

**AVIATION** L'Association des riverains de l'aéroport de Sion (ARAS) a tenu son assemblée générale jeudi. L'occasion pour Jean-Paul Schroeter, président, de revenir sur cette année mouvementée.

## «L'ARAS veut un aéroport civil fort»

SAMUEL JACQUIER

Le président de l'Association des riverains de l'aéroport de Sion (ARAS), Jean-Paul Schroeter est confiant pour l'avenir. Il revient sur une année marquée par de nombreux changements et qui laisse présager de grands défis pour tous les acteurs de l'aéroport.

**De nombreuses voix rendent l'ARAS en partie responsable du repli de l'armée de la base aérienne sédunoise prévu pour 2017...**

Nous ne sommes absolument pas responsables. La nouvelle stratégie de l'armée se veut plus svelte. Ueli Maurer a dû économiser 8 milliards de francs sur son enveloppe globale. L'aéroport de Sion est une des économies. Beaucoup d'autres lieux sont touchés.

**Le retrait de l'armée est-il une victoire pour l'ARAS?**

Oui et non. Une victoire parce que notre objectif est atteint. Il n'y aura plus de jets à réaction à Sion. Le développement démographique et l'arrivée de l'EPFL sont, par exemple, incompatibles avec le bruit de ces appareils. Mais c'est aussi une défaite parce que «Berne» ne discute pas avec les partenaires pour un futur commun et la conservation des places de travail.

**Cette victoire contre le bruit, votre ennemi de toujours, pourrait signifier la mort de votre association?**

Absolument pas. Nous poursuivons nos objectifs. Nous voulons être actifs dans la mise en place d'une structure pour le développement de l'aviation civile.

**Comment l'ARAS se positionne sur ce développement?**

Nous souhaitons qu'un aéroport civil fort ait sa chance. Il faut d'abord des volontés politiques cantonale et municipale. Les acteurs touristiques et privés doivent aussi s'impliquer. Il faut 10 millions annuellement pour qu'il soit viable. Un travail de longue haleine, mais si tout le monde y croit, c'est simple.

**Si l'aéroport civil devait bien se développer, cela augmenterait les nuisances. Comment l'ARAS gèrera ce phénomène?**

Nous ne serions pas embêtés par cela. Le bruit généré par l'aviation civile n'est en rien comparable à celui de l'aviation militaire. Les riverains acceptent que les retombées économiques soient plus importantes que des faibles nuisances.

**L'ARAS ne fait pas partie du comité de pilotage emmené par Jean-René Fournier pour l'avenir. Pourquoi?**

Aujourd'hui, les discussions portent sur le repli de l'armée. Dans cette phase administrative et financière, l'ARAS n'a pas à intervenir.

## **Vous êtes, en quelque sorte, exclus des négociations?**

Pas du tout. J'ai de nombreux contacts avec Jean-René Fournier, qui est très soucieux de connaître la position de l'ARAS par rapport à ce dossier. Lorsque la partie administrative militaire sera réglée, le conseiller aux Etats a demandé que nous fassions partie de ce groupe de travail.

## **N'est-ce pas quand même une preuve que vous ambitionnez d'être plus importants que ce que vous êtes réellement, à savoir une association de quartier?**

Nous ne sommes pas une association de quartier. L'ARAS comprend des membres de tous horizons. Citoyens de différentes communes, promoteurs immobiliers, ça ne se cantonne pas à l'avenue Maurice-Troillet comme certains pourraient le penser. Si nous n'avions aucune importance, nous n'aurions jamais été conviés à la table de la Municipalité, ou lors des séances régulières avec la direction de la base aérienne. Nous avons notre mot à dire, et les parties relaient nos remarques.

## **Pourquoi les parties vous écoutent-elles aujourd'hui?**

Nous ne nous opposons plus systématiquement comme cela pouvait se faire à une époque. Aujourd'hui, nous prenons le téléphone et évoquons des suggestions directement avec les acteurs de cet aéroport. Nous questionnons avec bonne intelligence. Et nous comptons poursuivre dans cette voie. \_SJ

## **LA STRATÉGIE 2015 DE L'ARAS SOUS LA LOUPE**

Pour l'aviation civile, la finalisation du mur antibruit au nord, ainsi que la mise en place d'un tarmac pour les vols charter sont au programme. La suite du transfert des hélicoptères du nord à l'est. L'ARAS suivra aussi le dossier concernant les heures de décollage des hélicoptères qui sulfatent. L'Office fédéral de l'aviation civile autorise le début de l'activité dès 6 heures. Cependant, des membres de l'ARAS ont constaté que cet horaire n'était pas toujours respecté et que, dans la région d'Aproz, les appareils décollaient régulièrement plus tôt. Au niveau de l'aviation militaire, l'association suivra notamment la mise en place de la stratégie de repli. \_SJ