

ÉTAT DU VALAIS
VILLE DE SION

L'AÉROPORT DE SION FACE À SON AVENIR

ÉTUDE PROSPECTIVE SELON 3 SCÉNARIOS
SYNTHÈSE DU RAPPORT PRINCIPAL D'ÉTUDE

Direction de l'étude de l'EPFL:
Dr Pan. Tzieropoulos

Doc. LITEP 351/06

Octobre 2011

L'étude sur l'avenir de l'aérodrome de Sion a été confiée par le Conseil d'État du Valais à un groupement d'études, dirigé par l'EPFL-LITEP (Intermodalité des transports et planification) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), et composée de:

<i>Groupe EPFL-LITEP</i>	<i>Direction générale de l'étude Méthodologie et études économiques</i>
<i>Hertig & Lador SA</i>	<i>Études environnementales</i>
<i>Laboratoire EPFL-REME</i>	<i>Évaluation des impacts sur le foncier</i>
<i>Monsieur Joseph In-Albon</i>	<i>Potentiel de développement</i>

Le présent document constitue la synthèse du rapport principal de l'EPFL-LITEP. Y ont contribué:

<i>Marine Vidaud</i>	<i>Rédaction du rapport</i>
<i>Dr P. Tzieropoulos</i>	<i>Responsabilité de la rédaction</i>
<i>David Tron</i>	<i>Participation à la rédaction et contrôle de qualité</i>

Le dossier complet d'étude comprend, outre le rapport principal d'étude - qui comprend la présente synthèse -, trois rapports techniques sur des volets spécifiques de l'étude, ainsi qu'un certain nombre de notes techniques.

Les conclusions, appréciations et qualifications contenues dans le présent document relèvent de la seule responsabilité de l'EPFL-LITEP.

Lausanne, le 9 novembre 2011.

L'étude en quelques mots

L'étude et ses objectifs

L'État du Valais et la Ville de Sion ont confié au groupe Intermodalité des transports et planification (LITEP) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) le mandat de mener une étude prospective sur l'évolution de l'aérodrome de Sion, selon 3 scénarios:

- **Scénario 1** - Plafonnement du bruit généré par l'aérodrome au niveau de celui de l'an 2001¹
- **Scénario 2** - Niveau d'activités de l'aviation militaire fixé à 1'000 mouvements de F/A-18 (décollages + atterrissages)²
- **Scénario 3** - Développement des activités civiles de l'aérodrome en cas d'abandon par l'armée des activités militaires

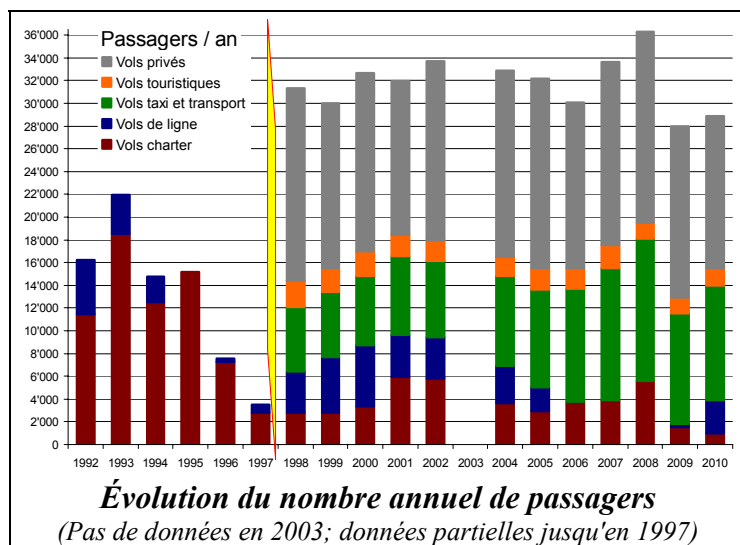
L'étude livre des éléments de comparaison de ces 3 scénarios par rapport à leurs conséquences en matière de nuisances (notamment de bruit), leurs effets sur le territoire (possibilités de bâtir et prix des terrains) et leurs retombées économiques directes (notamment en cas d'abandon des activités militaires de l'aérodrome).

Pour traiter des différents volets de l'étude, LITEP a fait appel au Prof. Ph. Thalmann, spécialiste des conséquences du bruit sur les prix du foncier, et le Dr. J.-A. Hertig, spécialiste des études environnementales et d'impact. En parallèle, un mandat indépendant a été confié à M. J. In-Albon, spécialiste du développement aéroportuaire, afin de traiter du potentiel de développement des activités civiles de l'aéroport.

Le trafic et son évolution

Trafic civil

L'évolution du trafic civil est caractérisée par une certaine "stabilité" du nombre de passagers à travers les années. On a de la peine à dégager une tendance de croissance ou de décroissance.



En termes de structure du trafic, on remarque un net recul des vols de ligne et charters à partir de 1996-97. En nombre de mouvements, ce trafic semble amorcer une légère reprise dès 2009, mais le nombre de passagers reste très en dessous de ses niveaux d'il y a 15 ans.

À l'exception du trafic généré par les vols privés, ce sont les vols taxi et transport - en croissance depuis 1998 - qui génèrent la plus grande activité en termes de personnes.

¹ Sans que ce soit explicitement précisé par le mandat, ce scénario correspond à 576 mouvements annuels de F/A-18 (288 vols annuels partant de et revenant à Sion).

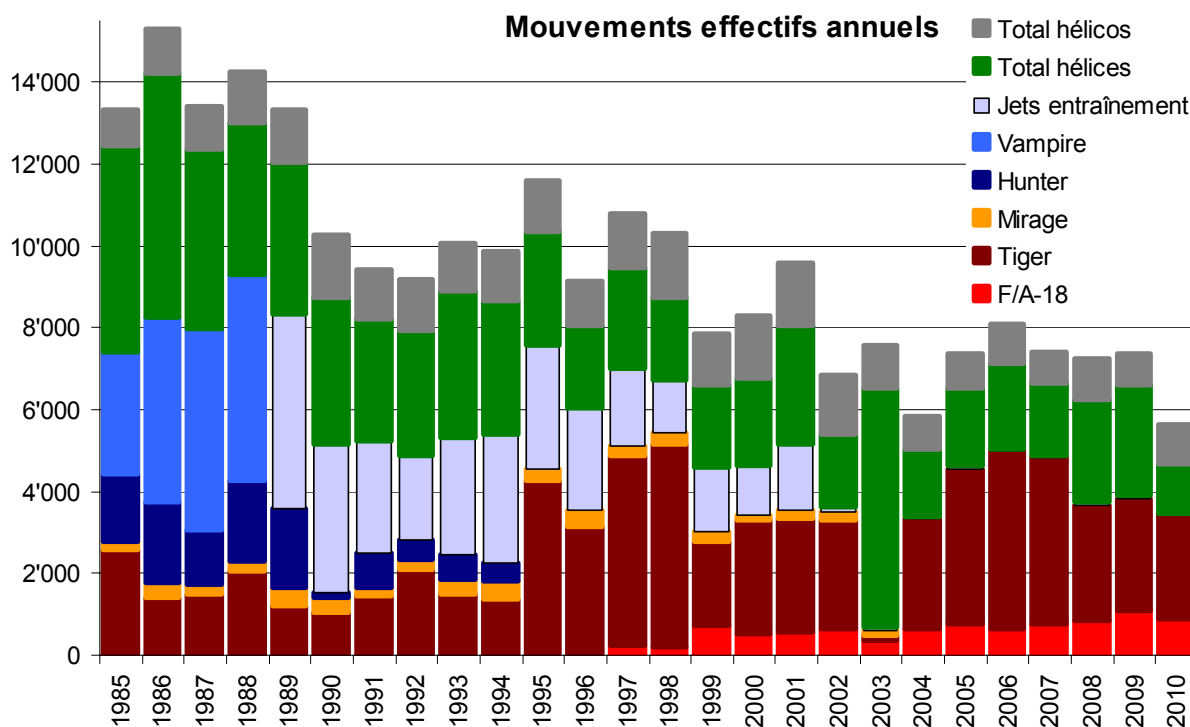
² Ce scénario s'inscrit dans la vision développée par le Plan sectoriel militaire (révision de 2007), avec toutefois un nombre de mouvements plus réduit que ceux prévus par le projet de plan initialement publié.

Aucune tendance claire ne se dégage pour ce qui concerne l'évolution du nombre de passagers.

Les vols taxi et transport sont en progression.

Le trafic de ligne et charter a subi un net déclin en 1996-97 dont il ne s'est pas encore relevé.

Trafic militaire



Évolution des mouvements des Forces aériennes selon le type d'appareil

L'analyse de la structure du trafic permet de distinguer 3 périodes: jusqu'au retrait du Vampire en 1989, de 1989 à 1994 et de 1995 à nos jours. Jusqu'en 1989, il y a une moyenne annuelle d'un peu moins de 8'000 mouvements (atterrissages ou décollages) d'avions de combat, la grande majorité étant le fait des Vampire. Après le retrait de ces derniers, le niveau de ces mouvements est réduit d'environ 70%, avec une moyenne de l'ordre de 2'400 mouvements annuels. Puis, dès 1995, le volume fait un bond significatif pour s'établir autour d'une moyenne annuelle de 4'000 mouvements.

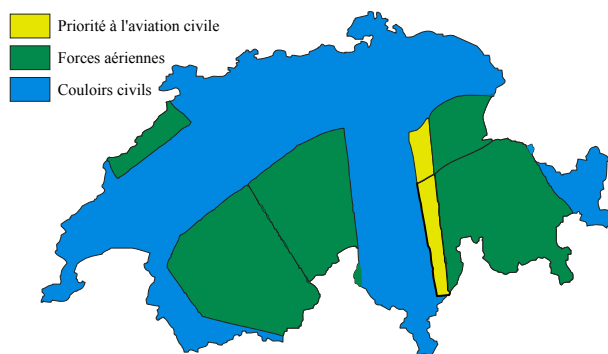
La structure du trafic change aussi, avec la disparition des jets d'entraînement et une progression de la part et du volume de F/A-18, atteignant 1'074 mouvements en 2009 (avant de retomber à 878 en 2010). Ainsi en 2009, il y a eu 25% de plus de mouvements F/A-18, par rapport au total F/A-18 et Mirage en 2001.

En faisant abstraction du cas des avions à hélices, il y a diminution globale du volume de mouvements, mais augmentation de ceux liés aux avions de chasse au détriment des hélicoptères.

Il y a une présence marquée du F/A-18 dont les mouvements ont augmenté de 25% en 8 ans, pour dépasser les 1'000 mouvements annuels en 2009, avant de retomber à 878 en 2010.

Ceci dit, il importe aussi de remarquer que l'intensité des mouvements du F/A-18 est sensiblement plus faible à Sion qu'aux deux autres bases aériennes (3 fois plus de mouvements à Meiringen, 10 fois plus à Payerne).

Présence dans le ciel valaisan



Du fait du partage de l'espace aérien suisse entre usages civil et militaire, l'essentiel des entraînements des avions de chasse ont lieu dans les ciels valaisan et grison, quelle que soit la base à partir de laquelle les avions décollent.

Ainsi, les nuisances de survol resteraient les mêmes que la Base aérienne soit maintenue ou pas à Sion.

L'exposition au bruit

La comparaison des scénarios en termes de bruit peut être résumée dans un seul tableau:

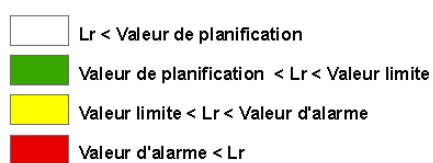
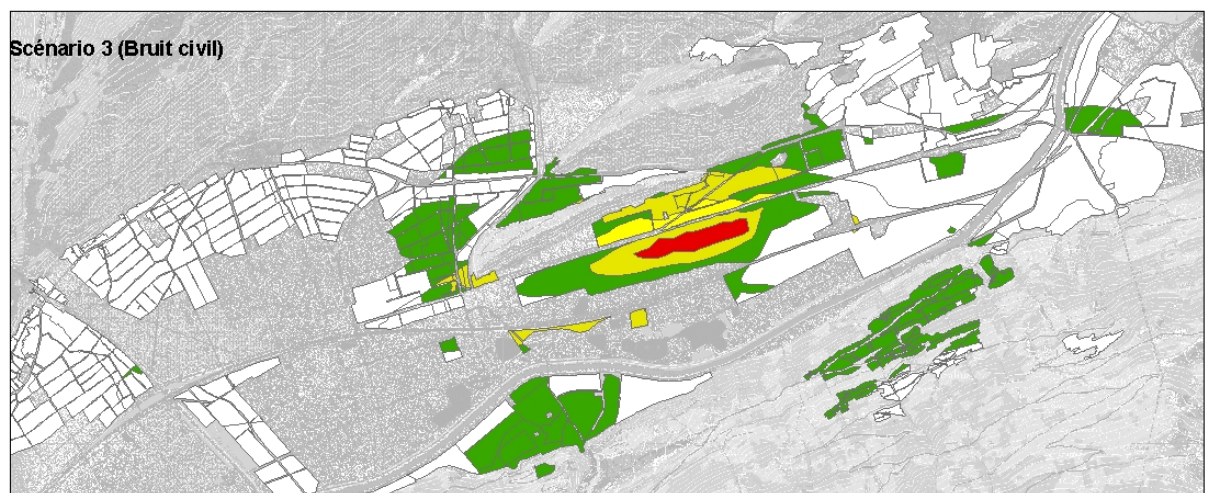
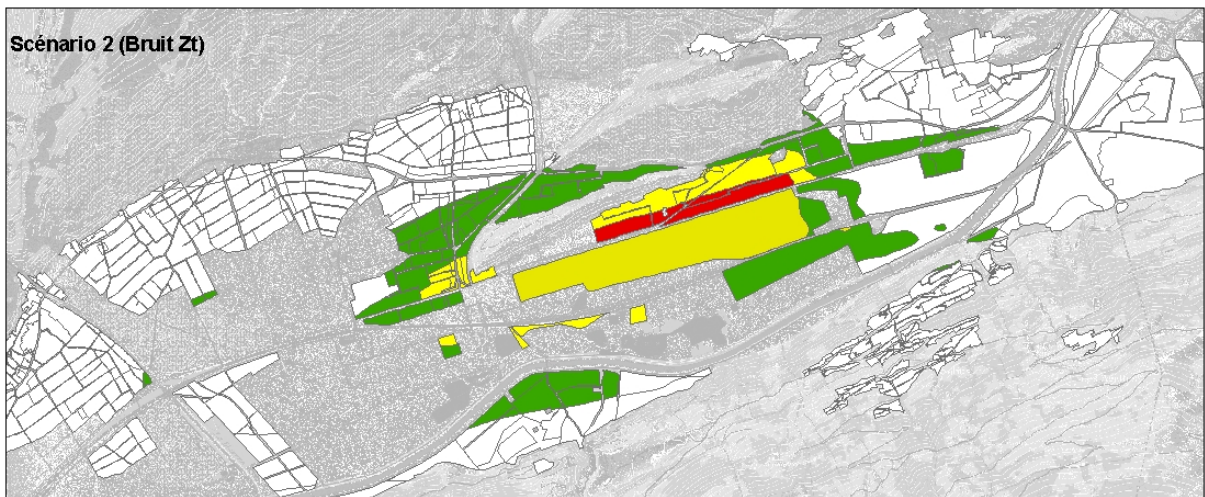
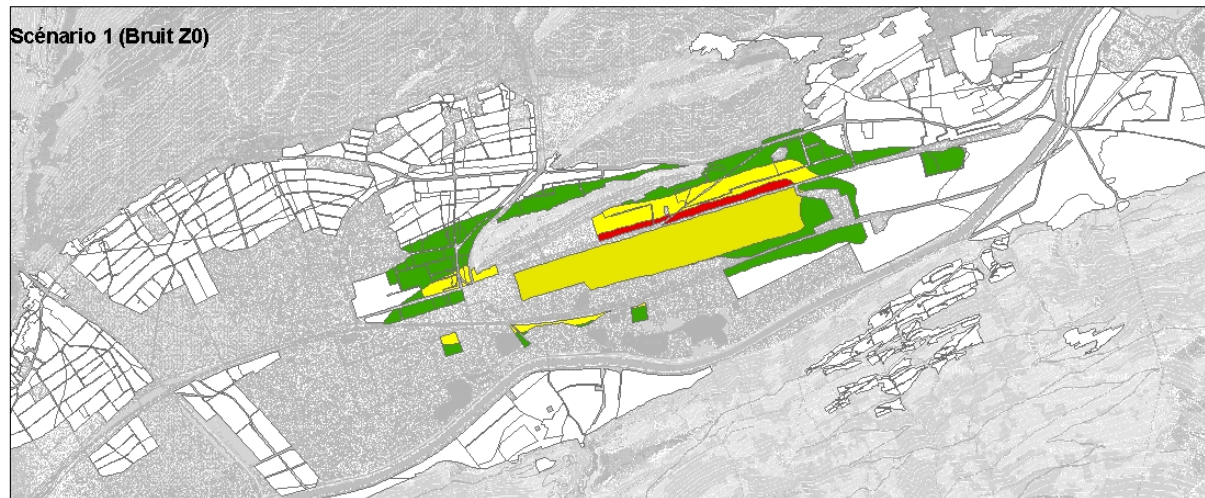
	Scénario 1 → Scénario 2	Scénario 1 → Scénario 3
<i>Mouvements annuels F/A-18</i>	1'000 (+ 424)	0 (- 576)
Bruit moyen, moyenne	+1,66 dB ³	-0,55 dB
Bruit max, moyenne	+1,69 dB	-0,66 dB
Population > VP ⁴	+1'636 hab. (+31%)	+3'431 hab. (+65%)
Population > VLI ⁵	+1'027 hab. (+67%)	+369 hab. (+24%)
Population > VA ⁶	+496 hab. (+292%)	-170 hab. (-100%)

³ Pour mémoire: une augmentation de 3 dB revient à doubler le bruit.

⁴ Population exposée à un bruit plus fort que la valeur de planification

⁵ Population exposée à un bruit plus fort que la valeur limite d'immissions

⁶ Population exposée à un bruit plus fort que la valeur d'alarme



Il faut remarquer que dans le cas du scénario 3, en l'absence d'activités militaires, l'aérodrome purement civil est soumis à des valeurs limites de planification et d'immissions plus sévères, ce qui explique certains résultats contre-intuitifs.

Il importe aussi de ne pas perdre de vue que les nuisances évaluées sont le résultat d'un calcul formel qui peut ne pas refléter la gêne ressentie!

En termes de santé publique, ce sont surtout les dépassements des valeurs d'alarme qui devraient retenir l'attention; le différentiel entre le scénario 2 (plus ou moins la situation d'aujourd'hui) et le scénario 3 (pas de vols d'avions de combat) concerne quelques 3,5% des habitants.

Globalement, les différences entre scénarios peuvent être qualifiées de significatives. Par rapport à aujourd'hui et pour environ 700 habitants, le scénario sans avions de combat permet de ramener leur niveau d'exposition en dessous de la valeur d'alarme.

Aménagement du territoire et valeur foncière

Les différences entre scénarios sont très marquées en matière d'aménagement du territoire et de valeur foncière:

	Scénario 1 → Scénario 2	Scénario 1 → Scénario 3
<i>Mouvements annuels F/A-18</i>	<i>1'000 (+ 424)</i>	<i>0 (- 576)</i>
Surface > VP ⁷	+1'035'247 m ² (+42%)	+1'133'424 m ² (+46%)
Surface > VLI ⁸	+233'612 m ² (+18%)	-465'755 m ² (-35%)
Surface > VA ⁹	+109'176 m ² (+112%)	-96'606 m ² (-99%)
Dépréciation foncière Appréciation foncière	-153 à -178 mio CHF	+101 à +165 mio CHF
Développement territorial	La situation de blocage actuelle persiste	La situation de blocage est levée

Les restrictions en termes de développement urbain sont reflétées par les surfaces exposées au bruit; par rapport à la valeur de planification, l'arrêt des activités militaires ne représente aucun intérêt. Tel n'est pas le cas toutefois si ce sont les valeurs limite d'immissions ou d'alarme qui sont le critère.

⁷ Surface exposée à un bruit plus fort que la valeur de planification

⁸ Surface exposée à un bruit plus fort que la valeur limite d'immissions

⁹ Surface exposée à un bruit plus fort que la valeur d'alarme

La situation de blocage reportée pourrait être levée avec l'adoption d'un nouveau plan sectoriel militaire et d'un cadastre de bruit associé; il n'est toutefois pas certain qu'un déblocage dans ce sens mènerait à des possibilités de développement plus intéressantes qu'aujourd'hui. L'effet sur la valeur foncière est important; le différentiel entre le scénario 2 (plus ou moins la situation d'aujourd'hui) et le scénario 3 (pas de vols d'avions de combat) porte sur quelques 250 à 350 millions de francs.

Les différences entre scénarios sont significatives pour ce qui concerne la valeur foncière. Le scénario sans avions de combat permet, par rapport à aujourd'hui, une appréciation de quelques 250 à 350 millions.

La situation actuelle conduit à un blocage du développement territorial. L'évaluation de l'ampleur de ce blocage n'est pas achevée à ce jour.

Les coûts

Pour le compte d'exploitation de l'aéroport et l'investissement, c'est la présence de la Base aérienne qui fait la différence:

	Scénario 1 → Scénario 2	Scénario 1 → Scénario 3
<i>Mouvements annuels F/A-18</i>	<i>1'000 (+ 424)</i>	<i>0 (- 576)</i>
Budget d'exploitation (sans amortissement d'infrastructure)	0	+ 5,5 à 7,0 mio/an
Investissements	0	+ 0,8 à 1,2 mio/an

Les valeurs de ce tableau doivent être interprétées comme étant des ordres de grandeur, bien entendu. Il vaut mieux limiter les comparaisons au "cash-flow", afin d'éviter le cumul d'hypothèses supplémentaires sur une politique d'amortissement des infrastructures lourdes pour laquelle les collectivités publiques disposent d'une très large marge de manœuvre.

La contribution de la Base aérienne représente un apport significatif dans les finances publiques, de l'ordre de 5½ à 7 millions non dépensés par an dans le budget de fonctionnement de l'aéroport et de l'ordre de 1 million par an supplémentaire en termes d'investissement.

Retombées économiques

L'évaluation des retombées économiques, encore plus que l'estimation des effets budgétaires, est un exercice qui doit être qualifié de périlleux, à cause des nombreuses hypothèses qu'il nécessite et l'arbitraire inévitable associé à ces hypothèses. Cette estimation a porté sur les seuls effets directs; ainsi, par exemple, l'apport fiscal des salariés domiciliés en Valais n'a pas été comptabilisé; ce n'est donc qu'une "pointe d'iceberg" qui est ici visible:

	Scénario 1 → Scénario 2	Scénario 1 → Scénario 3
<i>Mouvements annuels F/A-18</i>	1'000 (+ 424)	0 (- 576)
Emplois	-	env. - 80 emplois plein temps
Formation	-	- 11 poly-mécaniciens / an
Masse salariale	0	- 10,9 mio/an
Investissements dans la région	0	- 6,7 mio/an

Comme pour les conséquences sur les budgets de la Ville et de l'État, ici aussi il n'y a pas de différentiel entre les scénarios 1 et 2. En plus, ces estimations ne tiennent pas compte du départ éventuel de la base logistique de l'Armée en cas de disparition de la Base aérienne.

Même avec les hypothèses retenues, le différentiel du scénario 3 est important.

Potentiel de développement des activités civiles

L'expertise In-Albon conclut à un réel potentiel de développement des activités civiles.

Les possibilités identifiées pour le développement des activités civiles sont largement indépendantes de la présence ou pas de la Base aérienne. Les 3 scénarios ne sont donc pas discriminables de ce point de vue.

L'amélioration, estimée possible, des résultats financiers de l'aéroport se baserait sur 3 axes:

- l'augmentation du trafic et l'adjonction d'autres activités, tant en aviation commerciale que privée; elles apporteraient les deux tiers environ des recettes supplémentaires attendues;
- la réforme de la tarification; elle apporterait environ le tiers des recettes supplémentaires attendues;
- le remodelage de l'image de l'aéroport soutenu par un effort de marketing.

Toutefois, l'ampleur de ce potentiel de développement ne permettrait - au mieux - que de réduire significativement le déficit actuel. Ce potentiel ne permet pas de compenser les contributions des Forces aériennes:

ACTUEL	Déficit "actuel" du compte d'exploitation (2009)	2,2 mio CHF/an
POSSIBLE	Potentiel estimé d'amélioration des comptes par le développement des activités civiles	de 1,1 à 1,8 mio CHF/an
NÉCESSAIRE	À titre de comparaison: Contribution estimée des Forces aériennes	de 5,5 à 7,0 mio CHF/an

En cas de départ des Forces aériennes, la totalité de leur contribution financière devra être reprise par la Ville et l'État. On ne peut compter sur un développement des activités civiles pour compenser un départ éventuel des Forces aériennes.

Conclusion

Sans grande surprise, l'étude montre que quelle que soit l'option politique, il y aura des avantages et des inconvénients. Aucune des options n'est exempte d'inconvénients, ni de coûts associés. L'avantage de l'étude, et son mérite si elle en a un, est de livrer les éléments qui permettent d'éclairer le choix de l'une ou de l'autre option, permettant peut-être d'objectiver un débat dont le côté émotionnel ne paraît pas non plus dénué de légitimité.

Parmi les options, c'est bien entendu l'adoption éventuelle du scénario 3, un développement civil de l'aéroport sans activités militaires, qui interpelle. Qualitativement, les enjeux se présentent comme suit:

	Scénario 1 → Scénario 2	Scénario 1 → Scénario 3	Scénario 2 → Scénario 3
<i>Mouvements F/A-18</i>	<i>1'000 (+ 424)</i>	<i>0 (- 576)</i>	<i>0 (- 1'000)</i>
Bruit	↘	↗	↗↗
Surface exposée	↘	↗	↗
Valeur foncière	↘	↗	↗↗
Développement territorial	○	↗	↗
Budget d'exploitation	○	↘↘	↘↘
Investissements	○	↘↘	↘↘
Emplois / Formation	○	↘	↘
Retombées économiques	○	↘↘	↘↘

Il appartient, bien entendu, au Comité de pilotage de l'étude de formuler les recommandations en matière de politique.

*

**