

## **Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion**

---

### *Résumé*

L'aéroport de Sion est un aérodrome régional dont le concessionnaire est actuellement la Ville de Sion. La concession d'exploitation est délivrée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Le concessionnaire obéit à la Loi fédérale sur l'aviation mais également aux normes internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à celles de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Il est ainsi soumis aux mêmes exigences que les aéroports internationaux. L'exploitant de l'aérodrome de Sion est chargé de l'application de la politique aéronautique suisse, politique pilotée par l'Office fédéral de l'aviation civile. Le Plan sectoriel des transports, Infrastructure aéronautique fixent de manière contraignante pour les autorités, les objectifs et les exigences relatifs aux aérodromes et aux installations de la navigation aérienne.

Avec le désengagement des Forces aériennes de l'aérodrome de Sion en 2018, il s'est avéré nécessaire de repenser les activités de l'aéroport de Sion, tout en respectant les différents accords convenus avec la Confédération. En effet, l'accord de principe du 7 décembre 2016 signé par la Confédération, le Canton et la Ville de Sion prévoient le maintien le site de Sion comme un aérodrome de dégagement. L'aéroport de Sion est ainsi un aéroport civil avec des activités militaires. Le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et du sport détient la majeure partie des terrains nécessaires à l'exploitation de l'aéroport. L'accord de 2016 pose le principe du transfert des infrastructures et des systèmes aéroportuaires à la partie civile. L'avenant au contrat concernant l'utilisation mixte de l'aérodrome du 22 décembre 1956, signé entre la Ville de Sion et la Confédération le 4 novembre 2021, convient également du transfert d'objets, de prestations et d'infrastructures à la partie civile.

Sous l'angle de l'exploitation civile, le concessionnaire actuel, en qualité d'autorité aéroportuaire, s'assure de l'application et du respect des prescriptions fédérales et internationales. Celles-ci concernent tant les infrastructures que des fonctions en lien avec son organisation. L'autorité aéroportuaire définit les procédures d'approches et de décollage ainsi que les prescriptions d'utilisations des aires de mouvements (aires de manœuvre et de trafic). Elle règle les services aéronautiques. Elle décide des horaires d'ouverture et établit les documents normatifs nécessaires à la gestion et l'exploitation de l'aéroport.

L'aéroport de Sion accueille sur son site des entités actives dans le domaine de la formation, telle que le centre d'apprentissage de poly-mécaniciens ou les écoles de pilotage. Il s'agit de formations et qualifications professionnalisantes permettant notamment de former des pilotes et des instructeurs de vols, notamment de vol en montagne. L'aéroport constitue également la base de départ des hélicoptères de sauvetage du concept sanitaire cantonal de l'Organisation cantonale valaisanne des secours. De plus, il héberge des activités d'innovation avec la présence de la société H55, active dans le domaine de la propulsion

électrique et l'interface pilote. Les activités civiles de l'aéroport de Sion génèrent une plus-value de 74,9 millions de francs pour l'ensemble du canton et contribue au maintien de 664 emplois en Valais. L'aéroport de Sion constitue ainsi une infrastructure d'intérêt public. Le déficit d'exploitation de l'aéroport de Sion est aujourd'hui assumé à hauteur de 50% par le Canton et à hauteur de 50% par la Ville de Sion conformément à la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne du 15 septembre 2022.

Le Canton et la Ville de Sion ambitionnent d'exploiter l'aéroport de Sion comme un outil de promotion économique et touristique bénéficiant à l'ensemble du Valais. L'aéroport de Sion continue à opérer des vols commerciaux, des vols hélicoptères en cohabitation avec l'aviation générale et de loisir. Il assure les services de sécurité indispensables aux régions de montagne. Il se veut également être un partenaire des FA permettant des opérations de vols militaires à faible échelle. En sa qualité d'aéroport régional mais totalement intégré dans un ciel européen, l'aéroport de Sion renforce son intégration dans la politique aéronautique suisse en soutenant la formation dans les métiers de l'aéronautique. Il contribue non-seulement au développement durable dans le domaine de l'aviation en devenant une plateforme pour le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires mais propose également des mesures visant à diminuer son impact environnemental.

Afin de permettre un développement efficient et sûr de ses activités et de celles de ses utilisateurs, tout en cherchant à diminuer l'impact environnemental des activités aéronautiques, la création d'une société d'exploitation s'avère essentielle. Cela permet une optimisation de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport. L'avant-projet de loi porte sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la création d'une société d'exploitation ainsi que sur son financement.

La forme juridique proposée est celle d'une société anonyme d'économie mixte de droit privé détenue au minimum 51% par le Canton, les communes valaisannes ou la Confédération. La participation d'un tiers au capital reste ouverte. L'Etat du Valais et la commune municipale de Sion détiennent respectivement un minimum de 34% et 10% du capital-actions. À la création de la société, les communes valaisannes, hormis celle de Sion, détiennent le 20% du capital-actions. Les communes valaisannes ne souhaitant pas détenir de parts dans la société peuvent les vendre soit à d'autres communes valaisannes, soit à l'Etat du Valais. Concernant le financement de la société, l'Etat du Valais conclut un mandat de prestations ou un contrat de droit public pour les tâches d'intérêt public. Le Canton indemnise la société et appelle ensuite à contribution les communes valaisannes à hauteur de 20% et la commune municipale de Sion à raison de 10% de l'indemnité cantonale. Par analogie avec le financement des routes, la contribution individuelle des communes valaisannes se calcule selon le chiffre de la population et selon le nombre de nuitées à part égale.

## **Table des matières**

1.	Historique .....	4
2.	Engagements .....	4
2.1	Politique aéronautique suisse .....	4
2.2	Accord de principe de 2016, Contrat du 22 décembre 1956 et ses avenants .....	6
2.3	Concession d'exploitation .....	7
2.4	Compensation écologique .....	8
3.	Situation actuelle .....	8
3.1	Activités .....	8
3.2	Mouvements, passagers.....	12
3.3	Coûts d'exploitation .....	13
3.4	Biens fonds et infrastructures .....	16
4.	Développement de l'aéroport de Sion .....	17
4.1	Infrastructure d'importance cantonale.....	17
4.2	Vision cantonale.....	18
4.3	Potentiel commercial et pronostic de trafic aérien .....	19
4.4	Biens-fonds et infrastructures.....	21
4.5	Le développement durable et l'innovation dans le domaine de l'aviation .....	21
5.	Future société d'exploitation .....	22
5.1	Missions .....	22
5.2	Forme juridique et capital-actions.....	23
5.3	Organisation .....	25
5.4	Indemnité de l'Etat, contribution des communes valaisannes et clé de répartition .....	25
5.5	Phase transitoire .....	26
6.	Opportunités pour le Valais.....	27
7.	Répercussions.....	29
7.1	Incidences sur les finances de l'Etat du Valais .....	29
7.2	Incidences sur le personnel de l'Etat du Valais.....	29
7.3	Délégations législatives.....	29
7.4	Impact en terme de durabilité.....	29
7.5	Charges administratives .....	29
7.6	Répercussions en matière de finances et d'autonomie communale .....	30
7.7	Conformité du projet à la législation cantonale concernant la RPT .....	30
8.	Commentaires des articles de loi.....	31
	Liste des abréviations .....	41
	Références bibliographiques .....	42

## 1. Historique

L'histoire de l'aéroport de Sion débute en 1934, à l'initiative de la commune de Sion, par la création d'un champ d'aviation pour les besoins de l'aviation civile. Celui-ci a été agrandi et aménagé par la Confédération, notamment pendant le service de 1939-1945. Le 22 décembre 1956, la Confédération et la commune de Sion ont signé un contrat au sujet de l'utilisation mixte de l'aérodrome de Sion. Depuis 2013, la Confédération prévoyait un retrait des Forces aériennes (ci-après : les FA) ou une fermeture de la base aérienne de Sion.

En 2014, le Conseil d'Etat valaisan a décidé de mettre en place un comité de pilotage stratégique ayant pour but de définir les implications techniques et financières du retrait des FA. Le 7 décembre 2016, la Confédération, le canton du Valais et la Ville de Sion ont signé l'accord de principe concernant les implications techniques et financières liées au désengagement de l'armée de l'aérodrome militaire de Sion. Un changement de paradigme s'est alors opéré. En effet, avant 2018, l'aérodrome de Sion était un aérodrome militaire avec une activité civile minoritaire. Depuis 2018, l'aérodrome de Sion est devenu un aéroport civil avec des activités militaires dites prioritaires.

Avec le retrait des FA, il s'est avéré nécessaire de repenser les activités de l'aéroport de Sion, celles-ci étant essentiellement dictées par la présence militaire, tout en respectant les différents accords convenus avec la Confédération. Le canton du Valais et la Ville de Sion ont mandaté la Prof. Laure Athias, Professeure associée en économie à l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP) de l'Université de Lausanne, concernant la réalisation d'une analyse du mode organisationnel lié au développement futur de l'aéroport civil de Sion. Dite professeure a recommandé la réalisation d'un Partenariat Public-Privé de type concession (PPP-I).

Sur la base du rapport d'expertise de la professeure, le Canton et la Ville de Sion ont annoncé le 8 octobre 2018 leur ambition commune de créer une société de projets en partenariat Ville – Canton, société visant à exploiter l'aéroport civil de Sion.

## 2. Engagements

### 2.1 Politique aéronautique suisse

« Le secteur de l'aviation revêt une importance capitale pour la population et l'économie. » L'article 87 de la Constitution fédérale attribue la compétence de légiférer sur l'aviation à la Confédération<sup>1</sup>. Celle-ci « a pour tâche d'instaurer un cadre général de façon à maintenir une bonne desserte aérienne internationale du pays, un niveau de sécurité élevé ainsi que la mise en œuvre des objectifs climatiques de la Suisse »<sup>2</sup>. Le Conseil fédéral, en charge de la définition de la politique aéronautique suisse, formule régulièrement des orientations générales pour l'aviation suisse. « Ces formulations sont consignées sous forme de rapports. Le dernier rapport en date a été publié en 2016 avec pour fil conducteur la volonté de garantir les meilleures liaisons aériennes possibles entre la Suisse et les centres européens et mondiaux. À cet égard, il est primordial que l'aviation s'appuie sur une infrastructure aéronautique sûre, fiable et performante au service de l'intérêt public »<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Confédération Suisse. 2020. *Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA), le PSIA en Bref*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P.4

<sup>2</sup> Confédération suisse. Politique aéronautique. *Office fédéral de l'aviation civile*. Repéré à <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/themen/politique-aeronautique.html> (consulté le 16.12.2023)

<sup>3</sup> Ibid.

La Suisse compte onze aéroports régionaux<sup>4</sup>. Quatre aéroports régionaux,<sup>5</sup> dont celui de Sion, proposent des vols réguliers court- et moyen-courriers. Ils relient ainsi leur région respective au trafic aérien international en proposant des liaisons directes avec l'étranger<sup>6</sup>. Ils contribuent par conséquent aussi à l'intégration de la Suisse dans le réseau mondial du transport aérien. Les aéroports régionaux exploitent souvent des marchés de niche, et les formalités d'embarquement y sont abrégées.

Les aéroports régionaux sont utilisés par toutes les catégories de l'aviation générale<sup>7</sup>. Ils sont particulièrement précieux pour l'instruction et le perfectionnement aéronautique surtout s'ils disposent d'un système d'atterrissage aux instruments et de procédures d'arrivée et de départ assistées par satellite, ce qui permet d'entraîner pratiquement n'importe quelle situation en vol<sup>8</sup>. Ils sont également d'une grande importance pour l'aviation de tourisme et le travail aérien.

Ils doivent être titulaires d'une concession fédérale d'exploitation au même titre que les aéroports nationaux, ce qui leur confère le statut d'aéroport au sens de la Loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (ci-après : loi sur l'aviation ou LA). La détention de cette concession leur impose des obligations. Les aéroports régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes publics d'intérêt national et sont soumis à des exigences en matière d'infrastructures et d'exploitation similaires à celles des aéroports nationaux (douane, service de sauvetage et de lutte contre l'incendie, gestion de la sécurité, etc.)<sup>9</sup>. L'article 36a al. 2, 2<sup>ème</sup> phrase LA prévoit que « *Il [le concessionnaire] a l'obligation [...] de mettre à la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.* »

Les exploitants d'aérodromes sont ainsi chargés de la mise en œuvre de la politique fédérale, politique pilotée par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (ci-après : OFAC). Cette mise en œuvre se doit de respecter les normes internationales de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA).

Le Plan Sectoriel des transports, partie Infrastructure Aéronautique (ci-après : le PSIA) constitue l'instrument d'aménagement et de coordination de l'infrastructure aéronautique civile sur le plan fédéral. Il fixe de manière contraignante pour les autorités, les objectifs et exigences relatifs aux aérodromes et aux installations de la navigation aérienne. L'OFAC conduit les réflexions s'y inscrivant. Le PSIA de l'aéroport de Sion est actuellement en cours d'élaboration.

---

<sup>4</sup> Bern-Belp, Lugano-Agno, Sion, St-Gallen-Althenrhein, Birrfeld, Bressaucourt, Écuveillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds-Les Éplatures, Lausanne-La Blécherette et Samedan.

<sup>5</sup> Bern-Belp, Lugano-Agno, St-Gallen-Altehrhein.

<sup>6</sup> Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P.1744

<sup>7</sup> L'aviation générale désigne les activités civiles autres que les vols de transport commercial ou de travail aérien.

<sup>8</sup> Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P.1745

<sup>9</sup> Ibid

## 2.2 Accord de principe de 2016, Contrat du 22 décembre 1956 et ses avenants

Un accord de principe entre la Confédération, le Canton et la Ville de Sion a été signé le 7 décembre 2016 (ci-après : l'accord de principe de 2016) en vue du désengagement de l'armée de l'aérodrome militaire de Sion. Ce document règle notamment le stationnement de la police militaire sur l'aérodrome, le maintien du centre d'apprentissage de poly-mécaniciens, l'affectation des terrains et des infrastructures, les principes d'un aérodrome de dégagement, etc.

L'article 5 dudit accord de principe stipule que la reprise des biens fonciers et des systèmes aéroportuaires du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (ci-après : le DDPS) feront l'objet d'un accord entre la Confédération, le Canton et la Ville de Sion. Cette reprise est entendue sous forme d'un droit de superficie à des conditions à négocier. Toujours selon le même article, la Confédération restera propriétaire des terrains tandis que les infrastructures et systèmes aéroportuaires deviendront propriété du Canton ou de la Ville de Sion, soit la partie civile.

Malgré le désengagement des FA dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, la base de Sion demeure un aérodrome de dégagement au profit de l'aviation militaire conformément à l'article 8 de l'accord de principe de 2016. Le DDPS maintient Sion comme aérodrome de dégagement, afin de permettre aux FA d'atterrir à Sion en cas de difficulté ou en situation d'urgence ou d'y opérer pendant une période limitée (par exemple un engagement similaire à celui exécuté dans le cadre du World Economic Forum).

En effet, la météorologie de Sion s'avère particulièrement intéressante pour les FA garantissant des opérations avec un minimum de perturbations sur l'année. De plus, elle leur permet de remplir en tout temps leur mission de surveillance internationale de l'espace aérien suisse.

Bien que les infrastructures au sol soient nettement moins utilisées par les FA, celles-ci utilisent toujours l'espace aérien, ceci du lundi au vendredi. Le ciel valaisan constitue une des trois zones de l'espace aérien suisse utilisé par les FA pour l'entraînement des avions de chasse. Ces exercices nécessitent de très grandes zones d'entraînement avec des altitudes importantes. Dans le cas de figure où l'aérodrome de Sion n'accueillerait pas d'aéronefs, le ciel valaisan serait tout de même utilisé comme secteur d'entraînement. Conformément à la publication d'information aéronautique (Aeronautical Information Publication [AIP]) de la Confédération, l'espace aérien suisse est structuré avec trois zones d'entraînement pour les avions de combats. Une zone au nord de l'aérodrome de Payerne qui s'étend à l'espace aérien français et une zone à l'est de la Suisse qui s'étend au sud à l'espace aérien italien. Le Valais est entièrement couvert par la troisième zone d'entraînement qui s'étend au nord jusqu'au lac des Quatre Cantons et au Léman.

L'utilisation mixte de l'aérodrome de Sion a été réglée pour la première fois dans le contrat du 22 décembre 1956 signé entre la Confédération et la Ville de Sion. Ce contrat a été amendé à plusieurs reprises à travers 3 avenants. Le dernier en date a été signé entre la Confédération et la Ville de Sion le 4 novembre 2021. Celui-ci abroge et remplace les avenants précédents. L'article 3 de l'avenant de 2021 exige que l'aéroport soit maintenu par les parties, soit Ville de Sion et Confédération, dans un état opérationnel conformément aux directives de l'OFAC, à celles de la Military Aviation Authority et des FA. Les parties s'engagent également à réaliser de manière échelonnée entre 2022 et 2026 le transfert à la partie civile de prestations, d'objets et d'infrastructures. La prochaine échéance permettant de résilier le contrat de 1956 et ses avenants est fixée au 31 décembre 2026.

### 2.3 Concession d'exploitation

En termes légaux, un aéroport constitue une installation servant au décollage, à l'atterrissage et au stationnement d'aéronefs, ainsi qu'au trafic de passagers et le transbordement de marchandises<sup>10</sup>. Cette définition permet la distinction entre un aéroport, soit un aéroport ouvert à l'aviation publique (art. 36a al. 1 LA), et un champ d'aviation. L'organisation et l'exploitation d'un aéroport sont régies par un règlement d'exploitation<sup>11</sup>.

Pour bénéficier du statut d'aéroport au sens de la LA, les aéroports doivent être titulaires d'une concession fédérale d'exploitation. Dite concession autorise son titulaire à exploiter les infrastructures aéroportuaires à titre commercial et à prélever des taxes<sup>12</sup>.

La Ville de Sion, exploitant actuel de l'aéroport de Sion, détient la concession d'exploitation octroyée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : DETEC). La concession au bénéfice de l'aéroport de Sion autorise ce dernier à opérer des vols de lignes<sup>13</sup> et charter<sup>14</sup>. Sa validité court jusqu'au 31 août 2031. La concession peut être transférée à un tiers avec l'accord du DETEC pour autant que la société soit détenue majoritairement par des autorités publiques. Si une privatisation (majorité du capital-actions en mains privées) était envisagée, une procédure pour une nouvelle concession devrait être entreprise. L'élaboration technique du dossier nécessite une année de travail. Il s'en suit une procédure fédérale d'une durée similaire. Le transfert de la concession demande ainsi un total de deux ans. Un renouvellement de concession d'exploitation requerrait quant à lui un processus d'approximativement cinq ans.

Actuellement, l'aéroport de Sion est dirigé par une Commission d'aéroport dont le Président est un élu du Conseil municipal de la Ville de Sion. L'aéroport de Sion est intégré au Service des travaux publics et environnement. Il obéit ainsi aux lois et règles de la municipalité de Sion. Le directeur et les collaborateurs de l'aéroport bénéficient du statut de collaborateurs municipaux.

Selon l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA), l'exploitant (la Ville de Sion) nomme un chef d'aérodrome (le Directeur de l'aéroport). Le Chef d'aérodrome est la personne responsable de la surveillance de l'exploitation de l'aérodrome. Celui-ci est assujéti à l'agrémentation de l'OFAC. Il est ainsi l'interlocuteur de l'OFAC sur l'aérodrome et répond notamment du respect des prescriptions relatives aux mesures de sécurité<sup>15</sup> et de sûreté<sup>16</sup> ainsi que du respect des prescriptions de l'OFAC<sup>17</sup>.

---

<sup>10</sup> Article 2, alinéa a, de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA), RS 748.131.1

<sup>11</sup> Article 36c de la loi fédérale sur l'aviation civile du 21 décembre 1948 (LA), RS 748.0

<sup>12</sup> Article 36a de la loi fédérale sur l'aviation civile du 21 décembre 1948 (LA), RS 748.0

<sup>13</sup> Un vol de ligne constitue un avion utilisé pour le transport de passagers, de fret aérien et de poste aérienne sur une base commerciale.

<sup>14</sup> Un vol charter désigne un avion affrété de manière occasionnelle par un organisateur de voyage à une compagnie d'aviation.

<sup>15</sup> La sécurité aérienne comprend les mesures visant à garantir la fiabilité technique et opérationnelle de tous les acteurs de l'aviation.

<sup>16</sup> La sûreté recouvre la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation, tels que les détournements d'avion, les actes de sabotage et les attentats terroristes.

<sup>17</sup> Art.29d de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA), RS 748.131.1

## 2.4 Compensation écologique

L'utilisation extrême des sols en plaine impacte considérablement la nature et le paysage. L'exploitation intensive des sols possède une incidence directe sur la biodiversité et la densité des espèces animales et végétales. Les atteintes portées aux milieux naturels par les interventions humaines sont néfastes et la disparition de nombreuses espèces faunistiques et floristiques est proportionnelle aux dommages causés. De nombreuses espèces se réfugient sur les aérodromes, les servitudes aéronautiques les protégeant d'autres interventions humaines<sup>18</sup>. Cela a pour effet de créer des « couloirs biologiques ».

La loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN)<sup>19</sup> et son ordonnance (OPN)<sup>20</sup> fixent des objectifs de préservation et de valorisation de la biodiversité sur les aérodromes civils suisses. Le PSIA, la conception « Paysage Suisse » et la Stratégie Biodiversité Suisse (SBS) fixent les mêmes objectifs de manière contraignante pour les autorités.

Afin d'empêcher la disparition et la perte de diversité des espèces animales et végétales, l'OFAC et l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV) recommandent que minimum 12% de la surface totale soient dédiés à des mesures de compensation écologique. Dans le cadre du processus PSIA, les exploitants des aérodromes doivent donc établir un concept de compensation écologique. Dans le cadre de certaines procédures formelles (ex. : approbation des plans), l'OFAC peut exiger la réalisation d'une ou plusieurs mesures de compensation écologique.

## 3. **Situation actuelle**

### 3.1 Activités

Lorsque le DETEC accorde la concession fédérale à un exploitant, il lui accorde l'autorité aéroportuaire. L'exploitant doit alors s'assurer que les normes internationales et les prescriptions de l'OFAC, notamment en termes de sûreté et de sécurité, sont appliquées et respectées. Ces normes et prescriptions concernent tant les infrastructures que des fonctions en lien avec son fonctionnement.

L'autorité aéroportuaire définit et règle les relations avec les autorités, les services aéronautiques et les entreprises opérant sur le périmètre ainsi qu'avec les usagers. Elle définit les procédures d'approches et de décollage ainsi que les prescriptions d'utilisations des aires de mouvements (aires de manœuvre et de trafic). Elle publie les procédures et prescriptions susmentionnées et toutes informations utiles dans la Publication d'information aéronautique (AIP-Suisse). Elle établit le plan d'urgence, le plan d'obstacle, le concept du péril animalier, le concept de compensation écologique. L'autorité aéroportuaire fixe les horaires d'ouverture, accorde des autorisations de vols et établit les restrictions d'utilisation de l'aéroport. Elle fixe le montant des taxes et les perçoit.

---

<sup>18</sup> Confédération Suisse. 2019. *Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution*. Berne. Pillet S., BTEE SA. P.61

<sup>19</sup> art. 18, al. 1 et art. 18b, al. 2 Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN), RS 451

<sup>20</sup> art. 13, 14 et 15 Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN), RS 451.1



Le site aéroportuaire de Sion héberge divers acteurs actifs dans le domaine aéronautique. Il rassemble des compagnies aériennes, des compagnies hélicoptères, des activités d'hangarage et de maintenance, de loisirs mais également de formation et d'innovation. En termes d'emplois, cela représente en 2023 l'équivalent de 290 emplois dont 21,4 EPT dévolus à l'exploitation de l'aéroport et 120 EPT employés par la société H55.

<b>Compagnies aériennes</b>	<b>Compagnie hélicoptères</b>
Air Mountain SA Eagle Express Starjet	Air-Glacières SA ALPINE Helicopters Héli-ALPES SA Swiftcopters - Eagle
<b>Hangarage et maintenance</b>	<b>Formation</b>
ALPARK ALPINE Jet Service Farner Ruag Aviation Signature Flight Support TAG Maintenance service	Groupe de vol à moteur (GVM) Groupe de vol à voile Para-club Valaisgroupe Centre de formation des poly-mécaniciens
<b>Exploitation de l'aéroport</b>	<b>Innovation</b>
Douane Skyguide Police cantonale B-Food	H55
	<b>Loisirs</b>
	46 Aviations SA Groupe aéromodélisme

Tableau 1: Acteurs présents sur le périmètre aéroportuaire

### 3.1.1 Activités de formation

La formation et le perfectionnement aéronautiques répondent à un intérêt public. Ils garantissent la relève de pilotes pour l'aviation civile suisse et le maintien de compétences aéronautiques en Suisse. Sont notamment concernés les vols en vue d'acquérir les licences de pilote, de former les instructeurs de vol et d'exercer les acrobaties aériennes et le vol en montagne. Les aéroports nationaux de Zurich et de Genève offrent des capacités d'instruction particulièrement réduites. Les autres aéroports disposant d'un environnement comparable (service de la navigation aérienne, système d'atterrissage aux instruments, procédure d'approche assistée par satellite) constituent ainsi la meilleure alternative.

Sur le site de Sion, l'école de pilotage du Groupe de vol à moteur (ci-après : GVM) dispense des formations de base de pilote privé (brevet LAPL et PPL), de vol de nuit (NIT), de radiotéléphonie (RTF) et de voltige (ACR), ceci en allemand, en français et en anglais. Ces formations professionnalisantes s'avèrent indispensables à l'obtention des licences nécessaires pour évoluer dans le domaine de l'aviation. Le groupe de vol à voile, quant à lui, propose un programme de formation permettant d'obtenir une licence EASA de pilote de

planeur. Le Para-Club Valais délivre également des licences AFF<sup>21</sup>/PAC<sup>22</sup> aux nouveaux parachutistes.

Par ailleurs, la base aérienne de Sion fait partie des quatre sites nationaux accueillant le centre de formation des apprentis poly-mécaniciens<sup>23</sup>. Cet apprentissage permet non seulement la fabrication de pièces, d'outils et de dispositifs de production mais permet également d'assurer l'entretien d'hélicoptères ou de jets des FA. Le site de Sion forme actuellement 28 apprentis. Ces compétences, difficiles à trouver de par leur spécificité, sont particulièrement recherchées dans le monde industriel. La start-up H55 recourt d'ailleurs aux apprentis poly-mécaniciens de Sion pour ses travaux de maintenance sur les avions électriques assurant ainsi le transfert de connaissances des nouvelles technologies pour l'aviation à propulsion électrique.

### 3.1.2 Activités d'innovation

H55, une spin-off de Solar Impulse, est actuellement présente sur le site de l'aéroport de Sion. Elle crée une nouvelle technologie de propulsion électrique dans le but de rendre le transport aérien plus propre, plus sûr, moins bruyant et plus accessible. Ses travaux se focalisent sur l'ensemble de la chaîne de propulsion : moteurs électriques, batteries, systèmes de gestion et de contrôle, interfaces avec le pilote.

En 2017, l'avion Solar Impulse a volé nuits et jours à travers les cieux du monde entier, couvrant plus de 42'000 km, sans carburant aucun, utilisant uniquement l'énergie solaire. De cet héritage technologique est né H55, se concentrant spécifiquement sur la technique de propulsion électrique certifiée. Cette dernière permettra de répondre aux problématiques du bruit, de la pollution, des coûts de maintenance extrêmement élevés ainsi que celle des risques et de sécurité. L'utilisation de la propulsion électrique engendrera de nouvelles solutions aériennes telles que les taxis volants, les drones ou encore les VTOLs (vertical take-off and landing), soit les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux.

En 2018, H55 a rejoint « The World Economic Forum's Technology Pioneers »<sup>24</sup>. Cette communauté sélectionne les entreprises selon leur potentiel de transformation de la société et de l'industrie ainsi que leur capacité à modérer la quatrième révolution industrielle. H55 collabore étroitement avec l'OFAC et a reçu en 2020 un financement de la part du programme de recherche et d'innovation de l'Union Européenne. H55 est la première société au niveau mondial à disposer à la fois d'une technologie de propulsion électrique certifiée AESA, mais également d'un processus d'intégration à l'avion certifié AESA. La société teste actuellement sa technologie sur des avions de 70 places.

En 2020, H55 comptait une trentaine d'employés. En 2023, ce chiffre s'élevait à 120 et devrait atteindre 120 pour l'année 2024. Suite à une levée de fonds importante, se chiffrant à plusieurs millions de francs, et au nombre grandissant d'employés, les locaux initiaux sont devenus trop petits pour répondre à leur croissance. Il a été nécessaire de réunir toutes les équipes sur le site de l'aéroport de Sion. La start-up occupe actuellement deux halles sur le périmètre de l'aéroport pour les travaux d'intégration de sa technologie sur les avions et pour ses activités de test moteurs et d'assemblage. Elle occupe également des bureaux à la Rue de

---

<sup>21</sup> Accelerated Freefall

<sup>22</sup> Progression accompagnée en chute

<sup>23</sup> Les autres sites sont Meiringen (Berne), Alpnach (Obwald) et Payerne (Vaud).

<sup>24</sup> World Economic Forum. Introducing the Technology Pioneers Cohort of 2018. World Economic Forum. Repéré à <https://widgets.weforum.org/techpioneers-2018/index.html> (consulté le 09.01.2024)

l'Aéroport 10 et a installé son atelier dans la zone industrielle de Chandoline. H55 souhaite s'installer durablement sur le site de l'aéroport de Sion dans une halle à construire au nord-est.

Le Grand Conseil valaisan a accepté le 16 juin 2020, via l'octroi d'un crédit d'objet dans le cadre du Campus Energypolis pour la mise en place du parc de l'innovation à Sion, de soutenir l'implantation de la société en Valais en lui octroyant un montant de 5 millions de francs en faveur de ses équipements d'innovation.

### 3.1.3 *Activités de sauvetage en montagne et travail aérien*

L'aéroport de Sion constitue la base de départ des hélicoptères de sauvetage du concept sanitaire cantonal de l'Organisation cantonale valaisanne des secours (OCVS). Il joue également un rôle dans le transfert hospitalier et de rapatriement en accueillant des avions ambulances.

L'aéroport de Sion est reconnu comme une infrastructure cantonale critique. Lors de l'exercice catastrophe TERRA22 effectué en septembre 2022 (tremblement de terre de grande ampleur), l'Organe Cantonal de Conduite (OCC) a relevé le rôle stratégique que joue l'aéroport pour le déploiement des moyens de secours, suisses et étrangers, qui serait appelé en renfort pour secourir le Valais.

Le travail aérien remplit une fonction d'approvisionnement, notamment dans la construction, l'industrie forestière et l'agriculture. Les vols assurés dans le cadre du travail aérien sont en général des vols commerciaux destinés au transport de matériel et à l'approvisionnement de régions, cabanes et chantiers difficilement accessibles. Le travail aérien recouvre également la surveillance aérienne (du trafic, des conduites), les mesures, la prise de vue aérienne de même que les vols assurés dans le cadre de l'exploitation forestière, du minage des avalanches ou du traitement phytosanitaire des cultures. L'augmentation des dangers naturels dans le Canton, notamment en lien avec le dérèglement climatique, implique une augmentation des missions héliportées. Une grande partie du travail aérien est assurée par hélicoptère, moyen de transport aujourd'hui incontournable dans les régions de montagne. Il répond donc à un fort intérêt public<sup>25</sup>.

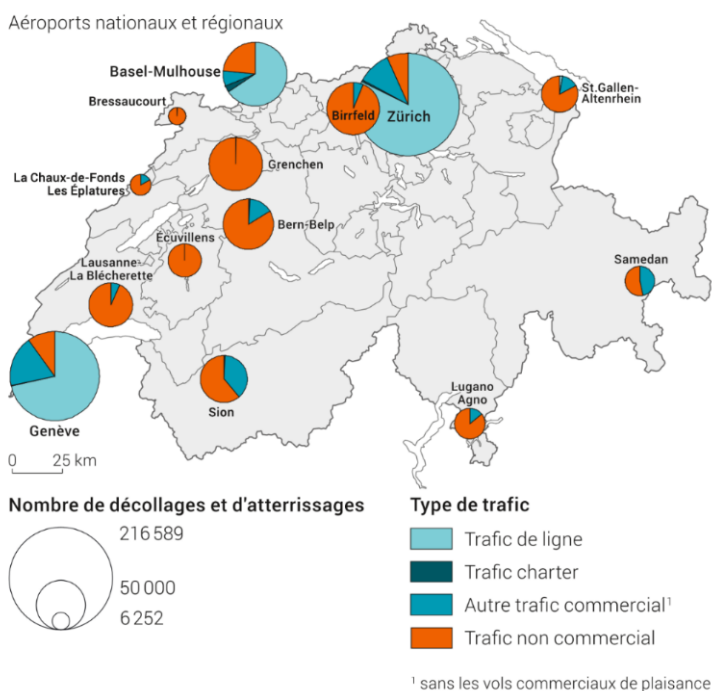
---

<sup>25</sup>Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P.1734

### 3.2 Mouvements, passagers

L'aéroport de Sion tient à jour des statistiques du nombre de mouvements et de passagers selon le type de trafic. En 2019, l'aéroport de Sion a comptabilisé un total de 37'372 mouvements<sup>26</sup> et 25'992 passagers. Malgré la pandémie liée à la COVID-19, l'aéroport a enregistré 36'860 mouvements et 21'698 passagers en 2020. En 2021, le nombre de mouvements s'est hissé à 41'216 et le nombre de passagers à 25'970. Tant le nombre de mouvements que celui de passagers sont restés relativement stables, ceci en dépit de la dureté de la crise essuyée par le secteur aérien suite à la pandémie sanitaire de 2020.

#### Mouvements aériens dans l'aviation civile, en 2022



Source: OFS, OFAC – Statistique de l'aviation civile (AVIA\_ZL)

© OFS 2023

L'aéroport de Sion a enregistré 45'307 mouvements en 2022. Les aéroports de Lugano et de Bern-Belp ont respectivement enregistré 19'300 mouvements et 52'072 mouvements. Les vols de plaisance représentent entre 47% et 53% des mouvements. Les mouvements hélicoptères constituent entre 32% et 36% de l'activité aéronautique. Quant à l'aviation d'affaires, elle représente entre 14% et 16% du trafic aérien.

	2019	2020	2021	Moyenne 2014-2018
<b>Mouvements</b>	<b>37'372</b>	<b>36'860</b>	<b>41'216</b>	<b>38'872</b>
dont aviation d'affaires	6'042	5'329	6'314	5'005
dont vols de ligne/ charter	129	113	182	511
dont vols de plaisance	17'676	19'622	20'203	21'158
dont vols d'hélicoptère	13'525	11'796	14'517	12'198
<b>Passagers</b>	<b>25'992</b>	<b>21'698</b>	<b>25'970</b>	<b>29'864</b>

Tableau 2: Mouvements et passagers de l'aéroport de Sion depuis 2019

<sup>26</sup> Un mouvement équivaut à un atterrissage ou un décollage, un vol aller-retour équivaut à 2 mouvements.

### 3.3 Coûts d'exploitation

Le déficit annuel de l'aéroport de Sion oscille sensiblement chaque année. En 2018, il se montait à 2,36 millions de francs et s'élevait à 2,14 millions de francs en 2019. En 2021, ce déficit se chiffrait à 1,62 million de francs pour atteindre la valeur de 1,07 million de francs en 2022.

<b>Comptes de fonctionnement de la Commune de Sion</b> <i>(présentés selon MCHI)</i>		
<b>Aéroport</b>	<b>Compte 2018</b>	<b>Compte 2019</b>
<b>Charges</b>	<b>13'604'829.51</b>	<b>13'858'727.02</b>
Traitements	2'385'224.30	2'158'315.90
Charges sociales	457'780.90	437'860.15
Prestations en nature	21'972.25	22'053.60
Autres charges de personnel	70'892.23	46'657.25
Imprimés, fourniture de bureau	23'831.16	18'507.51
Achat d'objet mobiliers	268'265.90	215'410.72
Eau, énergie, combustibles	114'673.25	110'397.85
Marchandises	3'580'211.20	3'749'185.26
Entretien de biens immobiliers	476'671.95	434'513.72
Entretien d'objet mobiliers	212'959.05	184'674.70
Loyers et redevance d'utilisation	3'867'868.98	4'058'622.90
Déplacements, débours, dédommagements	68'416.85	51'903.00
Honoraires et prestations de service	793'324.72	965'876.98
Impôts, taxes et frais divers	194'531.86	203'297.23
Perte sur créances		77'880.32
Amortissements du patrimoine administratif	326'017.70	408'000.00
Attributions aux financements spéciaux	181'681.20	190'584.90
Prestations internes	560'506.01	524'985.03
<b>Revenus</b>	<b>12'147'252.96</b>	<b>12'477'676.45</b>
Revenus de biens du patrimoine financier	45'789.20	34'821.80
Revenus des biens du patrimoine administratif	342'296.10	308'373.60
Emoluments administratifs	1'271.45	1'336.10
Redevances et prestations facturées	6'059'895.93	6'134'886.90
Ventes	4'341'392.38	4'818'450.75
Dédommagement de tiers	150'049.00	113'756.70
Subvention de la Confédération	300'000.00	300'000.00
Subvention acquise du Canton	906'558.90	766'050.60
<b>Excédent de charges</b>	<b>1'457'576.55</b>	<b>1'381'050.57</b>

**Compte de fonctionnement de la Commune de Sion**  
(présenté sous MCH2)

**Compte 2022**

**Aéroport**

<b>Charges</b>	<b>14'469'681.08</b>
Traitements du personnel	2'117'665.15
Cotisation AVS, AI, APG, AC	135'454.40
Cotisation caisses de pension	177'614.30
Cotisation assurances-accidents	51'097.15
Cotisation allocations familiales	57'932.15
Cotisation indemnités journalières (maladie)	18'271.80
Formation et perfectionnement du personnel	12'060.00
Formation et perfectionnement du personnel	19'221.33
Matériel de bureau	15'226.41
Matériel d'exploitation	5'316'315.37
Imprimé, publications	3'764.73
Meubles et appareil de bureau	14'931.05
Machines, appareils et véhicules	289'447.65
Vêtements de travail	6'839.45
Achat eau et énergies	120'306.65
Prestation se services de tiers	4'036'283.58
Honoraires experts et spécialistes	335'515.12
Prestations informatiques	98'818.84
Primes d'assurance de choses	85'531.00
<b>Impôts et taxes</b>	<b>167'602.68</b>
Entretiens des routes	22'024.85
Entretiens des terrains bâtis et bâtiments	404'584.54
Entretien de meubles et appareil de bureau	5'872.65
Entretien de machines et appareil, véhicules	179'991.03
Loyers et fermage des biens-fonds	8'020.00
Loyers , frais d'utilisation des immobilisation	35'413.00
Frais de déplacement	34'894.40
Pertes sur créances effectives	1'460.50
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>106'093.63</b>
Amortissements immobilisation corporelles	205'327.20
Attribution financement spéciaux	91'353.32
Imputations internes pour prestations de service	89'046.20
Imputations pour locations	180'000.00
Imputations internes pour frais admin.	7'700.95
Imputation internes pour intérêts	18'000.00
<b>Revenus</b>	<b>13'733'082.65</b>
Emoluments administratifs	1'055.95
Taxes d'utilisation et de prestations de services	6'205'365.53
Ventes	6'466'958.72
Remboursement de tiers	92'354.60
Récupération créances diverse	15'592.60
Loyers et fermage des biens-fonds	34'826.20
Loyers terrains bâtis	283'657.75
Subvention de la Confédération	300'000.00
Subvention acquise du canton	333'271.30

<b>Excédent de charges</b>	<b>736'598.43</b>
----------------------------	-------------------

Conformément à l'article 37 alinéa 2 de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne du 15 septembre 2022, le déficit d'exploitation de l'aéroport de Sion est pris en charge par le canton du Valais à hauteur de 50%. Le solde du déficit est assumé par la Ville de Sion. En 2018, après déduction des amortissements comptables, de la location des terrains et des intérêts, la part du déficit à charge de la Ville de Sion s'élevait à 1,457 million de franc.

Détails de la participation cantonale pour l'exercice 2018 :

Détail de la participation cantonale à la couverture du déficit de l'aéroport.

Total des charges	Fr. 13'604'829.51
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 11'240'694.06
<b>Déficit de l'aéroport</b>	<b>Fr. 2'364'135.45</b>
./. amortissements comptables	Fr. 326'017.70
./. location terrain	Fr. 180'000.00
./. intérêts calculés	Fr. 45'000.00
Déficit final à répartir	Fr. 1'813'117.75
<b>Déficit à charge du canton (50%)</b>	<b>Fr. 906'558.90</b>

Détails de la participation cantonale pour l'exercice 2022 :

Détail de la participation cantonale à la couverture du déficit de l'aéroport.

Total des charges	Fr. 14'469'681
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 13'399'811
<b>Déficit de l'aéroport</b>	<b>Fr. 1'069'870</b>
./. amortissements comptables	Fr. 205'327
./. location terrain	Fr. 180'000
./. intérêts	Fr. 18'000
<b>Déficit reconnu par le canton pour le subventionnement</b>	<b>Fr. 666'543</b>
<b>Déficit à charge du canton (50%)</b>	<b>Fr. 333'271</b>

En accord avec l'article 37 précité, le Canton participe également à hauteur de 50% aux dépenses d'investissement de l'aéroport de Sion.

### 3.4 Biens fonds et infrastructures

La Confédération, la Ville de Sion et certains privés sont actuellement propriétaires des terrains compris dans le périmètre aéroportuaire. Pour des raisons historiques, la Confédération détient l'équivalent du 77% des terrains et infrastructures de l'aéroport de Sion. Le DDPS est propriétaire de 18 parcelles, soit 632'485 m<sup>2</sup>. Il possède également les infrastructures et systèmes aéroportuaires dont :

- la tour de contrôle ;
- une partie de la piste, des chemins de roulages et des tarmacs ;
- le système d'approche IGS ;
- les différents abris et halles à véhicules et à avions situés au sud ;
- les installations de chauffage et d'électricité ;
- les canalisations souterraines ;
- la place de compensation.

La valeur des biens ci-dessus est estimé à 48 millions de francs selon une expertise du bureau CBRE de Martigny. La mise à disposition des biens fonciers et des systèmes aéroportuaires du DDPS à la partie civile a été convenue dans l'accord de principe de 2016. Selon l'article 5 dudit accord, les terrains resteront propriété de la Confédération conformément à sa politique de propriétaire. En effet, le DDPS souhaite maintenir l'affectation de ses terrains pour les besoins des FA. Les infrastructures et systèmes aéroportuaires deviendront propriété de la partie civile. La forme de cette propriété reste à définir.

Quant à la Ville de Sion, celle-ci est propriétaire notamment de l'autre partie de la piste, des chemins de roulages et tarmacs, de la caserne du service de sécurité de l'aéroport (SSA) et de l'aérogare situés au Nord. Les parkings véhicules situés hors de l'enceinte aéroportuaire sont également propriétés de la Ville de Sion. La valeur résiduelle des infrastructures appartenant à la Ville de Sion s'élève à 2'710'000 francs.



## 4. Développement de l'aéroport de Sion

### 4.1 Infrastructure d'importance cantonale

Afin de faire face à la concurrence nationale et internationale, l'économie valaisanne doit améliorer sa compétitivité. Dans sa lutte pour attirer et retenir des entreprises et des emplois à haute valeur ajoutée, le Canton doit notamment prêter une attention particulière à l'amélioration et à la valorisation de ses facteurs de localisation qui sont parmi les plus défavorables au niveau national<sup>27</sup>. Les moyens de mobilité et de transport et donc ses infrastructures jouent un rôle majeur pour le développement économique et social d'un territoire. Elles constituent les bases nécessaires aux activités économiques. L'aéroport de Sion constitue une infrastructure de mobilité importante pour le Valais.

En effet, l'aéroport de Sion génère des retombées économiques importantes pour l'ensemble du territoire. Dans le cadre de son étude réalisée en novembre 2022, l'Institut de recherche en tourisme de la HES-SO Valais-Wallis (ci-après : ITO) a évalué l'impact économique des activités civiles de l'aéroport de Sion à 74,9 millions de francs<sup>28</sup>. L'ITO s'est basée sur les données de l'année 2019, dernière année avant la pandémie de la COVID-19. Ces données proviennent directement des entreprises sises sur l'aéroport et ont été complétées par les statistiques provenant de l'Office fédéral de la statistique, du Centre CREA (Institut de macroéconomie appliquée) à Lausanne et des études antérieures de l'ITO.

Les impacts directs engendrent une plus-value de l'ordre de 36,2 millions de francs. Les impacts indirects, provenant des dépenses annuelles des entreprises et des collaborateurs, représentent quant à eux un montant de 14,9 millions de francs. Les redistributions successives, soit l'impact induit, génèrent 20,8 millions de francs supplémentaires. Quant aux impacts catalytiques, provoqués par les dépenses des touristes arrivés à l'aéroport de Sion en avion, ils constituent un gain de 3,1 millions de francs. L'étude de l'ITO conclut également que l'aéroport de Sion permet le maintien en Valais de 664 emplois équivalents plein temps. À cet impact économique de 74,9 millions de francs s'ajoutent les impacts fiscaux, estimés à 2,5 millions de francs. Les activités de l'aéroport génèrent alors une plus-value totale de 77,4 millions de francs.

L'aéroport de Sion occupe 11 hectares au centre de la vallée et produit des nuisances pour sa population. Via le PSIA, les conditions générales de l'exploitation, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, la protection de la nature et du paysage ainsi que l'équipement sont définis de manière contraignante. Cependant, afin de garantir la gestion et l'exploitation qualitative et durable de cette infrastructure, le Canton devrait avoir un pouvoir décisionnel, en collaboration avec la Ville de Sion.

Sur la base de ces éléments et afin de pouvoir garantir une mobilité par voie aérienne en Valais, à la fois pour le tourisme, l'économie et la sécurité, tout en réduisant les nuisances sur l'environnement, le Canton doit assurer, en collaboration avec les instances fédérales, le maintien, le fonctionnement et le développement qualitatif et durable de l'infrastructure aéronautique.

---

<sup>27</sup> Etat du Valais. Programme gouvernemental. *Canton du Valais*. Repéré à <https://www.vs.ch/web/programme-gouvernemental> (consulté le 16.12.2023)

<sup>28</sup> Institut de tourisme de la HES-SO Valais-Wallis. Novembre 2022. *Etude sur l'impact économique cantonal des activités de l'aéroport de Sion*. Sierre.

## 4.2 Vision cantonale

En 2018, l'Etat du Valais et la Ville de Sion ont mandaté la Professeure Laure Athias, de l'IDHEAP (Université de Lausanne) quant au mode organisationnel lié au développement futur de l'aéroport civil de Sion. Sur la base des recommandations de ladite professeure, le Canton et la Ville ont communiqué conjointement leur volonté de créer une société de projet sous forme de partenariat public-privé de type concession.

Le Canton et la Ville ambitionnent d'exploiter l'aéroport de Sion en tant qu'outil de promotion économique et touristique bénéficiant à l'ensemble du Valais. L'aéroport de Sion continue à opérer des vols commerciaux et privés, des vols hélicoptères de toute nature en parfaite cohabitation avec l'aviation générale et de loisir. Il assure les services de sécurité indispensables aux régions de montagne. Le site aéroportuaire se veut également être un partenaire des FA permettant des opérations de vols militaires à faible échelle. En sa qualité d'aéroport régional mais totalement intégré dans un ciel européen, l'aéroport de Sion renforce son intégration dans la politique aéronautique suisse en soutenant le développement de la formation dans les métiers de l'aéronautique. Il se profile également comme une plateforme idéale pour le développement de nouvelles technologies dans ce domaine.

Afin de concrétiser cette vision, le canton du Valais mène plusieurs réflexions quant aux conditions à instaurer. Le développement dudit aéroport étant fortement contraint par la topographie du territoire et soumis à de nombreuses contraintes normatives en termes de sécurité et de sûreté, l'Etat a mandaté la société BTEE SA, expert aéroportuaire, pour l'accompagner dans ses travaux. En février 2022, le Conseil d'Etat a pris connaissance de la vision de développement esquissée et des recommandations de BTEE SA.

Ce développement se veut qualitatif et non quantitatif. Un développement quantitatif apparaît déraisonnable, tant du point de vue de la durabilité que du point de vue commercial. En effet, la majeure partie du chiffre d'affaire de la plupart des aéroports provient des revenus commerciaux (loyers des commerces) et non des revenus issus de l'activité aéronautique. À titre de comparaison, les revenus non aéronautiques de l'aéroport international de Genève constituaient en 2019 le 43,6% du chiffre d'affaire de la société.

Les activités de l'aéroport reposent sur 4 axes :

- Le trafic aérien : développer une offre qualitative pour le trafic commercial (vols de lignes et de charter). Il s'agit notamment de relier le Valais à des destinations intéressantes pour la population valaisanne telles que le Portugal, le Royaume-Uni ou encore la Corse.
- La formation aéroportuaire et aéronautique : maintenir et renforcer les compétences de formation présentes en Valais (école de pilotage, pilotage en montagne).
- Innovation : devenir une plateforme d'innovation pour l'aviation du futur et pour les infrastructures aéroportuaires dans l'esprit d'un développement durable et de transfert de connaissances.
- Histoire et patrimoine : mettre en avant l'histoire et le patrimoine aéronautique suisse au travers des FA et d'Air-Glacières, qui fêtera ses 60 ans en 2025, comme pionnier du sauvetage en montagne.

Pour que ses activités se déroulent de manière efficiente tout en assurant les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort de ses utilisateurs, la création d'une société d'exploitation s'avère essentielle. Cela permettra une optimisation de la gestion et de

l'exploitation des infrastructures. Dans la vision cantonale, la société de gestion et d'exploitation reprend l'ensemble des collaborateurs de l'aéroport de Sion en son sein. En effet de par leur rareté, les compétences du personnel travaillant à l'aéroport s'avèrent difficiles à acquérir. Les formations professionnelles qualifiantes sont longues à acquérir et doivent répondre à des critères normatifs (OACI et AESA) stricts.

#### 4.3 Potentiel commercial et pronostic de trafic aérien

Afin de mesurer le potentiel commercial de l'aéroport de Sion, un mandat a été confié à la société Steer en 2023. Cette société basée à Londres compte 17 bureaux au niveau mondial et 450 collaborateurs. Elle est notamment experte dans les politiques et réglementations de l'aviation<sup>29</sup> et œuvre en soutien aux aéroports<sup>30</sup>. Elle a réalisé diverses études similaires sur des aéroports français, suisse (Bâle-Mulhouse), autrichiens (dont Innsbruck), italiens, anglais, turcs, bulgares, etc. La société travaille également pour le compte de la Commission Européenne<sup>31</sup>.

En termes méthodologiques, Steer a procédé à un examen documentaire des divers rapports et études existantes. Elle a également réalisé divers entretiens tant avec les entreprises sises à l'aéroport qu'avec des compagnies aériennes. De plus, elle a analysé les diverses données transmises par les intervenants sollicités. Pour réaliser les pronostics de trafic aérien, Steer s'est basé sur les plans de croissance des opérateurs et compagnies. Elle a analysé les contraintes opérationnelles et procédé à une étude de marché. Elle a également tenu compte des facteurs macro-économiques et de la conjoncture. Dans son analyse de rentabilité de la société, Steer a tenu compte des facteurs cités précédemment et des charges actuelles.

Steer a élaboré trois scénarios. Pour chacun, elle a établi une projection de trafic aérien ainsi qu'une prévision de la rentabilité de l'aéroport. Le premier scénario dit « bas » équivaut au statu quo. Dans le cas présent, trois grandes contraintes opérationnelles rendent les opérations aériennes à l'aéroport de Sion peu attractives pour les compagnies aériennes. Il s'agit des horaires d'ouverture de l'aéroport de Sion, de l'approche vers l'aéroport et de l'utilisation de l'espace aérien par les FA.

En effet, les horaires d'ouverture sont limités par le crépuscule (ci-après : le TWIL). Si cela ne limite en rien les activités aéronautiques en été, ils les contraignent fortement en hiver puisque le TWIL est fixé à 17h26 certains soirs. Cela prive l'aéroport de toute flexibilité dans la négociation avec les compagnies aériennes, restreignant l'offre touristique.

Sans la levée de ces trois contraintes, le trafic de l'aéroport risque de stagner aux niveaux de 2017-2018, soit 35'000 passagers en 10 ans dont 9'000 passagers sur des vols de ligne et charter. L'EBITDA<sup>32</sup> s'élèverait à - 841'000 francs suisses.

Le deuxième scénario dit « de base » se fonde sur une analyse de la conjoncture, du marché et des entretiens menés. Il repose notamment sur l'hypothèse que les contraintes opérationnelles sont levées. Dans ce cas de figure, l'aéroport atteint 71'000 passagers dans les 10 ans dont 32'000 sur les vols de ligne et charter. L'EBITDA se monterait à + 19'000 francs suisses.

---

<sup>29</sup> Tels que stratégie gouvernementale, analyse d'impact, soutien à l'évaluation du changement de la législation.

<sup>30</sup> Tels que l'analyse de marché, prévision du trafic aérien, modélisation du plan d'affaires, stratégie commerciale.

<sup>31</sup> Évaluation d'impact sur le règlement relatif aux créneaux horaires, analyse d'impact sur la révision de la directive sur les redevances aéroportuaires.

<sup>32</sup> EBITDA signifie en anglais *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*.

Le troisième scénario dit « haut » se base sur l’hypothèse que les contraintes opérationnelles sont levées et que le contexte macro-économique est favorable<sup>33</sup>. Le nombre de passagers se chiffre à 115'000 dont 63'000 sur des vols de ligne et charter. L’EBITDA est estimé à +1,858 million de francs suisses.

Tableau 3: Potentiel commercial de l’aéroport de Sion - comparaison des trois scénarios

<b>À 10 ans</b>			
	Scénario bas	Scénario de base	Scénario haut
Mouvements totaux	35'525	48'763	66'665
Mouvement ligne et charter	481	967	1'387
PAX totaux	34'954	70'795	115'026
PAX ligne et charter	10'402	35'045	63'332
EBITDA	- 841'000	+ 19'000	+ 1'858'000

Comme le démontre l’étude de Steer, l’objectif n’est pas d’augmenter significativement le nombre de mouvements sur l’aéroport de Sion mais plutôt d’en faire bénéficier un plus grand nombre de passagers tout en développant la qualité et la durabilité de ses infrastructures.

Dans le scénario de base, le nombre de mouvements de vols de ligne et charter équivaut à 1,98% des mouvements totaux<sup>34</sup> mais permet de générer le 49,5% des PAX totaux. Dans le scénario haut, le nombre de mouvements de vols de ligne et charter représente le 2,08% des mouvements totaux mais engendre le 55,05% des PAX totaux. L’augmentation du nombre de mouvements dans les trois scénarios est principalement expliquée par l’augmentation du nombre de mouvements hélicoptères et du nombre de mouvements de l’aviation générale.

Dans le scénario haut, 1'387 mouvements annuels de vols de ligne/charter correspondent à 3 avions par jour du jeudi au dimanche. Dans le scénario de base, 967 mouvements annuels de vols de ligne/charter équivalent à 2 avions par jour du jeudi au dimanche.

Pour permettre le développement qualitatif de l’aéroport, tant pour le scénario haut et de base, la levée des contraintes opérationnelles s’avère nécessaire et devrait passer par la mise en place :

- d’une extension des horaires d’ouverture de l’aéroport ;
- d’un développement d’une approche par satellite ;
- d’une coordination avec les FA (utilisation de l’espace aérien pour les vols d’entraînement) pour des créneaux en semaine.

L’extension des horaires d’ouverture de l’aéroport est régie dans le règlement d’exploitation de l’aéroport. La problématique des horaires devant être discutée dans le cadre du processus PSIA, un groupe de travail composé de membres du Canton, de la Ville de Sion et de la Direction de l’aéroport a proposé en juillet 2023 à l’OFAC un nouveau règlement d’exploitation. Ce dernier sera discuté avec les parties concernées lors du processus de coordination du PSIA. La Ville de Sion a octroyé un mandat à Skyguide afin d’étudier la problématique du système d’approche vers l’aéroport. Les réflexions sont en cours en étroite collaboration avec l’OFAC.

<sup>33</sup> Situation économique solide, une demande de déplacements forte, des compagnies entrepreneuriales et en mesure de réaliser leurs investissements.

<sup>34</sup> Tout type de trafic confondu, soit hélicoptères, aviation générale, aviation d’affaire, vols de ligne et charter.

#### 4.4 Biens-fonds et infrastructures

Comme expliqué au point 3.3 du présent message, la mise à disposition des biens fonciers et des infrastructures appartenant au DDPS a été convenue dans l'accord de principe de 2016. Conformément à cet accord, la mise à disposition des terrains se fera sous forme de DDP. La partie civile deviendra propriétaire des infrastructures et systèmes aéroportuaires. L'avenant de 2021 au contrat du 22 décembre 1956 prévoit également un transfert échelonné des objets, infrastructures et prestations à la partie civile jusqu'en 2026.

Les modalités du DDP et celles de la reprise des infrastructures par la partie civile doivent être négociées avec le DDPS. Ce dernier est ouvert aux négociations. Le DDP pourrait être conclu soit entre la Confédération et le Canton, soit entre la Confédération et la société dans la mesure où celle-ci serait détenue principalement par le Canton. Quant aux infrastructures et systèmes, celles-ci seraient acquises par la société. Les bâtiments propriétés de tiers, au bénéfice d'un DDP, au moment de l'entrée en force de la présente loi, restent au patrimoine de leurs propriétaires.

#### 4.5 Le développement durable et l'innovation dans le domaine de l'aviation

Le CO<sub>2</sub> produit par la combustion de carburants fossiles constitue le principal gaz à effet de serre d'origine humaine<sup>35</sup>. Selon l'OACI, 2% du CO<sub>2</sub> de serre d'origine humaine sont dus à l'activité aéronautique<sup>36</sup>. En 2021, l'aéroport de Sion génère annuellement 7400 tonnes de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent de 21 kg par habitant valaisan. Les émissions totales de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble du territoire valaisan se chiffrent à 5,6 millions de tonnes, soit 16 tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant valaisan<sup>37</sup>.

La diminution de l'impact du trafic aérien sur le climat passe notamment par la recherche sur la consommation de carburant d'avions. Les carburants alternatifs, les matériaux utilisés, le système de propulsion sont tout autant de pistes de réflexions susceptibles de limiter l'impact du trafic aérien sur le climat.

L'aéroport de Sion se profile comme pionnier dans le développement et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires. La mise à disposition de SAF<sup>38</sup> aux compagnies aériennes et aux aéro-clubs constitue une première étape permettant de réduire les émissions des aéronefs. La pose de panneaux solaires pourrait également être envisagée afin d'améliorer le rendement énergétique des infrastructures. L'élaboration et l'implémentation d'un concept d'économie et de développement d'énergies renouvelables (assainissement de bâtiments, toiture solaire, etc.) permettrait également d'identifier les mesures en vue de rechercher la neutralité carbone. De plus, l'aérodrome accueillerait des start-up et des projets de recherche actifs dans le domaine aéronautique. La start-up H55 est d'ailleurs déjà active sur le périmètre de l'aéroport de Sion. En tant qu'aérodrome régional, il offre un terrain propice à l'innovation puisque les aéroports nationaux, dont la capacité est saturée, ne peuvent héberger de telles activités. Les nouvelles technologies constituent une des priorités de la politique fédérale et l'aéroport de Sion a l'ambition de devenir une plateforme d'innovation permettant de les tester et œuvrer ainsi à un développement durable dans le domaine de l'aviation.

<sup>35</sup> Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P. 1719

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Quantis. Juin 2020. *Projet de loi sur les transports publics et CO<sub>2</sub>*. Lausanne.

<sup>38</sup> Sustainable aviation fuel ou carburant d'aviation durable

Le Rapport fédéral sur la politique aéronautique définit le développement durable « *comme un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins* »<sup>39</sup>. Un développement durable dans le domaine de l'aviation est confronté à trois dimensions :

- l'efficacité économique : les besoins sont couverts de la manière la plus efficace possible pour l'économie et les coûts restent supportables pour les acteurs ;
- la solidarité sociale : la population a accès aux moyens de transports tandis que la sécurité est garantie ;
- la responsabilité environnementale : les déplacements nécessaires s'effectuent de la manière la plus respectueuse de l'environnement possible. Ces déplacements n'augmentent pas indéfiniment au détriment de l'environnement et des personnes exposées aux bruits et à d'autres nuisances.

Ces trois dimensions peuvent être conflictuelles. Il s'avère alors essentiel d'identifier, d'évaluer et de concilier l'impact généré par l'aéroport sous l'angle des trois dimensions du développement durable. Une gestion et une exploitation de l'aéroport par une société, telle que décrite au chapitre 5, permet d'équilibrer efficacité économique, responsabilité environnementale et solidarité sociale.

## **5. Future société d'exploitation**

### **5.1 Missions**

Comme déjà mentionné précédemment les aéroports régionaux de catégorie II sont des infrastructures essentielles qui contribuent au développement économique régional, au tourisme et aux échanges commerciaux. Les tâches d'intérêt public d'un aéroport régional de catégorie II en Suisse incluent :

- Gestion des infrastructures : assurer l'entretien, la modernisation et le développement des infrastructures aéroportuaires, y compris les pistes, les voies de roulage, les aires de stationnement et les terminaux passagers.
- Sécurité et sûreté : mettre en œuvre des mesures de sécurité conformes aux normes nationales et internationales et celles visant à garantir la sûreté des passagers et du personnel.
- Contrôle du trafic aérien : coordonner et gérer les opérations de contrôle du trafic aérien pour assurer la sécurité des vols dans l'espace aérien de l'aéroport.
- Services aux compagnies aériennes : fournir des services aux compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport, y compris les services au sol, l'assistance en escale et la gestion des opérations aéroportuaires.
- Douanes et immigration : appliquer les procédures de douane et d'immigration pour les passagers internationaux conformément à la réglementation suisse et aux accords internationaux.
- Sécurité incendie : assurer la disponibilité de services de lutte contre l'incendie conformes aux normes de sécurité aéroportuaire.
- Accessibilité : coordonner les moyens de transport terrestre vers et depuis l'aéroport, y compris les liaisons routières, les transports publics et les services de taxi.

---

<sup>39</sup> Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile. P.1705

- Environnement : mettre en place des mesures visant à minimiser les impacts de l'exploitation aéroportuaire sur l'environnement local.
- Promotion régionale : contribuer au développement économique régional en favorisant le tourisme, les investissements et les activités commerciales liées à l'aéroport.
- Coordination avec les autorités : collaborer avec les autorités aéroportuaires nationales, régionales et locales pour garantir la conformité aux réglementations en vigueur.
- Gestion des catastrophes et urgences : élaborer des plans d'urgence et des protocoles de gestion des catastrophes pour assurer une réponse rapide et efficace en cas de situations d'urgence.

L'objectif principal de ces tâches d'intérêt public est de faire fonctionner l'aéroport de manière sûre, efficace et conforme aux normes réglementaires, tout en contribuant au développement durable de la région.

Ainsi, la constitution d'une société chargée de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Sion permet d'assurer ces tâches et de répondre ainsi tant aux obligations de l'accord de principe de 2016 qu'à celles du contrat du 22 décembre 1956 et son avenant de 2021. En ce sens, elle entretient et développe les infrastructures et systèmes aéroportuaires<sup>40</sup> nécessaires à l'exploitation. Conformément à la vision cantonale décrite au chapitre 4, ce développement se veut qualitatif et durable.

Outre sa mission de gestion et d'exploitation, la société exploite l'aéroport comme outil de promotion économique et touristique de l'ensemble du territoire valaisan, plus spécialement au profit de ses grandes destinations touristiques.

L'aéroport de Sion se profilant comme plateforme d'innovation pour les nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires, la société favorise les activités d'innovation sur son périmètre.

L'aéroport de Sion est une infrastructure de transport. La société participe donc à l'amélioration de la mobilité multimodale de la population sur l'ensemble du territoire valaisan. Elle veille à ce que la desserte de l'aéroport soit coordonnée avec l'offre de transports publics. En tant qu'aérodrome régional, la société assure son intégration au sein du réseau aérien national et international.

Pour terminer, la société peut déroger à ses missions, si les impératifs de l'aviation militaire suisse l'exigent.

## 5.2 Forme juridique et capital-actions

L'Etat du Valais et les communes valaisannes dont la commune de Sion, en tant que fondateurs, sont actionnaires de la société. Le capital-actions de 50 millions de francs est détenu en majorité par les collectivités publiques à hauteur de minimum 51%. L'Etat du Valais détient au minimum 34% du capital-actions, la commune de Sion détient au minimum 10% et à la création de la société, les communes valaisannes détiennent 20%. La clé de répartition pour définir la participation de communes valaisannes est décrite au point 5.4 ci-dessous.

---

<sup>40</sup> Par système aéroportuaire, il est notamment entendu les voies de roulements, le système d'approche GPS, les divers capteurs, etc.

A la création de la société, il est prévu de libérer à hauteur de 30% le capital-actions de 50 millions de francs, soit 15 millions de francs.

En détail :

- L'État du Valais possède au moins 34% du capital-actions. Au lancement de la société, sa part sera significativement plus élevée à hauteur de 70%. Le montant à libérer est donc de 10,5 millions de francs pour le Canton.
- La Ville de Sion détient au minimum 10% du capital-actions, ce qui reflète la localisation de l'aéroport, son intérêt et son investissement dans l'infrastructure depuis de nombreuses années.
- Les communes valaisannes détiennent au moment de la création de cette société 20% du capital-actions, renforçant ainsi l'implication des autorités régionales dans la propriété de la société.

Cette structure de détention majoritaire par les collectivités publiques donne à celles-ci un contrôle sur la société et reflète les objectifs de développement économique et touristique ainsi que les intérêts spécifiques aux autorités publiques.

La forme de société d'économie mixte a été retenue. Elle désigne les cas où la collectivité est majoritaire dans une société privée ainsi que les cas où elle a une participation en soi minoritaire mais renforcée à travers l'article 762 du Code des obligations<sup>41</sup>. Cette forme spécifique de société anonyme permet à la société d'ouvrir, si elle le souhaite, son capital, à moyen ou à long terme, à des tiers privés. La convention d'actionnaires fixe les règles et clauses notamment quant à l'actionnariat, la gouvernance de la société.

Le présent avant-projet de loi exige que l'Etat du Valais détienne une partie du capital-actions de la société. La participation étatique entre de facto dans le champ d'application de la loi sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités du 17 mars 2011. Considérant l'ambition de la société de participer au développement de la vie économique et touristique du Valais tout en contribuant au développement de pôle d'innovation pour les technologies aéronautiques et aéroportuaires, ainsi que le montant investi dans le capital-actions supérieur à 1 millions de francs, cette participation est considérée comme importante. Les mécanismes de contrôle découlant des articles 9, 11 et 12 du Règlement concernant les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités du 28 avril 2021 s'appliquent (stratégie de controlling, rapport annuel de controlling, rencontres annuelles avec les représentants de l'Etat).

---

<sup>41</sup> La société anonyme d'économie mixte est la forme la plus courante de société mixte. Elle est constituée en société de droit civil et poursuit à la fois un but lucratif et un but d'intérêt général, et agit donc dans l'intérêt public.



### 5.3 Organisation

La société se compose de l'assemblée générale, du conseil d'administration, de la direction et de l'organe de révision. L'assemblée générale, constituant l'organe supérieur de la société de gestion et d'exploitation, élit le conseil d'administration et l'organe de révision, accepte ou refuse le rapport annuel, décide de l'utilisation d'éventuels bénéfices. L'Etat du Valais, la Ville de Sion et les communes valaisannes siègent à l'assemblée générale.

Quant au conseil d'administration, ses attributions intransmissibles et inaliénables sont fixées à l'article 716a du Code des obligations, soit :

- « 1. *exercer la haute direction de la société et établir les instructions nécessaires ;*  
2. *fixer l'organisation ;*  
3. *fixer les principes de la comptabilité et du contrôle financier ainsi que le plan financier pour autant que celui-ci soit nécessaire à la gestion de la société ;*  
4. *nommer et révoquer les personnes chargées de la gestion et de la représentation ;*  
5. *exercer la haute surveillance sur les personnes chargées de la gestion pour s'assurer notamment qu'elles observent la loi, les statuts, les règlements et les instructions données ;*  
6. *établir le rapport de gestion, préparer l'assemblée générale et exécuter ses décisions ;*  
7. *informer le tribunal en cas de surendettement. »*

Les statuts de la société régleront les modalités concernant notamment la composition et l'organisation des organes, les modalités de convocations et le déroulement des séances.

Les membres du conseil d'administration sont élus par l'assemblée générale. Les représentants de l'Etat du Valais siégeant au conseil d'administration sont nommés par le Conseil d'Etat. Ce dernier veille notamment au respect de l'article 10 de la loi sur les participations de l'Etat aux personnes morales et autres entités (LPartEt) du 17 mars 2011 (ci-après loi sur les participations de l'Etat du Valais) avec une attention particulière concernant les critères d'absence de conflit d'intérêt et d'indépendance.

Le Conseil d'Etat nomme le président du Conseil d'administration. Le chef du service en charge de la mobilité doit représenter l'Etat du Valais au sein du Conseil d'administration, puisque nous parlons d'une infrastructure de transport. La Ville de Sion et la Fédération des communes valaisannes nomment leurs représentants au sein du Conseil d'administration.

### 5.4 Indemnité de l'Etat, contribution des communes valaisannes et clé de répartition

Comme expliqué au point 3.2 du présent message, l'Etat du Valais participe actuellement à hauteur de 50% du déficit d'exploitation et des coûts d'investissement. La commune de Sion finance le solde en prenant à sa charge de 50% du déficit d'exploitation et des coûts d'investissement.

Considérant que l'aéroport de Sion constitue une infrastructure d'importance cantonale conformément à l'article 8 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et que la société assure des tâches publiques conformément aux engagements et lois sur l'aéroport, il est proposé qu'une indemnité soit versée à la société pour les tâches d'intérêt public qu'elle assure. L'Etat du Valais subventionne la société et appelle ensuite l'ensemble des communes valaisannes à contribution. La commune de Sion participe à hauteur de 10% de la subvention. Les autres communes contribuent à hauteur de 20% de la subvention. Le

montant de la contribution individuelle des communes est fixé par décision du Conseil d'Etat sur la base de la clé de répartition décrite ci-dessous. L'apport en capital des communes peut être considéré comme leur première contribution à la subvention des activités de la société. Un mandat de prestations ou contrat de droit public entre la société et l'Etat du Valais règle les modalités de la subvention pour un montant estimé se situant entre 3 à 6 millions de francs.

L'apport en capital à la société est réalisé par un prélèvement au fonds spécial de financement pour des grands projets d'infrastructures du 21e siècle, puisque l'aéroport de Sion est une infrastructure d'importance cantonale permettant à la société d'en faire un outil de promotion économique et touristique pour l'ensemble du territoire valaisan, tout en contribuant au développement de pôle d'innovation pour les technologies aéronautiques et aéroportuaires.

La clé de répartition entre les communes se base sur le critère du chiffre de la population et le nombre de nuitées à parts égales. Le chiffre de la population retenu est celui de la population résidente permanente arrêtée par l'autorité compétente en la matière au 31 décembre de l'année précédente. Par analogie avec le système de répartition pour la construction et l'entretien des routes, le nombre de nuitées est le nombre de nuitées total<sup>42</sup>. La clé de répartition est valable pendant une période administrative de 4 ans.

Concernant les investissements, l'Etat du Valais peut cautionner ou octroyer une subvention d'investissement.. Cette subvention est destinée à des investissements extraordinaires. La commune de Sion, en tant qu'actionnaire de la société, participe également à la subvention d'investissement à hauteur de 10%.

Selon l'accord de principe de 2016, la partie civile de l'aéroport, soit demain la société, doit acquérir les infrastructures et système aéroportuaires du DDPS.

### 5.5 Phase transitoire

Comme mentionné au point 3.2 du présent message, l'exploitant de l'aéroport doit détenir la concession d'exploitation. Pour l'obtenir, un dossier de demande doit être déposé auprès du DETEC par la société. L'élaboration dudit dossier requiert approximativement un an de travail. La procédure fédérale concernant un transfert de concession nécessite également un an supplémentaire.

Sous réserve de son approbation par le Grand Conseil, la présente loi entre en vigueur avant que le DETEC n'autorise formellement le transfert de la concession. Il y aura ainsi une phase transitoire de minimum deux ans entre l'entrée en vigueur de la loi et l'exploitation effective de l'aéroport par la société. Le mécanisme de subventionnement de la société tel que décrit au point 5.4 ne s'activera que lorsque celle-ci détiendra la concession.

Pendant la phase transitoire, le concessionnaire de l'aéroport restera la Ville de Sion. L'Etat du Valais participera au déficit d'exploitation et aux investissements à hauteur de 50% jusqu'au transfert effectif de la concession à la société conformément à l'article transitoire 16. Cela correspond au mécanisme actuellement en place. Les 50% du déficit d'exploitation et des investissements restent à charge du concessionnaire actuel.

---

<sup>42</sup> Le nombre de nuitées total comprend le nombre de nuitées des lits hôteliers et le nombre de nuitées des résidences secondaires.

Par ailleurs, si les infrastructures et systèmes aéroportuaires devaient être remis en conformité, les coûts y relatifs incomberaient au concessionnaire actuel.

## 6. Opportunités pour le Valais

Une analyse SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) permet d'identifier les forces, faiblesses, opportunités et menaces pour une entreprise ou un projet. Concernant la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion que nous proposons de créer, cet outil d'analyse stratégique permet de savoir quel levier ou quelle stratégie d'entreprise actionner pour atteindre le but que nous visons. L'analyse SWOT est résumée dans le tableau ci-dessous.

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<p>Aéroport régional avec concession et reconnu par la Confédération ;</p> <p>Contraintes légales fortes garantissant une exploitation sûre et rationnelle de l'aéroport ;</p> <p>Aérodrome mixte avec des activités militaires et civiles et donc avec un soutien financier de la Confédération ;</p> <p>Zone sans construction au cœur de la ville de Sion et du canton ;</p> <p>Préservation et valorisation de la biodiversité ;</p> <p>Les bien-fonds sont en majorité propriétés de la Confédération, en particulier elle possède les infrastructures et systèmes aéroportuaires. Le surplus appartient à la Ville de Sion, au Canton et à quelques propriétaires privés ;</p> <p>Présence de toutes les catégories de l'aviation générale à Sion (diversité des activités) ;</p>	<p>Aéroport au cœur de la ville de Sion ;</p> <p>Pas de possibilité de développement des activités au sol ;</p> <p>Pas d'accès direct aux infrastructures de mobilité douce ;</p> <p>Aérodrome de dégagement pour les FA ;</p> <p>Contraintes opérationnelles (horaires d'ouverture, approche vers l'aéroport et utilisation de l'espace aérien par les FA) rendent les opérations aériennes à l'aéroport de Sion peu attractives pour les compagnies aériennes ;</p> <p>Infrastructures opérationnelles à mettre à jour ;</p> <p>Déficit d'exploitation ;</p>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<p>Faire bénéficier la population des activités de l'aéroport ;</p> <p>Promotion des destinations touristiques valaisannes ;</p> <p>Promotion des compétences présentes en Valais ;</p> <p>Optimisation de la gestion et de l'exploitation d'une structure importante ;</p>	<p>Perte de maîtrise sur un outil qui génère 75 millions de francs pour le Valais ;</p> <p>Exploitation par un tiers ;</p> <p>Développement des activités commerciales rentables du type hangarage qui ne créent pas de l'emploi sur un périmètre important au centre de la plaine par une société d'exploitation tiers qui doit garantir un bénéfice ;</p>

<p>Améliorer l'accessibilité en Valais (valais difficilement accessible) ;</p> <p>Offrir une plateforme pour l'innovation aéronautique et aéroportuaire et attirer de nouveaux projets et entreprises innovantes ;</p> <p>Transfert de connaissances et création d'emplois ;</p> <p>Acquisition des infrastructures par le Canton ou la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport ;</p> <p>Devenir pionnier dans l'aviation durable ;</p> <p>Avoir une meilleure maîtrise d'un outil qui génère des nuisances ;</p> <p>Visibilité nationale et internationale pour le Valais et ses compétences à travers notamment des activités d'innovation ;</p> <p>Potentiel de développement qualitatif de l'aéroport de Sion par l'augmentation des mouvements sur les segments à valeur ajoutée pour la population valaisanne ;</p> <p>Equilibrer efficacité économique, responsabilité écologique et solidarité sociale via la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion ;</p> <p>Terreau propice aux synergies de par la présence naturelle des différents types d'activités sur le périmètre (formation, innovation, compagnie aériennes) ;</p>	<p>Développement non maîtrisé sur des segments nuisibles pour la population valaisanne ;</p> <p>Départ de H55 et donc des 100 emplois à haute valeur ajoutée ;</p> <p>Perte des emplois directs</p> <p>Pas de possibilité d'exploiter les surfaces attribuées à l'aéroport de Sion pour d'autres activités ;</p> <p>Retour à une activité prioritaire militaire au sol ;</p>
--	--

Les opportunités pour le Canton de la maîtrise de l'infrastructure aéroportuaire de Sion sont nombreuses et devraient être saisies. Si le projet de loi, et par conséquent la création d'une société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion, ne devait pas être accepté, la perte de maîtrise des infrastructures de l'aéroport pourrait générer des nuisances encore plus importantes pour la population valaisanne et ce non pas uniquement en terme de bruits et d'augmentation du CO2 émis mais également en terme d'emplois et de développement des activités. En particulier, les activités qui y seraient développés devraient être rentables et ne seraient pas dictées forcément par une offre qualitative et durable. Les activités d'innovation et de formation seraient délaissées au profit d'une augmentation des mouvements de jets d'affaires et potentiellement d'une offre de vols de masse à prix réduits. Dans ce cas de figure, le Canton jouerait un rôle de coordination sans possibilité de décision, tel qu'aujourd'hui, alors que l'infrastructure aéroportuaire occupe une place considérable au cœur de la ville de Sion et du canton.

Le développement d'un aéroport exemplaire en terme de solutions aéroportuaires durables et une gestion optimale de son infrastructure pourrait augmenter la visibilité nationale et internationale pour le Valais.

## 7. Répercussions

### 7.1 Incidences sur les finances de l'Etat du Valais

Conformément à la loi sur les transports, l'Etat du Valais participe à hauteur de 50% au financement du déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport de Sion. Il est proposé que le Canton finance la subvention à hauteur de 70% nette dès le transfert de la concession fédérale d'exploitation à la société.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
<b>Canton</b>	50.0	70.0	+0 à 2.2
<b>Ville de Sion</b>	50.0	10.0	-1.0 à -0.8
<b>Communes</b>	0.0	20.0	+0.6 à 1.2

L'Etat du Valais possède au moins 34% du capital-actions. Au lancement de la société, sa part sera significativement plus élevée à hauteur de 70%. Le montant à libérer est donc de 10,5 millions de francs pour le Canton.

### 7.2 Incidences sur le personnel de l'Etat du Valais

Une partie des prestations en faveur de l'exploitation de l'aéroport, telles que le déneigement, le nettoyage, l'entretien et la maintenance concernant la tour de contrôle, étant effectuées par la BLA et le CLC (centre logistique cantonal), les collaborateurs concernés seraient transférés au sein de la société d'exploitation. Cela équivaut à 4 EPT.

### 7.3 Délégations législatives

Aucune délégation législative n'est prévue par le présent projet de loi.

### 7.4 Impact en terme de durabilité

La création de la société ne génère aucun impact en termes de durabilité, que ce soit sur le plan économique, environnemental et social. La création d'une société majoritairement en mains publiques permettrait une meilleure gestion et exploitation de l'aéroport de Sion en termes de développement durable.

### 7.5 Charges administratives

Hormis le calcul de l'indemnité cantonale, occurring une fois chaque période administrative, et la gestion de la participation au sens de la LPartEt, la création de la société n'impacte pas les charges administratives du Canton.

## 7.6 Répercussions en matière de finances et d'autonomie communale

Le projet de loi n'affecte pas l'autonomie communale. Il est proposé que la commune de Sion participe au déficit d'exploitation à hauteur de 10%. Il est proposé que l'ensemble des communes valaisannes, hormis la commune de Sion, participent au déficit d'exploitation à hauteur de 20%.

	<b>Loi actuelle [%]</b>	<b>Nouvelle proposition [%]</b>	<b>Différence annuelle [millions de francs]</b>
<b>Canton</b>	50.0	70.0	+0 à 2.2
<b>Ville de Sion</b>	50.0	10	-1 à -0.8
<b>Communes</b>	0.0	20.0	+0.6 à 1.2

La Ville de Sion détient au minimum 10% du capital-actions, ce qui reflète la localisation de l'aéroport, son intérêt et son investissement dans l'infrastructure depuis de nombreuses années.

## 7.7 Conformité du projet à la législation cantonale concernant la RPT

Le projet de loi est conforme à la législation cantonale concernant la mise en œuvre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la confédération, le canton et les communes.

## 8. Commentaires des articles de loi

Articles	Commentaires
<p><b>1 Dispositions générales</b></p> <p><b>Art. 1 Buts</b></p> <p><sup>1</sup> La présente loi a pour but de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) désigner l'autorité compétente pour édicter la stratégie aéronautique cantonale ;</li><li>b) créer une société chargée de gérer et exploiter l'aéroport de Sion ;</li><li>c) définir les missions, l'organisation de cette société ;</li><li>d) définir la subvention de l'Etat du Valais et la contribution de la commune municipale de Sion et des communes valaisannes ;</li><li>e) définir la participation de l'Etat du Valais au sens de la loi sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités (LPartET).</li></ul>	<p>Cet article définit les buts poursuivis par le présent avant-projet de loi.</p>
<p><b>Art. 2 Stratégie aéronautique cantonale</b></p> <p><sup>1</sup> Le Conseil d'Etat édicte la stratégie aéronautique cantonale.</p>	<p>La politique aéronautique suisse relève de la compétence du Conseil fédéral. Le Conseil d'Etat définira sa stratégie aéronautique. Cette stratégie établit la vision gouvernementale dans le domaine aéronautique, fixe des objectifs, des mesures ainsi que des indicateurs. Elle doit s'inscrire dans la politique aéronautique suisse et est en ligne avec la vision du Conseil fédéral.</p>
<p><b>2 Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion</b></p> <p><b>2.1 Généralités</b></p> <p><b>Art. 3 Forme juridique et siège</b></p> <p><sup>1</sup> La société chargée de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion est une société anonyme d'économie mixte de droit privé (ci-après: la société) au sens des dispositions du Code des obligations (art. 762 al. 2 CO).</p>	<p>La forme de société d'économie mixte a été retenue. Elle désigne les cas où la collectivité est majoritaire dans une société privée ainsi que les cas où elle a une participation en soi minoritaire mais renforcée à travers l'article 762 du Code des</p>

<sup>2</sup> Elle a son siège à Sion.

obligations. De plus, cette forme de société se justifie par l'objectif d'utilité publique qu'elle entend poursuivre.

#### **Art. 4 Missions de la société**

<sup>1</sup> La société a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion (ci- après: l'aéroport).

Il est à noter que la société ne pourra gérer et exploiter l'aéroport de Sion qu'à partir du moment où elle détiendra la concession d'exploitation délivrée par le DETEC.

<sup>2</sup> Elle développe et entretient de manière efficiente les infrastructures et systèmes aéroportuaires, en assurant les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort de ses utilisateurs.

Cet alinéa permet de répondre aux obligations de l'avenant de 2021 au contrat du 22 décembre 1956 ainsi qu'à celles de l'accord de principe de 2016. L'entretien des infrastructures doit répondre au critère d'efficience des moyens tout en tenant compte des normes de sûreté et de sécurité en vigueur dans le domaine aéronautique.

<sup>3</sup> La société œuvre pour un développement qualitatif et durable de l'aéroport et en assure sa promotion.

Il s'agit de développer la qualité du trafic aérien tel que présenté au point 4.2 et 4.3 du présent message. Ce développement se veut durable et un développement quantitatif apparaît déraisonnable. Le scénario « haut » équivaut à 3 mouvements en moyenne par jour du jeudi au dimanche. La société devra proposer des mesures visant à limiter l'impact de ses activités sur l'environnement (ex : pose de panneaux solaires, assainissement énergétique de ses bâtiments, etc.). La société assure la promotion de ses activités.

<sup>4</sup> Elle favorise le développement d'activités commerciales à l'aéroport.

La société peut accueillir sur son périmètre des commerces tel que duty free, cafés, restaurants.

<sup>5</sup> La société peut acquérir des participations dans des sociétés.

Dans le cadre de son exploitation ou de son développement, la société peut investir dans des entreprises.

<sup>6</sup> Son activité participe au développement de la vie économique et touristique valaisannes notamment celui des entreprises établies dans le canton. Elle œuvre en particulier avec les promotions économiques et les destinations touristiques valaisannes.

En tant qu'outil de promotion économique et touristique, la société participe au développement économique et touristique du canton. Elle pourra collaborer avec tout acteur de promotion économique et touristique dont les sociétés de développement, la promotion économique cantonale, promotion économique de la Ville de Sion, les destinations touristiques, etc.



<p><sup>7</sup> La société s'assure de la mise en œuvre de la stratégie aéronautique cantonale.</p> <p><sup>8</sup> L'aéroport étant une infrastructure de transport, la société veille, en collaboration avec les services publics concernés, à son intégration dans le réseau de mobilité ainsi que dans le réseau aérien.</p> <p><sup>9</sup> Elle contribue également au développement de pôles d'innovation pour les nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires.</p> <p><sup>10</sup> Dans le cadre de ses activités, la société considère les objectifs du développement durable ainsi que ceux liés à la protection de l'environnement, et veille à limiter les nuisances dues à l'exploitation de l'aéroport.</p> <p><sup>10</sup> Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.</p>	<p>La société veillera à l'application de la stratégie aéronautique cantonale, ainsi qu'à l'implantation opérationnelle de la politique fédérale aéronautique.</p> <p>L'aéroport de Sion participe à l'amélioration de la mobilité multimodale de la population sur l'ensemble du territoire valaisan. La desserte de l'aéroport doit être coordonnée avec l'offre de mobilité sédunoise et cantonale notamment avec les transports publics. La société veille à intégrer l'aéroport au sein du réseau aérien national et international.</p> <p>L'aéroport de Sion tend également à devenir une plateforme d'innovation en hébergeant de nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires, que ce soit en accueillant des start-up et des projets de recherche ou en proposant des services innovants (ex. : SAF). Elle le fait de manière coordonnée avec l'ensemble des acteurs concernés.</p> <p>L'exploitation de l'aéroport de Sion générant également des nuisances (bruit, pollution, etc.), la société doit veiller à limiter lesdites nuisances. Elle cherche à atteindre les objectifs du développement durable par le biais de mesures concrètes (ex. : livraison de SAF, augmentation de la part de carburant renouvelable dans le SAF, implémentation de mesures de compensation écologiques, etc.)</p>
<p><b>Art.5 Actionnaires</b></p> <p><sup>1</sup> Des corporations de droit public, institutions du canton ou de la Confédération, ainsi que des personnes physiques ou morales peuvent devenir actionnaires de la société.</p>	<p>La loi fixe le cercle potentiel d'actionnaires de la société. En raison de la forme juridique de société anonyme d'économie mixte, la mention des corporations de droit public doit figurer dans la loi.</p>

## 2.2 Organisation

### Art.6 Capital-actions

<sup>1</sup> Au minimum 51 pour cent du capital-actions est détenu par l'Etat du Valais, les communes valaisannes ou la Confédération.

<sup>2</sup> Au minimum 34 pour cent du capital-actions de la société est détenu par l'Etat du Valais.

<sup>3</sup> Au minimum 10 pour cent du capital-actions est détenu par la commune municipale de Sion.

<sup>4</sup> À la création de la société, 20 pour cent du capital-actions de la société est détenu par les communes valaisannes, hormis la commune municipale de Sion.

<sup>5</sup> Le capital-actions de 20 pour cent mentionné à l'alinéa 4 ci-dessous est calculé selon la clé de répartition définie à l'article 11.

<sup>6</sup> Les communes valaisannes peuvent céder leur capital-actions à l'Etat du Valais, aux communes valaisannes ou à la Confédération.

Dans le cas de figure où la société ouvrirait son capital à un tiers, l'aéroport étant une infrastructure d'intérêt public, les collectivités publiques garderaient la maîtrise de cette infrastructure.

Considérant les engagements financiers assumés par l'Etat du Valais, celui-ci détiendra une part plus importante du capital-actions comparativement aux autres collectivités publiques. L'Etat du Valais détient une minorité de blocage.

De par sa situation géographique, ainsi que son histoire avec l'aéroport, la commune municipale de Sion prend à sa charge un montant plus conséquent que le reste des communes valaisannes, celle-ci détiendra 10% du capital-actions.

Les communes valaisannes participant à l'indemnisation de la société à hauteur de 20%, l'opportunité leur est donnée de prendre part à son capital-actions.

La répartition communale individuelle du capital-actions se calcule :

- sur la base du chiffre de population à hauteur de 50%
- sur le nombre de nuitées à hauteur de 50%.

Si les communes ne souhaitent pas détenir des actions de la société, elles peuvent les vendre soit à une autre commune valaisanne, soit à l'Etat du Valais.

### Art.7 Organes de la société

<sup>1</sup> Les dispositions du droit de la société anonyme concernant les organes (articles 698 CO et suivants) s'appliquent, sous réserve des alinéas suivants du présent article.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat nomme le président et désigne les autres représentants de l'Etat du Valais au sein du Conseil d'administration.

Les dispositions des articles 620 à 763 du Code des obligations s'appliquent. Les statuts fixeront en détail l'organisation de la société.

L'Etat du Valais étant l'actionnaire public principal, le Conseil d'Etat nommera le Président du Conseil d'administration. Le nombre de représentants du Conseil d'Etat

<sup>3</sup> Le chef du service en charge de la mobilité représente l'Etat du Valais au sein du Conseil d'administration.

<sup>4</sup> Le Conseil municipal de Sion nomme son ou ses représentants au sein du Conseil d'administration.

<sup>5</sup> La Fédération des communes valaisannes nomme un représentant des communes valaisannes au sein du Conseil d'administration.

<sup>6</sup> Le chef du département en charge de l'économie représente l'Etat du Valais à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.

<sup>7</sup> Le Président du conseil municipal de Sion représente la commune municipale de Sion à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.

sera fonction du nombre d'actions détenues par l'Etat.

Le nombre de représentants de la commune municipale de Sion sera notamment en fonction du nombre d'actions détenues par ladite commune.

Considérant que les communes valaisannes prennent à leur charge l'équivalent du 20% de l'indemnité cantonale, la Fédération des communes valaisannes détient de droit un représentant au sein du Conseil d'administration.

L'Etat du Valais étant l'actionnaire public principal, le chef du département en charge de l'économie représentera l'Etat du Valais au sein de la future société. Cette disposition respecte l'article 15 du Règlement concernant les participations de l'Etat à des personnes morales du 28 avril 2021.

Considérant que la commune municipale de Sion détiendra 10% du capital-actions, le Président du conseil municipal de Sion siège à l'assemblée générale.

### **2.3 Propriétés**

#### **Art.8 Terrains, infrastructures, systèmes aéroportuaires et aménagements extérieurs**

<sup>1</sup> La société conclut avec les tiers concernés les conventions nécessaires à l'acquisition des droits de propriété, à la constitution de droits réels limités ou d'usage des terrains, des infrastructures, des systèmes aéroportuaires et des aménagements extérieurs compris dans le périmètre du plan sectoriel des transports, Partie infrastructures aéronautique (PSIA) nécessaires à l'exploitation aéroportuaire.

Afin de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion, la société doit pouvoir disposer des terrains, des infrastructures, des systèmes aéroportuaires et aménagements extérieurs. Ceux-ci étant propriétés de la Confédération et de la Ville de Sion, la société pourra convenir avec les tiers concernés de leurs mises à dispositions. Cette mise à disposition pourra prendre diverses formes (ex. : droit distinct et permanent, convention d'utilisation, etc.).

### 3 Dispositions financières

#### Art. 9 Revenus

<sup>1</sup> La société peut percevoir des taxes, des redevances ou des émoluments et recourir à toutes les sources de revenus correspondant à ses prestations domaniales, commerciales ou autres.

<sup>2</sup> Les revenus de la société peuvent se composer notamment de contreparties de prestations, de contributions volontaires ainsi que de subventions publiques.

<sup>3</sup> Les revenus de la société se composent également des recettes aéronautiques et aéroportuaires, du produit des concessions, des locations et des droits de gérance ou rentes foncières.

La société perçoit des taxes et peut recourir à toutes les sources de revenus correspondant à ses prestations aéroportuaires et commerciales. Ces taxes sont notamment des taxes d'atterrissage, de la navigation aérienne, d'embarquement passager, de stationnement, de fret, etc.

La société peut également percevoir des revenus locatifs. La société pourra également monétiser ses prestations de promotion.

#### Art.10 Indemnité de l'Etat et contribution des communes valaisannes

<sup>1</sup> Conformément à l'article 8 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), l'aéroport est une infrastructure d'importance cantonale. L'Etat du Valais indemnise la société à travers un mandat de prestations ou un contrat de droit public. Il appelle ensuite à contribution la commune municipale de Sion et l'ensemble des communes valaisannes.

<sup>2</sup> La commune municipale de Sion contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 10 pour cent.

<sup>3</sup> L'ensemble des communes valaisannes, hormis la commune municipale de Sion, contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 20 pour cent selon la clé de répartition définie à l'article 11.

<sup>4</sup> L'Etat du Valais fixe par décision unique le montant de la contribution individuelle de toutes les communes.

Pour ses tâches d'intérêts publics, l'Etat du Valais conclut un mandat de prestations ou un contrat de droit public avec la société. Le montant de ce mandat permettra de subventionner la réalisation des tâches publiques. Ce soutien peut prendre la forme d'une subvention de fonctionnement et/ou d'investissement. Les communes valaisannes ainsi que la commune municipale de Sion seront ensuite appelées à contribuer à l'indemnité cantonale.

La commune municipale de Sion et l'ensemble des communes valaisannes contribueront respectivement à 10% et 20% de l'indemnité cantonale.

Le Conseil d'Etat fixera dans une décision unique la contribution individuelle des communes valaisannes.

**Art. 11 Clé de répartition entre les communes municipales valaisannes, hormis celle de Sion**

<sup>1</sup> La répartition entre les communes valaisannes se base sur le chiffre de population à raison de 50 pour cent et sur le nombre de nuitées à raison de 50 pour cent.

<sup>2</sup> La répartition est établie par le département en charge de l'économie et soumise à révision au début de chaque période administrative.

<sup>3</sup> Le chiffre de population retenu pour les répartitions est celui de la population résidente permanente telle qu'arrêtée par l'autorité compétente en la matière au 31 décembre de l'année précédant la période administrative.

<sup>4</sup> Les nuitées retenues pour la clé de répartition sont entendues comme l'offre potentielle. Celle-ci résulte de la somme du nombre de résidences secondaires et du nombre de lits hôteliers avec un taux d'occupation. L'offre en nuitées d'une commune est calculée comme suit :

a) en multipliant le nombre de résidences secondaires par 2 personnes et une occupation de moyennes de 30 jours, soit un ombre de nuitées de 60 par années par résidence secondaire ;

b) en multipliant par 150 nuitées d'utilisation chaque lit hôtelier.

La répartition entre les communes valaisannes repose sur un principe similaire à celui du financement des routes. Les critères utilisés pour calculer cette répartition sont :

- 1) le chiffre de population
- 2) le nombre de nuitées.

Le chiffre de population et celui des nuitées seront pondérés à 50%.

La clé de répartition est valable pour une durée de 4 ans.

L'autorité compétente pour arrêter le chiffre de population est le Service de la population et des migrations. La loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne requiert ce même critère.

L'actuelle loi sur les routes requiert déjà l'utilisation de ce critère. Le présent projet de loi prend en considération les remarques que la COGEST avait formulée vis-à-vis de la loi sur les routes.

**Art.12 Investissements**

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer à la société un cautionnement ou une subvention pour des investissements.

<p><sup>2</sup> La commune municipale de Sion contribue au cautionnement ou à la subvention octroyé à la société à hauteur de 10 pour cent.</p>	
<p><b>4 Disposition finale</b></p> <p><b>Art.13 Concession fédérale d'exploitation</b></p> <p><sup>1</sup> Conformément à l'article 36a de la loi fédérale sur l'aviation (LA), la société doit être titulaire d'une concession fédérale d'exploitation (ci-après : la concession).</p> <p><sup>2</sup> Si la concession d'exploitation n'est pas octroyée à la société, la société est dissoute.</p>	<p>La société ne pourra gérer et exploiter l'aéroport de Sion qu'à partir du moment où elle détiendra la concession d'exploitation.</p>
<p><b>5 Dispositions transitoires</b></p> <p><b>Art.14 Demande de transfert de concession</b></p> <p><sup>1</sup> Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, un comité de pilotage est créé afin d'élaborer le dossier de demande de transfert de concession. Les frais liés à l'élaboration dudit dossier seront pris en charge à hauteur de 50 pour cent par l'Etat du Valais et 50 pour cent par la commune municipale de Sion.</p> <p><sup>2</sup> La société dépose la demande le transfert de concession au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.</p>	<p>Le dossier de demande de transfert de la concession doit être déposé par le demandeur de la concession, à savoir la société.</p> <p>Dans l'intervalle de la création de la société, un comité de pilotage composé de membres du Canton et de la commune de Sion est mis sur pied pour travailler sur le dossier de demande de transfert. La création de ce comité de pilotage permettra de limiter la durée de la phase transitoire.</p> <p>L'élaboration du dossier génère des frais. Ils sont pris en charge par l'Etat du Valais et la commune tel que décrit à l'article 16 de la présente loi.</p>
<p><b>Art.15 Responsabilité du concessionnaire actuel</b></p> <p><sup>1</sup> En sa qualité de titulaire de la concession au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, la commune municipale de Sion est responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Sion</p>	<p>La société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion ne pourra gérer et exploiter dit aéroport qu'au moment où elle sera détentrice de la concession d'exploitation.</p>

jusqu'au transfert de la concession à la société.

L'élaboration du dossier de demande de transfert nécessite une année. Le processus fédéral de transfert de concession requiert également une année supplémentaire. Cela implique une phase transitoire entre l'entrée en vigueur de la présente loi et l'exploitation effective de l'aéroport par la société.

Pendant toute la phase transitoire, la commune municipale de Sion demeure le concessionnaire de l'aéroport.

Si les infrastructures et systèmes aéroportuaires devaient être remis en conformité, les coûts y relatifs incomberaient au concessionnaire actuel.

<sup>2</sup> Le concessionnaire actuel procède aux mises en conformité avant le transfert de la concession à la société.

Si les infrastructures et systèmes aéroportuaires devaient être remis en conformité, les coûts y relatifs incomberaient au concessionnaire actuel.

---

**Art.16 Participation de la commune municipale de Sion et l'Etat du Valais au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport jusqu'au transfert effectif de la concession**

<sup>1</sup> La participation de la commune municipale de Sion au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport est fixée à 50 pour cent jusqu'au transfert effectif de la concession d'exploitation à la société.

<sup>2</sup> La participation de l'Etat du Valais au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport est fixée à 50 pour cent jusqu'au transfert effectif de la concession d'exploitation à la société.

Le mécanisme actuel est maintenu jusqu'au transfert effectif de la société. Le concessionnaire actuel prendra à sa charge le 50% du déficit d'exploitation. L'Etat du Valais prendra à sa charge les autres 50%, déduction faite des amortissements, des intérêts et des locations.

Le concessionnaire actuel assumera également les investissements. Une fois les investissements consentis par le concessionnaire, l'Etat du Valais participera à hauteur de 50% des investissements.

**Art.17 Clé de répartition lors de la première année de gestion et d'exploitation de l'aéroport par la société**

<sup>1</sup> Lors de la première année de gestion et d'exploitation de l'aéroport par la société, le chiffre de la population et le nombre de nuitées sont calculés sur la base de l'année précédant le transfert de la concession.

Le transfert de la concession d'exploitation intervenant pendant une période administrative de 4 ans, l'année de référence pour la clé de répartition sera l'année précédant le transfert de la concession.

Sion, le

Le président du Conseil d'Etat:

**Franz Ruppen**

La chancelière d'Etat:

**Monique Albrecht**



## Liste des abréviations

AESA	: Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA en anglais)
AFF	: Accelerated Freefall
DDP	: Droit distinct et permanent (droit de superficie)
DDPS	: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
DETEC	: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FA	: Forces aériennes
GVM	: Groupe de vol à moteur
ITO	: l'Institut de recherche en tourisme de la HES-SO Valais-Wallis
OACI	: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCC	: Organisation cantonale de conduite
OCVS	: Organisation cantonale valaisanne des secours
OFAC	: Office Fédéral de l'Aviation Civile
OFEV	: Office Fédéral de l'Environnement
OSIA	: Ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994
LA	: Loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948
PAC	: Progression accompagnée en chute
PAX	: Terme aéronautique désignant les passagers
PSIA	: Plan sectoriel des infrastructures aéronautiques
TWIL	: Twilight, terme aéronautique désignant le crépuscule
SAF	: Sustainable aviation fuel

## Références bibliographiques

### Documents officiels

Confédération Suisse. 2020. *Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA), le PSIA en Bref*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile.

Confédération Suisse. 2016. *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civile.

Confédération Suisse. 2019. *Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution*. Berne. Pillet S., BTEE SA.

Organisation de l'aviation civile internationale. Novembre 2009. *Note de travail – 10<sup>ème</sup> session de la division des statistiques du 23-27 novembre 2009*. Montréal. Organisation de l'aviation civile internationale.

### Pages Web

Confédération suisse. Politique aéronautique. *Office fédéral de l'aviation civile*. Repéré à <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/themen/politique-aeronautique.html> (consulté le 16.12.2023)

Confédération suisse. Mesures de sûreté (Security). *Office fédéral de l'aviation civile*. Repéré à <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/flugbetrieb/mesures-de-surete--security-.html> (consulté le 16.12.2023)

Confédération suisse. Sicherheit. Chancellerie fédérale. Repéré à <https://www.bk.admin.ch/dam/publikationen> (consulté le 16.12.2023)

Etat du Valais. Programme gouvernemental. *Canton du Valais*. Repéré à <https://www.vs.ch/web/programme-gouvernemental> (consulté le 16.12.2023)

World Economic Forum. Introducing the Technology Pioneers Cohort of 2018. World Economic Forum. Repéré à <https://widgets.weforum.org/techpioneers-2018/index.html> (consulté le 09.01.2024)

### Bases légales

Loi fédérale sur l'aviation civile du 21 décembre 1948 (LA), RS 748.0

Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN), RS 451

Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA), RS 748.131.1

Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN), RS 451.1

### Etudes et rapports

Institut de tourisme de la HES-SO Valais-Wallis. Novembre 2022. *Etude sur l'impact économique cantonal des activités de l'aéroport de Sion*. Sierre.

Quantis. Juin 2020. *Projet de loi sur les transports publics et CO<sub>2</sub>*. Lausanne.

Steer. Juillet 2023. *Etude de faisabilité commerciale de l'aéroport de Sion*. Londres.

BTEE SA. Novembre 2021. *Cantonalisation de l'aéroport de Sion (LSGS)*. Sembrancher.