

Rapport explicatif

Accompagnant l'avant-projet de loi 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 de l'union européenne pour 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 aéroports et aux installations de la navigation aérienne.

Avec le retrait 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 maintient 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 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 polymécaniciens 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 ambitionne de faire de l'aéroport de Sion un outil stratégique pour valoriser les atouts

valaisans notamment dans les domaines de l'innovation et de la formation.

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 Forces aériennes 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. Dans le contexte de la stratégie fédérale visant la neutralité carbone du trafic aérien à l'horizon 2050 — notamment par l'innovation et l'amélioration de la durabilité du système aérien — l'aéroport de Sion se positionne comme une plateforme et un modèle pour l'expérimentation, le développement et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires.

L'aéroport de Sion constitue une infrastructure stratégique pour le canton du Valais. Sa position centrale, au cœur de l'Arc alpin, en fait un point d'accès unique pour les acteurs du tourisme, de l'économie et de l'innovation, de la sécurité et de la santé publique. La création d'une société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion permettant d'assurer une gestion professionnelle, transparente et équilibrée de l'aéroport s'avère essentielle. L'avant-projet de loi porte sur la création de cette société ainsi que sur son financement.

La forme juridique proposée est celle d'une société anonyme d'économie mixte de droit privé détenue à minimum 54% par les collectivités publiques. 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 de 20% du capital-actions. 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 10% et la commune municipale de Sion à raison de 20% 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.	Introduction	4
2.	Contexte	5
3.	Politique aéronautique suisse	5
4.	Situation actuelle	7
4.1	Concession d'exploitation et PSIA.....	7
4.2	Activités.....	8
4.2.1	<i>Activités de sauvetage en montagne et travail aérien</i>	9
4.2.2	<i>Activités de formation</i>	9
4.2.3	<i>Activités d'innovation</i>	10
4.3	Coûts d'exploitation	11
4.4	Biens-fonds et infrastructures.....	13
5.	Engagements	14
5.1	Accord de principe de 2016.....	14
5.2	Contrat du 22 décembre 1956 et ses avenants.....	14
6.	Vision cantonale de la transformation de l'aéroport de Sion	15
7.	Contenu avant-projet de loi	17
7.1	Missions.....	17
7.2	Forme juridique et capital-actions	19
7.3	Organisation	20
7.4	Indemnité de l'Etat, contribution des communes valaisannes et clé de répartition 20	
7.5	Biens-fonds et infrastructures.....	21
7.6	Phase transitoire	21
8.	Opportunités pour le Valais	22
9.	Répercussions	23
9.1	Incidences sur les finances de l'Etat du Valais.....	23
9.2	Incidences sur le personnel de l'Etat du Valais.....	23
9.3	Délégations législatives	23
9.4	Impact en termes de durabilité	23
9.5	Charges administratives.....	23
9.6	Répercussions en matière de finances et d'autonomie communale.....	24
9.7	Conformité du projet à la législation cantonale concernant la RPT	24
10.	Commentaires des articles de loi	25
	Liste des abréviations	34
	Références bibliographiques	35

1. Introduction

Le Département de l'économie et de la formation a mis en consultation un avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion du 15 février au 11 mars 2024.

Les retours de la consultation étaient relativement positifs. Ils n'étaient toutefois pas suffisants pour représenter significativement la position des parties prenantes. En effet, seules 35 réponses ont été réceptionnées par le Département de l'économie et de la formation. La raison énoncée pour expliquer le peu de retours recensés a été le délai court accordé pour la consultation de l'avant-projet de loi. Les changements demandés portent notamment sur la participation des communes au capital-actions de la société ainsi qu'à leur participation financière aux tâches d'intérêt public. La création d'une société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion n'est pas souhaitée pour les parties opposées qui demandent de pérenniser les emplois sur le site, soutenir l'innovation et assurer le sauvetage en montagne et les travaux aériens sans activités commerciales aéroportuaires ou aéronautiques.

Lors de sa séance du 27 mars 2024, le Conseil d'Etat a pris connaissance des résultats de la consultation et a renoncé à créer une société chargée de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Sion.

Le 16 juin 2024, MM. Grégory Logean et Cyrille Fauchère (UDC), Mme Sonia Tauss-Cornut (PLR/FDP) et Mme Claire-Lise Bonvin (Le Centre) ont déposé la motion 2024.06.171 « Aéroport de Sion : le Conseil d'Etat doit remettre l'ouvrage sur le métier ». Celle-ci conclut que « considérant l'importance stratégique du maintien et du développement de l'aéroport de Sion, le Conseil d'Etat est invité à proposer au Grand Conseil un projet de loi visant à assurer le développement et l'avenir de cette infrastructure ».

Une deuxième motion, n° 2024.09.277 « Motion pour la définition d'une loi concernant l'aéroport de Sion », a été déposée le 10 septembre 2024 par MM. Julien Dubuis et Didier Morard (PLR/FDP), M. Cyrille Fauchère (UDC) et Mme Claire-Lise Bonvin (Le Centre). La motion demande au Conseil d'Etat de « présenter le dossier de l'aéroport de Sion, soit la loi concernant sa gestion et son exploitation, au Grand Conseil ainsi que les modalités de financement de cette infrastructure essentielle pour le Valais ». Ces motions ont été acceptées par le Grand Conseil en date du 5 mai 2025.

Ainsi, le Conseil d'Etat a décidé de proposer un nouveau projet de loi concernant la création d'une société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion dont les contours sont expliqués dans le présent rapport.

2. Contexte

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.

3. Politique aéronautique suisse

L'article 87 de la Constitution fédérale¹ attribue à la Confédération la compétence exclusive en matière de législation sur l'aviation. De plus, l'article 13 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)² identifie l'aviation comme une tâche fédérale ayant des effets sur l'organisation du territoire.

Pour mettre en œuvre cette politique, la Confédération s'appuie sur le Plan sectoriel des transports – Partie Infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA). Cet instrument de planification assure la cohérence entre les besoins en matière d'aviation civile, d'aménagement du territoire et de développement durable. Il concrétise les orientations fixées par le Conseil fédéral dans son rapport de 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse³.

¹ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Art. 87 Transports, « La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération. »

² Loi sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979, Art. 13 Conceptions et plans sectoriels, « alinéa 1 Pour exercer celles de ses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, la Confédération procède à des études de base; elle établit les conceptions et plans sectoriels nécessaires et les fait concorder, alinéa 2 Elle collabore avec les cantons et leur donne connaissance en temps utile de ses conceptions et plans sectoriels ainsi que de ses projets de construction. »

³ 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.

Le PSIA distingue deux catégories principales d'aéroports :

- Les aéroports nationaux, qui assurent principalement le trafic aérien public et garantissent l'intégration de la Suisse dans le réseau aérien international.
- Les aéroports régionaux, qui sont des infrastructures de transport d'importance régionale. Ils desservent prioritairement le trafic aérien d'intérêt public à l'échelle locale ou régionale.

La Suisse compte onze aéroports régionaux⁴, dont quatre⁵ (notamment celui de Sion) proposent des vols réguliers court- et moyen-courriers vers l'étranger. Ces liaisons directes contribuent à l'ouverture des régions au transport aérien international et au renforcement de leur attractivité économique⁶. 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 générale⁷. 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 vol⁸. Ils sont également d'une grande importance pour le travail aérien.

Pour obtenir 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) et pour fonctionner, les aéroports – qu'ils soient nationaux ou régionaux – doivent obtenir une concession fédérale d'exploitation délivrée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : DETEC). Cette concession confère à l'exploitant le statut d'autorité aéroportuaire.

L'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : OFAC) pilote la mise en œuvre de la politique aéronautique fédérale et veille au respect des normes internationales, notamment celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Agence de l'union européenne pour la sécurité aérienne (AES A).

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.

Cette organisation garantit un développement cohérent, sûr et durable de l'aviation civile sur l'ensemble du territoire suisse.

⁴ Bern-Belp, Lugano-Agno, Sion, St-Gallen- Altenrhein, Birrfeld, Bressaucourt, Écuvillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds- Les Éplatures, Lausanne-La Blécherette et Samedan.

⁵ Bern-Belp, Lugano-Agno, St-Gallen- Altenrhein.

⁶ 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

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

⁸ 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

4. Situation actuelle

4.1 Concession d'exploitation et PSIA

La Ville de Sion, exploitant actuel de l'aéroport de Sion, détient la concession d'exploitation octroyée par le DETEC. Sa validité court jusqu'au 31 août 2031.

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 de la Population, sécurité et aéroport. 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 sécurité⁹ et de sûreté¹⁰ ainsi que du respect des prescriptions de l'OFAC¹¹. La Ville de Sion est donc l'interlocuteur de la Confédération.

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 le processus d'élaboration du PSIA. Le PSIA de l'aéroport de Sion est en cours d'élaboration.

⁹ La sécurité aérienne comprend les mesures visant à garantir la fiabilité technique et opérationnelle de tous les acteurs de l'aviation.

¹⁰ 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.

¹¹ Article 29d de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA), RS 748.131.1

4.2 Activités

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 250 emplois dont 21,4 EPT dévolus à l'exploitation de l'aéroport et 86 EPT employés par la société H55.

Compagnies aériennes	Compagnies hélicoptères	Formation	Hangarage et maintenance
Air Mountain SA	Air-Glacières SA	Groupe de vol à moteur (GVM)	ALPARK
Eagle Express	ALPINE Helicopters	GVV Groupe vol à voile Valais	ALPINE Jet Service
Starjet	Héli-ALPES SA	Para-club Valaisgroupe	Farner
	Swiftcopters - Eagle	Centre de formation des poly-mécaniciens	Centurium Aviation
		Partnair	TAG Maintenance service
		Air-Glacières	Air-Glacières
		Groupe Helico-Sion	Société d'assistance
		Eagle Valais FHATO	Sion Airport
Exploitation	Innovation	Loisirs	AlpineJet
Douane	H55	46 Aviations SA	
Skyguide		Groupe aéromodélisme	
Police cantonale			
B-Food			

Tableau 1: Acteurs présents sur le périmètre aéroportuaire

4.2.1 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 seraient appelés 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 public¹².

4.2.2 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 AFF¹³/PAC¹⁴ aux nouveaux parachutistes.

Par ailleurs, la base aérienne de Sion fait partie des quatre sites nationaux accueillant le centre de formation des apprentis polymécaniciens¹⁵. Cet apprentissage permet non seulement la fabrication de pièces, d'outils et de dispositifs de production. Le site de Sion forme actuellement 28 apprentis. Ces compétences, difficiles à trouver par leur spécificité, sont particulièrement recherchées dans le monde industriel. La start-up H55 recourt d'ailleurs aux apprentis polymécaniciens de Sion pour ses travaux

¹² 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

¹³ Accelerated Freefall

¹⁴ Progression accompagnée en chute

¹⁵ Les autres sites sont Meiringen (Berne), Alpnach (Obwald) et Payerne (Vaud).

de maintenance sur les avions électriques assurant ainsi le transfert de connaissances des nouvelles technologies pour l'aviation à propulsion électrique.

4.2.3 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 »¹⁶. 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 86 et atteint 110 pour l'année 2024. À la suite d'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 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.

¹⁶ 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)

4.3 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. En 2023, le déficit annuel s'est élevé à 2,95 millions de francs.

	Comptes 2023	
	Charges	Revenus
Aéroport		
Charges	14,963,061.52	
Crédit supplémentaire		
Revenus		13,288,590.76
Excédent de charges		1,674,470.76
Traitements du personnel administratif et d'exploitation	2,341,872.35	
Cotisations AVS, AI, APG, AC	151,395.80	
Cotisations caisses de pension	190,055.30	
Cotisations assurances-accidents	56,393.25	
Cotisations allocations familiales	64,259.25	
Cotisations indemnités journalières en cas de maladie	14,327.70	
Cotisations primes de caisses-maladie	14,640.00	
Formation et perfectionnement du personnel	43,680.90	
Matériel de bureau	12,408.60	
Matériel d'exploitation, fournitures	4,729,976.90	
Imprimés, publications	18,612.57	
Meubles et appareils de bureau	64,057.28	
Machines, appareils et véhicules	360,682.33	
Vêtements de travail	18,739.51	
Achats d'eau et d'énergies	145,839.15	
Prestations de services de tiers	4,383,696.46	
Honoraires experts et spécialistes	339,257.11	
Prestations informatiques	107,369.64	
Primes d'assurance de choses	87,656.40	
Impôts et taxes	155,772.50	
Entretien des routes / voies de communication	135,679.40	
Crédit supplémentaire		
Entretien des terrains bâtis et bâtiments	536,686.48	
Crédit supplémentaire		
Entretien de meubles et d'appareils de bureau	4,034.64	

Entretien de machines, appareils, véhicules et outils Crédit supplémentaire	265,489.00	
Loyers et fermages des biens-fonds	20,499.50	
Loyers, frais d'utilisation des immobilisations	17,977.90	
Frais de déplacement et autres frais	45,335.60	
Pertes sur créances effectives		
Indemnités pour dommages, franchises		
Autres charges d'exploitation		
Amortissements immobilisations corporelles	189,869.15	
Attributions financements spéciaux, capitaux propres	158,406.35	
Subventions aux organisations privées à but non lucratif		
Imputations internes pour prestations de services	77,986.00	
Imputations internes pour locations	180,000.00	
Imputations internes pour frais admin. et d'exploit.	7,404.50	
Imputations internes pour intérêts et charges financières	23,000.00	
Emoluments administratifs		1,228.30
Taxes d'utilisation et de prestations de services		5,824,293.56
Ventes		5,439,636.80
Remboursements de tiers		47,938.95
Récupération créances diverses		
Loyers et fermages, biens-fonds PF		-71,782.20
Loyers terrains bâtis, biens-fonds PA It		285,913.75
Subventions de la Confédération		479,760.00
Subventions acquises du canton		1,281,601.60

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%. 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, celle du canton se chiffrait à 906'558.90 francs. En 2023, après déduction des amortissements comptables, de la location des terrains et des intérêts, la part du déficit à charge de la Ville de Sion se montait à 1,674 millions de francs, celle du Canton s'élevait à 1,281 millions de franc.

Figure 1: Détails de la participation cantonale pour l'année 2023 :

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

Total des charges	Fr. 14'963'062
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 12'006'989
Déficit de l'aéroport	Fr. 2'956'073
./. amortissements comptables	Fr. 189'869
./. location terrain	Fr. 180'000
./. intérêts	Fr. 23'000
Déficit reconnu par le canton pour le subventionnement	Fr. 2'563'204
Déficit à charge du canton (50%)	Fr. 1'281'602

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

Investissements à charge de :	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Canton	689'728.65	503'057.55	70'962.5	247'595.1	4'065.05	0
Ville de Sion	689'728.65	503'057.59	70'962.55	247'595.1	4'065.05	0
TOTAL	1'379'457.30	1'006'115.14	141'925.05	495'190.20	8'130.10	0

4.4 Biens-fonds et infrastructures

La Confédération, la Ville de Sion, le Canton 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 Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (ci-après : le DDPS) est propriétaire de 18 parcelles, soit 632'485 m². 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 estimée à 48 millions de francs selon une expertise du bureau CBRE. 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. Les infrastructures et systèmes aéroportuaires deviendront propriété de la partie civile.

Quant à la Ville de Sion, celle-ci est notamment propriétaire d'un tiers 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 des infrastructures appartenant à la Ville de Sion s'élève à 2'710'000 francs.

5. Engagements

5.1 Accord de principe de 2016

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 centre d'apprentissage de polymécaniciens, l'affectation des terrains et des infrastructures, les principes d'un aérodrome de dégagement, etc.

L'article 5 dudit accord pose le principe de la reprise des biens fonciers et des systèmes aéroportuaires du DDPS par le Canton ou 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.

Malgré le retrait des FA au 1^{er} 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.

De plus, l'accord de 2016 prévoit de maintenir le centre d'apprentissage des polymécaniciens sur le site de l'aéroport jusqu'au 31 juillet 2029. La responsabilité du centre incombera ensuite au Canton et à la Ville de Sion. La convention négociée avec les FA concernant leurs modalités d'atterrissage à l'aérodrome de Sion et celle concernant le Centre des polymécaniciens découlent directement de l'accord de principe de 2016. Celui-ci est valable 10 ans, soit jusqu'au 7 décembre 2026. Il peut être renouveler avec le consentement exprès des parties.

5.2 Contrat du 22 décembre 1956 et ses avenants

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 celles 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.

6. Vision cantonale de la transformation de l'aéroport de Sion

Le Canton ambitionne de faire de l'aéroport de Sion un outil stratégique pour valoriser les atouts valaisans notamment dans les domaines de l'innovation et de la formation. Il constitue un levier stratégique pour valoriser les compétences valaisannes et renforcer leur attractivité.

L'aéroport de Sion reste un aéroport alpin continuant à opérer des vols commerciaux, 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. Il valorise également l'histoire et le patrimoine aéronautique suisse au travers son historique avec les FA et celui d'Air-Glacières, pionnier du sauvetage en montagne.¹⁷

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 (école de pilotage, pilotage en montagne, centre des polymécaniciens, etc.) et l'innovation aéronautique et aéroportuaire.

Dans le contexte de la stratégie fédérale visant la neutralité carbone du trafic aérien à l'horizon 2050 — notamment par l'innovation et l'amélioration de la durabilité du système aérien — l'aéroport de Sion peut se positionner comme une plateforme idéale pour l'expérimentation et le développement de nouvelles technologies. Contrairement aux grands aéroports internationaux, saturés et limités dans leur capacité d'innovation sur site, les aérodromes régionaux offrent un cadre propice pour tester ces solutions avant leur déploiement à plus large échelle.

En effet, ceux-ci disposent d'infrastructures similaires à celles des aéroports internationaux – piste, tarmac, contrôle aérien, système de navigation aux instruments, etc.- y compris les systèmes de sécurité idoines. De plus, l'espace aérien des aérodromes régionaux, nettement moins saturé que celui des grands aéroports internationaux, constitue un véritable atout pour l'expérimentation de nouvelles solutions aéronautiques.

Le CO₂ produit par la combustion de carburants fossiles constitue le principal gaz à effet de serre d'origine humaine¹⁸. Selon l'OACI, 2% du CO₂ de serre d'origine humaine sont dus à l'activité aéronautique¹⁹. Selon une étude menée en 2021, l'aéroport de Sion génère annuellement 7400 tonnes de CO₂, soit l'équivalent de 21 kg par habitant valaisan. Les émissions totales de CO₂ pour l'ensemble du territoire valaisan se chiffrent à 5,6 millions de tonnes, soit 16 tonnes de CO₂ par habitant valaisan.²⁰

La diminution de l'impact du trafic aérien sur le climat passe par l'implémentation de mesures réglementaires mais également par la recherche et l'innovation. Le rapport fédéral « Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050 » présente plusieurs mesures permettant d'atteindre un transport aérien neutre en CO₂ d'ici 2050. La première stratégie consiste à améliorer l'efficacité énergétique des avions à travers l'optimisation des moteurs et des matériaux pour réduire la consommation de carburant, à travers de nouvelle architecture d'avions, à ainsi qu'à travers un remplacement progressif des flottes par des modèles plus économes.

¹⁷ Considérant les 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 réflexions.

¹⁸ 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

¹⁹ Ibid.

²⁰ Quantis. Juin 2020. *Projet de loi sur les transports publics et CO₂*. Lausanne.

Le deuxième axe stratégique table sur l'utilisation de carburants d'aviation durables tels que les biocarburants, le kérosène synthétique, les e-fuels. Une part de ceux-ci devrait être intégrée dans le carburant aérien, l'objectif étant de 70% en 2050. Actuellement, ces carburants sont importés. La volonté fédérale consiste à diminuer la part d'importation de ceux-ci ce qui implique une production de carburants durables suisses. De plus, la troisième stratégie porte sur les avions à hydrogène et électriques, ceux-ci étant particulièrement adaptés pour les trajets courts et l'écologie. Finalement, le dernier axe mise sur l'utilisation de technologies de capture du CO₂, c'est-à-dire leur absorption et leur stockage.

L'aéroport de Sion abrite actuellement sur son site la société H55, active dans le domaine de l'aviation électrique. Des start-up et sociétés ont également manifestés leur intérêt de rejoindre l'aéroport de Sion pour développer leurs technologies innovantes dans le domaine spatial et aéronautique pour autant que des espaces leur soient mis à disposition. Actuellement, seul Payerne et Dübendorf offrent ce type d'espaces. Positionner l'aéroport de Sion comme un pôle d'innovation offre une opportunité concrète de valoriser et de retenir les talents et le savoir-faire en Valais. Par ailleurs la présence du Campus Energypolis, renforcée par la signature de l'avenant III à la Convention de 2012 avec l'EPFL pour la création du Centre national des énergies vertes, ouvre des perspectives de collaboration prometteuses pour la décarbonation du secteur aérien. Ces synergies pourraient notamment porter sur la capture et le stockage du CO₂, la production d'hydrogène vert, ainsi que le développement de carburants d'aviation durables (SAF).

L'OFAC a lancé en 2016 le programme AVISTRAT-CH afin de repenser l'organisation de l'espace aérien et les infrastructures aéroportuaires suisses. L'objectif consiste à améliorer la sécurité, l'efficacité et la durabilité du système aérien tout en intégrant de nouvelles technologies comme les drones ainsi que l'optimisation des flux aériens²¹. Ce programme prévoit un renforcement du rôle des aérodromes régionaux notamment en facilitant l'implémentation de nouvelles formes de mobilité aérienne. Plusieurs orientations sont actuellement proposées : spécialisation des aéroports régionaux, établissement de nouveaux modèles d'affaires (par ex. dans le domaine de l'aviation sans pilote à bord). La mise en œuvre de ce programme se fera de concert avec les cantons et les communes dans le cadre du processus PSIA.

L'élaboration en cours du PSIA de l'aéroport de Sion représente donc une occasion stratégique pour positionner ce dernier comme un pionnier et un modèle dans le développement et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques et aéroportuaires.

²¹ Confédération Suisse. *Stratégie en matière d'espace aérien et d'infrastructure aéronautiques Suisse (AVISTRAT-CH)*. Berne. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Office fédéral de l'aviation civil.

7. Contenu de l'avant-projet de loi

Le projet de loi proposé vise donc à créer une structure capable de rechercher l'équilibre entre utilité publique, viabilité économique et durabilité environnementale. 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 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.

7.1 Missions

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 équipements aéroportuaires incluant les pistes, les voies de roulage, les aires de stationnement et les terminaux passagers.
- Sécurité et sûreté : mettre en œuvre des dispositifs de sécurité conformes aux normes nationales et internationales pour garantir la protection 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 notamment les services au sol, l'assistance en escale et la coordination des activités 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 : garantir la présence de services de secours et de lutte contre l'incendie conformes aux exigences aéroportuaires.
- Accessibilité : organiser les connexions terrestres, qu'il s'agisse de routes, de transports publics ou de taxis, pour faciliter l'accès à l'aéroport.
- Environnement : mettre en œuvre des mesures visant à réduire l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire.
- 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 consiste à faire fonctionner l'aéroport de manière sûre, efficace et conforme aux normes réglementaires, tout en contribuant au développement durable de la région. Ces tâches feront l'objet d'un mandat de prestations ou d'un contrat de droit public avec l'Etat du Valais. 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 tant aux obligations de l'accord de principe de 2016 qu'à celles du contrat du 22 décembre 1956 et son avenant de 2021.

La société aurait pour missions de :

- a) participer au développement de la vie économique et touristique valaisannes notamment celui des entreprises établies dans le canton ;
- b) favoriser l'innovation dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;
- c) contribuer au maintien et au développement des compétences en matière de formation dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;
- d) encourager la transformation des activités aéronautiques et aéroportuaires afin de les rendre plus durables et qualitatives ainsi qu'en assurer leurs promotions ;
- e) considérer les objectifs du développement durable en particulier ceux liés à la protection de l'environnement et du climat, et veiller à limiter les nuisances dues à l'exploitation de l'aéroport.

La société a pour tâches de :

- a) gérer, exploiter et pérenniser l'aéroport de Sion ;
- b) entretenir de manière efficiente les infrastructures et systèmes aéroportuaires, en assurant les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort de ses utilisateurs. Par système aéroportuaire, il est notamment entendu les voies de roulements, le système d'approche GPS, les divers capteurs, etc.
- c) favoriser le développement d'activités commerciales non-aéronautiques sur le site de l'aéroport ;
- d) œuvrer en particulier en partenariat avec les promotions économiques et les destinations touristiques valaisannes ;
- e) œuvrer comme plateforme d'innovation notamment en accueillant sur son site des initiatives novatrices dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;
- f) élaborer une feuille de route pour atteindre les objectifs fixés dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique ;
- g) intégrer dans son rapport annuel le suivi des impacts sociaux et environnementaux liés à son activité ;
- h) veiller, en collaboration avec les services publics concernés, à l'intégration de l'aéroport dans le réseau de mobilité ainsi que dans le réseau aérien,
- i) coordonner avec les autorités concernées l'exploitation civile et militaire des opérations aériennes.

Pour terminer, la société peut déroger à ses missions, si les impératifs de l'aviation militaire suisse l'exigent, l'aéroport de Sion étant un aérodrome de dégagement.

7.2 Forme juridique et capital-actions

L'Etat du Valais et 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. L'Etat du Valais détient au minimum 34% du capital-actions, la commune de Sion détient au minimum 20%.

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'Etat du Valais possède au moins 34% du capital-actions. Au lancement de la société, sa part sera significativement plus élevée, soit à hauteur de 80%. Le montant à libérer est donc de 12 millions de francs pour le Canton.
- La Ville de Sion détient au minimum 20% du capital-actions, ce qui reflète la localisation de l'aéroport, son intérêt et son investissement dans l'infrastructure depuis de nombreuses années.

Cette structure de détention majoritaire par les collectivités publiques donne à celles-ci un contrôle sur la société et reflète 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 obligations²². 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 investit 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 (établissement d'une stratégie de controlling et sa mise à jour régulière, évaluation des risques, établissement d'un rapport annuel de controlling, rencontres annuelles avec les représentants de l'Etat).

²² 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.

7.3 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, par le Chef de département en charge de l'économie, et la Ville de Sion, par le Président du conseil municipal, 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. La Ville de Sion nomme ses représentants au sein du Conseil d'administration.

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

Considérant que l'aéroport de Sion constitue une infrastructure d'importance cantonale et que la société assure des tâches d'intérêt public 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 20% de la subvention. Les autres communes contribuent à hauteur de 10% 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. 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.

Le mandat de prestations veillera à ce que la société poursuive les objectifs du Canton, à savoir préserver et renforcer les missions d'intérêt public, garantir la cohérence territoriale et environnementale et permettre un développement économique maîtrisé et respectueux du territoire.

L'apport en capital à la société est réalisé par un prélèvement au fonds spécial de financement pour des grands projets d'infrastructures du 21^e 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 total²³. La clé de répartition est valable pendant une période administrative de 4 ans.

7.5 Biens-fonds et infrastructures

Comme expliqué au point 6.1 du présent rapport, 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.

7.6 Phase transitoire

L'exploitant de l'aéroport doit détenir la concession d'exploitation. 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. Pour l'obtenir, un dossier de demande doit être déposé auprès du DETEC par la société. L'élaboration technique du dossier nécessite une année de travail. Il s'en suit une procédure fédérale dont la longueur peut varier entre un à deux ans. Le transfert de la concession demande ainsi une durée minimale de deux ans. Un renouvellement de concession d'exploitation requerrait quant à lui un processus d'approximativement cinq ans.

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 d'indemnisation de la société tel que décrit au point 7.4 ne s'activera que lorsque celle-ci détiendra la concession.

Pendant la phase transitoire, le concessionnaire de l'aéroport reste 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 du présent avant-projet de loi. Cela

²³ Le nombre de nuitées total comprend le nombre de nuitées des lits hôteliers et le nombre de nuitées des résidences secondaires.

correspond au mécanisme actuellement en place. Les 50% du déficit d'exploitation et des investissements restent à charge du concessionnaire actuel.

Par ailleurs, les coûts de la mise en conformité des infrastructures et systèmes aéroportuaires incombent au concessionnaire actuel.

8. Opportunités pour le Valais

La création d'une société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion, contrôlée majoritairement par les collectivités publiques, représente une mesure cohérente, stratégique et nécessaire pour le développement équilibré et durable de cette infrastructure. Elle répond à des enjeux multiples d'aménagement du territoire, de développement économique.

Le Valais doit faire face à des défis importants en matière de mobilité et d'attractivité. Dans un contexte où l'attraction de nouveaux flux touristiques devient de plus en plus difficile, l'aéroport de Sion offre un potentiel de report modal significatif, en particulier par le développement d'une offre aérienne « grand public ». En proposant des vols accessibles au plus grand nombre et non exclusivement aux segments haut-de-gamme, l'aéroport pourrait jouer un rôle central dans le maillage territorial valaisan, avec des retombées économiques réparties sur l'ensemble du canton. De plus plusieurs secteurs économiques du Valais, notamment la chimie, la pharmaceutique, les technologies de pointe bénéficieraient d'une meilleure connectivité aérienne. Une offre adaptée renforcerait l'attractivité du canton pour les entreprises et les talents. Le développement « grand public » garantit ainsi une équité régionale, en opposition à un modèle élitiste dont les effets se concentreraient uniquement sur certaines communes alpines.

De plus, l'aéroport de Sion est, historiquement et opérationnellement, une infrastructure à usage mixte, avec une présence militaire significative. Dans ce contexte, il est essentiel de rappeler que les autorités militaires ne négocient qu'avec des entités publiques. En effet, l'armasuisse n'accepte de négocier la mise à disposition de ses terrains qu'avec une société détenue en majorité par les entités publiques. Ce principe rend indispensable la présence majoritaire du Canton et de la Ville dans le capital de la société. C'est la seule garantie pour maintenir un dialogue stable et constructif avec l'armée, que ce soit en matière de cohabitation des usages, de coordination opérationnelle ou d'investissements conjoints. Le rôle de l'aéroport comme infrastructure d'intérêt national impose une gouvernance publique claire et visible.

Par ailleurs, le maintien d'une majorité publique dans le capital de la société de gestion est indispensable pour préserver les intérêts à long terme du canton. En effet, la gestion d'un aéroport implique des choix d'aménagement majeurs, qui touchent à l'environnement, à la mobilité, à l'emploi et à l'organisation du territoire. Seule une majorité publique peut garantir que ces choix seront faits dans l'intérêt général en conciliant la qualité environnementale avec l'efficacité économique et l'équité sociale et permet la mise en œuvre d'une politique de développement durable de la société.

En outre, la structure du capital proposé incite le partenaire à la performance, celui-ci assumant les risques commerciaux, tout en permettant aux autorités publiques de définir les orientations stratégiques et de défendre l'intérêt général, celles-ci assurant les tâches d'intérêt public. L'établissement d'un partenariat public-privé (PPP) de type concession confère également à la société l'agilité nécessaire pour répondre rapidement aux besoins des usagers et répondre rapidement aux normes aéroportuaires évoluant rapidement.

9. Répercussions

9.1 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]
Canton	50.0	70.0	+1 à + 3.1
Ville de Sion	50.0	20.0	-0.9 à -0.3
Communes	0.0	10.0	+0.3 à 0.6

Le capital-actions de 50 millions serait libéré à hauteur de 30%. 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 80%. Le montant à libérer est donc de 12 millions de francs pour le Canton.

9.2 Incidences sur le personnel de l'Etat du Valais

Aucune incidence sur le personnel de l'Etat du Valais.

9.3 Délégations législatives

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

9.4 Impact en termes de durabilité

Une société majoritairement en mains publiques permettrait une meilleure gestion et exploitation de l'aéroport de Sion en termes de développement durable. La société a pour mission de considérer les objectifs du développement durable en particulier ceux liés à la protection de l'environnement et du climat, et veiller à limiter les nuisances dues à l'exploitation de l'aéroport.

9.5 Charges administratives

Hormis le calcul de l'indemnité cantonale, occurrant 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.

9.6 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 20%. Il est proposé que l'ensemble des communes valaisannes, hormis la commune de Sion, participent au déficit d'exploitation à hauteur de 10%.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	50.0	70.0	+1 à +3.1
Ville de Sion	50.0	20	-0.9 à -0.3
Communes	0.0	10	+0.3 à +0.6

La Ville de Sion détient au minimum 20% du capital-actions, ce qui reflète la localisation de l'aéroport, son intérêt et son investissement dans l'infrastructure depuis de nombreuses années.

9.7 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.

10. Commentaires des articles de loi

Articles	Commentaires
<p>1 Dispositions générales</p> <p>Art. 1 Buts</p> <p>¹ La présente loi a pour buts de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) créer une société chargée de gérer et d’exploiter l’aéroport sis à Sion (ci-après : l’aéroport) ; b) définir les missions et l’organisation de cette société ; c) définir l’indemnité de l’Etat du Valais et la contribution de la commune municipale de Sion et des communes valaisannes ; d) 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). 	<p>Cet article définit les buts poursuivis par le présent avant-projet de loi.</p>
<p>2 Société de gestion et d’exploitation de l’aéroport de Sion</p>	
<p>2.1 Généralité</p>	
<p>Art. 2 Forme juridique et siège</p> <p>¹ La société chargée de gérer et d’exploiter l’aéroport 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>² Elle a son siège à Sion.</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 détient une participation en soi minoritaire mais renforcée à travers l’article 762 du Code des obligations. De plus, cette forme de société se justifie par l’objectif d’utilité publique qu’elle entend poursuivre.</p>
<p>Art. 3 Missions et tâches de la société</p> <p>¹ La société a pour missions de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) participer au développement de la vie économique et touristique valaisannes notamment celui des entreprises établies dans le canton ; 	<p>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.</p> <p>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</p>

	<p>économique et touristique dont les sociétés de développement, la promotion économique cantonale, promotion économique de la Ville de Sion, les destinations touristiques, etc.</p>
<p>b) favoriser l'innovation dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;</p>	
<p>c) contribuer au maintien et au développement des compétences en matière de formation dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;</p>	
<p>d) encourager la transformation des activités aéronautiques et aéroportuaires afin de les rendre plus durables et qualitatives ainsi qu'en assurer leurs promotions ;</p>	<p>L'objectif de cet alinéa est de développer la qualité et la durabilité du trafic aérien. La société a pour mission d'encourager les usagers et compagnies aériennes de repenser et de transformer leurs activités en considérant le développement durable. Par exemple, la société peut mettre à disposition des compagnies aériennes du SAF afin de diminuer leur production de CO₂. Autre exemple, la société pourrait introduire le transfert des passagers au terminal à l'aide d'une navette autonome électrique.</p>
<p>e) considérer les objectifs du développement durable en particulier ceux liés à la protection de l'environnement et du climat, et veiller à limiter les nuisances dues à l'exploitation de l'aéroport.</p>	<p>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.).</p>
<p>² La société à pour tâches de :</p>	
<p>a) gérer, exploiter et pérenniser l'aéroport de Sion ;</p>	
<p>b) entretenir de manière efficiente les infrastructures et systèmes aéroportuaires, en assurant les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort de ses utilisateurs ;</p>	<p>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.</p>
<p>c) favoriser le développement d'activités commerciales non-aéronautiques sur le site de l'aéroport ;</p>	<p>La société peut accueillir sur son périmètre des commerces tel que duty free, cafés, restaurants.</p>

d) œuvrer en particulier en partenariat avec les promotions économiques et les destinations touristiques valaisannes ;	En tant qu'outil de promotion économique et touristique, 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.
e) œuvrer comme plateforme d'innovation notamment en accueillant sur son site des initiatives novatrices dans les domaines aéroportuaire et aéronautique ;	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.
f) élaborer une feuille de route pour atteindre les objectifs fixés dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique ;	
g) intégrer dans son rapport annuel le suivi des impacts sociaux et environnementaux liés à son activité ;	
h) veiller, en collaboration avec les services publics concernés, à l'intégration de l'aéroport dans le réseau de mobilité ainsi que dans le réseau aérien ;	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.
i) coordonner avec les autorités concernées l'exploitation civile et militaire des opérations aériennes.	
³ La société peut acquérir des participations financières ou non-financières au sein d'autres entités pour autant qu'elles soient en adéquation avec ses domaines d'activité.	Dans le cadre de son exploitation ou de son développement, la société peut investir dans des entreprises.
⁴ Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.	L'aéroport de Sion reste un aérodrome de dégagement pour les besoins des Forces aériennes.

<p>Art.4 Actionnaires</p>	
<p>¹ 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>
<p>2.2 Organisation</p>	
<p>Art.5 Capital-actions</p>	
<p>¹ Au minimum 34 pour cent du capital- actions de la société est détenu par l'Etat du Valais.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>² Au minimum 20 pour cent du capital- actions est détenu par la commune municipale de Sion.</p>	<p>Par sa situation géographique, ainsi que son histoire avec l'aéroport, la commune municipale de Sion détiendra 20% du capital-actions.</p>
<p>Art.6 Organes de la société</p>	
<p>¹ 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.</p>	<p>Les dispositions des articles 620 à 763 du Code des obligations s'appliquent. Les statuts fixeront en détail l'organisation de la société.</p>
<p>² Le Conseil d'Etat nomme le président et désigne les autres représentants de l'Etat du Valais au sein du Conseil d'administration.</p>	<p>L'Etat du Valais étant l'actionnaire public principal, le Conseil d'Etat nommera le Président du Conseil d'administration.</p>
<p>³ Le Conseil municipal de Sion nomme son ou ses représentants au sein du Conseil d'administration.</p>	<p>Le nombre de représentants de la commune municipale de Sion sera fixé notamment en fonction du nombre d'actions détenues par ladite commune.</p>

<p>⁴ Le Chef du département représente l'Etat du Valais à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.</p>	<p>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.</p>
<p>⁷ Le Président du conseil municipal de Sion représente la commune municipale de Sion à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.</p>	<p>Considérant que la commune municipale de Sion détiendra au minimum 20% du capital-actions, le Président du conseil municipal de Sion siège à l'assemblée générale.</p>

2.3 Propriétés

Art.7 Terrains, infrastructures, systèmes aéroportuaires et aménagements extérieurs

<p>¹ 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.</p>	<p>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.).</p>
--	--

3 Dispositions financières

Art. 8 Revenus

<p>¹ 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.</p>	<p>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.</p>
<p>² Les revenus de la société peuvent se composer notamment de contreparties de prestations, de contributions volontaires ainsi que de subventions publiques.</p>	<p>La société peut également percevoir des revenus locatifs. La société pourra également monétiser ses prestations de promotion.</p>
<p>³ 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</p>	

Art.9 Indemnité de l'Etat et contribution des communes valaisannes

- | | |
|--|--|
| <p>¹ 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.</p> <p>² La commune municipale de Sion contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 20 pour cent.</p> <p>³ L'ensemble des communes valaisannes, hormis la commune municipale de Sion, contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 10 pour cent selon la clé de répartition définie à l'article 10.</p> <p>⁴ L'Etat du Valais fixe par décision unique le montant de la contribution individuelle de toutes les communes.</p> | <p>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.</p> <p>La commune municipale de Sion et l'ensemble des communes valaisannes contribueront respectivement à 20% et 10% de l'indemnité cantonale.</p> <p>Le Conseil d'Etat fixera dans une décision unique la contribution individuelle des communes valaisannes.</p> |
|--|--|

Art. 10 Clé de répartition entre les communes municipales valaisannes, hormis celle de Sion

- | | |
|--|---|
| <p>¹ 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.</p> <p>² La répartition est établie par le département en charge de l'économie et soumise à révision au début de chaque période administrative.</p> <p>³ 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.</p> | <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none">1) le chiffre de population2) le nombre de nuitées. <p>Le chiffre de population et celui des nuitées seront pondérés à 50%.</p> <p>La clé de répartition est valable pour une durée de 4 ans.</p> <p>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.</p> |
|--|---|

<p>⁴ 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 :</p> <p>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 ;</p> <p>b) en multipliant par 150 nuitées d'utilisation chaque lit hôtelier.</p>	<p>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.</p>
<p>Art.11 Fonds de roulement</p> <p>1 L'Etat du Valais accorde à la société des cautionnements et/ou des prêts jusqu'à un montant maximal de 30 pour cent du budget annuel de la société pour garantir le fonds de roulement indispensable à son exploitation.</p> <p>2 La société emploie les montants empruntés avec la caution de l'Etat du Valais ou prêtés par lui pour payer les frais d'exploitation courants, ainsi que les investissements non couverts par d'autres garanties spécifiques.</p> <p>3 Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer la forme, le montant et les conditions du fonds de roulement dans la limite maximale octroyée.</p>	
<p>4 Disposition finale</p> <p>Art.12 Concession fédérale d'exploitation</p> <p>¹ 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>² 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>5 Dispositions transitoires</p>	

Art.13 Demande de transfert de concession

¹ 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.

² La société dépose la demande de transfert de concession au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Le dossier de demande de transfert de la concession doit être déposé par le demandeur de la concession, à savoir la société.

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.

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.

Art.14 Responsabilité du concessionnaire actuel

¹ 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 jusqu'au transfert de la concession à la société.

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

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.

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.

Art.15 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

¹ 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.

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.

² 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 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. 16 Clé de répartition lors de la première année de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

¹ 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.

Sion, le

Le président du Conseil d'Etat:

Mathias Reynard

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 aéroports. Aide à l'exécution*. Berne. Pillet S., BTEE SA.

Organisation de l'aviation civile internationale. Novembre 2009. *Note de travail – 10^{ème} 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 CO₂*. 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.