPE vers la zone du canal

19. FATO Zone Sud-Est

Châteauneuf

- Zone de point fixe des hélicoptères avant décollage
- L'emplacement n'est pas optimale, surtout avec la création dans cette région, d'une place pour hélicoptères

Tous ces éléments ont été tirés du procès verbal de notre dernière séance du 17 octobre 2016 avec la Direction de l'Aéroport et le Service des Travaux Publics. Un grand merci à Mme Aline Bovier, directrice de l'Aéroport, et M. Georges Joliat, chef des Travaux publics de la Municipalité.

NUISANCES

Plusieurs dossiers concernant les nuisances produites par les utilisateurs de l'aéroport civil ont été traités :

- **Routes de vols hélicoptères basés et non basés** : en séance du 10.10.2016, les compagnies basées ont été convoquées par la Direction et la Sécurité de l'Aéroport et ce en présence de Skyguide et de l'Aras. A cette occasion, il leur a été rappelé :
    - Entrée / sortie Montorge – NORD : fermée. Seulement en cas d'urgence sauvetage annoncé à Skyguide, elle peut être utilisée.
    - Entrée / sortie Pont de la Morge - NORD : seule route d'accès NORD entre la STEP et l'Ecole d'Agriculture.
    - Route EST-OUEST : au SUD de la piste, obligatoire.
    - Les hélicoptères doivent s'élever dans les airs le plus rapidement possible selon leur puissance et ne plus survoler les quartiers de Gravelone et de Châteauneuf.

- **Hélicoptères de sulfatage** :
    - La question des horaires du matin a été traitée mais n'est pas conforme à l'autorisation OFAC, selon avis de droit que nous avons demandé :

        - Mise en route des turbines : 05h50
        - Décollage : dans la minute
        - Début du sulfatage sur place : 06h00

    - Une 3ème place de stationnement est souhaitée par l'Aras et se trouve en cours de négociation par nos politiciens « Verts » sédunois avec la députation sierroise pour faire décoller et atterrir dans la région du parking d'entretien de l'autoroute (2017). Celle-ci permettrait de supprimer les nuisances matinales occasionnées par les hélicoptères qui traversent la vallée en partant depuis Aproz.

- **Vols acrobatie** : Les avions effectuant de l'acrobatie évoluent au-dessus de l'autoroute entre Charrat et Martigny ou du côté de Tourtemagne. Reste à modifier le règlement de l'Aéroport.

- **Nuisances sonores GRELY** : Les temps d'utilisation APU ont été fixés définitivement à 10 minutes après l'atterrissage et à 15 minutes avant un décollage. Le « quick turn around », totalisant les deux opérations ci-dessous est interdit. Dans tous les cas, les GPU, au nombre de 5, doivent être utilisés.

5. Rapport « aéroport militaire »

Alors que fin 2014 et début 2015 laissaient supposer que les choses allaient s'accélérer avec la présentation des budgets (Frs 4,5 Mias/an pour les 5 prochaines années) ainsi que du nouveau concept de stationnement DEVA par le chef du DDPS,M. Ueli Maurer, rien ne semblait progresser. En cause : les élections fédérales de décembre. L'UDC ayant la possibilité de conquérir un deuxième siège, l'accent fut mis sur cette opportunité et l'on assista à la nomination de M. Guy Parmelin qui se retrouva à la tête du DDPS, M. Ueli Maurer préférant lui passer aux Finances, poste pour lequel il se sentait beaucoup plus d'affinité.

Le début 2016 fut donc une période d'étude de dossiers pour M. Parmelin, avec entre autre la fermeture de la Base aérienne de Sion.

Les décisions qu'il devait prendre, furent aussi validées par le Conseil National lors de la session de mars 2016. Ainsi la mise en place du DEVA pouvait débuter à la date fixée : 01.01.2018.

Mais l'année 2016 fut quand même une année de silence du côté de la Grande Muette. Rien n'a filtré. L'ARAS avait écrit un courrier en février au Chef du DDPS lui demandant audience et réponses à certaines questions. La réponse à notre courrier nous est arrivée fin mai : « Nous sommes en discussion avec les autorités valaisannes et vous serez avertis en temps utiles ».

07 décembre 2016 : coup de tonnerre dans le ciel valaisan avec la fermeture de la Base aérienne de Sion, le passage en mains civils pour 2021 avec des conditions de transition hyper élégantes de la part du DDPS et la fin des services de vols réguliers au 31.12.2017.

Et comme par hasard, malgré mes nombreuses demandes, le programme 2017 ne m'est parvenu que ce dimanche soir 11 décembre, mais pour quelles raisons ?? Officiellement, le Canton et la Municipalité ne l'avaient pas reçu. Ce programme, c'est un retour aux traditionnelles 20 semaines de vols réparties entre CE et CR, dont 7 avec des FA/18, le solde avec des Tiger ainsi que 12 semaines de vols Tiger individuel. Cela va être un feu d'artifice pour le final.

Faudra rien dire et faire la sourde oreille puisque les Forces aériennes s'en iront.

Point fort de ce programme que je vous présente en PDF : Elles seront donc présentes en 2017 à la Base aérienne de Sion pour la surveillance du WEF de Davos à fin janvier. Cela signifie la mise sur pied d'un CR de répétition renforcé avec 8x FA/18 et 8x Tiger dont les évolutions débuteront, durant le WEF, le matin à 08h00 pour se terminer aux environs de 22h00 avec une patrouille de 2x FA/18 toutes les heures.

Les activités de l'année 2016 se sont élevées à 13 semaines de vols de jets à réaction auxquelles il faut ajouter quelque 14 semaines de vols d'entraînements individuels durant lesquelles il est vrai, les mouvements furent moins nombreux que dans une semaine standard de CR ou de CE.

Cette réduction du nombre total de semaines de vols fut aussi due à la fermeture de la piste durant 6 semaines pour cause de réfection de la piste côté EST. Aucun vol militaire, ni civil ne se déroula durant cette période de calme total.

Le nombre de semaines FA/18 qui était de 7 semaines en 2013 , 5 semaines en 2014, 7 semaines en 2015 est revenu pour 2016, à 6 semaines.

La liste des nuisances occasionnées (cf. fichier nuisances 2016) restent toujours les mêmes mais se sont intensifiées :

- Bruit de fonds en permanence au milieu de la vallée, durant les heures de bureau, dus aux vols normaux et à des exercices de combat fort bruyants
- Murs du son franchis à plusieurs reprises
- Touch and go à répétition sur la Base aérienne avec FA/18 ou Tiger
- Voltige PC 21 au-dessus de la Base et de la Ville
- Exercice d'interception avec deux FA/18 et un PC7.

Les relations avec la Base aérienne de Sion ont été correctes et ouvertes. Le commandant de la Base M. Antoine Jacquod nous a accueilli une fois en juin. Au cours de cet entretien , il nous avait dévoilé l'ouverture, début 2017, de l'Ecole de Police Militaire à la Caserne de Sion et l'utilisation des locaux de l'Ecole des Pilotes par l'Etat Major de cette Ecole de Police. Il nous avait aussi signalé que des offres d'emploi avaient été effectuées au Personnel de la Base de Sion par la Base de Payerne.

A cette occasion, il nous avait aussi précisé que l'Ecole sur PC21 s'en irait du côté d'Emmen, à proximité des locaux de la société Pilatus qui se trouvent à Stans. Depuis , ce fut le silence jusqu'à ce dernier dimanche et l'envoi du programme 2017 !

Avec la fin des services de vols réguliers, le dossier « Base aérienne » est ainsi clos en termes de vols et de nuisances de proximité. Le débat va se situer maintenant autour de la négociation sur la reprise d'un parc mobilier et immobilier appartenant à la Confédération, qui devrait se chiffrer aux alentours de CHF 250 Mios.

Nos regards sont maintenant tournés vers la Planta, le Casino et l'Hôtel de Ville où nos autorités exécutives (Conseil d'Etat et Municipalité de Sion) et administratives (Grand Conseil et Conseil Général) doivent absolument négocier ce virage amorcé et trouvé un modus vivendi dans le cadre de la reprise de toutes ces installations mises à disposition.

6. Comptes au 31.12.2015

La fortune de l'Association au 31.12.2015 se monte à Frs 8'731.05.

La vérification des comptes au 31.12.2014 (celle-ci n'ayant pu se dérouler avant l'AG 2015, le caissier étant malade) et de ceux au 31.12.2015 s'est déroulée dans les bureaux du vérificateur de comptes, Me Philippe Pralong. Ses deux rapports affirment que les comptes ont été tenu avec exactitude durant ces deux dernières années.

7. Rapport du vérificateur de comptes et décharge au Comité

En l'absence de Me Philippe Pralong excusé, Jean-Michel Constantin procède à la lecture des deux rapports.

L'Assemblée par votation à main levée, approuve les comptes 2014 et 2015 et donne décharge au Caissier ainsi qu'au Président pour la parfaite tenue de la comptabilité.

8. Stratégie 2017

AVIATION CIVILE : CONSTRUCTIONS ET NUISANCES – VOLS CIVILS.

- Finalisation aménagement GPU électrique / mur anti- bruit NORD ;
- « Village en bois » : fin de la démolition – suivi ;
- Transfert des dernières places parking hélicoptères du NORD à l'EST ;
- Respect des routes de vol hélicoptères basés et non basés – suivi ;
- Règlement hélicoptères de sulfatage – à renégocier et 3ème station ;
- Modification du règlement concernant la voltige ;
- Présence active pour le développement de l'aéroport civil.

AVIATION MILITAIRE : ACTIVITÉS MILITAIRES RÉDUITES.

- Fermeture définitive au 31.12.2017 – suivi ;
- Suivi du planning de vols de jets à réaction 2017 ;
- Quid en 2018 ?

GLOBAL: DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

- Relance du Département Travaux Publics du Canton selon courriers échangés en 2012 et transfert de l'aéroport dans ce département ;
- Concept global anti- bruit impliquant tous les acteurs générant des nuisances sonores et polluantes – rail, route et aviation avec le COPIL du Canton ;
- Mise en place d'une société d'économie mixte selon modèle aéroport de Genève ;
- Lobbying auprès des autorités municipales et cantonales afin de créer une volonté politique de faire de cet aéroport un AÉROPORT CANTONAL.

9. Divers et discussion

2017 verra l'organisation d'un Meeting aérien Air Show, les 15,16 et 17 septembre. L'Aras sera représentée au sein de ce Comité d'organisation par M. Yves Balet qui suivra la mise en place des normes de sécurité.

L'Aras est intervenu auprès des Verts du Grand Conseil pour qu'ils interviennent pour la création d'une 3ème station de décollage/atterrissage hélicoptères de sulfatage dans les environs de Sierre.

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.

Quelques utilisations abusives d'APU sont à nouveau enregistrés dans le secteur Grely. Un « spottering » est demandé aux riverains plaignants afin que le Comité puisse intervenir auprès de TAG Aviation et Alpark pour qu'elles rappellent à leurs clients les conditions d'utilisation des APU et l'existence de GPU.

Plus aucun sujet de discussion n'étant proposé, la séance est levée à 21h05.
Une verrée est offerte aux participants.

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

Schroeter Jean-Paul, 15 décembre 2016