

Duel d'approches sur l'aéroport de Sion 2.0: atout économique ou projet en trompe-l'œil?

Les milieux économiques valorisent les retombées positives du développement de l'aéroport de Sion. Les opposants dénoncent un discours enjolivé, «comme si l'aviation était naturellement vertueuse».

Guillaume Chillier

29 nov. 2025, 17:00



Vincent Riesen parle à la centaine de personnes présent au débat sur l'aéroport, ce jeudi 27 novembre à Sion. Sacha Bittel

L'un des hangars de la société de services aéroportuaires Alpark a été soigneusement aménagé. Petits fours, musique de fêtes de fin d'année, fauteuils cosy, aéronefs exposés et écran géant vantant l'écosystème aéroportuaire. Sur la scène pour un débat intitulée «On ne joue pas avec un aéroport», plusieurs orateurs s'activent à défendre une idée simple: l'aéroport ne se résume ni au bruit ni au souvenir des jets militaires.

Au-dessus des quelques guichets d'enregistrement de l'aéroport de Sion, les écrans n'affichent pas le nom de compagnies aériennes comme d'habitude, mais celui d'Aeria+, le bras aérien des faïtières économiques romandes. Peu connue en Valais, l'«Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante» n'est pas là par hasard. «Nous savons qu'à Sion, il y a des discussions», glisse son directeur, Fred Herren.

Ces discussions portent sur le développement de l'aéroport, aujourd'hui suspendu à l'approbation d'une loi prévoyant la création d'une société d'exploitation, alors que l'infrastructure est pour l'heure gérée par l'administration de la ville de Sion. Une nouvelle gouvernance pas vraiment contestée, mais vue comme le déclic nécessaire pour rendre l'aéroport plus fréquenté et plus rentable. Acquis à la cause, les milieux économiques semblent prêts à mettre les moyens pour «vendre» cette loi, menacée par un possible référendum des écologistes.

Souvenir de bruit

Les arguments avancés sont connus et reviendront: à Sion, il y a la base de sauvetage en montagne, des centaines d'emplois directs ou indirects, des dizaines d'apprentis en formation, des activités d'innovation. L'impact de l'aéroport sur l'économie du canton, 75 millions de francs calculés par la HES-SO dans une étude de 2022, est mis en avant. «La population réduit vite l'aéroport à du bruit et à des mouvements. Beaucoup se souviennent encore de l'époque où les jets de l'armée vrombissaient en continu», confie Vincent Riesen, directeur de la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie (CCIV).

C'est contre cette image nuisible que les milieux économiques commencent à se mobiliser en vue des débats au Grand Conseil, voire d'un éventuel vote populaire. Stéphane Pillet se montre rassurant: «Il faut être honnête: Sion avec du trafic de ligne, ce n'est pas envisageable. Mais il existe des opportunités pour des marchés de niche comme en Bourgogne avec l'œnotourisme», explique l'ancien président du PDC (aujourd'hui Le Centre) et actuel directeur de BTEE, active dans l'environnement, la sécurité et l'aéroportuaire. En clair, Sion ne devrait pas accueillir des hordes de passagers sautant dans un vol «low-cost» pour un week-end festif.

Pour Vincent Riesen, il faut éviter que les débats ne deviennent un référendum pour ou contre l'aéroport ou pour ou contre l'aviation civile en Valais, «alors qu'il s'agit finalement que d'une question de procédure et de gouvernance». «Philippe Cina, poursuit-il, parle de surtourisme. Nous comprenons cette crainte. Mais nous ne voulons pas que Sion ou le Valais deviennent une sorte de Barcelone bis, où le surtourisme fait des ravages. Notre objectif est simplement de permettre aux Valaisans de partir de Sion plutôt que de Genève, lorsque cela est possible.»

Philippe Cina justement. Sans le vice-président des Vert-e-s, les milieux économiques auraient vécu un moment de quasi-entre-soi jeudi soir. Modéré, l'écologiste représente ce soir-là une des rares voix pas complètement emballées par le futur de l'aéroport. A plusieurs reprises, il précise que lui et son parti ne sont pas contre l'existence de l'aéroport.

Moins de bouchons?

Mais selon lui, la soirée est remplie de belles paroles pas toujours exactes. Quand il entend dire que l'électricité promet un avenir 100% propre à une partie de l'aviation, que l'aéroport de Sion et ses nombreux espaces naturels participent à la biodiversité, que les Américains pourront aller skier à Crans-Montana en atterrissant à Sion depuis Londres, ou que l'aéroport 2.0 permettra de limiter les bouchons sur l'autoroute, il s'étrangle.

«Il y a beaucoup d'embellissements de la situation, comme si l'aviation était naturellement vertueuse», soupire-t-il. «Un récit est en train de se construire, en évitant de faire peur à la population. Il est plus facile de présenter l'aéroport de Sion comme base de sauvetage en montagne, créatrice d'emplois, formatrice et moteur d'innovation...» Pour lui, l'enjeu consiste surtout à déterminer quel niveau de développement est souhaité pour l'aéroport et, en conséquence, quel niveau de nuisances la population est prête à accepter.

Il s'inquiète. «Je ne serais pas très heureux de voir x fois par semaine des Airbus A320 (environ 150 places, ndlr) en approche au-dessus de la vallée du Rhône pour atterrir puis décoller. Si vous allez sur les hauteurs de Bergame ou à Innsbruck, les paysages sont magnifiques, mais le trafic aérien y est omniprésent.» Philippe Cina s'étonne enfin que le lien entre les émissions de CO₂ et le dérèglement climatique soit occulté quand on parle de l'aéroport. Il soupire: «Malgré le débordement du Rhône et la disparition de Blatten, nous continuons de fermer les yeux au lieu d'adapter nos comportements.»

La loi sur l'aéroport 2.0 sera soumise au Grand Conseil prochainement, probablement en mars. Les milieux économiques semblent déjà prêts, davantage encore en cas de référendum. Aeria+ se dit disposée à s'engager si besoin. Son secrétaire général, Maxime Treboux, avertit: «Si nous pouvons aider, nous le ferons. Si le débat reste au niveau local, ce sera surtout la CCIV qui sera en première ligne.»