



Déléguee à l'économie et à l'innovation
Madame Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

Par email : sophia.dini@admin.vs.ch

N / réf : PMMN / CSN
N°tél. : 027 777 11 00
e-mail : etat-major@valdebagnes.ch
Date : 12 mars 2024

Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Monsieur le Conseiller d'Etat,
Madame la Déléguée à l'économie et à l'innovation,

La commune de Val de Bagnes a pris connaissance avec intérêt et enthousiasme de l'avant-projet de « Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion » mis récemment en consultation, et a l'avantage de vous transmettre les considérations suivantes le concernant.

Dès les prémices de ce projet, notre Commune avait eu l'occasion de saluer à deux reprises la volonté de l'Etat de définir une stratégie aéronautique qui semblait à nos yeux d'une importance capitale pour le développement économique et touristique de notre Canton, et de le faire dans une perspective de partenariat public-privé. Aujourd'hui, cet avant-projet présente une approche concrète dont nous tenons à saluer la teneur et l'aboutissement, affichant clairement une volonté de proposer une exploitation qualitative et durable.

Nous saluons la forme juridique proposée, ainsi que la répartition prévue de l'actionnariat dont la majorité (51%) sera détenue par les collectivités publiques.

La répartition Canton – Commune de Sion – Autres Communes paraît tout à fait adaptée en ce qui concerne la division du Capital – Actions libéré à la création de la société et le choix des critères (population et nombre de nuitées à parts égales) totalement pertinent.

Nous saluons également le fait que les coûts liés au déficit d'exploitation et aux investissements jusqu'au transfert de concession soient supportés par l'Etat et la commune de Sion, sans participation des autres Communes.

Secrétariat général

Adresse postale : CP 1, 1934 Le Châble VS
Situation : Clouchèvre 44, 1934 Le Châble VS
+41 27 777 11 00, etat-major@valdebagnes.ch, www.valdebagnes.ch




Quelques interrogations demeurent, que nous partageons ici :

- Possibilité serait laissée aux Communes ne souhaitant pas détenir de parts dans la société de les céder soit à d'autres Communes, soit à l'Etat du Valais. Si nous comprenons la souplesse offerte, cette solution est-elle vraiment réaliste et jusqu'à quel quota de Capital le Canton est-il prêt à investir dans une telle reprise ? Y aura-t-il réellement des Communes disposées à augmenter leur Capital – Actions, et si oui qu'y gagneraient-elles ?
- Deux simulations ont d'autre part été dressées concernant le subventionnement annuel, l'une à hauteur de CHF 3 millions et l'autre à hauteur de CHF 6 millions. Comme nous l'avons compris, la répartition entre les Communes, établies selon les mêmes critères, est impérative et non modifiable. Ce système ne risque-t-il pas de « cabrer » des Communes qui se sentiraient moins impliquées dans le projet et ne devrait-on pas dès lors intervertir les choses, en figeant l'actionnariat plutôt que les subventions annuelles ? En tentant, par exemple, une approche des Communes pour le subventionnement qui pourrait prendre en compte d'autres critères économiques ou une pondération différente ?
- Quelles garanties avons-nous que les simulations proposées ne soient qu'indicatives et que les coûts réels après quelques années ne soient pas revus drastiquement à la hausse ? Et quelle sera alors la marge des Communes et un « plafond » ne doit-il pas être fixé un plafond ? Ou alors ceci a déjà été simulé dans un business plan qui soutient l'avant-projet, auquel cas est-il disponible ?
- La répartition des sièges du CA devrait être à notre sens plus généreuse envers les Communes. Si Sion décidait d'asseoir plusieurs représentants, comme le prévoit l'article 7, alinéa 4, les autres Communes devraient disposer d'au moins 2 sièges pour les représenter, un par la FCV et un autre par la représentation de l'une des stations touristiques participant le plus à la péréquation ou quelque chose de similaire.
- Connaît-on la position de la Confédération par rapport à sa participation éventuelle à l'actionnariat de la nouvelle société ? Si la Confédération entre dans la société, on peut y lire une garantie supplémentaire et bienvenue. A l'opposé, comment pourrions-nous interpréter un refus de sa part ?
- Finalement, qu'en est-il de la couverture d'éventuels investissements liés au développement de l'aéroport sur le moyen – long terme, après le transfert de concession ? Les mêmes clés de répartition seront-elles appliquées et selon quel processus décisionnel ?

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, tout en saluant à nouveau cet avant-projet, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, Madame la Déléguée à l'économie et à l'innovation, à l'expression de nos meilleures salutations.

Commune de Val de Bagnes


Christophe Maret
Président de Commune


Pierre-Martin Moulin
Secrétaire général

Secrétariat général

Adresse postale : CP 1, 1934 Le Châble VS
Situation : Clouchèvre 44, 1934 Le Châble VS
+41 27 777 11 00, etat-major@valdebagnes.ch, www.valdebagnes.ch





Vorab per E-Mail

Delegierte für Wirtschaft und
Innovation
Frau Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sitten

Brig-Glis, 13. März 2024 / ih

Stellungnahme zum Gesetzesentwurf über die kantonale Luftfahrtstrategie

BRIG GLIS

**Stadtgemeinde
Brig-Glis**

Sehr geehrter Herr Staatsrat, sehr geehrte Frau Dini, sehr geehrte Damen und Herren

Präsidialamt
Alte Simplonstr. 28
Postfach 272
3900 Brig
www.brig-glis.ch
T 027 922 41 21

Die Stadtgemeinde Brig-Glis hat vom Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten Kenntnis genommen. Dazu erlaubt sich die Stadtgemeinde folgende Bemerkungen, ohne Anspruch auf eine abschliessende Aufzählung:

- Aus Sicht der Stadtgemeinde Brig-Glis ist es zu begrüßen, dass der Flughafen in Sitten in eine tragfähige Zukunft überführt wird. Für den Tourismuskanton Wallis hat der zuverlässige und professionalisierte Betrieb eines Flughafens mit Bestimmtheit Vorteile.
- Die Schaffung einer Aktiengesellschaft für den Betrieb des Flughafens wird begrüsst. Ob die Mehrheit des Aktionariats in öffentlicher Hand sein muss, will die Stadtgemeinde nicht bewerten.
- Die Stadtgemeinde Brig-Glis hat Verständnis, wonach sich auch die Gemeinden als Aktionäre an der Gesellschaft beteiligen sollen. In welchem Rahmen eine solche Beteiligung stattfindet und auf welchen Grundlagen, ist allerdings zu überdenken. Insbesondere beim Berechnungsmodus und der angedachten Überprüfung bzw. Neuverteilung Überprüfung zu Beginn einer Amtsperiode (vgl. Art. 11 Gesetzesentwurf) scheint eine vernünftige Umsetzung in der Praxis fraglich.
- Für die Stadtgemeinde ist eine gewisse Planungssicherheit und die Bewahrung ihrer Autonomie zentral. Unabhängig des Gesagten ist die Stadtgemeinde jedoch offen, sich an der Betriebsgesellschaft einzubringen.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und sind gespannt auf die weitere Ausgestaltung bzw. die nächsten Schritte.

Freundliche Grüsse

STADTGEMEINDE BRIG-GLIS
Präsident

Mathias Bellwald

Madame
Sophia Dini
Déléguée à l'économie et à l'innovation
du Canton du Valais
Place de la Planta 1
1950 Sion

Sion, le 14 mars 2024

**Consultation à propos de l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion :
Prise de position de la Chambre Valaisanne de Tourisme (CVT)**

Madame la Déléguée, chère Madame,

Nous faisons référence à l'objet mentionné en titre et vous remercions vivement de nous donner l'occasion d'exprimer notre point de vue.

Réuni en séance le mercredi 13 mars 2024 à Berne, le Comité de la Chambre Valaisanne de Tourisme (CVT) a entendu votre exposé d'entrée en matière et a examiné l'avant-projet ainsi soumis en consultation. Le Comité de la CVT s'est prononcé à l'unanimité de ses membres présents en faveur de cet avant-projet de loi.

Nous avons plus particulièrement porté notre attention sur le volet touristique du projet et nous avons, à ce sujet, les quatre réflexions/remarques suivantes à formuler :

- Il apparaît indispensable, aux yeux de la CVT, qu'une étroite collaboration soit instaurée entre Valais/Wallis Promotion (VWP), les destinations touristiques et la société de gestion de l'aéroport afin d'analyser les potentielles clientèles susceptibles d'utiliser les services de l'aéroport, sélection des publics cibles.
- Il apparaît tout autant indispensable qu'une collaboration soit organisée entre la société de gestion de l'aéroport et VWP quant à l'organisation et à la conduite des opérations de promotions touristiques et de ventes des séjours/activités touristiques dans le canton du Valais.
- Dans le développement des mouvements aériens autour de ce « nouvel » aéroport, il ne doit pas être négligé d'examiner la cohabitation entre les activités touristiques aériennes déployées dans le canton avec un accroissement des mouvements dans l'espace aérien.
- Au-delà du secteur de l'aéroport lui-même, une attention toute particulière doit être apportée à la question de la mobilité touristique. Où, comment et avec quels moyens gérer les flux annoncés de touristes vers et depuis l'aéroport de Sion ?

Avec ces quelques remarques, le Comité de la CVT salue cet avant-projet de loi et vous présente, Madame la Déléguée, chère Madame, ses salutations les meilleures.



Beat Rieder, Conseiller aux Etats
Président

Chambre Valaisanne de Tourisme



Luc Fellay
Vice-président



CHANCELLERIE D'ÉTAT	
Reçu le	14 MAR. 2024
Transmis à	DEF
Enreg. N°	C-58628
Copie à	

Canton du Valais
Information (IVS)
Chancellerie d'Etat
Avenue de France 71
1950 Sion

Anniviers, le 14 mars 2024
Réf. GE/smv

Détermination de l'exécutif sur l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Madame, Monsieur,

Les documents relatifs à la vision et stratégie de l'aéroport civil de Sion mis en consultation sur le site de l'Etat du Valais, ont été soumis aux membres de l'exécutif.

Réuni en séance du 27 février 2024, le Conseil municipal a pris connaissance du projet cité en marge et relève les éléments suivants :

- Considérant son apport en emploi et les retombées économiques qui en émanent, l'aéroport est une infrastructure importante pour notre Canton. Il nous paraît nécessaire de veiller à sa pérennité à long terme.
- Le Conseil municipal estime que la part dédiée aux autres communes que Sion devrait s'élever à 20% au maximum avec une répartition correcte des nuitées touristiques. Dans ce cadre, la nouvelle clé de répartition des nuitées touristiques (applicable à partir de 2025 pour la refacturation des frais d'entretien des routes cantonales), devra impérativement être utilisée.
- Enfin, au regard des retombées économiques directes de l'aéroport sur la Ville de Sion, la participation de la Ville nous semble relativement faible.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente et en espérant que vous puissiez y répondre favorablement, nous prions d'accepter, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Commune d'Anniviers


David Melly
Président


Grégoire Epiney
Secrétaire

Commune d'Anniviers
T +41 27 476 15 00

Case postale 46
F +41 27 476 15 09

3961 Vissole / Anniviers
www.anniviers.org - info@anniviers.org

Stephanie CRISTO

De: Bruno.Locher@gs-vbs.admin.ch
Envoyé: lundi, 18 mars 2024 06:12
À: Stephanie CRISTO
Objet: AW: Aéroport de Sion : mise en consultation de l'avant-projet de loi

ATTENTION : Il s'agit d'un mail externe, soyez prudent avant de cliquer sur des liens ou d'ouvrir des pièces jointes. En cas de doute, utilisez le bouton 'signaler un Phishing'.

ACHTUNG : Dies ist eine externe E-Mail. Seien Sie vorsichtig, bevor Sie auf Links klicken oder Anhänge öffnen. Im Zweifelsfall verwenden Sie bitte die Schaltfläche 'Phishing-Mails melden'.

Madame Cristo,

Depuis la conclusion de l'accord de principe en décembre 2016, le DDPS travaille en étroite collaboration avec le canton et la Ville de Sion afin de préserver l'aéroport de Sion en tant qu'infrastructure aéronautique importante. Le DDPS est toujours intéressé à pouvoir utiliser l'aéroport comme aérodrome de dégagement.

Jusqu'à présent, la collaboration a été très constructive. Il est toutefois urgent de clarifier définitivement les responsabilités futures car aujourd'hui, seule la Ville de Sion est partenaire contractuel du DDPS et les contrats sont limités à 2031.

C'est pourquoi le DDPS salue l'intention du gouvernement valaisan de créer, sous son égide, une société d'exploitation détenue majoritairement en mains publiques. Il est ainsi possible de créer des structures claires permettant une reprise des infrastructures nécessaires et garantissant l'exploitation à long terme dans l'intérêt de la Confédération, du canton et des communes.

Meilleures salutations

Bruno Locher
Chef Raum und Umwelt VBS

Eidgenössisches Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport
Generalsekretariat VBS
Raum und Umwelt VBS

Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
Tel. [+41 58 464 20 34](tel:+41584642034)
Mobil [+41 79 794 77 23](tel:+41797947723)
bruno.locher@gs-vbs.admin.ch
www.vbs.admin.ch



Von: Stephanie CRISTO <Stephanie.CRISTO@admin.vs.ch>

Gesendet: Freitag, 16. Februar 2024 09:44

An: Henchoz Olivier ARMASUISSE <olivier.henchoz@ar.admin.ch>; Perret-Gentil Florence ARMASUISSE <florence.perret-gentil@ar.admin.ch>

Cc: Besomi Michel ARMASUISSE <michel.besomi@ar.admin.ch>; Locher Bruno GS-VBS <Bruno.Locher@gs-vbs.admin.ch>; Stauffer Michael ARMASUISSE <michael.stauffer@ar.admin.ch>

Betreff: Aéroport de Sion : mise en consultation de l'avant-projet de loi

Bonjour,

Hier, le Canton du Valais, à travers son Département de l'économie et de la formation, a mis en consultation l'avant-projet de loi concernant la stratégie aéronautique cantonale et la société de gestion d'exploitation de l'aéroport de Sion.

La consultation court jusqu'au 11 mars.

Vous trouvez ci-joint les documents mis en consultation.

En cas de questions et de remarques, je me tiens évidemment à disposition.

Meilleures salutations.

Stéphanie



Stéphanie Cristo
Collaboratrice scientifique
Appui à la Déléguée à l'économie et à l'innovation

Département de l'économie et de la formation (DEF)
Etat-major du département
Place de la Planta 1
CH – 1950 Sion

Tél : 027 606 40 29
Email : stephanie.cristo@admin.vs.ch

 Merci de penser à l'environnement avant d'imprimer ce courriel !

VERNEHMLASSUNG ZUM GESETZESVORENTWURF ÜBER DIE KANTONALE LUFTVERKEHRSSTRATEGIE UND ÜBER DIE GESELLSCHAFT FÜR DIE VERWALTUNG UND DEN BETRIEB DES FLUGHAFENS SITTEN

DIE MITTE OBERWALLIS

Sehr geehrter Herr Staatsrat Darbellay
Sehr geehrte Frau Dini
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme und die gewährte Fristerstreckung. Im Rahmen der Vernehmlassung nehmen wir wie folgt Stellung zum Gesetzesvorhaben:

Die Mitte Oberwallis anerkennt den Flughafen Sitten mit seiner Einrichtung, seinem Betrieb, den dort angesiedelten Luftfahrtunternehmen und -akteuren, seinen vielfältigen branchenbezogenen Ausbildungs- und Innovationsaktivitäten, und seiner Funktion als Standort der fluggestützten (Berg-)Rettung als sehr wichtige kantonale Infrastruktur, die insbesondere für Sitten und die Region Mittelwallis eine grosse Bedeutung hat.

Aus Oberwalliser Sicht ist es uns ein Anliegen, die Anstrengungen des Kantons und der Hauptstadt Sitten zur Definition einer breit abgestützten neuen kantonalen Luftfahrtstrategie und zur Gründung einer Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Regionalflyhafens zu würdigen und die aufgezeigten Schwerpunkte (Flugverkehr, Ausbildung, Innovation, Bergrettung) und Handlungsfelder wie Grundstückentwicklung, Nachhaltigkeit, usw. als geeignet einzustufen, um den Flughafen Sitten im Dienste der Walliser Gesellschaft und der Wirtschaft weiterzuentwickeln. Die weiteren Luftfahrtinfrastrukturen im Kanton sind in der Gesetzesgrundlage ausserdem ausreichend zu berücksichtigen.

Die Mitte Oberwallis hat verstanden, dass der vorliegende Entwurf zum Ziel hat, dass der Kanton sich aktiv an der strategischen Entwicklung des Flughafens beteiligen und nicht bloss als Geldgeber fungieren kann. Grundsätzlich braucht es eine massvolle und nachhaltige Entwicklung, welche den Nutzen der Aktivitäten des Flughafens erhöht.

Doch sind wir der Auffassung, dass das Finanzierungsmodell, bei welchem sämtliche Gemeinden sich an den Kosten beteiligen sollen, nicht richtig austariert ist. Im Sinne einer klaren Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden ist die Verwaltung und der Betrieb des Flughafens Sitten als eindeutig kantonale Aufgabe vom Kanton zu finanzieren.

Wir bedanken uns bestens für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Franziska Biner
Präsidentin die Mitte Oberwallis

ETAT DU VALAIS
Déléguée à l'économie et à
l'innovation
Mme Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion
Sophia.dini@admin.vs.ch

Sion, le 14 mars 2024

Madame Dini,

Le Centre Valais romand salue le travail du département et a l'honneur de vous communiquer sa réponse à la consultation concernant l'aéroport de Sion. Notre parti a réuni un groupe d'élus intéressés par le sujet, des élus établis à Sion mais aussi sur d'autres communes du Valais romand.

Sur le fond

Une élue rappelle que l'inaction dans ce dossier ne libérera pas le Canton de ces engagements. Il devra de toutes façons respecter les différents points convenus avec la Confédération lors de la signature de l'accord de Principe de 2016 ainsi que de l'avenant de 2021 (au Contrat du 22 décembre 1956). La reprise des biens fonciers et des systèmes aéroportuaires, d'ici 2026, entraînera inévitablement des coûts à la charge du Canton, de la Ville de Sion et indirectement des communes valaisannes. Via la péréquation financière, ces dernières contribuent déjà à une bonne partie du déficit d'exploitation assumé par le Canton.

Un élu explique que la Ville de Sion opère l'aéroport de Sion comme une section des Travaux Publics, à l'instar de la voirie ou d'une STEP. Ce fonctionnement, sous l'égide de l'ingénieur de ville, pouvait se concevoir pour un petit aéroport civil à la remorque d'une grande base de guerre. Avec le départ de l'armée, une société anonyme à vocation cantonale permettra une approche plus professionnelle de la gestion de cette infrastructure, sa zone de chalandise couvre d'ailleurs tout le Valais et une partie des cantons voisins.

Un membre conclue que la constitution d'une SA pour assurer la gestion et l'exploitation de l'aéroport est donc probablement opportune. Cette structure permettrait de décharger la ville et d'améliorer la gouvernance de l'aéroport. Bien séparer les différentes comptabilités est aussi souhaitable.

Aspects financiers

Une élue estime que la clef de répartition pour définir la contribution des communes valaisannes fait complètement sens car elle est identique au principe appliqué au financement des routes et elle permet d'imputer une part plus importante aux bénéficiaires directs – à savoir les communes touristiques. Un membre fait remarquer la situation paradoxale de la commune de Nendaz, commune touristique qui devrait contribuer plus avec cette clef de répartition en fonction du trafic et de ses nuitées, mais une commune qui subit aussi les nuisances sans être forcément une destination pour les usagers des jets.

En étudiant le tableau de simulation des Contributions des communes valaisannes à l'indemnité cantonale, une élue constate que les montants impactent peu les ménages communaux (600k ou 1.2 mios répartis sur toutes les communes hors capital-actions). Cette élue est étonnée par la position rendue par la Fédération des Communes cette semaine, celle-ci avait déjà été largement consultée lors de l'élaboration des précédents scénarios de financement.

Les jets d'affaires ont connu un développement réjouissant. En 2022, l'équilibre des comptes de l'aéroport était presque atteint grâce aux 8600 mouvements de jets d'affaires enregistrés. Le prochain défi est de parvenir à cet équilibre. Plusieurs pistes ont été évoquées par les personnes consultées ici, en faisant profiter de plus larges couches de la population de cette infrastructure de proximité (lignes et charters) à l'instar de ce que fait la compagnie Bucharth sur Majorque.

Des questions ont été posées sur la tarification de l'aéroport de Sion. Celle-ci paraît élevée au regard des autres aéroports du plateau mais elle est bien moins élevée que les [tarifs](#) de Samedan - Engadin Airport par exemple, un aéroport au budget similaire. Quelle est l'élasticité des prix pour les usagers de l'aviation d'affaire ?

L'aéroport de Sion une infrastructure stratégique

Une élue juge indispensable que le Canton puisse garder un certain contrôle et un pouvoir décisionnel sur le développement de l'aéroport à long terme. Une privatisation pourrait entraîner des conséquences sur cette infrastructure aux utilités multiples. La multitude de services rendus par l'aéroport ne sont pas forcément tous rentables.

Comme évoqué à plusieurs reprises par M. Darbellay, il ne faut pas négliger le rôle majeur que joue l'aéroport en tant que maillon incontournable du concept sanitaire cantonal de l'OCVS (base de départ des hélicoptères de sauvetage). Ce fut le cas le week-end dernier lors du drame de Tête Blanche qui a vu l'engagement de 11 hélicoptères dont deux Super Pumas militaires.

Un membre rappelle aussi qu'en cas de catastrophe d'ampleur, par exemple un tremblement de terre, l'aéroport reste une porte d'entrée en Valais pour les secours nationaux et internationaux, en qualité d'infrastructure critique.

Un membre considère également que l'armée, à plus ou moins long terme, pourrait également décider d'attribuer plus d'activité à notre aéroport. Dans les armées modernes, les flottes d'avions de combat sont complétées par des drones militaires. En Valais, plusieurs sociétés innovent dans ce domaine. Bien malin qui peut prévoir quelles seront les besoins

de l'armée suisse en matière aérienne dans les 20 ans à venir. Un repli des activités civiles pourrait ouvrir le champ à un renouveau des activités militaires dont notre population en général et les riverains en particulier ne veulent pas (F 18 / F 35)

Innovation, la belle histoire de H55

De nombreuses activités de H55 (Aircraft Integration / Flight Operations / Flight Test & Testing) nécessitent une présence sur l'aéroport et un accès direct au tarmac. H55 occupe donc deux halles au sud de la piste. Cette société travaille actuellement sur un projet de construction de trois nouvelles halles dans la zone nord-est afin de rassembler toutes ses activités sur le même site. Le développement de H55 est intimement lié à l'orientation stratégique de l'aéroport et de ses infrastructures. Des incertitudes pourraient conduire à une potentielle délocalisation de cette startup qui est si souvent citée comme un fleuron de l'innovation pour notre canton. Après tant d'efforts consentis par l'Etat, ce serait regrettable que le Valais perde les 130 emplois à haute valeur ajoutée ainsi que les collaborations avec de nombreux acteurs locaux, le centre d'apprentissage de polymécaniciens, la HES et l'EPFL via le Parc de l'Innovation.

Ecologie et nuisances

Parallèlement, à l'instar de ce qui s'est fait avec les transports terrestres, l'aviation parviendra aussi à faire d'importants efforts pour se décarboner. Cela prendra du temps.

Au plus tard d'ici fin 2024, l'aéroport proposera du SAF Fuel (kérosène bio/synthétique). La chaîne logistique est en train de se mettre en place. La demande est déjà prometteuse pour ce type de carburant de la part des opérateurs de jets d'affaires, quand bien même son coût est beaucoup plus élevé que le kérosène traditionnel.

Concernant les nuisances, une meilleure gouvernance de l'aéroport devrait aussi permettre d'affronter ce thème avec professionnalisme. C'est une opportunité de mieux maîtriser cet outil qu'est l'aéroport, comme le mentionne la lettre d'accompagnement.

Questions et commentaires sur les articles

Art. 2 : la société d'exploitation se limitera-t-elle à l'aéroport sédunois ou couvrira les champs d'aviation civile ? A préciser

Art. 5 : est-ce que la Confédération a déjà articulé un montant du pourcentage d'actions qu'elle souhaiterait détenir ? Elle est toujours propriétaire des terrains et de certaines infrastructures.

Art 6 al. 6 : il faudrait définir rapidement la part souhaitée par le canton. La souplesse offerte aux communes qui souhaiteraient plus d'actions est appréciable, la motivation viendra des résultats d'exploitation.

Art. 7 : Sion pourrait avoir plusieurs représentants au CA alors que les communes, qui détiendraient une part plus importante du capital, n'auraient qu'un représentant. Le conseil d'administration devrait représenter la structure de l'actionnariat.

Art. 10 : un membre s'interroge sur la forme de subventionnement via une indemnité, notamment dans le cadre d'un mandat de prestations qui vise à professionnaliser l'exploitation, en l'espèce d'une SA.

Art. 11 : la clé de répartition peut déplaire à certaines communes comme Nendaz (pour des raisons citées plus haut), ne faudrait-il pas ajouter un critère simple, de destination des usagers ?

L'idée de répartir la clé pour des périodes de 4 ans est bonne, on évite du travail pour rien.

Art. 12 : pour quelle raison la contribution du canton au cautionnement ou à la subvention n'est pas également arrêtée ?

Art. 15 : sous l'angle de la Ville de Sion, l'alinéa 2 constitue un chèque en blanc d'importance. Les coûts relatifs à la mise en conformité revêtent de nombreuses incertitudes.

Conclusion

De manière générale, le sentiment est celui d'une cantonalisation partielle, un membre note le risque d'étatiser les pertes et de privatiser les recettes, risque inhérent à ce type de personne morale. Il précise aussi que rien n'est prévu en cas de désaccord, une fois l'exploitation initiée, notamment les conditions qui pourraient rendre caduque le dispositif légal.

Le Centre Valais romand estime finalement que cette infrastructure est très importante pour notre canton. La gouvernance actuelle n'est pas adéquate. La solution cantonale, sous forme d'une SA, est à privilégier. La rapidité d'action dans les prises de décisions qu'une SA peut avoir, contrairement à une administration publique est un réel atout pour garantir un développement harmonieux et sécuritaire d'un aéroport. Une nouvelle gouvernance devrait être à même de sortir cette infrastructure des chiffres rouges, sans toutefois augmenter massivement l'activité (ce qui n'a de toute manière jamais fonctionné). Le nombre total de mouvements étant limité par la fiche PSIA (Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique) en développement, l'aéroport devra viser plus de passagers avec un nombre donné d'arrivées / départs.

Le Centre soutient ce projet de Loi, avec les remarques émises ci-avant.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame Dini, nos salutations les meilleures.



Vincent Baud
Secrétaire général

Département de l'économie et de la formation
Mme Sophia Dini
Déléguée à l'économie et l'innovation
Place de la Planta 1
1950 Sion

Sion, le 11 mars 2024

Consultation cantonale - Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Madame la Déléguée à l'économie et l'innovation,

L'Association hôtelière du Valais est l'association faitière de la branche de l'hôtellerie. Elle représente et défend les intérêts d'environ 400 établissements hôteliers sur l'ensemble du territoire cantonal. Dans ce cadre, je me permets de vous faire parvenir notre prise de position concernant la consultation pour la Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion.

De manière générale, nous soutenons le projet de loi mis en consultation. Nous partageons la vision présentée qui ambitionne d'exploiter l'aéroport de Sion comme un outil de promotion économique et touristique bénéficiant à l'ensemble du Valais.

Dans la configuration actuelle, l'aéroport de Sion ne joue cependant qu'un rôle marginal pour le tourisme avec des retombées qui se limitent à 3.1 millions de francs (dépenses des touristes arrivés à l'aéroport de Sion en avion) selon l'étude de HES-SO Valais-Wallis mentionnée dans le rapport explicatif. Néanmoins, nous sommes convaincus qu'en y insufflant une nouvelle dynamique les retombées pourraient être plus importantes à moyen ou long terme. C'est une chance qu'une telle infrastructure soit existante au cœur de notre région, il faut saisir cette opportunité.

Nous soutenons aussi la volonté de développement qualitatif exprimée tout en relevant que le potentiel au niveau quantitatif est important. Sans vouloir atteindre les chiffres réalisés par l'aéroport d'Innsbruck (plus d'un million de passagers par an), nous estimons que la marge de progression pour Sion est significative. Pour permettre cette évolution, la levée des contraintes opérationnelles actuelles est prioritaire et nécessaire (extension des horaires d'ouverture de l'aéroport, développement d'une approche par satellite, coordination avec les Forces Aériennes).

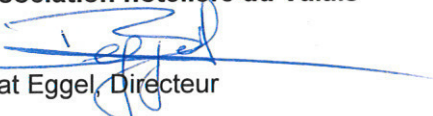
Étant donné ses missions de sécurité, de formation, de promotion économique et d'innovation, l'aéroport de Sion est de manière évidente une infrastructure d'intérêt public. Ces différentes missions ne doivent être mises en opposition, mais sont complémentaires. Par exemple, la base de sauvetage est un élément important dans l'attractivité touristique, car il permet une prise en charge rapide et efficace des accidentés durant la saison d'hiver notamment. Le développement du pôle d'innovation

pour les technologies aéronautiques et aéroportuaires participe également à la promotion de l'image du Valais et à une meilleure visibilité nationale et internationale des compétences présentes dans notre région. La nouvelle vision devrait permettre à l'aéroport de Sion de jouer un rôle encore plus déterminant dans la promotion des destinations touristiques valaisannes et l'amélioration de l'accessibilité en Valais par exemple.

Pour conclure, sans nous positionner de manière formelle, nous estimons que les propositions faites pour les structures et le financement de la nouvelle organisation sont cohérentes.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, je reste à votre disposition pour toute information complémentaire et vous prie d'agréer, Madame la Déléguée à l'économie et l'innovation, mes salutations cordiales.

Association hôtelière du Valais


Beat Eggel, Directeur



**Parti socialiste
du Valais romand**

Rue de Conthey 2
1950 Sion

Téléphone 079 443 76 41

info@psvr.ch
www.pssuisse.ch

Envoi par courriel :
sophia.dini@admin.vs.ch

À l'attention de Mme Sophia Dini
Déléguee à l'économie et à l'innovation
Place de Planta 1
1950 Sion

Sion, le 11 mars 2024

Consultation : Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Monsieur le Conseiller d'État,
Madame la Déléguee à l'économie et à l'innovation,

Le Parti socialiste du Valais romand (PSVR) vous remercie de l'opportunité qui lui est accordée de se prononcer dans le cadre de la consultation concernant les objets cités en marge.

L'aéroport de Sion existe et ne va pas disparaître prochainement. Cependant, l'intérêt public limité qu'il représente ne justifie pas que le canton et les communes injectent des millions pour en faire une infrastructure totalement surdimensionnée, qui profiterait en priorité à un nombre très limité de personnes, notamment les usagers des jets privés, tout en amenant des nuisances pour la population environnante. En effet, les implications d'un tel projet sur la qualité de vie de la population, pour le moins conséquentes, doivent également être prises au sérieux.

Besoins en matière d'accessibilité

Le Valais est aujourd'hui atteignable via l'axe ferroviaire, l'axe routier et l'axe des aéroports internationaux de Milan, Zurich et Genève. Ce mix nous semble amplement suffisant, et tant les expert-es que la population s'accordent à défendre un développement du rail et des transports publics aujourd'hui. Envisager l'aéroport de Sion comme un instrument de promotion touristique dont tout le canton profiterait semble peu réaliste : augmenter le trafic aérien augmente les nuisances qui en découlent, alors que l'attractivité du canton réside dans sa nature et ses paysages.

Le PSVR n'est pas favorable au développement des transports privés tels que les jets, qui n'entraînent aucune plus-value et occasionnent de nombreux dégâts au niveau environnemental. Une telle utilisation est à limiter, voire à interdire. Les quelque 35 000 passagers ne sont au final qu'une infime partie des millions de touristes qui visitent le Valais, et y arrivent en voiture ou en transport public. Ce très faible nombre de passagers est notamment dû aux difficultés dans le chemin d'approche de l'aéroport de Sion, qui nécessite des certifications particulières. Ce qui fait que depuis 30 ans, le développement de l'aviation civile commerciale sur l'aéroport de Sion n'a pas décollé.

En outre, il convient de souligner que l'aéroport de Sion n'est pas une destination finale en termes de mobilité. Les dessertes en transport public permettant de l'atteindre ou de

le quitter sont aujourd'hui pour le moins parsemées, et devraient être renforcées le cas échéant, afin d'être cohérent.

Concernant le sauvetage par hélicoptère, celui-ci n'a pas besoin d'un aéroport en soi et un projet globalement réduit conviendrait au maintien de ces tâches publiques sur zone.

Impacts du projet

À l'heure du réchauffement climatique et alors que le Valais a adopté un plan climat, l'envergure du projet est incompréhensible et inconciliable avec les volontés, exprimées à maintes reprises par la population et les politiques, de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Les impacts environnementaux et écologiques, ainsi que ceux sur la santé (nuisances sonores, pollution, etc.), ou encore sur l'image du canton, qui privilégierait un tourisme aérien « de masse » à un tourisme ancré localement, nous semblent trop peu pris en compte dans le projet.

Considérations financières

Le projet tel qu'envisagé sous les formes actuelles aurait un impact pour le moins conséquent sur les deniers publics. Il convient également de garder en tête que les tentatives d'investissement dans l'aéroport par diverses compagnies se sont jusqu'à présent soldées par des échecs.

Le retour sur investissement tel que présenté est en conséquence plus que douteux. Les comparaisons faites avec les aéroports de Belp ou d'autres en matière de prévision de mouvements d'avions ou de nombre de passagers sont quelque peu déconnectées des réalités locales de ces autres sites. La moitié des mouvements aériens de l'aéroport de Sion sont des vols de loisirs, qui ne transportent que peu de passagers. Un retour sur investissement par une zone commerciale semble donc peu probable, là où la plupart des aéroports réalisent la majeure partie de leur chiffre d'affaires grâce à des recettes commerciales, et non à des recettes provenant de l'exploitation des vols.

Sur le plan militaire, il conviendrait d'évaluer dans quelle mesure ce ne serait pas à l'armée d'assurer intégralement les surcoûts liés aux activités qu'elle souhaite maintenir/développer sur l'aéroport de Sion, celles-ci n'étant finalement indispensables qu'à l'armée elle-même.

Développement économique et technologique

Le PSVR soutient un développement économique et technologique de l'aéroport de Sion, axé sur l'innovation, lequel permettrait notamment de définir les contours de l'aviation de demain. La formation des apprenti-es polymécanicien-nés est une filière qu'il faut défendre, mais qui n'a pas fondamentalement besoin de lien direct avec l'aéroport et pourrait se réaliser ailleurs.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, le PSVR s'oppose en l'état à l'avant-projet, qui doit selon nous être revu dans son ensemble afin de présenter une vision redimensionnée du futur de

l'aéroport de Sion, laquelle prendra en compte les éléments cités ci-dessus. Le PSVR soutient l'idée d'autonomisation de l'infrastructure de l'aéroport de Sion à terme. Mais il n'y a pas lieu de la développer autant. Il faut redimensionner l'aéroport de Sion afin de garantir son équilibre financier, et assurer le financement des investissements nécessaires. Si une utilisation future intelligente de l'aéroport de Sion en matière de développement économique et technologique devait voir le jour, celle-ci devrait être priorisée sans que le projet ne soit aussi démesuré qu'aujourd'hui, afin de garantir une utilisation pertinente des impôts des contribuables.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos remarques, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Conseiller d'État, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

Parti socialiste du Valais romand



Clément Borgeaud
Président

Verein Region Oberwallis

Verwaltungs- und Rechtsdienst DMRU
Rue des Creusets 5
1950 Sitten

Eingereicht per Mail:
SAJMTE-VRDMRU-JUR@admin.vs.ch

Naters, 11. März 2024

Vernehmlassung zur kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafen Sitten

Sehr geehrter Staatsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Region Oberwallis nimmt das Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten zur Kenntnis. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass der Verein Region Oberwallis dem neuen Gesetz sehr kritisch gegenübersteht. Das Oberwallis ist flugtechnisch mit den internationalen Flughäfen Genf, Basel, Zürich und Malpensa bereits sehr gut erschlossen.

Der Mehrwert durch einen weiteren Flughafen in Sitten ist für die Oberwalliser Gemeinden zu gering. Die Finanzierung ist höchst fragwürdig. Einerseits, weil das Budget im Kanton für die Mobilität fehlt (siehe De planification der Agglo Massnahmen oder fehlende Mittel für den ÖV und Strassenunterhalt) und somit der Flughafen nicht in ein attraktives Mobilitätsnetz eingebunden werden kann. Andererseits kann der alleinigen Festlegung der Höhe des Betrages jeder Gemeinde durch den Staat Wallis nicht zugestimmt werden.

Der Verteilschlüssel auf die Walliser Gemeinden basierend auf 50 Prozent Bevölkerungszahl und zu 50 Prozent auf der Anzahl der Logiernächte ist nicht akzeptabel. Andere Faktoren wie die Distanz zum Flughafen und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Die Berechnung der Nutzung von Zweitwohnungen mit einer Belegung von 30 Tagen im Jahr ist in vielen Gemeinden realitätsfern und würde zu einer hohen Gewichtung der Zweitwohnungen in den Gemeinden führen.

Nachfolgend wird auf die wesentlichsten Änderungen, im Sinne von Erläuterungen, Bemerkungen und Änderungsvorschlägen, je Artikel eingegangen.

Gesetzestechische Vormeinung 24.01.2024 – Gesetzüber die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Art. 6 Aktienkapital (Abs. 4-6)

- Bei der Gründung der Gesellschaft werden 20 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft von den Walliser Gemeinden, ausgenommen der Einwohnergemeinde Sitten, gehalten.
- Das im vorstehenden Absatz 4 erwähnte Aktienkapital von 20 Prozent wird nach dem in Artikel 11 definierten Verteilschlüssel berechnet.
- Die Walliser Gemeinden können ihr Aktienkapital dem Staat Wallis, den Walliser Gemeinden oder der Eidgenossenschaft abtreten

Der Haltung der Aktien seitens Walliser Gemeinden kann nicht zugestimmt werden. Der Nutzen für die Oberwalliser Gemeinden ist aus Sicht Verein Region Oberwallis zu gering.

Art. 10 Staatliche Entschädigung und Beitrag der Walliser Gemeinden

- Gemäss Artikel 8 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist der Flughafen eine Infrastruktur von kantonalen Bedeutung. Der Staat entschädigt die Gesellschaft über einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Anschliessend fordert er die Einwohnergemeinde Sitten und alle Walliser Gemeinden dazu auf, ebenfalls einen Beitrag zu leisten.
- Die Einwohnergemeinde Sitten trägt 10 Prozent zur kantonalen Entschädigung bei.
- Die Gesamtheit der Walliser Gemeinden, ausgenommen der Einwohnergemeinde Sitten, trägt gemäss dem in Artikel 11 festgelegten Verteilschlüssel 20 Prozent zur kantonalen Entschädigung bei.
- Der Staat Wallis legt in einem alleinigen Entscheid für alle Gemeinden die Höhe des Beitrags jeder Gemeinde fest.

Die Beitragsleistung seitens Oberwalliser Gemeinden ist nicht akzeptabel. Der Nutzen des Flughafens in Sitten ist für die Gemeinden nicht gegeben. Die kantonale Entschädigung von 10 Prozent seitens Einwohnergemeinde Sitten ist unverhältnismässig. Der Betrag müsste viel höher sein, da die Einwohnergemeinde Sitten den grössten Nutzen des Flughafens hat.

Dem alleinigen Entscheid der Höhe des Beitrages jeder Gemeinde durch den Staat Wallis kann von den Gemeinden im Oberwallis nicht zugestimmt werden.

Art. 11 Verteilschlüssel zwischen den Walliser Einwohnergemeinden, ausschliesslich Sitten

- Die Verteilung auf die Walliser Gemeinden basiert zu 50 Prozent auf der Bevölkerungszahl und zu 50 Prozent auf der Anzahl der Logiernächte.
- Die für den Verteilschlüssel zu berücksichtigenden Logiernächte werden als potenzielles Übernachtungsangebot verstanden. Dieses ergibt sich aus der Summe der Anzahl der Zweitwohnungen und der Anzahl der Hotelbetten mit einer Belegungsrate. Das Logiernächteangebot einer Gemeinde wird wie folgt berechnet:
 - a) Multiplikation der Zahl der Zweitwohnungen mit 2 Personen und einer mittleren Belegung von 30 Tagen, d.h. eine Logiernächtezah von 60 pro Jahr und Zweitwohnung;
 - b) Multiplikation jedes Hotelbetts mit 150 Nutzungsnächten.

Der Verteilschlüssel von 50 Prozent Bevölkerungszahl und 50 Prozent Anzahl Logiernächte ist unverhältnismässig und ungerecht. Somit müssen ebenfalls sehr kleine Gemeinden mit

wenigen Einwohnern und viel Tourismus ungerechtfertigt viel für den Flughafen in Sitten beisteuern. Anderen Faktoren wie der Distanz zum Flughafen in Sitten, dem Anschluss des öffentlichen Verkehrs, sowie dem durchschnittlichen Tourismusverkehr wird bei der Kalkulierung nicht Rechnung getragen.

Die Berechnung der Nutzung von Zweitwohnungen mit einer Belegung von 30 Tagen im Jahr ist in vielen Gemeinden realitätsfern und würde zu einer hohen Gewichtung der Zweitwohnungen in den Gemeinden führen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Verein Region Oberwallis



Reinhard Imboden
Präsident



Mathias Bellwald
Vizepräsident



SP Oberwallis
Postfach 616
3900 Brig
spo@rhône.ch

Dienststelle für Wirtschaft und Innovation
Place de la Planta 1
1950 Sitten

Per E-Mail an: sophia.dini@admin.vs.ch

Brig, 11. März 2024

Stellungnahme zum Vorentwurf des Gesetzes zur kantonalen Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrte Frau Dini,

wir beziehen uns auf das Schreiben vom 15. Februar 2024 des Departementes für Volkswirtschaft und Bildung bezüglich des oben erwähnten Vorentwurfs.

Wir stellen fest, dass im Kapitel 4.3 beschriebenen Basisszenario mit 48'763 Flugbewegungen jährlich vom Flugplatz Sitten innert 10 Jahren gerechnet wird. Das Basisszenario sieht auch vor, dass die Passagierzahl auf Linien- und Charterflüge erhöht werden soll – nämlich auf 35'045 Passagiere. Betrachtet man das Einzugsgebiet des Flughafens Belp, das um ein x-faches grösser ist als das Einzugsgebiet von Sitten und welches im Jahr 2022 35'442 Passagiere transportierte, dann scheint uns diese Prognose sehr optimistisch zu sein. Zudem stellen wir fest, dass die Anzahl Linien- und Charterflüge in den letzten Jahren markant gesunken ist und somit auch die Anzahl transportierten Passagiere. Wir erachten das Szenario «hoch» daher als völlig unrealistisch.

Wir stellen auch fest, dass die Hälfte der Flugbewegungen des Flughafens Sitten Freizeitflüge darstellen, die nur wenige Passagiere transportieren.

Wir stellen grundsätzlich die Wichtigkeit des Flughafens Sitten für die Wirtschaft des Kantons in Frage und erachten die gemachten Annahmen als unrealistisch. Die Absicht, den Flughafen Sitten als Instrument für Tourismusförderung nutzen zu wollen, von dem der ganze Kanton profitieren soll, ist uns nicht klar. Der Tourismus profitiert in erster Linie von der Landschaft und von den touristischen Angeboten des Kantons – und ganz sicher nicht vom Fluglärm. Ganz zu schweigen von den klimatischen Auswirkungen des Flugverkehrs, den es aufgrund der Klimakrise zu reduzieren und ganz sicher nicht auszubauen gilt.

Auf Seite 18 wird zudem darauf hingewiesen, dass die meisten Flughäfen den grössten Teil ihres Umsatzes aus kommerziellen Einnahmen und nicht aus Einnahmen aus dem Flugbetrieb erwirtschaften. Herangezogen wird eine Statistik des Flughafens Genf, der 43.6 % des Umsatzes der Gesellschaft aus Einnahmen aus den Non-Aviation-Sektor macht. Sitten ist nicht Genf: Denn der Flughafen Genf ist erstens ein internationaler Flughafen und zweitens direkt per Zug erreichbar. Wir glauben nicht, dass der Flughafen Sitten mit dem Flughafen Genf vergleichbar ist und dass Ersterer zu 43.6% seines Umsatzes im Non-Aviation-Sektor machen wird. Wir befürchten hier daher ein Langzeitdefizit des Flughafens Sitten.

Des Weiteren sind wir mit dem vorgeschlagenen Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden unzufrieden, da nach unserer Ansicht nicht alle Walliser Gemeinden vom Flughafen profitieren. Wir schlagen vor, dass die Gemeinden mit internationalem touristischem Ruf den Gemeindeanteil übernehmen sollen, namentlich Crans-Montana, Val-de-Bagnes und Zermatt. Schweizer Tourist:innen werden kaum per Flugzeug in den Kanton anreisen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen,

im Namen der SP Oberwallis

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Alpiger' with a stylized flourish at the end.

Claudia Alpiger, Präsidentin

CONSULTATION AÉROPORT SION – PRISE DE POSITION ARAS

1. PRÉAMBULE :

- L'Aras n'est pas opposée au développement qualitatif de l'aéroport, si celui-ci se fait dans le respect des riverains.
- Le bassin de population de tout le Valais Central compte près de 80'000 personnes pendant la journée. Tous les aménagements prévus devront être faits afin d'assurer sa protection contre les nuisances sonores et chimiques.
- Le scénario de base est optimiste. L'Aras est consciente que l'aviation civile de ligne/charter a fait et fera encore d'énormes progrès dans la diminution des nuisances sonores (réduction du bruit des réacteurs / avion électrique) et chimiques (utilisation de carburants synthétiques ou passage à la propulsion électrique).
- Le ratio passagers/mouvements qui devrait augmenter avec les vols de ligne/charter, va améliorer le bilan carbone actuel par passager.
- Seuls des impératifs incontournables de l'aviation militaire suisse (événements graves, guerres) permettraient à la nouvelle société de déroger à ses missions. Les FA disposent de 3 aéroports militaires (Payerne, Emmen et Meiringen) pour ses évolutions. Sion n'est qu'un aéroport de dégagement en cas d'impossibilité d'utilisation des 3 susmentionnés.

2. REMARQUES :

- 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). **Argument fort pour le développement de l'aéroport.**
- H55 souhaite s'installer durablement sur le site de l'aéroport de Sion dans une halle à construire au nord-est. **Argument fort pour le développement de l'aéroport.**
- L'approche par satellite a été testée et autorisée par l'OFAC en 2016. Un délai pour vérification avait été accordé jusqu'en février 2019 mais **rien n'a été effectué pour sa mise en place.**
- Le transfert de prestations, d'objets et d'infrastructures devra se faire entre 2022 et 2026, avec une date butoir au 31.12.2026. **A suivre.**
- La Ville de Sion détient la concession qui autorise à opérer des vols de ligne et des vols charter. Sa validité court jusqu'au 31.12.2031. **A suivre.**
- Dans la phase transitoire, les coûts relatifs à la mise en conformité des infrastructures et systèmes aéroportuaires restent à la charge du concessionnaire actuel, la Ville de Sion, avec la participation du Canton. **La planification financière de la Municipalité de Sion 2024 – 2027 doit être mise à jour (tarmac NORD-fin des travaux).**
- **Loi – 2.3 Propriétés – Art. 8 1 :** Les tiers sont à préciser : DDPS et Municipalité de Sion.

3. QUESTIONS :

- Pour des raisons historiques, la Confédération détient l'équivalent du 77% des terrains et infrastructures de l'aéroport de Sion. Le DDPS est propriétaire de 18 parcelles, soit 632'485 m². **Quelles sont ces raisons historiques ? Contrat ? Acte ?**
- Les terrains restent à la Confédération et les infrastructures ainsi que les systèmes aéronautiques appartiendront à la partie civile (Canton du Valais ou Ville de Sion). **Les droits de superficie sont à négocier. Quels en seront les conditions et les coûts ?**
- L'accord passé le 07.12.2016 entre la Confédération, le Canton et la Municipalité durera jusqu'au 31.12.2030. **Que se passera-t-il après cette date si les partenaires n'arrivent pas à se mettre d'accord ?**
- Les différentes lois (Loi Protection Nature – Stratégie Biodiversité Suisse – Conception Paysage Suisse) définissent des objectifs de préservation et valorisation de la biodiversité. 12% de la surface totale doivent être aménagés avec des mesures de compensation écologique. **Les conditions sont-elles remplies ?**
- La nouvelle société se compose de l'assemblée générale, du conseil d'administration, de la direction et de l'organe de révision. **Dans quelle mesure, l'Aras ne devrait-elle pas avoir une place dans cette organisation ? Art. 7.8 à créer ou à inscrire dans un autre article.**

4. EXIGENCES :

- Dans le futur avec le nouvel avion F-35A (introduction en 2028), les nuisances militaires (PSM) qui seront multipliées par 2 seront intégrées dans le PSIA et les courbes isosoniques 70 et 110 dB seront très largement modifiées et la gêne ressentie instantanée multipliée par 2 voire par 3. **Mesures du bruit « militaire » avec nouvel avion à effectuer absolument à Sion.**
- Selon les déclarations de la cheffe du DDPS, le bruit doublé des F-35A sera compensé par une diminution par 2 du nombre de mouvements. Dans ce sens, le nombre de mouvements militaires total annuel en Suisse sera réduit à 11'000 mvts ; idem **à Sion : 100 mvts au maximum/annuel.**
- L'espace aérien utilisé actuellement va du lundi au vendredi, de 0800 à 1200 et de 1330 à 1700. Dans le futur, **l'utilisation hebdomadaire de l'espace aérien ainsi que les horaires doivent être réduits de moitié** pour les mêmes motifs que ci-dessus. Ceci permettrait l'essor de l'aviation civile et la réduction des nuisances militaires.
- **L'Aras doit faire partie des discussions de coordination et de mise en place du processus PSIA.**
- Les autorisations de vol, les horaires et les restrictions d'utilisation de l'aéroport sont à **négocier avec l'Aras**. Celle-ci peut admettre une légère augmentation de l'horaire en appliquant l'horaire d'été (de 07h00 au crépuscule) durant toute l'année. Toutefois, les rares dérogations devront être signalées de manière détaillée sur une plate-forme à disposition de l'Aras. Une taxe supplémentaire fortement progressive en fonction de l'écart à l'horaire doit être mise en place.

- De nombreuses activités ne seront plus compatibles avec la nouvelle stratégie : vols stationnaires hélicoptères, tours de piste aviation (exception écolage), hélicoptères d'épandage, parapente, parachutisme, acrobatie, vols privés avec anciens avions et gyrocoptères, aéromodélisme... **A déplacer sur d'autres sites.**
- Les taxes de bruit doivent être nettement augmentées de façon à devenir dissuasives pour les vols de la catégorie OEmiA (Jetswissflying, 46Aviation, Vampire, Hunter et autres avions bruyants). **A fixer et appliquer.**
- Une amélioration doit être effectuée dans les mouvements hélicoptères : FATO, décollages et atterrissages, routes de vol ; **des prescriptions strictes avec sanctions doivent être établies.**
- L'objectif principal des tâches d'intérêt public de la nouvelle société est de faire fonctionner l'aéroport de manière sûre, efficace et conforme aux normes réglementaires, tout en contribuant au développement durable de la région. **L'Aras devra être associée aux discussions tel que cela se fait actuellement avec la Direction de l'Aéroport.**



Sion, le 29.02.2024

Par son Président

Schroeter Jean-Paul

Lucerne, 11 mars 2024 YB/MR

A+

Département de l'économie et de la formation
Place de la Planta 1
CP 478
1951 Sion

par e-Mail: informations@admin.vs.ch

Prise de position: Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Mesdames et Messieurs

L'Aéro-Club Suisse a pris connaissance, avec intérêt, de l'avant-projet de Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion. Nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec Monsieur Vincent Favre, président de l'Aéro-Club du Valais des retombées positives qui en découlent.

Nous saisissons donc l'occasion pour apporter le soutien total de l'Aéro-Club de Suisse, qui fédère toutes les fédérations de vols sur le plan Suisse. L'aviation légère demeure un pourvoyeur important de pilotes qui effectuent leur formation de base dans les clubs et qui rejoignent, pour certains d'entre eux, le monde professionnel des compagnies aériennes. L'aviation légère est également un élément important pour faire découvrir nos régions sur le plan touristique. C'est dire qu'une infrastructure telle que prévue dans votre projet, ne peut qu'apporter une vision qui se veut fédérative.

Nous vous souhaitons plein succès et vous adressons, Mesdames et Messieurs, nos plus cordiales salutations.

Aéro-Club de Suisse AéCS



Yves J. Burkhardt
Secrétaire général
Membre Comité central



Marc Robert
Adj. Secrétaire général
Sécteur communication

CC :

- Aéro-Club du Valais, Monsieur V. Favre



Chambre Valaisanne
de Commerce et d'Industrie

Walliser Industrie-
und Handelskammer

Madame
Sophia Dini
Déléguee à l'économie et à l'innovation
Place de la Planta 1
1951 Sion

Sion, le 11 mars 2024 / VR

Prise de position

Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Madame la Déléguee,

La Chambre valaisanne de commerce et d'industrie représente 70% des places de travail et 80% du PIB dans notre canton. En tant que faitière cantonale, nous vous remercions de l'opportunité de nous prononcer sur le sujet cité en marge.

Nous soutenons l'avant-projet dans ses grandes lignes. Cette étape constitue une étape importante dans la modernisation de la gouvernance de l'aéroport de Sion.

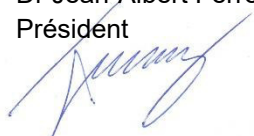
Nous tenons rappeler ici l'importance économique et sociale de conserver une infrastructure aéronautique performante au cœur du Valais. En premier lieu, l'aéroport de Sion, dans ses dimensions civiles et militaires, offre non seulement un grand nombre de places travail directes, il fournit surtout des prestations de base essentielles à plusieurs secteurs économiques clés, comme le tourisme (transport passagers, sauvetage en montagne), l'agriculture (épandage), la construction (livraison en altitude) et l'innovation (start-ups, formation).

Enfin, il garantit une prestation sociale en termes de protection de la population. Pour le Valais, canton exposé aux catastrophes naturelles et dont les voies d'accès terrestres sont peu nombreuses et vulnérables, un accès aéroportuaire est d'une importance vitale en cas de coup suffisamment dur pour inviter une aide d'urgence nationale, voire internationale. Tous ces éléments justifient donc des réformes rapides et ciblées pour l'avenir de l'aéroport.

* * *

En vous remerciant de votre attention et en restant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous prions de croire, Madame la Déléguée, en l'expression de nos cordiales salutations.

Dr Jean-Albert Ferrez
Président

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. A. Ferrez', written over a faint circular stamp.

Vincent Riesen
Directeur

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'V. Riesen', written over a faint circular stamp.



Commune
de Port-Valais
ADMINISTRATION COMMUNALE

Courrier A
Département de l'économie et de la
formation

Envoyé par e-mail :
sophia.dini@admin.vs.ch

Port-Valais, le 6 mars 2024

Réf. : LB/lv

**Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de
l'aéroport de Sion
Procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

En date du 5 mars écoulé, le Conseil communal a pris connaissance de Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion.

Après examen, les membres de l'Exécutif ont décidé de s'aligner sur la prise de position de la Fédération des Communes Valaisannes, à savoir :

- Nous soutenons la constitution d'une société anonyme d'économie mixte de droit privé, détenue à 51% au moins par des collectivités publiques. La majorité des actions doit être en mains publics.
- Notre commune est prête à se montrer solidaire avec la capitale cantonale Sion et avec le Canton et à participer financièrement à l'exploitation de l'aéroport de Sion. Cela ne peut toutefois représenter, pour l'ensemble des communes valaisannes, que 10% de l'indemnité cantonale, et non 20% comme proposé. Nous rejetons clairement une participation de 20% car cela représenterait une charge trop importante.

Il est bien évident que nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire que vous pourriez désirer à ce sujet.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Commune de Port-Valais

Le Président :

Pierre Zoppelletto

Pierre Zoppelletto



Le Secrétaire :

Loïc Bussien
Loïc Bussien



Consultation l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Préambule

Les Verts valaisans déplorent le timing serré imposé pour la consultation : 3 semaines seulement entre vacances scolaires et session parlementaire. Ils regrettent l'absence d'un formulaire structurant les réponses à la consultation.

Pour les différentes raisons développées ci-dessous, les Verts se positionnent contre le nouveau projet d'aéroport valaisan ainsi que contre la loi qui en découle.

Extension des vols de ligne et de charters

« Faire du neuf avec du vieux »

Le projet de nouvel aéroport contenu dans cette loi constitue un simple copier/coller de celui poursuivi par la commune de Sion depuis le début des années 90 (cf. Nouvelliste / samedi 28 / dimanche 29 juillet 1990). **L'expérience de ces 30 dernières années** a prouvé qu'il n'existe pas un marché suffisamment important pour aménager un aéroport recevant des vols internationaux en Valais. De surcroît, l'expérience sédunoise a montré qu'il s'avère impossible d'exploiter une telle infrastructure sans grever les finances publiques. Actuellement, le canton et la ville prennent en charge le déficit et les investissements à hauteur de 1,5 million chacun en moyenne annuelle. Depuis les années 90 le projet a coûté plus de 20 millions de francs à la cité sédunoise. L'aéroport, malgré l'augmentation des vols, **va continuer de générer des déficits importants** (citer rapport steel).

Des lignes régulières non rentables

Avant tout, il est légitime de se demander si les Valaisans seront les principaux bénéficiaires de cette augmentation visée des vols commerciaux. Le nouveau projet d'aéroport vise dans l'idéal le passage de 27'980 (rapport Steer p.3 moyenne 2014-2018) à 115'000. Or, pour différentes raisons (évoquées par la suite), la rentabilité de lignes régulières ou de charters s'avère problématique dans notre région. Toutes les tentatives ont débouché sur un découragement rapide des compagnies intéressées. L'expérience menée par la commune de Sion avec la compagnie « Powdair », par exemple, illustre parfaitement ce constat. Une des causes a pour origine les contraintes techniques liées à la topographie. Ces dernières rendent les atterrissages particulièrement complexes pour les courts et moyens courriers. Si le projet de nouvel aéroport aboutit, une somme importante à la charge de la communauté devrait être investie pour atténuer cette catégorie de problèmes. Il n'est pas raisonnable de facturer ce type d'aménagement à la collectivité publique

Une pléthore d'aéroport

Trois aéroports internationaux se trouvent **dans un rayon de 200 kilomètres autour de Sion** et sont accessibles en train (Cointrin 2h00, Zurich 2h50 et Milan 2h30). Il est dès lors inutile de vouloir faire passer l'infrastructure sédunoise de statut d'aérodrome militaire, ce qu'il est en réalité actuellement, à celui d'aéroport. Les touristes qui désirent encore rejoindre notre pays par la voie des airs peuvent sans autre transiter soit par Genève, Zürich ou Milan.

Compatibilité avec Ronquoz 21

Les Vert.e.s de Sion Hérens Conthey s'interrogent sur la compatibilité du développement de l'aéroport et du développement du quartier des Ronquoz qui va devenir un quartier mixte avec notamment un certain nombre de nouveaux logements. Nuisances environnementales et risques sécuritaires, il y a mieux pour envisager le développement d'une zone d'habitation.

Aéroport et plan climat

Les plans d'extension de l'aéroport de Sion sont diamétralement opposés au « Plan climat » cantonal à l' « Agenda 2030 » ainsi qu'à l'objectif de neutralité climatique carbone d'ici 2040, inscrite dans la loi valaisanne sur le climat.

Ce projet, contraire au bon sens, est anachronique à plusieurs niveaux :

- **Environnemental** : le Conseil d'Etat fixe des objectifs de réduction d'émission de gaz à effets de serre et parallèlement vise le développement d'un tourisme générateur de CO2. les projections réalistes concernant l'aéroport montrent une augmentation des émissions de GES de 40% d'ici les cinq prochaines années, dû notamment à l'augmentation des vols en lien avec l'aviation d'affaire (les jets privés), cela avant même d'atteindre l'équilibre financier projeté et la mise en place de la nouvelle vision du Conseil d'Etat (rapport « Quantis »¹).
- **Santé** : des nuisances sonores et une pollution atmosphérique croissantes vont impacter la qualité de vie des habitants d'une grande partie du Valais central ainsi que celle des touristes fréquentant notre région. Pour mener à bien le projet prévu, l'aéroport a besoin d'une meilleure amplitude horaire. Prolonger les heures d'utilisation de l'aéroport durant la journée et autoriser des vols de nuit ne peut qu'augmenter les nuisances sonores en question. La population sédunoise sera la première touchée par ces catégories de pollution. Elle perd donc le contrôle de son environnement direct. Aucune minorité de blocage qui lui donnerait un minimum d'influence sur la gouvernance du futur aéroport ne lui a été accordée dans le futur projet.
- **Financier** : le projet va entraîner une augmentation des dépenses publiques, alors que tous les départements du canton sont incités à réduire leurs dépenses.
- **Touristique** : aujourd'hui la plupart des pays d'Europe cherche à réduire les déplacements en avion et à privilégier l'utilisation du train. En France, notamment, le gouvernement a tenté de limiter drastiquement les vols court-courriers dont la durée ne dépassait pas une heure de temps. Aujourd'hui, les grandes capitales européennes misent sur le train pour attirer des touristes. Notre canton poursuit l'objectif inverse. Alors qu'il se vend comme destination de nature, il ambitionne de multiplier par trois le trafic aérien générateur de nuisance et émetteur de gaz à effets de serre. Pour les Verts, la priorité doit être accordée au financement des cadences ferroviaires et à leur augmentation, en particulier lors des saisons touristiques. Selon l'étude de la HES-SO sur les 75 millions que rapporte l'aéroport à l'économie valaisanne, seulement 3 millions de ce montant alimentent le tourisme.
- **Sécuritaire** : le développement de l'aéroport situé dans une zone urbaine particulièrement dense n'est pas sans poser des questions sur les risques potentiels d'accident. Rien n'est dit dans le projet sur les mesures d'intervention en cas d'accident d'un avion court ou moyen courrier, ni sur les conditions nécessaires pour que les services d'urgence déjà sous pression puissent prendre en charge ce type de catastrophe. L'augmentation prévue du trafic aérien, avec son cortège d'accidents potentiels, risque d'engendrer la surcharge d'hôpitaux déjà à la limite de leurs capacités.

¹ cläntch accompagnant les organisations qui souhaitent mesurer, comprendre et gérer les impacts environnementaux de leurs produits

Les Verts renvoient le Conseil d'Etat au rapport rédigé à certains de ces niveaux par la société « Quantis ». Ce document met en exergue la production des gaz à effets de serre en fonction des objectifs de développement fixé au nouveau projet d'aéroport

Aucune mention de ces différents aspects ne figure dans le projet du Conseil d'Etat et dans la loi. Jusqu'à ce jour les études effectuées ne portent pas sur des points aussi essentiels pour assurer la qualité de vie des habitants de ce canton. Cela montre bien que dans la pesée d'intérêts entre économie, environnement et Santé, c'est toujours l'économie qui gagne ! Ce n'est ni socialement juste, ni environnementalement cohérent !

Aspects économiques

Etudes réalisées

Comme précisé, le nouveau projet d'aéroport se base sur deux études portant pour l'essentiel sur les aspects économiques, à savoir : celles menées par la société « Steer » (www.steergroup.com) « Étude de faisabilité commerciale de l'aéroport de Sion » et celle rédigée par la HES Valais « étude sur l'impact économique cantonal des activités de l'aéroport de Sion ». La première des études estime probable et non certain qu'au mieux, l'aéroport pourrait espérer accueillir 71 000 passagers dans 10 ans, ce qui devrait lui permettre de tout juste atteindre l'équilibre financier. Pour ce faire, il faudrait que dans les trois ou quatre années qui vont suivre, **les contraintes** liées aux heures d'ouverture, à la trajectoire et à l'angle de descente et la fermeture de l'espace aérien par les militaires soient levées. Dans ce cas de figure l'aéroport ne serait pas encore bénéficiaire. Pour arriver à ce stade il faudrait parier sur un contexte vraiment favorable qui permettrait d'accueillir 115 000 passagers dans 10 ans. De quoi générer des inconvénients notables pour la population tant au niveau de l'environnement que de la santé. Il est à noter que les différents rapports divergent sur le seuil de rentabilité du futur aéroport. Celui fixé par la société « Steer » diverge de celui annoncé par la société Quantis qui, elle, l'estime à une multiplication par 20 du nombre de passagers actuels. Confrontation d'estimations et d'hypothèse à partir desquelles il devient difficile de se faire une opinion...

D'autres obstacles au niveau économique incitent les Verts à combattre le nouveau projet d'aéroport. Il s'agit de la :

- **Société de gestion et d'exploitation** : telle que prévue, elle transfère des coûts trop importants à la collectivité. C'est le cas pour la ville de Sion qui peut être appelée à verser un montant de 600'000 frs annuels en vue de couvrir d'éventuels déficits. Les Verts admettent un subventionnement des vols de sauvetage et de support pour les travaux en montagne, mais s'opposent vivement au subventionnement de l'aviation commerciale et en particulier celle d'affaires.
- **Participation des communes au capital-actions et aux déficits** : financièrement, seules quelques stations touristiques comme Zermatt, Crans-Montana ou Verbier profitent de l'aéroport. Or, l'ensemble des communes du canton sont appelées à financer le capital-actions du nouveau projet. Les coûts de cette opération ne sont pas communiqués pour l'instant. Comme précisé supra, en raison de la topographie montagneuse, l'atterrissage à Sion demande une qualification spéciale aux pilotes, ce qui rend un accès régulier plus compliqué et plus coûteux pour les compagnies. Pour lever cette contrainte une approche par satellite s'impose, mais elle demande «des investissements non négligeables». À une période où soit l'Etat, soit les communes vont être appelées à se serrer la ceinture, il n'est pas correct de demander aux **collectivités publiques de dépenser environ 15 millions pour une structure qui ne sert qu'à quelques stations sans grand souci financier.**

Exigences de l'armée

Jusqu'en 2031 l'armée utilise l'aéroport comme « aéroport de dégagement ». A cet effet, elle se réserve l'espace aérien du lundi au vendredi, de 8 heures à 17 heures. L'aéroport doit donc coordonner ses activités avec cette contrainte. Ce droit accordé aux militaires va donc freiner le développement prévu pour quelques années encore.

Changement de paradigme

Les Vert.e.s proposent :

- de redimensionner l'aéroport à la baisse et de concentrer ses activités sur l'aviation régionale (vols de plaisance / Aéro-club Valais) à moteur, à voile, par hélicoptères (sauvetage et travaux aériens).
- de soutenir et développer ainsi la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation électrique. Les autorités cantonales pourraient négocier avec la Confédération la création d'un parc de l'innovation prévu dans un premier temps sur les terrains de l'aérodrome civil de Dübendorf. Un tel projet ne pourrait que renforcer la start-up H55 dont les objectifs consistent à transformer l'aviation vers des solutions durables. Il pourrait intéresser des chercheurs rattachés au campus Energypolis. Une décision de ce type devrait convaincre la société H55 de poursuivre ses activités en Valais plutôt que d'augmenter ses investissements sur le site de Longueuil au Canada.
- Le choix d'un aéroport régional sera économiquement plus supportable, avec des nuisances acceptables pour les riverains. Les montants ainsi économisés pourront être réinvestis dans le développement de l'offre en transports publics (routiers et ferroviaires) qui profitera tant à la population locale qu'aux touristes désirant se rendre dans nos stations.

Les Vert.e.s saluent le fait que l'aéroport de Sion soit une plateforme d'innovation pour le développement de l'aviation électrique et un centre de formation pour les polymécaniciens. Mais pour cela, il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre de vols de ligne.

Remarques sur la lecture de détails :

- Art.1, al.1, l.b : « créer une société chargée de... » La loi ne crée par la société, elle crée les conditions cadres à la création de la société
- Art.1, al.1 l.a : « désigner l'autorité compétente pour édicter la stratégie aéronautique cantonale compatible avec les objectifs climatiques cantonaux ».
- Art.2 al.1 : « Le CE édicte la stratégie aéronautique cantonale en tenant compte des objectifs climatiques du canton. »
- Art.4, al.3 : « La société œuvre pour un développement qualitatif et durable de l'aéroport et en assure sa promotion. Chaque année, la société établit un rapport sur les conséquences environnementales et sanitaires de son activité, notamment en termes d'émission de gaz à effet de serre et de particules fines. »
- Art.4, al.1 : « La société a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion en respectant les objectifs climatiques du canton. »
- Art.4, al.4 : à supprimer
- Art.6 ,al.4 : « ~~A la création de la société~~, 20 pour cent du capital-actions de la société est détenu par les communes valaisannes, hormis la commune de Sion. »
Quel est le sens que ce soit uniquement lors de la création si les communes peuvent revendre leur capital-actions par la suite ?
- Art.6, al.6 : A supprimer. Cela change la répartition des coûts pour les contribuables...
- Art.6 : introduire la possibilité démocratique pour les sédunois de bloquer un projet ou une décision de la société.

Conclusion :

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus les Vert.e.s de la section Sion-Hérens Conthey rejette le projet de loi mis en consultation et invite le Conseil d'État à abandonner le projet de développement de l'aéroport de Sion.

Chère Mme Dini,

Étudiant.es en énergie et techniques environnementales à la HEI de Sion, nous nous opposons vivement à l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion. Choqués par ce projet anachronique allant à l'encontre d'une logique de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), nous avons lancé dans la foulée une pétition, réunissant près de 1500 signatures en quelques jours. Cela illustre bien que nos craintes sont partagées au sein de la population. Nous vous transmettons donc la pétition conjointement à ce courriel.

Nous souhaitons également développer plus en avant nos inquiétudes. À la lecture du rapport explicatif de l'avant-projet, plusieurs points problématiques sont identifiés. Il est écrit dans ce dernier que l'aviation civile représenterait 2% des émissions de CO₂ d'origine humaine, mais aucune mention n'est faite du méthane (CH₄), des oxydes d'azote (NO_x), des oxydes de soufre (SO_x), des suies et des vapeurs d'eau (H₂O). Nulle mention également du forçage radiatif qu'il est nécessaire de prendre en compte pour refléter au mieux le réel impact de l'aviation (Burkhardt & Kärcher, 2011). Le rapport présente donc des données lacunaires et n'illustre pas objectivement l'impact de l'aviation sur le changement climatique. Dans sa réponse à l'interpellation 21.4259 « *Quelle est la nocivité réelle des émissions de l'aviation ? Prendre en compte les émissions autres que le CO₂ avec un facteur de pondération des émissions.* », le Conseil fédéral détaille que si les vols internationaux au départ de la Suisse étaient pris en compte, la part de l'aviation dans l'émission des GES serait de 11% pour la Suisse. En y appliquant un forçage radiatif de 3, celle-ci passerait à 27%. Soudainement, l'aviation ne semble plus si innocente.

Le rapport explique que la diminution de l'impact du trafic aérien passe par le développement de carburants alternatifs ainsi que l'augmentation de l'efficacité de la technologie. Or, une telle évolution ne servira à rien, si en parallèle le trafic augmente plus rapidement. Ainsi, en 1950, un avion émettait 20 fois plus de CO₂ par kilomètre par passager qu'aujourd'hui. Toutefois, les émissions ont été multipliées par 6 depuis 1960 pour le secteur aérien (Ritchie, 2020), démontrant bien que les avancées technologiques ne sont pas un gage de réduction des émissions si en parallèle le secteur se développe toujours de plus en plus. Les scénarios actuels montrent que les carburants durables d'aviation (CAD) ne sont pour l'essentiel encore pas matures et que la part des biocarburants dans l'aviation ne devrait pas excéder 20% d'ici 2050. Pour respecter les accords de Paris et maintenir l'élévation des températures en deçà de 1.5°C, tous les scénarios, même les plus optimistes font état d'une décroissance nécessaire du secteur aérien, à moins d'augmenter la part des émissions allouées à ce secteur et donc au détriment d'autres domaines (agriculture, industrie, etc.) (Delbecq et al., 2021).

Le rapport explicatif de l'avant-projet reprend la définition du développement durable du Rapport fédéral sur la politique aéronautique à savoir « *la responsabilité environnementale : les déplacements nécessaires s'effectuent de la manière la plus respectueuse de l'environnement possible. Ces déplacements n'augmentent pas indéfiniment au détriment de l'environnement et des personnes exposées aux bruits et à d'autres nuisances.* » Vous prétendez réussir à concilier l'augmentation de vols charter avec ce dernier point. Or, l'aviation n'est en tout cas pas le moyen le plus respectueux de se déplacer et vous participeriez ainsi directement à l'augmentation de ces déplacements. Ce projet est donc en contradiction directe avec ces objectifs de développement durable.

Vous notez à juste titre que des conflits peuvent arriver entre les objectifs de développement économiques et environnementaux, mais qu'une société qui serait détenue à au moins 51% par les pouvoirs publics seraient à même de résoudre ces conflits. Vous vous gardez bien de détailler

comment. Il est également intéressant de relever que dans le texte, l'aspect économique est systématiquement noté avant l'aspect environnemental. Cela peut paraître anodin, mais il nous semble surtout refléter l'ordre de priorité du projet actuel. Nous en voulons pour preuve que la thématique du développement durable tient sur moins d'une page, dans un rapport qui en contient 42. Cela nous semble illustrateur quant aux manques de pertinence d'un tel projet dans un contexte de développement durable.

Le rapport parle brièvement de l'impact carbone de l'aviation. Permettez-nous ici un rappel de la dure réalité actuelle. Le CO2 ne représente pas le seul défi auquel la planète et donc l'espèce humaine sont confrontés. Il y a aujourd'hui 9 limites planétaires qui ont été identifiées comme cruciales pour permettre à l'être humain de continuer à se développer sur les générations à venir. Nous en avons déjà dépassé 6 (*Planetary Boundaries*, 2012). S'il est donc théoriquement possible de mitiger l'impact de l'aviation en termes d'émission de GES grâce aux carburants alternatifs, le développement de l'aviation impacte directement d'autres limites planétaires. Citons par exemple la pression exercée sur l'utilisation de l'eau douce et la biodiversité par l'industrie minière (Farjana et al., 2019), pour extraire les ressources nécessaires à l'industrie de l'aviation.

Le dernier rapport du GIEC est clair « Climate change is a threat to human well-being and planetary health (*very high confidence*). » (IPCC, 2023). L'heure n'est donc plus aux tergiversations et encore moins à l'augmentation du nombre de vols. Pour les raisons développées ci-dessus et toutes celles que nous n'avons pas abordées afin de rester concis, nous nous opposons farouchement à un développement de l'aéroport de Sion. Nous, étudiant.es en énergie et techniques environnementales à la HEI de Sion, vous enjoignons de ne pas sacrifier un avenir durable pour tous et toutes contre des intérêts économiques à courts et moyens termes. La ville de Sion et le canton du Valais ont donc l'opportunité unique de montrer l'exemple en laissant tomber un projet s'inscrivant dans une logique de croissance dangereuse.

En espérant que ce courrier et les craintes qui y sont développées trouvent un écho favorable auprès de la ville de Sion et du Canton, veuillez recevoir l'expression de nos salutations effrayées.

La classe de 3^{ème} année en Energie et techniques environnementales de la HES-SO Valais/ Wallis

Martin Jeanmonod 	Damien Kehni 	Dessimoz Simon 
Loïc Lecoissais 	Quentin Chevalley 	Valère de Tribolet 
LE-ABOYAN Alexandre 	Noé Babey 	Ruben Rodrigues 
Benedikt Zenhäusern 	Bucheli Pascal 	Tallory Barth 

Sources :

- Burkhardt, U., & Kärcher, B. (2011). Global radiative forcing from contrail cirrus. *Nature Climate Change*, 1(1), 54-58. <https://doi.org/10.1038/nclimate1068>
- Delbecq, S., Fontane, J., Gourdain, N., Mugnier, H., Planès, T., & Simatos, F. (2021). *Référentiel ISAE–SUPAERO Aviation et climat* [Report]. <https://doi.org/10.34849/76rd-c592>
- Farjana, S. H., Huda, N., Parvez Mahmud, M. A., & Saidur, R. (2019). A review on the impact of mining and mineral processing industries through life cycle assessment. *Journal of Cleaner Production*, 231, 1200-1217. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.05.264>
- IPCC. (2023). *SYNTHESIS REPORT OF THE IPCC SIXTH ASSESSMENT REPORT* [Rapport scientifique]. *Planetary boundaries*. (2012, septembre 19). [Text]. <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>
- Ritchie, H. (2020). *Climate change and flying : What share of global CO2 emissions come from aviation?* <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-aviation#article-citation>



FCV·VWG

Fédération des Communes Valaisannes
Verband Walliser Gemeinden

Déléguée à l'économie et à
l'innovation
Mme Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

Envoyé par mail :
sophia.dini@admin.vs.ch

Monthey/Brigue, 5 mars 2024

Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Monsieur le Conseiller d'Etat,
Mesdames, Messieurs,

Le comité de la Fédération des communes valaisannes (FCV) a pris connaissance de la Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion et fait part des remarques suivantes :

L'intérêt des communes valaisannes pour l'exploitation de l'aéroport de Sion est très divers, c'est pourquoi nous nous prononçons sur deux points dans l'intérêt de toutes les communes :

- Nous soutenons la constitution d'une société anonyme d'économie mixte de droit privé, détenue à 51% au moins par des collectivités publiques. La majorité des actions doit être en mains publics.
- Les communes valaisannes sont prêtes à se montrer solidaires avec la capitale cantonale Sion et avec le Canton et à participer financièrement à l'exploitation de l'aéroport de Sion. **Cela ne peut toutefois représenter pour l'ensemble des communes Valaisannes que 10% de l'indemnité cantonale, et non 20% comme proposé.** Nous rejetons clairement une participation de 20%, car cela représenterait une charge trop importante pour plusieurs communes.

En vous priant de tenir compte de ces réflexions pour la suite de vos travaux, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, Mesdames, Messieurs, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Stéphane Coppey
Président

Eliane Ruffiner-Guntern
Secrétaire générale

Fluggruppe Oberwallis (FGO)



Raron 10.03.2024

Sehr geehrte Frau Dini,

Die Fluggruppe Oberwallis (FGO) ist eine Fluggruppe, die den Flugplatz Raron seit vielen Jahren betreibt.

Von Herrn Vincent Favre, Präsident des Aéroclub du Valais haben wir von diesem Projekt zur künftigen Luftfahrtstrategie im Kanton Wallis erfahren.

Wir von der FGO begrüßen die Bearbeitung der Luftfahrtstrategie des Kantons Wallis und dass eine Projektgruppe aufgestellt wird.

Nebst den Fragen des Luftraumes und des Flugplatzes Sion sind wir natürlich auch sehr am Fortbestand des Flugplatzes Raron interessiert.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten gutes Gelingen und viel Erfolg.

Bei Fragen stehen wir Ihnen und der Projektgruppe gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Roland Stocker

Präsident FGO

Stephanie CRISTO

De: Julien Gallet <julien.gallet@carronlugon.ch>
Envoyé: samedi, 9 mars 2024 19:28
À: Sophia DINI
Objet: Loi cantonale sur la stratégie de développement de l'aéroport de Sion
Pièces jointes: Lettre.pdf

ATTENTION : Il s'agit d'un mail externe, soyez prudent avant de cliquer sur des liens ou d'ouvrir des pièces jointes. En cas de doute, utilisez le bouton 'signaler un Phishing'.

ACHTUNG : Dies ist eine externe E-Mail. Seien Sie vorsichtig, bevor Sie auf Links klicken oder Anhänge öffnen. Im Zweifelsfall verwenden Sie bitte die Schaltfläche 'Phishing-Mails melden'.

Madame Dini,

Faisant suite à la présentation qui s'est tenue le 29 février 2024, nous avons avec le comité du groupe de vol à moteur de Sion pris connaissance de la nouvelle stratégie cantonale pour l'aéroport de Sion et son développement.

Je vous indique que nous sommes convaincus de cette dernière et que nous la soutenons. Notre but étant de pouvoir continuer de former les pilotes de demain au sein de notre école et de pouvoir offrir des infrastructures de qualité à nos 252 membres.

Nous restons à votre entière disposition pour toute forme de soutien et vous présentons, Madame, l'expression de nos sentiments les plus cordiaux.

Meilleures salutations,

Julien Gallet
Vice-Président

Groupe de vol à Moteur de Sion
Rue de l'Aéroport 60
1950 Sion

www.gvm-sion.ch

De: Zito Tania <Tania.Zito@villedemartigny.ch>
Envoyé: lundi, 11 mars 2024 17:37
À: Sophia DINI
Objet: Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

ATTENTION : Il s'agit d'un mail externe, soyez prudent avant de cliquer sur des liens ou d'ouvrir des pièces jointes. En cas de doute, utilisez le bouton 'signaler un Phishing'.

ACHTUNG : Dies ist eine externe E-Mail. Seien Sie vorsichtig, bevor Sie auf Links klicken oder Anhänge öffnen. Im Zweifelsfall verwenden Sie bitte die Schaltfläche 'Phishing-Mails melden'.

Bonjour Madame Dini,

Nous venons à vous conformément aux indications données dans le courrier du 15 février 2024 qui traite de la consultation citée en titre.

Ci-après, nos quelques remarques y relatives :

- Article 6, Capital-actions : Concernant la participation au capital-actions, les Communes devraient rester libres de détenir des actions de la société ou non. Dans le cas où elles feraient le choix d'en acquérir, il est précisé dans les commentaires liés à l'article 6 al. 6 que les Communes pourraient revendre leur part à une autre Commune ou à l'Etat du Valais. Ce même article ne précise pas en lui-même si les autres Communes ou l'Etat du Valais seront obligés d'accepter cette vente mais le commentaire le laisse entendre. Il devrait être précisé que l'Etat du Valais a l'obligation de reprendre la part de la Commune qui ne souhaite pas garder des actions.
- Article 10, Indemnité de l'Etat et contribution des communes : Pour les Communes, cette manière de fonctionner crée une nouvelle dépense liée. Dans le contexte financier actuellement compliqué pour certaines Communes, cette pratique semble peu envisageable. En effet, elles ne disposent pas de fonds spécifiques dans lesquels puiser au besoin. De plus, un plafond d'investissement maximal devrait être prévu afin d'éviter des répercussions dramatiques sur certaines Communes en cas de développement important de l'aéroport.
- Le rapport explicatif n'explique pas pourquoi un 20% de participation des Communes est le seuil logique pour un objet d'importance cantonale. Une autre logique serait que l'infrastructure et son fonctionnement soient financés par l'impôt cantonal et/ou une participation de la Commune siège, tel que cela se pratique pour les structures liées à la formation.

En vous remerciant d'avance de la suite utile, recevez, Madame Dini, nos salutations les meilleures.

Pour la Ville de Martigny,



Tania Zito
Secrétaire municipale
Cheffe de l'Administration et
de l'Etat-Major

ADMINISTRATION GENERALE
Greffes municipal
Rue de l'Hôtel de Ville 1
Case postale 176
1920 Martigny 1

Tél : +41 (0)27 721 22 61



Merci de penser à l'environnement avant d'imprimer ce courriel !

Contact:

Bernard Vogel
+41 79 432 60 32
bvogel@air-glacières.ch

Madame
Sophia Dini
Délégue à l'économie et à l'innovation
Place de la Planta 1
1951 Sion

Sion, le 11 mars 2024

Prise de position

Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Madame la Délégue,

Air-Glacières voit d'un très bon œil la nouvelle stratégie aéronautique cantonale pour l'exploitation de l'aéroport de Sion. Cette dernière permettra une vision plus globale et durable du développement de l'aéroport, avec des ressources et moyens plus importants pouvant être mis à disposition.

Le maintien d'un pôle d'innovation actif dans le développement de nouvelles technologies aéronautiques à Sion est primordial. Une telle proximité avec des sociétés à la pointe des technologies de demain permet des échanges et des collaborations qui seraient extrêmement difficiles avec des sociétés basées à l'étranger. Les sociétés locales, telles que la nôtre, peuvent alors bénéficier, et parfois même, participer au développement des dernières innovations techniques. Le Valais y gagne également en attractivité avec de jeunes talents qui s'installent dans la région. Ceci agrandit ainsi le vivier d'employés qualifiés, facilitant la recherche de collaborateurs expérimentés pour notre compagnie.

Pionnier du sauvetage en montagne, Air-Glacières met constamment à disposition de la population locale ainsi que des instances communales et cantonales, son savoir-faire de près de 60 ans dans les secours primaires. Avec l'augmentation des catastrophes naturelles (incendies, glissements de terrain, etc.), nos équipages expérimentés sont prêts à intervenir 24h/24, 7 jours sur 7. La pérennisation de l'aéroport de Sion nous permettra d'envisager un futur plus serein et de nous concentrer sur le développement des techniques de sauvetage et d'intervention, afin de constamment affiner et améliorer nos processus. En cas d'augmentation du nombre de missions, la flexibilité de nos équipages, combinée avec la polyvalence de nos machines commerciales pouvant être transformées en hélicoptères de sauvetage, nous permettra de garantir une disponibilité accrue et un service de qualité. L'aéroport de Sion, extrêmement proche de l'Hôpital de Sion et bénéficiant de conditions météorologiques très favorables tout au long de l'année, est la porte d'entrée idéale pour tout rapatriement sanitaire depuis l'étranger.

Il joue également un rôle crucial en cas de catastrophe cantonale telle qu'un important tremblement de terre, faisant office de porte de sortie éventuelle pour une évacuation de la population à large échelle.



Le développement de l'offre charter attirant plus de passagers directement à Sion aurait également des retombées financières intéressantes pour Air-Glacières, avec une augmentation prévisible de la demande pour des vols commerciaux (vols panoramiques et taxi). Un impact sur le développement des remontées mécaniques et stations locales est également prévisible – ces dernières faisant régulièrement appel à nos services pour la construction, la remise à niveau, ainsi que la maintenance de leurs installations.

Air-Glacières y voit également un intérêt sur le plan du développement durable, avec la possibilité de créer des synergies et stratégies de compensation CO2 à plus grande échelle et incluant différents partenaires, ainsi que des projets liés au renouvellement durable de ses infrastructures.

En vous remerciant de votre attention et en restant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous vous présentons, Madame la Déléguée, nos cordiales salutations,


BERNARD VOGEL
CEO





Departement für Volkswirtschaft und Bildung
Delegierte für Wirtschaft und Innovation
Frau Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sitten

3920 Zermatt, 4. März 2024 OS

Vernehmlassung des Vorentwurfs des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten – Stellungnahme der Einwohnergemeinde Zermatt

Sehr geehrter Staatsrat Darbellay
Guten Tag Frau Dini

Mit gebührendem Respekt und Interesse nehmen wir Bezug auf die Vernehmlassung bezüglich des Vorentwurfs des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten. Gemäß Ihrem Schreiben vom 15. Februar 2024 möchten wir Ihnen hiermit unsere Stellungnahme übermitteln.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 29. Februar 2024 ausführlich mit dem genannten Vorentwurf auseinandergesetzt und möchte folgende Punkte festhalten:

Die Bedeutung des Flughafens Sitten für die Einwohnergemeinde Zermatt ist in touristischer Hinsicht und hinsichtlich der Standortattraktivität von moderater Relevanz. Derzeit nutzen hauptsächlich Gäste mit Privatjets das Angebot, während Linien- oder Charterflüge in absehbarer Zukunft wohl schwer umsetzbar sein dürften. Die bekanntesten Schweizer Flughäfen sowie der Flughafen Malpensa in Italien sind innerhalb einer Fahrzeit von etwa 3 Stunden (mit Zug oder Auto) erreichbar. Finanzkräftige Kunden bevorzugen oft den Air-Taxiservice (Air Zermatt), der sie direkt von den Flughäfen nach Zermatt in rund 45 Minuten bringt. Hier vermag das Flughafenangebot in Sitten keinen wesentlichen Mehrwert bei der Anreise zu bewirken.

In Bezug auf das Kriterium des Startplatzes für Rettungshelikopter ist dies für Zermatt weniger relevant, da wir durch die Air Zermatt AG vor Ort bereits bestens abgedeckt sind. Zusätzlich stehen bei Bedarf auch Helikopter an der Basis in Raron zur Verfügung. Wir erkennen den Bedarf des Flughafens Sitten für die Rettungshelikopter als Basis für die Air Glacier und bei Patientenverlegungen und Notfallsituationen.

Das Ziel des Flughafens Sitten, wie es in der Botschaft erwähnt wird, ist diesen zu einem Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung zu machen, von dem das gesamte Wallis profitieren soll. Hinsichtlich der Finanzierung muss dieses Ziel reflektiert werden.

Nach dem Vorschlag der Finanzierung sollen die Walliser Gemeinden (mit Ausnahme der Einwohnergemeinde Sitten) 20% des Betriebsdefizit übernehmen. Gemäß Punkt 7.1 des erläuternden Berichts ergibt dies insgesamt einen Betrag zwischen CHF 0.6 Mio. und CHF 1.2 Mio. Die Verteilung soll zu 50% auf der Bevölkerungszahl und zu 50% auf der Anzahl der Logiernächte basieren. Für eine gerechte Belastung der Tourismusgemeinden müsste nebst den Logiernächten der Hotellerie und der Zweitwohnungsbelegung auch die Logiernächte in der Parahotellerie berücksichtigt werden.


Die angestrebte Verteilung spiegelt das Ziel, den Flughafen zu einem Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung zu etablieren, nicht angemessen wider. Der Verteilschlüssel beschränkt sich auf die Belastung der Gemeinden mit Stärken im Tourismus. Gemeinden mit Stärken in anderen Wirtschaftssektoren werden nicht entsprechend im Verteilschlüssel berücksichtigt.

Das Nutzungspotential eines Flughafens ist stark von der Erreichbarkeit, d.h. der Entfernung zum Flughafen, abhängig. Im Bestreben eine Verteilung der Kosten nach Nutzungspotential des Flughafens unter den Gemeinden zu erreichen, wäre die Distanz zum Flughafen mit einzubeziehen.

Für die vorgesehene Liberierung von 20% des Aktienkapitals durch die Gemeinden, soll anstelle einer Übernahmepflicht ein Vorkaufsrecht eingeräumt werden. Eine Aktienzeichnungspflicht können wir nur akzeptieren, wenn der unmittelbare Weiterverkauf der Aktien an den Kanton oder an eine andere Gemeinde für den Verkäufer ohne Kostenfolge bleibt.

Aufgrund dieser Erwägungen kann der Gemeinderat Zermatt zum Vorentwurf des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten keine positive Stellungnahme abgeben.

Freundliche Grüsse



Romy Biner-Hauser
Präsidentin



Daniel Feuz
Leiter Verwaltung

NAMENS DES GEMEINDERATES



Les Vert·e·s Valais
Avenue de Tourbillon 13
1950 Sion
secretariat@verts-vs.ch

Brigitte Wolf, 079 456 95 54
Philippe Cina, 079 610 66 60
info@verts-vs.ch
<https://verts-vs.ch>

Déléguée à l'économie et à l'innovation
Mme Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

sophia.dini@admin.vs.ch

Sion, 11 mars 2024

Consultation sur l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Position des Vert·e·s Valais

Nous vous remercions de donner aux partis l'occasion de prendre position sur le projet susmentionné. Nous avons étudié attentivement le dossier et souhaitons vous exposer ci-après la position des Vert·e·s Valais. Nous vous remercions de bien vouloir tenir compte de nos objections.

En préambule : Nous déplorons le timing de la consultation : seulement trois semaines entre vacances scolaires et session parlementaire. De plus nous déplorons l'absence d'un formulaire structuré de réponse à la consultation.

Considérations générales

Un projet anachronique au vu des objectifs climatiques

Les plans d'extension de l'aéroport de Sion sont diamétralement opposés à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2040 inscrit dans la loi valaisanne sur le climat. Ce projet est anachronique tant au niveau :

- **Environnemental :** Fixer des objectifs de réduction d'émission de gaz à effets de serre tout en visant le développement d'un tourisme générateur de CO₂.
- **En termes de santé :** Des nuisances sonores et une pollution atmosphérique supplémentaires vont impacter la qualité de vie des habitants d'une grande partie du Valais central, ainsi que celle des touristes fréquentant notre région.
- **Financier :** Le projet entraîne une augmentation des dépenses publiques, alors que tous les départements du canton sont incités à réduire leurs dépenses.
- **Du point de vue touristique :** Aujourd'hui tout le monde cherche à réduire l'avion et privilégier les accès en train alors que le projet vise l'inverse. Nos stations intéressent un nombre de plus en plus important de touristes qui ne comptent pas sur l'avion pour rejoindre le Valais.

La question de l'importance de l'aéroport civil

Le rapport explicatif désigne l'aéroport de Sion comme infrastructure d'intérêt public et importante pour la mobilité pour le Valais. Si cela peut être vrai pour le sauvetage et les vols de transport ou même pour l'armée, ce n'est pas le cas pour les vols commerciaux. Sur plus de 20 millions de visiteurs par an en Valais, les passagers de l'aéroport de Sion représentent aujourd'hui à peine 1 à 2 pour mille.

Un développement « qualitatif et durable » ?

Comme le décrit le rapport, la durabilité concerne les trois aspects économie, social et environnement. Le rapport parle souvent d'une « aéroport durable », mais peu d'améliorations concrètes sont proposées. L'exploitation rentable est très discutable (voir ci-dessous), les conditions pour la population se détériorent avec plus de trafic aérien et l'environnement ne connaît pas non plus d'amélioration. La présence de H55, l'assainissement des bâtiments ou des toitures solaires ne justifient pas l'attribut de durabilité à l'aéroport.

Le rapport mentionne également : « Ce développement se veut qualitatif et non quantitatif. » Cette affirmation n'est pas cohérente avec l'objectif d'augmentation en termes de passagers et de vols. Le rapport est d'ailleurs truffé d'affirmations qui ne sont pas argumentées comme p.ex. : « Une gestion et une exploitation de l'aéroport par une société permet d'équilibrer efficacité économique, responsabilité environnementale et solidarité sociale (p. 22). » Mais où se trouve la démonstration de cet équilibre ?

Conséquences sur l'environnement et mesures de compensation écologique

L'aéroport de Sion occupe onze hectares au centre de la vallée et produit des nuisances pour sa population. Le rapport explicatif ne mentionne pas les impacts concrets et les conséquences des différents scénarios sur l'environnement et la santé des valaisans. Il n'y a aucune étude faite, aucune mention des contraintes liées aux enjeux climatiques actuels ! La pesée d'intérêts qui se fait entre l'économie, l'environnement et la santé est uniquement en faveur de l'économie ! Ce n'est ni socialement juste, ni environnementalement cohérent !

Le rapport explicatif démontre, certes, que la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage et son ordonnance fixent des objectifs de préservation et de valorisation de la biodiversité sur les aérodromes civils suisses. On dit que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommandent que minimum 12% de la surface totale soient dédiés à des mesures de compensation écologique et que dans le cadre du processus PSIA, les exploitants des aérodromes doivent établir un concept de compensation écologique.

Mais on cherche en vain dans le rapport des mesures concrètes d'extension des mesures de compensation. Il est uniquement question d'une « augmentation possible des surfaces prévues pour les mesures de compensation écologique ». Il est à noter que cette phrase est absente de la version française (dans le rapport en allemand : «Möglichkeit der Aufstockung der Flächen, die für ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen sind»).

Analyse SWOT dans le rapport explicatif

L'analyse est lacunaire : les impacts environnementaux et de santé sont clairement des faiblesses du projet de développement. Ces faiblesses ne sont pas mentionnées. Tout comme les risques de ne pas trouver d'investisseurs privés, les risques liés au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui est aujourd'hui en cours d'élaboration...

Plateforme d'innovation et centre de formation

Les Vert·e·s saluent le fait que l'aéroport de Sion soit une plateforme d'innovation pour le développement de l'aviation électrique et un centre de formation pour les polymécaniciens. Mais pour cela, il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre de vols de ligne.

H55 est très présent dans l'argumentaire du Conseil d'Etat, qui semble très sûr de son implantation en Valais. Mais sachant que H55 a investi un espace de plus 13'000 m² au Canada à Longueuil dans le Hub de l'aéronautique, quelle garantie avons-nous que H55 restera sur le site de l'aéroport de Sion pour maintenir les ambitions d'innovation de l'aéroport et du Conseil d'Etat ?

De gros doutes sur la rentabilité et la nécessité

L'expérience des 30 dernières années montre qu'il n'existe pas de marché suffisamment important pour un aéroport avec des vols internationaux en Valais et qu'il n'est pas possible d'exploiter un aéroport à Sion sans être déficitaire (actuel, le canton et la ville prennent en charge le déficit et les investissements à hauteur de 1,5 million chacun en moyenne annuelle). Cette situation n'a pas changé. L'aéroport de Sion, malgré l'augmentation des vols, va continuer à générer des déficits importants.

Une fois de plus, on tente d'accueillir des avions de ligne et d'augmenter le nombre de passagers de 27'980 (rapport Steer p. 3) à 115'000 par an alors que, dans le passé, différentes tentatives du même type ont échoué, malgré des investissements non négligeables. La rentabilité de telles lignes s'avère problématique et décourage rapidement les compagnies intéressées. En outre les contraintes techniques liées à la topographie rendent les atterrissages compliqués pour les avions de ligne. Nous avons besoin de l'aéroport pour les services de secours, pour les hélicoptères, mais pas pour des vols internationaux.

Trois aéroports internationaux se trouvent dans un rayon de 200 kilomètres autour de Sion et sont accessibles en train (Cointrin 2h00, Zurich 2h50 et Milan 2h30). Dans toute l'Europe, il est aujourd'hui question d'interdire les vols court-courriers. Il est donc anachronique de prévoir de nouvelles lignes aériennes internes à l'Europe. De plus, toutes les grandes capitales misent aujourd'hui sur le train pour attirer des touristes et le Valais, qui se vend comme destination de nature, veut multiplier par trois le système de transport qui provoque le plus de nuisances et émet le plus de CO₂.

Création d'une société de gestion et d'exploitation

Les Vert-e-s ne sont pas fondamentalement opposées à la création d'une société de gestion et d'exploitation mais telle qu'elle est prévue dans le projet, elle transfère encore plus de coûts à la collectivité. Si l'on peut approuver le subventionnement des vols de sauvetage et de travail en montagne, les Vert-e-s s'opposent au subventionnement de l'aviation commerciale et que la collectivité maintienne en vie une entreprise de transport aérien déficitaire avec de l'argent public.

Participation des communes au capital-actions et aux déficits

Aujourd'hui, la ville de Sion est concessionnaire de l'aéroport de Sion. 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. A l'avenir, toutes les communes valaisannes doivent participer au capital-actions et aux déficits. Or, seules quelques stations touristiques comme Zermatt, Crans-Montana ou Verbier profitent de l'aéroport. Il reste à savoir quel sera le montant du capital-actions et donc quels seront les coûts pour le canton et les communes. À une époque où tous les secteurs devront se serrer la ceinture ce n'est pas correct de demander aux collectivités publiques de dépenser 15 millions pour une structure qui ne sert qu'à quelques communes.

Le nouveau modèle permettrait de réduire les coûts pour la ville de Sion. Mais la ville de Sion perd ainsi également de l'influence sur le développement de l'aéroport alors que ce sont eux qui vont subir la majorité des nuisances. La population sédunoise perd le contrôle de son environnement direct et n'aura plus qu'à subir les décisions de ceux qui ne vivent pas sur le territoire sédunois. Les sédunois et sédunoises devraient avoir l'opportunité de se prononcer sur un tel développement.

Dans la loi il est prévu que les communes valaisannes ne souhaitant pas détenir de parts dans la société peuvent les vendre soit à d'autres communes valaisannes, soit à l'Etat du Valais. Le canton est-il prêt, dans un cas extrême, à acheter 20% de capital-actions supplémentaire ?

Remarques sur les différents articles de loi

Art. 1, al. 1 l. a : « désigner l'autorité compétente pour édicter la stratégie aéronautique cantonale compatible avec les objectifs climatiques cantonaux » >> à ajouter

Art. 1, al. 1, l. b : « créer les conditions cadres à la création d'une société chargée de... » >> Explication : La loi ne crée par la société, elle crée les conditions cadres à la création de la société.

Art. 2 al. 1 : « Le CE édicte la stratégie aéronautique cantonale en tenant compte des objectifs climatiques du canton. » >> à ajouter

Art. 4, al. 1 : « La société a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion en respectant les objectifs climatiques du canton. » >> à ajouter

Art. 4, al. 3 : « La société œuvre pour un développement qualitatif et durable de l'aéroport et en assure sa promotion. Chaque année, la société établit un rapport sur les conséquences environnementales et sanitaires de son activité, notamment en termes d'émission de gaz à effet de serre et de particules fines. » >> à ajouter

Art. 4, al. 4 : « ~~Elle favorise le développement d'activités commerciales à l'aéroport.~~ » >> à supprimer

Art. 6 (ou à un autre endroit) : >> introduire la possibilité démocratique pour les sédunois de bloquer un projet ou une décision de la société.

Conclusion : transformation plutôt qu'extension

Les Vert·e·s s'opposent à l'extension des vols commerciaux de ligne et charter. Au contraire, les Vert·e·s proposent de concentrer ses activités sur les héliports, les vols de sauvetage, les vols de loisirs et de travail ainsi que sur la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation électrique. Transformer l'aéroport international en aéroport régional sera économiquement plus supportable, avec des nuisances acceptables pour les riverains. Les montants ainsi économisés pourront être réinvestis dans le développement de l'offre en transports publics qui profitera tant à la population locale qu'aux touristes désirant se rendre dans nos stations.

Aujourd'hui le tourisme se porte bien en Valais, H55 est déjà implanté, la formation des apprentis est déjà là, l'activité de sauvetage aussi... La majorité des arguments avancés dans le rapport pour justifier un développement de l'aéroport n'en sont pas vraiment.

Bref, le rapport ne convainc pas les Vert·e·s. Nous proposons de retirer la révision de la loi et d'aborder les problèmes de l'aéroport de Sion non pas avec les anciennes solutions qui n'atteignent pas leurs objectifs, mais avec une approche globale qui mérite vraiment le qualificatif de « durable ».

Sion, 11 mars 2024

Stephanie CRISTO

De: Sophia DINI
Envoyé: jeudi, 29 février 2024 11:24
À: Stephanie CRISTO; Sarah REYNARD
Objet: TR: Avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale

FYI

De : TCSG <TCSG@jus.vs.ch>
Envoyé : jeudi, 29 février 2024 11:13
À : Sophia DINI <Sophia.DINI@admin.vs.ch>
Objet : Avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale

Madame,

A la suite de votre demande du 15 février dernier, le Tribunal cantonal a pris connaissance de la consultation susmentionnée.

Nous vous informons que ledit tribunal n'entend pas présenter d'observations à ce sujet.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.



Natacha Genolet-Crettaz

Spécialiste RH avec brevet fédéral – Maître d'apprentissage - Correspondante santé-sécurité
HR Spezialistin - Berufsbildnerin - Kontaktperson für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit

Lu-Ma-Je

Tribunal cantonal du Valais - Kantonsgericht Wallis
Secrétariat général des tribunaux valaisans - Generalsekretariat der Walliser Gerichte
Rue Mathieu-Schiner 1
CH – 1950 Sion 2

Téléphone : 027 606 53 40

E-mail : natacha.genolet@jus.vs.ch



Merci de penser à l'environnement avant d'imprimer ce courriel !

Canton du Valais
Madame Sophia Dini
Déléguee à l'économie et
l'innovation
Place de la Planta 1
1950 Sion

Sion, le 11.03.2024

N/Ref: mc

Concerne: Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion de l'aéroport de Sion

Chère Madame,

Je reviens sur la présentation qui nous a été faite le 29 février 2024 et avons pris connaissance, avec intérêt, des différents éléments constituant cette stratégie et la nouvelle gestion, tenant compte du développement que peuvent prendre les activités de l'Aéroclub du Valais et de ses groupements.

C'est donc avec plaisir et conviction que le Groupe Hélico de Sion GHS apporte son soutien à la stratégie aéronautique cantonale et à la mise sur pied de la société d'exploitation de l'aéroport de Sion.

Nous espérons vivement que ce projet de loi rencontre tout le succès qu'il mérite.

Nous restons à votre disposition pour tout soutien et vous adressons, Chère Madame, nos cordiales salutations.

Francis Sermier
Président du GHS

Administration

Unser Zeichen : ASE/pw
Tel-Direktwahl : 027 948 99 00
e-mail : gemeinde@visp.ch

Delegierte für Wirtschaft und Innovation
Frau Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

Visp, 7. März 2024

Vernehmlassungsverfahren bezüglich des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrte Frau Dini


Für die Möglichkeit, zu oben erwähnter Vorlage eine Stellungnahme abzugeben, danken wir Ihnen.

Es freut uns, Ihnen mitzuteilen, dass die Gemeinde Visp die Stellungnahme des Verbandes Walliser Gemeinden vom 5. März 2024 vollumfänglich unterstützt und keine separate Vernehmlassung einreichen wird.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme.

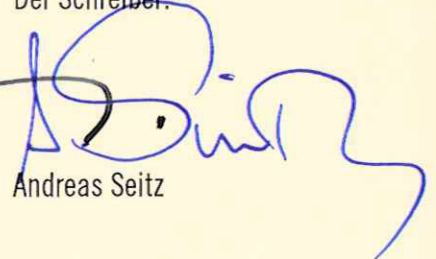
Freundliche Grüsse
GEMEINDE VISP

Der Präsident:



Niklaus Furger

Der Schreiber:



Andreas Seitz





SION

Etat du Valais - DEF
Madame Sophia Dini
Déléguée à l'économie
et à l'innovation
Case postale 670
1951 Sion

Sion, le 14 mars 2024
PhD/AD

Madame,

En complément à notre correspondance du 11.03.2024, nous nous permettons d'ajouter à notre position quelques éléments liminaires qui auraient dû y figurer .

La Ville de Sion :

- ne peut que se réjouir que le Canton du Valais et l'ensemble des communes reconnaissent au travers de cette loi l'importance cantonale de l'infrastructure aéroportuaire de Sion dont les retombées touristiques et économiques dépassent les frontières communales. En fait, la zone de chalandise de l'aéroport s'étend de Gletsch à Montreux, autant pour les jets d'affaires que pour les vols organisés par Buchard Voyages (Majorque) ;
- confirme son soutien à la mise en place d'une société d'exploitation qui permette d'assurer la pérennité de cet aéroport en regard de ses différentes activités et missions : formation d'apprentis polymécaniciens, base de sauvetage et de transport, travaux de maintenance, vols de ligne et d'affaires, aéroport de dégagement militaire et développement de compétences technologiques dans l'électrification de l'aviation ;
- confirme qu'elle entend rester un partenaire actif dans le cadre de cette future société en soutenant le Canton dans ses efforts financiers afin de permettre à cet aéroport d'atteindre un équilibre financier et de participer pleinement au développement économique et touristique de notre canton ;
- rappelle que depuis la volonté affichée du canton de prendre le lead sur l'aéroport, la Ville de Sion et l'aéroport ont associé les autorités et services cantonaux à tous les développements opérationnels et stratégiques de l'aéroport, signe d'une collaboration constructive.



Pour le surplus, nous confirmons les termes de notre prise de position du 11 mars dernier.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Philippe Varone

Président

Philippe Ducrey

Secrétaire municipal

Copie : - Conseil municipal
- M. Georges Joliat, chef du service des travaux publics et de l'environnement
- M. Christophe Chollet, directeur de l'aéroport

Etat du Valais - DEF
Madame Sophia Dini
Déléguée à l'économie
et à l'innovation
Case postale 670
1951 Sion

Sion, le 11 mars 2024
PhD/AD

Madame,

Veillez trouver ci-joint la détermination du conseil communal de Sion sur la loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion.

Le conseil, en séance du 7 mars 2024, s'est déterminé, à la majorité, de la façon suivante :

3 Dispositions financières

Art. 12 Investissements

- ¹ *L'Etat peut octroyer à la société un cautionnement ou une subvention pour des investissements.*
- ² *La commune municipale de Sion contribue au cautionnement ou à la subvention octroyé à la société à hauteur de 10 pour cent.*

La Ville de Sion ne peut être appelée à contribution pour des investissements qui pourraient être réalisés par l'Etat du Valais sur l'aéroport. En effet, la contribution de la Ville aux investissements est clairement définie à l'article 10.

Nous demandons ainsi de supprimer l'alinéa 2 de cet article 12 :

- ¹ *L'Etat peut octroyer à la société un cautionnement ou une subvention pour des investissements.*

4 Dispositions transitoires

Art. 14 Concession fédérale d'exploitation

- 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.*

La demande de transfert doit se faire par le concessionnaire actuel soit par la Ville de Sion. En conséquence, l'article 14 doit être modifié comme suit :

- ¹ La Ville de Sion élabore 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 Ville de Sion dépose la demande de transfert de concession au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Art. 15 Responsabilités du concessionnaire actuel

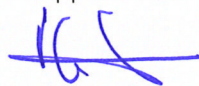
- ¹ *En sa qualité de titulaire de la concession au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, la commune municipale de Sion est responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Sion jusqu'au transfert de la concession à la société.*
- ² *Le concessionnaire actuel procède aux mises en conformité avant le transfert de la concession à la société.*

L'alinéa 2 sous-entend que le concessionnaire actuel n'entretient pas ses infrastructures, ce qui n'est pas le cas. L'aéroport actuel répond en tout point aux exigences imposées par l'OFAC pour garantir son exploitation et respecte également toutes les exigences et les lois sur l'aviation. L'alinéa 2 doit être modifié comme suit :

- 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 maintient en conformité toutes les infrastructures et les installations avant le transfert de la concession de la société.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Philippe Varone



Président

Philippe Ducrey



Secrétaire municipal

Copie : - Conseil municipal
- M. Georges Joliat, chef du service des travaux publics et de l'environnement
- M. Christophe Chollet, directeur de l'aéroport



Geht per Mail an:
sophia.dini@admin.vs.ch

Naters, 6. März 2024

Vernehmlassung Gesetzesentwurf über kantonale Luftfahrtstrategie und Verwaltung- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrte Frau Dini

Der Gemeinderat von Naters hat das Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten anlässlich seiner letzten Ratssitzung vom 26. Februar 2024 zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Gemeinde Naters dem neuen Gesetz sehr kritisch gegenübersteht. Das Oberwallis ist flugtechnisch mit den internationalen Flughäfen Genf, Basel, Zürich und Malpensa bereits sehr gut erschlossen.

Der Mehrwert durch einen weiteren Flughafen in Sitten ist für die Gemeinde Naters zu gering. Die Finanzierung ist höchst fragwürdig. Einerseits, weil das Budget im Kanton für die Mobilität fehlt (siehe De planification der Agglo Massnahmen oder fehlende Mittel für den ÖV und Strassenunterhalt) und somit der Flughafen nicht in ein attraktives Mobilitätsnetz eingebunden werden kann. Andererseits kann der alleinigen Festlegung der Höhe des Betrages jeder Gemeinde durch den Staat Wallis nicht zugestimmt werden.

Der Verteilschlüssel auf die Walliser Gemeinden basierend auf 50 Prozent Bevölkerungszahl und zu 50 Prozent auf der Anzahl der Logiernächte ist nicht akzeptabel. Andere Faktoren wie die Distanz zum Flughafen und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Die Berechnung der Nutzung von Zweitwohnungen mit einer Belegung von 30 Tagen im Jahr ist in vielen Gemeinden realitätsfern und würde zu einer hohen Gewichtung der Zweitwohnungen in den Gemeinden führen.

Nachfolgend wird auf die wesentlichsten Änderungen im Sinne von Erläuterungen, Bemerkungen und Änderungsvorschlägen je Artikel eingegangen.



Gesetzestechische Vormeinung 24.01.2024 – Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Art. 6 Aktienkapital (Abs. 4-6)

- Bei der Gründung der Gesellschaft werden 20 Prozent des Aktienkapitals der Gesellschaft von den Walliser Gemeinden, ausgenommen der Einwohnergemeinde Sitten, gehalten.
- Das im vorstehenden Absatz 4 erwähnte Aktienkapital von 20 Prozent wird nach dem in Artikel 11 definierten Verteilschlüssel berechnet.
- Die Walliser Gemeinden können ihr Aktienkapital dem Staat Wallis, den Walliser Gemeinden oder der Eidgenossenschaft abtreten

Der Haltung der Aktien seitens Walliser Gemeinden kann nicht zugestimmt werden. Der Nutzen für die Oberwalliser Gemeinden ist aus Sicht der Gemeinde Naters zu gering.

Art. 10 Staatliche Entschädigung und Beitrag der Walliser Gemeinden

- Gemäss Artikel 8, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist der Flughafen eine Infrastruktur von kantonaler Bedeutung. Der Staat entschädigt die Gesellschaft über einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Anschliessend fordert er die Einwohnergemeinde Sitten und alle Walliser Gemeinden dazu auf, ebenfalls einen Beitrag zu leisten.
- Die Einwohnergemeinde Sitten trägt 10 Prozent zur kantonalen Entschädigung bei.
- Die Gesamtheit der Walliser Gemeinden, ausgenommen der Einwohnergemeinde Sitten, trägt gemäss dem in Artikel 11 festgelegten Verteilschlüssel 20 Prozent zur kantonalen Entschädigung bei.
- Der Staat Wallis legt in einem alleinigen Entscheid für alle Gemeinden die Höhe des Beitrags jeder Gemeinde fest.

Die Beitragsleistung seitens Oberwalliser Gemeinden ist nicht akzeptabel. Der Nutzen des Flughafens in Sitten ist für die Gemeinden nicht gegeben. Die kantonale Entschädigung von 10 Prozent seitens Einwohnergemeinde Sitten ist unverhältnismässig. Der Betrag müsste viel höher sein, da die Einwohnergemeinde Sitten den grössten Nutzen des Flughafens hat.

Dem alleinigen Entscheid der Höhe des Beitrages jeder Gemeinde durch den Staat Wallis kann von den Gemeinden im Oberwallis nicht zugestimmt werden.

Art. 11 Verteilschlüssel zwischen den Walliser Einwohnergemeinden, ausschliesslich Sitten

- Die Verteilung auf die Walliser Gemeinden basiert zu 50 Prozent auf der Bevölkerungszahl und zu 50 Prozent auf der Anzahl der Logiernächte.



- Die für den Verteilschlüssel zu berücksichtigenden Logiernächte werden als potentielltes Übernachtungsangebot verstanden. Dieses ergibt sich aus der Summe der Anzahl der Zweitwohnungen und der Anzahl der Hotelbetten mit einer Belegungsrate. Das Logiernächteangebot einer Gemeinde wird wie folgt berechnet:
- Multiplikation der Zahl der Zweitwohnungen mit 2 Personen und einer mittleren Belegung von 30 Tagen, d.h. eine Logiernächtezahl von 60 pro Jahr und Zweitwohnung;
- Multiplikation jedes Hotelbetts mit 150 Nutzungsnächten.

Der Verteilschlüssel von 50 Prozent Bevölkerungszahl und 50 Prozent Anzahl Logiernächte ist unverhältnismässig und ungerecht. Somit müssen ebenfalls sehr kleine Gemeinden mit wenigen Einwohnern und viel Tourismus ungerechtfertigt viel für den Flughafen in Sitten beisteuern. Anderen Faktoren wie der Distanz zum Flughafen in Sitten, dem Anschluss des öffentlichen Verkehrs sowie dem durchschnittlichen Tourismusverkehr wird bei der Kalkulierung nicht Rechnung getragen.

Die Berechnung der Nutzung von Zweitwohnungen mit einer Belegung von 30 Tagen im Jahr ist in vielen Gemeinden realitätsfern und würde zu einer hohen Gewichtung der Zweitwohnungen in den Gemeinden führen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse aus Naters

Gemeindeverwaltung Naters

Charlotte Salzmänn-Brand
Gemeindepräsidentin

Beat-Christian Jossen
Gemeindeschreiber-Stv.



Departement für Volkswirtschaft und
Bildung
Case postale 670
1950 Sitten

Per Mail:
sophia.dini@admin.vs.ch

Vernehmlassung des Vorentwurfs des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Ja zum Flughafen, aber nicht auf Kosten der Oberwalliser Gemeinden

Sehr geehrter Herr Staatsrat Darbellay
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die SVP Oberwallis zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

1. Fortbestand sicherstellen

Der Flughafen Sitten trägt zur Standortattraktivität und touristischen Anbindung unseres Kantons bei. Die SVPO begrüsst daher den Willen, den Fortbestand des Flughafens Sitten zu sichern.

2. Nicht zwingend eine Staatsaufgabe

Der Entwurf sieht vor, dass mindestens 51 Prozent des Aktienkapitals der Betriebsgesellschaft vom Kanton Wallis, den Walliser Gemeinden oder dem Bund – und damit von der öffentlichen Hand – gehalten werden. Davon entfallen mindestens 34 Prozent auf den Kanton Wallis, mindestens 10 Prozent auf die Gemeinde Sitten und bei der Gründung 20 Prozent auf die Walliser Gemeinden. Weiter schränkt der Entwurf die Walliser Gemeinden ein, in dem sie ihr Aktienkapital lediglich dem Kanton, den Walliser Gemeinden oder dem Bund verkaufen können.

Die SVPO lehnt eine Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand an der Betriebsgesellschaft entschieden ab. Dieser staatlichen Lösung fehlt das nötige Know-how, sie hemmt die Innovationskraft und das unternehmerische Denken. Die SVPO verlangt, dass das Aktionärsfeld geöffnet und damit die Beteiligung von interessierten Unternehmen und Privaten ermöglicht





wird. Der Flughafen Bern ist zu 92.7 Prozent in privater Hand. Die öffentliche Hand ist nur zu 7.3 Prozent beteiligt. Für die SVPO ist deshalb klar, dass privaten Lösungen gegenüber staatlichen Lösungen der Vorzug zu geben ist. Die SVPO verlangt, dass ein Joint Venture mit umliegenden Flughäfen geprüft wird, um den Flughafen Sitten auf Basis einer privaten Kooperation zu betreiben.

Der Entwurf sieht eine staatliche Abgeltung zur Deckung des voraussehbaren strukturellen Defizits vor. Diese wird zu 100 Prozent von der öffentlichen Hand finanziert, wobei der Kanton 70 Prozent, die Gemeinde Sitten 10 Prozent und die übrigen Walliser Gemeinden 20 Prozent übernehmen müssen.

Die SVPO ist erstaunt, dass auch die neue Betriebsgesellschaft nicht den Anspruch hat, kostendeckend zu arbeiten. Es ist nicht Aufgabe der Allgemeinheit, eine defizitäre Struktur mit jährlichen Abgeltungen am Leben zu erhalten. Angesichts der erwarteten Flugbewegungen muss hier die Kosten-Nutzen-Frage gestellt werden.

Dass ungeachtet künftiger erwarteter Verluste im Vergleich zur aktuellen Regelung die Gemeinde Sitten nur noch einen Fünftel der Kosten übernehmen soll, empört die SVPO. Zum Vergleich: Beim Flughafen Lugano ist die Gemeinde die alleinige Betreiberin. Denn als Standortgemeinde profitiert sie massgeblich vom Flughafen. Zudem ist die SVPO strikt dagegen, dass künftig jede Walliser Gemeinde für die Kosten eines defizitären Betriebs aufkommen muss. Denn die Lasten für die Gemeinden werden immer grösser. Die Anforderungen steigen und der Kanton schiebt stetig neue Aufgaben an die Gemeinden ab. Der vorgesehene Mechanismus hätte zur Folge, dass anstatt der umliegenden Gemeinden im Mittelwallis die Oberwalliser Tourismusregionen wie Grächen, das Saastal, Leukerbad, die Aletsch Arena, Naters-Belalp und Zermatt den Grossteil der Kosten tragen müssten. Diese Regelung ist willkürlich und ungerecht. Beim Engadin Airport beispielsweise tragen nur die elf Oberengadiner Gemeinden die Kosten und nicht alle Gemeinden des Kantons Graubünden.

3. Zurück an den Absender

Die SVPO lehnt den vorliegenden Entwurf strikt ab und verlangt vom Staatsrat ein Umdenken hinsichtlich Betriebsstruktur und Finanzierung. Für uns ist klar, dass die Oberwalliser Gemeinden hierbei nicht zur Kasse gebeten werden dürfen.

Freundliche Grüsse

SVP Oberwallis

Romano Amacker
Präsident SVPO

Diego Schmid
Generalsekretär SVPO



STOP à l'extension de l'aéroport de Sion

À: Conseil d'Etat Valaisan

Cher Conseil d'Etat,

Nous, étudiants dans le domaine de l'énergie et de l'environnement à la Haute École d'Ingénierie de Sion, sommes indignés à l'idée de vous voir poursuivre dans votre volonté de développement de l'aéroport de Sion.

Il y a quelques mois, le Parlement adoptait la Loi Climat, vous vous félicitez également de l'innovation permise par le campus Energypolis et faisiez part de votre souhait d'y investir plusieurs millions. Toutes ces annonces, aussi positives soient-elles n'ont aucun sens si en parallèle vous vous lancez dans une telle entreprise.

Il n'existe pas de solution crédible à la décarbonation du secteur aérien. Tout au mieux les carburants alternatifs permettrons de maintenir une activité aérienne minimale, au prix d'autres désastres écologiques. Aucun scénario cohérent ne fait état aujourd'hui d'une possible décarbonation du secteur aérien couplée à une augmentation du nombre de vols.

Est-il également nécessaire de rappeler qu'il s'agit d'un projet profondément inégalitaire ? Une minorité de Valaisans est appelée à en profiter alors que les impacts tant climatiques que de nuisance ou de santé seront collectivement partagés.

Nous enjoignons donc le Conseil d'Etat à renoncer sans attendre à cette idée d'un autre âge et à mettre au centre de ses préoccupations la préservation d'un environnement sain et durable pour le bien de tous.

Pourquoi faut-il agir maintenant ?

Le Valais s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effets de serre. Un tel engagement n'est pas compatible avec le projet proposé pour l'aéroport de Sion. Celui-ci est inutile et ne comporte que des nuisances et des dangers pour la société valaisanne. Les aéroports de Genève et Zurich sont à quelques heures de train et suffisent amplement. Il est urgent d'arrêter cette folie qui ne profitera qu'à une petite minorité au détriment du Valais et de notre avenir à tous.

Vous n'êtes pas étudiant en Énergie et techniques environnementales ? Signez quand même pour nous soutenir et donner de l'ampleur à notre appel !

Signé par 1 500 personnes :

Nom	Code postal
collectif HES-ECO	1950
Evann Buchwalder	2900
Quentin Chevalley	1923
Clara Tosco	1950
Benjamin Leresche	1964

Nom	Code postal
Lilandra Albert-Lavault	1950
Valère de Tribolet	1950
Benedict Zenhäusern	3935
Mallory Barth	1950
Antoine Juillerat	1950
Maud Wenger	1860
Julien sugnaux	1637
Elia Scapini	6853
Adrien Chaverou	1807
Tarik Merz	1446
Julien Kessler	1227
Line Fournier	1966
Kilian Roessli	1868
Elisa Lustig	3008
Line Moret	1950
Lénia Pfammatter	1950
Lauryline Steiner-Fehr	2557
Eliana Laurenti	1925
Milena Shields	2560
Jean de Saussure	1295
Samuel Bastian	1690
Pierre Masserey	1868
Thierry Fracheboud	1400
Jim Delitroz	1870
Ludovic Pignat	1929
Manon Forclaz	3977
Marie-Eve Germanier	1964
Selina Schmid	3097
Karlos Cwiklinski	2822
Alessandra Versi	6802

Nom	Code postal
Solène Cosandey	1950
Luana Bollier	1261
Loïc Maret	1920
Denis Kriegesmann	3084
Benjamin Helfer	1950
Vincent Masserey	1868
Fanny Vericel	1950
Simon Dessimoz	1976
Aude Rapin	1965
Mélanie Paiva	1950
Raphaele Cretton	1868
Sarah Badr	1920
Fanny Nivat	1950
Savina Parel	2300
Sara Reinhard	1950
Loïc Germanier	1964
William Ruppen	3960
Nicolas Piantini	1971
Marina Cornu	1923
Paul Gachet	1637
Lana-Diane Breitling	1950
Gwendoline Chevalley	1922
Justine May	1950
Gregoire Carpentier	1963
Maude Renaud	1893
Nina Belabbas	1922
Pierre-Vincent Broccard	1630
Maëlle Roessli	1868
Benoît Michellod	1996
Marlyne Andrey	1950

Nom	Code postal
Giuseppe Bertoldo	1996
Genevieve Haenni	1950
Geneviève Berclaz	1967
Xavier Jambers	1950
Bernadette AYMON	1950
Olivier Mabillard	1950
Nicolas Fournier	1950
Alain Viaccoz	3963
Christine Curdy	1950
Viviane Viaccoz	3963
Celine Dessimoz	1967
Romaine Fauchère Maire	1004
Brigitte Fournier Arlettaz	1967
Christine Pustel	1928
Chantal Moos	1971
Arthur Arlettaz	1967
Anne-Françoise Evéquoz	1950
Lucie Follonier	1950
Madalena Ribeiro	1950
Raphaëlle Schicker	1950
Alain Cottagnoud	1959
Carole Morisod	1868
Bruno Bonvin	1993
Marie-Christine Eisenring	1950
Rahel Delaloye	1950
Jocelyn Ostertag	3972
Daniela Numico	1950

Nom	Code postal
Claude Aline Robert	1992
Elsa Dähler	1950
Sébastien Carruzzo	1950
Martine Exquis	1950
Jean Bernard Moos	1971
Bastian Collet	1967
Laura Aymon	1971
Marie-Josée Reuse	1907
Bérénice Georges	1950
Paola Demeyrier	3960
Sylvie Délèze	1967
Claude madeleine Damiani	1923
Mila Roessli	1868
Bastien Thorel	1945
Marie-Christine Crettol-Avenel	1926
Jean Nemar	1920
Marie Constantin	1950
Monique Grillet	1965
Frédéric Lugon	1950
Laurence Nicolet- dit-Félix	1204
Melissa Cavallo	3965
Emilie Dupuis	1869
Ariane Mudry	1950
Joël Bruchez	1907
Karin Denoual	1950
Jean-Paul Mabillard	1950
Marieluca Roggo	1950
Guy Délèze	1950

Nom	Code postal
Valérie Dorsaz	1920
Béatrice Bonvin	1967
Jérôme Fournier	1904
Frederic Constantin	1950
Perrine Mudry	1950
Fabienne Mabillard	1950
Caroline Courtine	1958
Danièle Chevrolet	1950
Mila Mondria	1950
Elisabeth Chavaz	1964
Jacques Claivoz	1920
Lucas MURY	1950
Michel Andrey	1950
Nathan Veuthey	1895
Sébastien Tauxe	1923
Pierre Andrey	1965
Jean-Daniel Coudray	1950
Isabelle Plan	1950
Dominique Mabillard	1950
Raphael Nanchen	1950
Dominique Denoual	1965
Romain Mabillard	1006
François Reinhard	1962
Sabine Fournier	1904
Josiane - Paulette Piantini	1971
Monique Schertenleib	1958
Christine Fibicher	1992
Bernhard Fibicher	1992

Nom	Code postal
Jean-Bernard Gillioz	1967
Christian mudry	1950
Willy Rouiller	1922
Alain de Kalbermatten	1959
Marie-Françoise Darbellay	1922
Salomé Schmidt	1950
Pierre-Alain Corthay	1926
Guillaume Chevalley	1922
marthe vock	1966
Camille Marchal	1868
Alicia Reuse	1907
Olivia Wetterwald	1950
Geneviève Saudan Colica	1921
Marie-Hélène Roduit	1991
corinne rossel	1907
Sylviane Saudan	1921
Marie Caroline Bertoldo	1996
Christophe Clivaz	1950
marcel michel	1950
Mirko D'Inverno	1925
Andréa Savoy	1950
Michèle Keiser Iglesias	1920
Lisbeth Jacques	1872
Stéphane Lovisa	1907
Julie Günther	1926
Brigitte BERGEAT	1920
laurent schmidt	1950

Nom	Code postal
Camille Crestani	1950
Nicole Michel	1950
Julien Bagnoud	3965
Matilde Faudeil	1981
Léa Roh	1976
Noé Babey	1950
Sianne Délitroz	1870
Laetitia Faudeil	1981
Jean-Pierre Beaud	3960
Arlette Sierro	1950
Sheldon Masseraz	1950
Elisabeth Barbey	1965
Estelle De Iaco	1913
Noémie Carraux	1943
Amélia Oggier	1950
Océane Crettenand	1968
Marie Morard	1958
Anne-Catherine De Iaco	1913
Sasha Gex-Collet	1874
Mathieu Roduit	1920
Larissa Métrailler	1950
Lulu Defago	1926
Jonas Droz	1926
Benedicte Lugon Moulin	1950
Dennis Gossett	1880
Marie Gabrielle Mabillard	1950
Loïc Lecossois	1895
Marie GUILLAUMOND	1871
Nathalie Montavon	2740

Nom	Code postal
Nathalie Masseraz	1950
Wafa Alchadli	1820
Karol Kindel	1299
Léon Dayer	1950
Asuncion Pescador	1950
Thomas Piantini	1950
Sabrina Tacchini	1922
Chloé Rossier	1981
gilles mauron	1950
Prune Roulier	3960
Josiane Tacchini	1905
Pauline Crettol	1950
Sonja Hediger	1020
alexandre abin	1926
Fernand Masseraz	1950
Arnauld Crettenand	1987
Julia Vecchio	1965
Justine Rosset	1947
Gauzelin Vidovic	1024
Doris Mudry	1978
Timothee Jacquod	1976
Christine Fischer	3960
Viviane Praz	1964
Cédric Schaffner	1981
Françoise Zen-Ruffinen	3971
Liliane Eggs	1950
Joanny Piaget	1950
Marie-Claude Rouiller	1957
Philippe Conus	1009
Nicole Vouilloz	1971

Nom	Code postal
Crystal Jordan Coudray	1905
Andre Sierro	1950
Christine Bruchez	1926
Vincent Luyet	1950
Vithursha Kandasamy	1061
Fred H.	1959
Laurence Vernez	1950
Elisabeth Ritz	1950
Grégoire Earl	1963
Martine Rossier	1959
Vincent Bircher	1201
Clara Cesalli	1170
Hélène Bourban	1964
Isabelle SINGY	3967
Samuel Depraz	1296
Romain Cretton	1868
Jacqueline Volorio	1925
Nadia Da Silva	1906
Sabine Martinez	SL5 7BY
Ingrid Sudan	1961
Martin Venetz	1950
Véronique Théler Dayer	1950
Calinca Demenga	1965
Julien Berthod	1950
Jérôme Pillet	1920
François_j Roduit	1928
Justine Buro	1965
Nicole Martin	1950
Gerard Schroeter	1955
Beatrice Chappot	1920
Mairia Casal	1950

Nom	Code postal
gerard rossier	1950
Michel Mariethod	1950
Jean-Pierre Freiholz	1991
Martin steffen	1943
Maria Fournier	1950
Aline Chevalley	1922
Mathilde Arlettaz	1066
Roxane Németh	1950
karin michaelis conus	2009
Jeannette Rohrer	3977
Susanne Müller	8404
Axel Sutter	1920
Nathalie D'aoust- Ribordy	1950
Maurane Melly	3960
Vincent Caillet	1908
Célia Brocard	1006
Nadège Groux	1820
Pascal Bucheli	1950
Fabienne Degoumois	1950
Rachel Rapin	1663
Mélanie Quennoz	1926
Patricia Schneider	1612
Camille Coquoz	1923
Liselotte Reich	3967
Philippe Jansen	1950
Eveline Verdon	1853
Simon Cardinal	1950
Christian Chevalley	1923
Francey Noella	1974
Julie Marchand	1968

Nom	Code postal
Charles-André Walser	1950
Cardinal Manuella	1950
Laura Bonvin	1890
Paul Maillefer	1992
Claudine Rotelli	1950
Patricia Schwitter	1081
Martin Germann	3904
Salomé Piaget	1897
Prudence Mudry	1950
Pascal Bruttin	1950
Alexandre Bagnoud	3978
Estelle Monnet	1920
Cindy Abbet	1964
Isabelle Pannatier	1967
Chantal Besse	1962
Francis Emery	1978
Séverine Cesalli	1920
Guillaume Delalay	1958
Jessica Crottet	1984
Marie Curdy	1958
Christelle Besse	1964
Ursula Pescia	1950
Gaelle Ledoux	1800
Aurélie Garrabé	1972
Stéphane Jansen	1950
Justin Pecora	1926
Denise Claret	1950
Sofija Stojkovic	3960
Myriam Schnorhk	1922
gilles perfetta	1950
Aurélie Pont	3960

Nom	Code postal
Maïté Tercier	1628
Walter Ritz	1965
Patricia Rey	1950
Françoise Gross	1922
Alicia Carron	1926
Noa Moulin	1941
Christian Thurre	1911
marie-france thurre	1911
Emile Jacquat	3960
Raphaël Arlettaz	1967
Manuela Thurre	1950
Felix Michelet	1950
Astrid Julen	3920
Yves Degoumois	1950
Chantal Theytaz	1950
Marie Boillat	1971
Pierre Delacretaz	1950
corine kibora	1004
Patricia Teixidor	1005
Lucie Maret	1920
Christine Moret Gross	1926
Jean-Luc Torrent	1950
Fanny Fournier	1920
Bernard Rappaz	3964
Adrien Granges	1955
Marie Es-Borrat	1890
Pascal Bagutti	1920
Michel BOLZANI	1950
Sabrina Oertel	3972
Laurence B	1991
Jörg Julen	3920

Nom	Code postal
Fabienne Heritier	1926
Anastasia Mabillard	1950
Kevin Pernet	1967
Jonathan Mabillard	1950
frédéric vouillamoz	1907
Anthony Zufferey	3968
Nicole Curdy	1681
Césarine Escher	1950
Janine Revaz	1920
Elisabeth Moerschell	1971
Elie Fournier	1950
Sarah Perraudin	1800
Anne Peypers	1974
Catherine Dayer Mirailès	1950
Marie Jose Malbois seppey	1926
Lisa Evéquoz	1950
Vincent Broccard	1991
Axelle Evéquoz	1950
Anael Perruchoud	1978
Jérôme Saudan	1921
Irène Boyer	1024
damien junod	1950
X Y	1950
Pascale Bühler	1950
Céline Berguerand	1920
Sebastien Humbert	1261
Nathalie Cretton	1893
Mickaël Seppey	1926

Nom	Code postal
Boris Michel	1950
Nathalie Pitteloud	1967
Romaine Kamerzin	3963
Anouk Dorsaz	1926
Isabelle Savary	1920
Cathy Berthouzoz	1974
Janis Suà	8952
Laura Iffland	1972
Pierre-Alain Chavaz	1964
Charles-Henri FAURE	1870
Charlotte Pralong	3960
Renaud Gottraux	1680
Maria Perraudin	1920
Johanne Guex	1967
Sarah Dirren	1080
Carine Beaud Zufferey	3968
Florian Perraudin	1926
Nicolas Evequoz	1950
Jacques Mayoraz	1981
Michel Cerutti	3961
Fabienne Jacquier	1950
Marie-Suzanne Mottet	1920
celia fernandez	1971
Aurélian Mascitti	3960
Rita Millius	1964
Jessica Oertel	3960
Myriam Gaudin	1950
Christiane BRUCHEZ Kochtchouk	1955

Nom	Code postal
Christina Gay	1950
Jennifer Couchy	1950
Cristina Vérolet	1920
Eloi Grand	1955
Jade Rey	1950
Patricia Bonvin	3978
Alexandre Bravo	1964
Clémence Mudry	1950
Thomas Papilloud	1976
Johan Salgat	1926
Anne-francoise Venetz	1950
Fanny Bétrisey	1950
Jean-Michel Besson	1974
Marie Angèle Moos	3960
Valerie Fellay	1950
Adrien Destefani	1971
Yann Vetter	3960
Alexandre Bochatay	1922
Auriane Perey	1950
Dominique Bétrisey	1958
Valère Lovis	2824
Alan Noirat	2946
Margarida Janeiro	1096
Elodie Wehrli	1971
Laura Decaillet	1922
Lucien Zuber	1950
Laurence Girard-Berthet	1965
Malo Délèze	1971
Ludovic Epiney	3968

Nom	Code postal
Samuel Maillefer	1422
Thomas Bruchez	1205
Maurice Besson	1971
ivan filliez	1926
Marc-Olivier Christinat	1163
Emilie Constantin	3961
Thierry Spalla	1950
Noémie Constantin	3961
Benoît Barras	3971
Colin Luginbühl	3972
laurent rielle	1950
Elisa Moret	1906
Mélanie Bétrisey	1967
Sylvie Monnet	1208
AnneMarie Saudan	1920
Christian Berrut	1870
Daniel Schmid	1868
Véronique Chételat Maye	1890
Loïc Guibert	1868
Patrice Moret	1906
Nicole BETRISEY	1958
Madeline Heiniger	1890
Manon Fleury	1957
Zoe Moody	1926
Rose-Marie Mottet Chappuis	1922
Jean-Pierre Heiniger	1890
Emilie Teixeira	1902
Martine Plomb	1927
Nora Vogel	1304

Nom	Code postal
Gilles Borgeaud	1870
Pauline Martignoni	1963
Claire Progin	1890
Florence Michellod	1926
Antigona Berisa	1898
Sylvie Chastellain	1922
Eveline Bolli-Szopinski	1950
Valentine Michellod	1926
BÉATRICE PANNATIER	1967
Véronique Destefani	1971
Marion Davis Fretté	1971
Sonia Moradi	1964
Emile Bruttin	3960
Véronique Christen	1971
Milena Buckel	1950
Raphaël BONVIN	3978
Marie-Christine Zen Ruffinen	1950
Igor Paratte	1974
Nicky Charly Murmann	LS61DN
Emil Margot	2112
Mathilde Mottet	1871
Tiago Branquino	1800
Gaétan Herold	1870
Youri Zwahlen	3013
Dorian Jungo	1203
natacha titzé	3979
Michel Défago	1926

Nom	Code postal
Violaine Aubry	1971
Georges- Emmanuel Poletti	1996
Lou Aelvoet	3979
Victorien Fournier	1996
Silvia Simões Henriques	1920
Sadya Jordan	1920
Lucy Bardou	1973
Anne Darbellay	1996
Fabienne Pitteloud	1950
Jérôme Dubosson	2000
Loris De Gregorio	2533
Gilles Perbellini	1950
Alexandre Aubry	1971
Gaëtan Yerly	3960
Esther Posse	1896
Yannick Bisson	1965
Delphine Fournier	1987
Flavio Zanini	1971
Maurice Genoud	1965
Eliane Coquoz	1922
Joëlle Amara	2000
Céline Salamin	3960
Florence Proton	1950
Guillaume Dubosson	1890
Georges Dumoulin	1922
Lise Lambein	1966
Nicolas Fasnacht	1971
Teo Aelvoet	3979
Samuel Bianchi	1965
Eveline Petoud	1974

Nom	Code postal
Lucas Roux	3960
Sophie Cordonier	3978
Augustin Lathion	3978
Floure Alexan	1922
Robert Bob	1890
Epiney Lina	3968
Sarah Bottagisio	3960
Michèle Gay	1922
Philippe Jaquet	1922
Adeline Bonvin	1978
Ghislaine Glassey	1997
Patrick Schwitter	1997
Marine Negro	1971
Justine Roche	1965
Marie-Françoise Fierz	8800
Stéphanie Schwitter	1997
Laurent Hugonnet	1957
Elodie Lathion	1950
Bruno Della Torre	1922
Laureline Lathion	3978
Isabelle Marley Hoffsess	3963
Josiane Cuennet	1966
Elizabeth Zacharie	69440
Valerie De Michielis	1966
Marie-Noëlle Mauris	1923
Komala Jacquier Lauffer	1966
Sarah Pitteloud	1950
Tristan Fournier	1950

Nom	Code postal
Frédéric De Michielis	1957
Nina Lambein	1966
Hugo Ribeiro	1965
Marnie Biselx	1844
Yvette Bardou	1960
Regine Kamerzin	1977
Pierre Schertenleib	1958
Pierre Darbellay	1950
Federica Schmidlin	1971
Pascale Michlig-Vairoli	1950
Vanessa Rey	1958
Fabienne Zufferey Matthey	1967
Claire-Lise Converset	1922
Sarah Berset	1974
Lucie Menétrey	1745
Damien Berset	1974
Mélanie Boutos	1077
Ariane Schertenleib	1958
Quentin Matthey	1967
David Matthey	1967
Elsy Couach	1929
Océane Gillioz	1958
Aurélien Balmer	3968
Patrick Bechet	1950
Laurent Caillet	1957
Claude Carroz	1974
Fatmé Abdala	1974
Jean-Daniel Jaquenoud	1974

Nom	Code postal
Nathalie Bigot	3972
Bettina Julien	3920
Mathilde Escher	3057
Lucien Barras	1950
Emmanuel Theler	1950
Francoise Gaudin	1967
Abdulaziz Abla	1907
Martine Stadelmann	1992
Pascale Bantle	1969
Nicolas Fauquex	1966
Valérie DETTWILER	1985
Rémy Progin	1890
Roxane Bruchez Ischi	1950
Fauquex Anne- Laure	1966
Claude-Alain Richard	1902
Geneviève Matoso	1950
Danielle Sierro	1950
Rywalski Antoine	3960
Pierre-Alain Oggier	1981
Karine Fardel Puipe	1932
Régine Ghansiyal	1950
Nora Morard	1213
Valerie Reding	8005
Eglantine Chappuis	1965
Liliane Dessimoz	1913
Viviane Seppey- Rimbaldi	1974
Danielle PIGNAT	1950

Nom	Code postal
Marylène Lichtenstern	1950
Anne-Lise Veuthey	1950
Louis Pignat	1950
Floriane Lonfat	1920
Barbara Zurcher	1992
Claire-Lise Praz	1950
Mireille Membrez	1950
Yves Udrisard	1950
Marlyse Vouillamoz	1965
Brigitte Mariéthoz	1950
Nicolas Rossier	1966
Diane Projer	1950
Gabrielle Huessy Rochat	1974
Aline Epiney	3970
Rosy Andrey	1965
Fabien Hallenbarter	1958
Noëlle Projer	1963
Nicole Perraudin	1950
Bhupi Ghansiyal	1950
Sabine Bétrisey	1966
Brigitte Membrez Álvarez Martínez	1962
Anaïs Vouillamoz	1950
Salomé Schaffner	1992
Samuel Lopes Ferreira	1950
Basile Cuennet	1700
Chantal Galloppini	1950
Armand Progin	1890

Nom	Code postal
Marie-Thérèse Lathion	1950
Christine Zwicky	1965
Erine Fournier	1904
Pascal Ancay	1908
Valerie BOILLAT	1205
Chiara Baggi	6713
Monique Gattlen	1950
Eugenia Schöpfer	1950
Danielle Pannatier	1994
Isabelle Aubry Eschmann	2824
François Pannatier	1994
Emmanuelle de Riedmatten	1880
Christophe Clavien	3974
Aline vetter	3960
Raoul Klein	1973
Jonas Eschmann	2824
Philippe Martin	1966
Xavier Bianco	1975
Marianne Cergneux	1923
Marlyse Burkhardt	1964
Carole Brumann	3977
Ed Simonetta	1913
Marie Simonetta	2913
Adrienne Bovet	3973
Sophie Leuenberger	1971
Eligio Membrez	1950
Danielle F	1950

Nom	Code postal
Stéphane Carrupt	1964
Léonard de Rivaz	1205
Catherine Ferrari	3971
Martine Rouiller	1890
Virginie Bantle	1922
Céline Progin	1890
Ghislaine Amacker	1997
Charles Henri Boichat	1950
Emilie Valentinelli	1966
Florine De Torrenté	1967
Corinne Fardel	1966
Michel Rossetti	1965
Marie-Jeanne Oberson	1965
Jeanne Favre	1699
Marie-Françoise Lathion Cavigioli	1991
Andrée Rey	1958
Valère De Riedmatten	1995
Julien Salgat	1926
André Reggio	1844
Julien Farrero	3963
CLÉMENT NICOLIER	1864
Mari-Antoinette Gaist	1950
Frederic Sauthier	1922
Florence Choquard	1006
Raymond Vouillamoz	1965
Rlita Sauthier	1976
Agathe Herold	1870

Nom	Code postal
Elisabeth de Rivaz	1206
Vincent Rossier	1926
Nathalie Choquard	1006
Sonia Z'graggen	3968
Valérie Choquard	1869
Jacqueline Lomazzi	1850
jacques Mühlethaler	1006
Jean-Francois Schnegg	1860
Antoine Gauye	1950
Anne Duport Bitschnau	1967
Clémence Aymon	1926
J H	3963
Marie-Laure Widmer	1950
Marie José Reichenbach Verna	1950
Aline Fournier	1981
Geneviève Levine	1950
Jonas Devantéry	1971
Sophie Mayor	1950
Mathilde Borgeat	1971
Zambaz Sabine	1950
Adrien B	1971
Ezat Hasani	1950
Bertrand Fournier	1950
Viviane Moix	1982
Dominique Carruzzo	1912
Alina Darbellay	1958
Maxime Bianco	1975

Nom	Code postal
Nad M.	1965
Adrien Darbellay	1958
Louis Goy	1860
Raphaël Nouailhat	3963
Pierre Hallenbarter	1974
André Oberson	1965
Lara Kalbermatten	1950
Roman Pohorsky	1950
Jean-Daniel Pelloux	1053
Armin Christen	1971
Kathya Savioz	1966
Philippe Dehoul	3961
Michael Roux	1971
Rachel Matter- Genoud	3961
Noémie Orsini	1226
Martine Hofstädter	3966
Florence Glassier	1968
Sébastien de Morsier	1950
Brigitte Wolf	3982
Estelle Schmuck	1868
Patricia Vadi Lathion	1226
Sarah Zandrini	1950
Chantal Travelletti	1964
Paulette Jaquet Travaglini	1950
Yvette Travelletti	1964
Valentine Bornet	3971
Aline Schaub	1022

Nom	Code postal
Matthew Anderson	1958
Marielle Coudray	1976
René Projer	1950
Alexandre Copertino	1868
Boris Levine	1950
Hélène Bruchez Emonet	1933
François Pilet	1896
Florent Morisod	1950
Ott Simone	1933
nicole pletscher	1993
Cyrille Emonet	1933
Caroline Grenningloh	8004
Maria Udriot	1950
Isabelle Wicki	1967
benjamin daoust	1950
Camille Cottagnoud	1996
Florence Noirat	1908
Jean Marc Ramuz	1619
Christian Broccard	3971
Nicolas Dubosson	8005
Yves Lachavanne	1004
HELENE BERCLAZ	1950
Anaïs Zielasch	1967
Étienne Besson	1971
Claire Fournier	1904
Matthias Udriot	1950
Véronique SPIEGEL	1870
Maryline Bonzon Bonzon	1800

Nom	Code postal
Steven Tamburini	1066
Jacques Rithner	1908
Celia Blanc	1775
Sami Addami	1018
Sophie Michaud	1971
Mauro Morisoli	1971
Christine Sauthier	1964
Yolanda Fasnacht	1971
Marianne Chapuisat	1922
Patrick Hoffsess	3963
Vanessa Rueber	1947
Laura BARBY	1965
Catherine Barby	1913
Barbara Chastellain	1926
Lisa Labate	1967
Riwal Leemann	1700
Laetitia Bruchez	1950
Marie-Paule Roduit	1955
Christophe Barman	1875
Sylvain Rojas	1966
Gaëlle Rey- Bellet	1950
Audrey Bonvin	1950
Laura Carmona	3963
Marco Fraigedo	1870
Lionel Balleys	1920
Nadine Crettaz	1965
Mathieu Gachnang	1967
Henrique Haag	1227
Isabelle Remy	1926

Nom	Code postal
Mandy Massy	3961
Lucas T	3960
Patricia Siza	3972
Berit Abraham	1110
Jean Michoud	1955
Dominic Abraham	69198
Graziella Michoud	1955
Maëlle Clerc	1957
Joel Voiselle	1955
Ariane Levet ostrowitch	1967
Pierre Gérard Crettaz	1997
Luc Ostrowitch	1967
Lysiane Mayoraz	1950
Constance Lambiel	1997
Marie Repond	1958
François Kühnis	3977
Rafael Schmitt	1950
Ada D.	1958
Thibault Barthelet	3960
Alexine Rogers	1920
Marc Andre Delitroz	1921
Alain Kohler	1950
Mélia Boissard	1920
Patricia Max	1920
Yohan Rouxel	1920
Jean Claude Millius	1964
Nadège Kohler	1965
Reto Walpen	3904
Darlene Glassey	1913
Elisa Mouthon	1950

Nom	Code postal
Nicolas Fontaine	3960
Nicolas Monnet	1950
Jean Claude Roth	1907
Damien Claivaz	1920
Lise Salamin	3969
Chloee Vincent	3973
Loan Claivaz	1907
Josiane Pralong	1096
Favre Marie-Jeanne	1991
Jean-François Burri	1996
Francisca Giudice	1950
Jean-Louis Favre	1991
Anne-Claire Pinedo	1950
Nathalie Bron	1110
Laura Berisha	1964
Marion Savioz	1966
Fabien Matthey	3972
Laurent Constantin	1974
Michel Leitaö	1965
Catherine Cottet	3963
Gérald Seppey	1974
Ilaria Giulieri	1950
Frédéric Schaller	2822
Claudine Ulrich	1110
Bruno Joly	1996
Caterina Iocoli	3960
Marion Constantin	1966
Élise Degand	1926
Yvan Cottet	3963
Eric Ducrey	1950

Nom	Code postal
Clarisse Projer	1646
Noemi Imboden	3924
Jost Abraham	34260
Emilie Berberat	3960
Jaqueline Fivaz	1983
Sébastien Pralong	1950
Plan Jean-luc	1287
Jerome Savioz	1996
jean-marie huter	70300
Frédérique Cachin	1374
Tierra Garcia Calvo	1110
Eléonore Fleury	2074
odile maury	1920
Dominique Braun Gétaz	1922
Fanny Gex	1950
Catherine Le Saout	1957
Youri Ospel	1957
Francis Cuennet	1950
Antoine Carron	1920
Anne de Torrenté	1920
Gilbert Lathion	1996
Victoria Gremaud	1630
Bettina Maytain	1964
Loick Sayer	1923
Guadalupe Evequoz	3963
Anna Tassaux	1950
Jocelyn Roth	1950
Emeline Moorhead	1934
gilbert rossier	2562
Urs Vogt	3252

Nom	Code postal
Véronique Maret	1966
Adrien Gillard	1723
Marius Piguet	1950
Meg Sutherland	1934
Becky Robertson	HP7 0NQ
Pierre-Jean Michellod	1926
Martin Moorhead	94402
Andreas Bachmann	2532
Jean-François Demont	1964
Laurence Moyse	1984
Pascale Vergères	1950
Patrick Métrailler	1978
Sylvie Moser Kupper	1110
Anne Gattlen	3013
Anna-Louise Hitchcock	1950
Maxime Berton	74140
sophie whitmore	1936
nathalie katz lachavanne	1004
Serge Monnet	1920
Martin Jeanmonod	1005
Noémie Morel	1275
Maxime Carron	1920
Stéphane Chardonnens	1583
Lorraine Schüpbach	1523
Noémie Jeanmonod	1003
Matthieu Jobin	1009
Valentin Lupi	1005

Nom	Code postal
Nadine Cuennet Perbellini	1950
Birgit Svanette Belka-Peters	4234
Romain Graber	3968
Mathieu Schopfer	1950
Théo Rigolet	1608
Julian Fritzscht	1950
Guillaume Zufferey	1010
Ludovic Meylan	1807
Perrine Allegrini	1923
Iman Afshari	1964
Jakob Rager	1018
Jean-Manuel Segura	1800
Andrea Salmi	1950
Janina Löffler	1950
Valentin Sandoz	1806
Pascal Sartoretti	1950
Grégoire Castelain	1950
Dominique roux	1971
Dans Jacquier	1965
Gaëlle Sandoz	1806
Lorine Péclard	1312
Rébecca Greber	1700
Mathieu Soutrenon	1950
Vincent Andrearczyk	3960
Mara Graziani	3960
Grégory Trottet	3978
Diane Antille	3966
Line Plumey Buchwalder	2900

Nom	Code postal
Jonathan Terrier	2710
Maxime Chiarelli	1950
Matthieu Jacquemet	1950
Minh Chau Nguyen	1800
Pierre-André Mudry	1966
Anne-Lise Péclard	1807
Alin Adler	1209
nora claivaz	1950
Nathalie Zanetta Blanc	1775
Noemi Pastore	1950
Damien Bourgeois	1804
Lucas Heusler	1950
Doriane Bédât	2900
Léa Tonossi	3960
William Chammartin	1950
Thomas Martinetti	1920
Alban Theytaz	3972
Valerian Vuissoz	1958
Othilie Javet	1950
Noémie Dubois	2500
Manon Michellod	1934
Joe B	1991
Sonia Baechler	1803
Josiane Frossard	1963
Marc Nicollérat	1920
Thais Dupont	1071
Marie du Pontavice	1974
Colin Rumbeli	1454

Nom	Code postal
Rémi Schoen	1040
Arthur Bolle	2900
Claudia Jeanmonod	2900
Martine Vallat	1800
Bastien Bran	1266
Muriel Buffet- Michaud	1950
Natalia Gasilova	1800
Celine Bédât	2900
Josianne Baechler	1991
Jean-Claude Salamin	1965
Loic Fracheboud	1950
Loïse Pignat	1934
Joëlle HISCHIER	1071
Pauline Rosat	1091
Dominique Bollinger	1044
Claudine Antonin	1991
Félicien Riondel	2502
Nathalie Mariéthoz	1994
Laetitia Trifogli	1964
Emilienne Moeckli	2900
Maria Miguel Ferreira	3965
Alex J	1997
Julie Perraudin	3960
Céline de Raemy	1646
Lise Jollien	1920
Danilo Meraglia	1950
Delphine Quiquerez	2000
Yvan Mariéthoz	1994

Nom	Code postal
Grégory Friche	1950
Marian Fernanda Suarez Farrachol	1950
Pascal Pierroz	1950
Alex Najera	1872
Théo Abbet	1920
Lyndia Goetschi	1400
André Vuignier	1985
Fiona Zimmermann	1880
Gabriel Magnaval	1004
Jean Sottas	1203
Gilles Dans	1097
Marie José Ozer	1907
Maryline Mayoraz	1950
Chloé Derivaz	1897
Martine Desarzens	1006
Charles VILAIN	1203
Serge Pfister	1854
Isabelle Perrin	1097
Renaud Lugon	1925
Manon Cotting	1950
Gérald Praz	1963
Dylan Stephens	1004
Vincent Mouthon	1950
Malika Jan	1950
Jean Decaix	1950
Servane Bédât	2900
Cécile Crettol Rappaz	3974
Pierre alain Jost	1988
Alexandre Sudan	1961
François Perraudin	1947

Nom	Code postal
Raphaëlle Perraudin	1950
Michel Praz	1950
Sarah Wegmüller	1962
Michel Lambein	1966
Geraldine Burket	1982
Frédérique Moret	1991
Stephanie Claivoz	1991
Clemence Bonvin	1974
Nicole Magnin	1926
Vincent Girardin	1006
Alix Reinhard	1962
Sandrine Mayoraz	4056
Gérard Mayoraz	1950
SONJA Kottelat	1950
Marianne Défago	1926
Roselyne Crisinel	1950
Tobias Willa	4056
Virginie Levrand	1920
Paul Egloff	1950
Nathalie Praz	1964
Nicole Garanis	1967
Dominique Glassey	1996
Esteban Javet	1786
Vladislava Munteanu	1541
Fabienne Fauchère	1950
Janine Travelletti	1950
Roxane Bron	2825
Samuel Bridevaux	1868
Prune Salomoni	2903
Davin Marday	1955

Nom	Code postal
Mathilde Pilotti	2900
Noa Reynard	1967
Sophie Charmillot	2950
Georges Garanis	1967
Brigitte Pfister	1958
Florence Pilotti	2900
Pierre-André Pellissier	1928
Laurent May	1950
Sara Huallpa	1957
Annie Thiessoz Reynard	1967
Elodie Rime	1663
Anne-Dominique Bitschnau	1967
Steve Beney	1966
Luis Matoso	1950
Pablo Madrigal	1260
Noémie Morier	1880
Samuel Roh	1963
Nicolas Varone	1202
Charles-Edouard Barras	1965
Réjane Clivaz	1950
Claude Ruchet	1967
Marie Aymon	1926
Gilles Derhi	1991
Marie-france Martinelli	1907
Gabriel Gasser	2853
Jean-Michel Bonvin	3960
Mathilde Charmillot	2800
Thomas Progin	1890

Nom	Code postal
adriano labate	1958
Nadia Bonvin	1950
Samuel Grutter	1202
Loïc Bulliard	2900
Helene Loperetti	1925
Jean-Gabriel Gabioud	1911
Pierre-André Bonvin	1950
Gwendoline Roh	1800
Christine Roh	1958
Solenne Pittet	1925
Claire-Lise Duruz	1971
Benjamin Cassaz	1971
Sandra Brunner	1925
Eric LUGON MOULIN	1908
Alexandra Dutoit	1305
Gillian Rouge	1616
Manuella Eggs	1963
Marie-Thérèse sangra	1950
Hélène Chevalier	1920
Loriane Morand	1957
Valerie Friedli	1974
Caroline Cassaz	1971
Maxine Gemis	1950
Martine Maumary	1961
Christelle fumeaux	1996
Marie Thérèse Morand	1920
Audrey Monbaron	1987
Véronique Burket	1955
David Bitschnau	1967

Nom	Code postal
Amélie Cassaz	1964
Lorette Barras	1977
Bertrand Galloppini	1965
Joël Praz	1010
Olivier Exquis	1950
Corinne Pitacco Gaillard	1950
Philippe Roh	1963
Chantal Metrailler	1890
Dominique Mayor	1977
Sophie Maytain	2019
Patricia Maillard	3963
Catherine Perrin	1974
Marta Ruman	1950
Nathalie Tschupp	1950
pascal Sidler	3963
Fabienne Fornerod	1966
Charlotte Schaedler	1968
AnnaMaria Barras	1965
Adrian Schwery	1950
Adrien Duc	3968
Chloé Moret	1920
Melody Vaglio	1962
Cloé Bruttin	3979
Mélissa Balet	1950
Tiffany Gay	1967
Annelise BERTHOUSOZ IMFELD	1950
Olivier Bender	1920
Alime Richard	1206
Mélody Bruttin	1981

Nom	Code postal
Mélissa Bagnoud	3978
Yolande Faïss	1926
Alexandre Lê-Agopyan	1950
Pierre Rouiller	1978
Lara Branchetti	1958
Charlotte Héritier	1965
Maxime Billod morel	1967
Florian Guntern	1950
Dylan Costantino	3960
Marie Marie	1991
Mélanie Antille	3960
Anthony Bétrisey	3978
Christian Jourdain	1991
Laurence Tordjman	74160
Noah Mathez	1997
Pauline Imstepf	1926
Kitty Métrailler	1997
Emile Praplan	1966
Kevin Besse	1965
Joleen Jungo	1926
Noé Pitteloud	1950
Zoé Besson	1950
Aidan Jungo	1024
Robin Bochatay	1874
Romain Carrupt	1920
Julien Carrupt	1920
Pierre Comte	3006
Catherine Brendow	1290
Mathieu Roessli	3965
Catherine Escher	1950

Nom	Code postal
Noémie Gahimbare	1950
Thomas Halter	1950
Marika Thomaser	4057
Pierre Carbone	3972
Didier Halter	1950
Vincent Günther	1926
Luca Cambiaggio	3960
thomas studer	1950
Alessia Maschietto	3966
Damien Theytaz	3960
Hadrien Halter	1950
Georges Constantinides	1950
Anthony Delalay	1950
Elizabeth Isler	1110
John Moorhead	1934
Sebastien Eyholzer	1950
Annette Junker	5430
Jef Lambein	1966
Simon Berthoud	1203
Johannes Ingo Cremer	37633
Margaret Dean	1936
Maude Petoud	1920
Didier Mabillard	1965
Julien Roux	3973
Mélanie Willa	1958
Jeanne Morard	1966
Betsy Rosenberg	78738
Prune Jaillet	1012
Camille Theubet	2916
Elisa Zucchinetti	1893

Nom	Code postal
Sarah Hutchison	1933
Marion Ehringhaus	8057
Aniko Vavrova	1966
S Ruedin	3973
Corinne Berclaz	3973
Max Voegtli	8050
Jean-Martin Fierz	8049
Dorothee Moos Cartier	1253
Christophe Burgess	1920
Joana Ricou	1000
Gabioud Maurice	1911
Anais Bellalouna	1206
Jean-Baptiste Beneton	1206
Katia Fonseca	1950
Kaspar Kellenberger	3013
Christine Cotter	1950
Jérémy Mabillard	1908
Isabella Helmschrott	1974
Brigitte Junker	11731
Pieter van Tiel	1941
Johann Panchard	1958
Maureen Balet	1971
Stephanie Bischof	8906
Joachim Burket	1963
Vidjay Christinat	1950
Anne-Thérèse Parel	1920
Alexis Kurth	2520
Aaron Clements-Hunt	1016BC

Nom	Code postal
Wassily Höfer	1232
Kellie Geyer	6318
Stéphanie Vionnet	1974
Lukas Toggenburger	8854
Sven Besson	1926
Anna Rogers	4057
Chantal Roux Pamerleau	1971
Coline Remy	1992
Kalea Keith	5430
Brigitte Nicod Krieget	1006
Maxime Zufferey	1971
Mireille Savioz	1966
Dominique Savioz	1950
Loris Briguët	3966
Christian Stocker	8003
Délia Dini	1971
Stephane Davet	1870
Raynald Neurohr	1950
katuscia Fara	1227
Laurence Sutter	7000
Lionel Carlen	1957
Danielle Blanchet	1950
Antoine Mayerat	1233
Pierre Bonvin	1950
Danya Stasius	1203
Florian Dumalle	1233
Thomas Fauvernier	1950
Nicolas Roduit	1926
Raphaël Weyermann	1911

Nom	Code postal
Félix Mayerat	1233
Morgane Nusbaumer	1244
André Baud	3961
Guillaume Berclaz	3960
Julia Glassey	1996
Maria Rodrigues	1994
Murielle Borgeat	3960
Aline Battiaz	1967
Cloé Coppey	3960
Cora Coppey	1950
Steven Bonvin	3966
David Schwery	3902
Laurent Savioz	1920
Robin Jolissaint	1700
Mikael Deletroz	1971
luca pernatuzzi	1971
Alexandre Milliet	1008
Baltazar Nanchen	1814
Alexandre Roh	1950
Joanne Jeanbourquin	1950
Sandro Leuenberger	3006
Toby Lane	1882
Véronique Péclard	1312
Loïse Fellay	1934
Brice Dubuis	1950
Jean-Claude Willa	1950
Claude Joseph	1005
Huguette Dechanez	1926
Mélyne Helfer	1372
Thibaud Mitterer	1197

Nom	Code postal
Matthieu Joye	1721
Lucile Pignat	1965
Neil Beecroft	1921
Sarah Jadoui	1965
Antoine Willberg	1922
Jérémy Wüthrich	1957
Julie Bailly	1993
Alison Magnenat	1994
Danielle Rossetti	1965
Jérôme Darbellay	1965
Line Briguet	1965
Emilie Dellecker	1950
Nicolas Moret	1950
Mady Germanier	1975
Amara Spano	1963
Sarah Perreard	1273
Virginie Roux Bender	1927
Audrey Varone	1965
Joëlle Vuilleumier	1920
Teresa van Tiel	1941
Coralie Guntern	1971
Inès Grin	1005
Audrey Vuignier	1920
Benoît Müller	1950
Séverine Darbellay	1928
Charlotte Haefliger	1967
Carole Brun	1967
Stephanie Rizzelli	1903
Viviane Délèze	1981
Anne Luisier	1926
Maud Terrettaz	1941

Nom	Code postal
Loïc Pasquier	1646
Sandrine Dubuis	1950
Valérie Nanchen	1871
Yves Luisier	1926
Judith Balet	1907
Sabrina Deschanel	1912
Odile Roux	1920
Agnès Luisier	1920
Alexandra Marika	1950
Léonard Dirsaz	1926
Carole Jacquier	3972
Mogenc MARIKA	1950
Theo Lugon-Moulin	1926
Eloïse Seppey	1991
Aline Frossard	1941
Sarah PINTO	1950
Stéphanie Micheloud	3978
Sebastian Bosson	8706
Silvia Velioska	1950
Elsa Luisier	1926
Geraldine Maret	1926
Dominique Fellay	1920
Steve Maibach	1032
Carole Reale	1950
Gaston Lenczner	1950
Andy Crittin	1950
Quentin Mayerat	1201
Marco Rossetti	1965
Pollmann Sandra	1965
Marc Saudan	1950
Sarah Deslarzes	1947

Nom	Code postal
Didier Joris	1996
Léa Deslarzes	1947
Andrea Wittwer	2555
Anne Giroud	1934
Romain Kaser	1966
Monique Kaser	1966
Anne-Laure Bianco	1903
Catherine Favre-Bulle	1950
Anne-Brigitte Vaquin	1967
Margot Mayoraz	1987
Samuel Hersch	1007
Isaure Castioni	1005
Elyane Moulin	1920
Samantha Formaz	2350
Lorelei Schaer	1928
Fabienne Gagliardi	1870
Valérie Meizoz	1942
Ivana Pralong	1982
Alice Thurre	1950
Valérie Jacquier	1971
Florence Couchepin	1920
Liadan P	1006
Léontine Julliard	1096
Anne Moulin	1947
Iéonard Thurre-Berthod	1967
Viviane Genet	1964
Lucille Gariépy	1965
Marie Angèle Carron	1964

Nom	Code postal
Isabelle Vogt	1964
Stéphane Vuille	1233
Nicole Froment	2073
Alice Berthod	1950
Didier Fumeaux	1996
Claudia Bonvin	1950
Céline Darbellay	1926
Stephan Luyet	1950
Michelle Fiora	1922
Colette Paccolat	1941
Sabine Cordonier	3971
Roduit Vinciane	1004
Catherine Wyss	1054
Aurélie Rey	3963
Olivier Raccaud	1066
Marie Barbezat	1966
Didier Jacquemettaz	1974
Christian Torrent	1974
Johann Stachurski	1004
Vincent Lam	1974
Nicolas Julliard	1096
Jean Marie Moos	1966
Réanne Meylan	1950
christian seiler	1950
Bruno Bonvin	1950
Laurent Gillioz	1974
Irina Gillioz	1974
ROSE-MARIE Crettaz	1967
Héloïse Barras	1955
Erich Züger	8810
Frédéric Moix	1971

Nom	Code postal
Manon Squaratti	1950
Remy Carron	1926
Jonas Carron	1926
Celestin Carron	1926
Leonor De Andrés	1007
Céline Posse	1974
Johann Fleury	1971
Daniel Imfeld	3960
Nadege Zen-Ruffinen	1950
Valérie Marty	1950
Claire L'Huillier Casaretto	1974
Géraldine Froidevaux	1974
Lucie Bilat	2300
Adrien Loretan	1950
Jean Zen-Ruffinen	1950
Colleen Lonfat	1907
Yannick Bischoff	1968
Sandie Aymon	1966
Frédérique Evéquoz	1950
Jacqueline de Rham-Heymann	1203
Pauline Pannatier	1004
Anne Morard	1950
Madou Pannatier	1950
Elisabeth Schmidt	1950
Iness Erb	1965
Lesly Copt	1965
Frederique Vuille	1950
Pierre Pannatier	1950
Daniel Bayard	1965
Thibaut Roduit	3960

Nom	Code postal
Valérie Fournier	1950
Luc Feider	1971
Jean-Luc Borel	1950
Louise Diethelm	1700
Fabienne Mottier	1974
Estelle Gattlen	8004
Ryan Raetzer	1996
Posse Yves-Henri	3960
Sylvain Pannatier	1950
Maude Rywalski	1958
Angel Mico	1950
Barbara Sallin	1955
Sabine Rey	1974
Martine Devanthery	1950
Sébastien Dervey	3963
Käthi Mühlemann	8005
Lolita Moos	3960
Tiago Castro Moura	1912
Baptiste Reuse	1895
Willy Geiger	1974
Carine Jacquemettaz	1974
Lauriane Fritz	1912
Dominique Bovey	1613
Nathalie Couach	1929
Martine Denis	1957
Emmanuelle Boss	1682
Nathanaël Udriot	1950
Repond Pascal	1950
Guillaume Dubuis	1965
Gabriel Aymon	1950
Jean Monnet	1921

Nom	Code postal
Lynna Diethelm	1700
Xenia Haymoz	1700
noah rumo	3186
Antoinette Schlütermann	3923
Clarisse Carron	1926
Augustine Raymond	1913
Livio Sigrist	1926
Julien Primmaz	1907
Aurélien Da Campo	1003
Valérie Jacquod	1950
Corentin Pannatier	1963
Thierry Fritz	1912
ESTELLE Borel	1950
Bernarde Massron	1950
Mathilde Bavarel	1913
Catherine Sierro	1981
Sam Sarrasin	1928
Lu Yuan	1950
Mathilde Rossier	1991
Raphaëlle Rapillard	1976
Hélène Zappellaz	3960

Stephanie CRISTO

De: Cipolla Corinne <corinne.cipolla@troistorrents.ch>
Envoyé: dimanche, 10 mars 2024 21:23
À: Sophia DINI
Cc: Donnet-Monay Eric; Administration communale Troistorrents
Objet: Loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

ATTENTION : Il s'agit d'un mail externe, soyez prudent avant de cliquer sur des liens ou d'ouvrir des pièces jointes. En cas de doute, utilisez le bouton 'signaler un Phishing'.

ACHTUNG : Dies ist eine externe E-Mail. Seien Sie vorsichtig, bevor Sie auf Links klicken oder Anhänge öffnen. Im Zweifelsfall verwenden Sie bitte die Schaltfläche 'Phishing-Mails melden'.

Monsieur le Conseiller d'Etat,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil communal de Troistorrents a pris connaissance de l'avant-projet de loi cité en objet ainsi que du rapport explicatif et de la prise de position de la Fédération des Communes valaisannes.

Par la présente, nous vous informons prendre acte de ce projet et de la volonté du Canton et de la Ville de Sion d'exploiter l'aéroport de Sion comme un outil de promotion économique et touristique bénéficiant à l'ensemble du Valais. En tant que Commune touristique, nous saluons cet objectif et espérons qu'il puisse véritablement avoir des retombées positives pour notre région.

Toutefois, nous regrettons que les éléments mis à disposition ne nous permettent pas de définir précisément les coûts qui seraient à charge de notre Commune. De plus, nous relevons que la Fédération des Communes valaisannes ne soutient pas une participation à l'exploitation de l'aéroport à hauteur de 20% de l'indemnité cantonale mais souhaite que celle-ci soit limitée à 10%, en raison de la charge trop importante que cela représentait pour plusieurs communes.

Dans ce contexte, nous ne sommes pas prêts à soutenir une participation financière à l'exploitation de l'aéroport de Sion sans que cette participation soit chiffrée plus précisément et que son impact sur notre budget annuel puisse être évalué.


Nous sommes en revanche favorables à la constitution d'une société anonyme d'économie mixte de droit privé détenue à 51% au moins par des collectivités publiques.

D'avance nous vous remercions de prendre bonne note de ce qui précède et vous présentons, Monsieur le Conseiller d'Etat, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.



Corinne Cipolla
Présidence

Place du Village 1
Case postale 85
CH-1872 TROISTORRENTS

 corinne.cipolla@troistorrents.ch
 +41 (0)24 476 80 10

www.troistorrents.ch



Lundi 11 mars 2024

Département de l'économie et de la
formation
Place de la Planta 1
CP478
1951 Sion

**Concerne : détermination du parti vert'libéral sur l'avant-projet de loi sur Loi sur la stratégie
aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion**

Monsieur le Conseiller d'Etat,
Madame, Monsieur,

Le juste équilibre entre le développement économique et le respect de l'environnement est depuis toujours un *Leitmotiv* des Vert'libéraux. Par la présente, le PVL vous transmet sa détermination sur la vision du développement de l'aéroport de Sion, et l'avant-projet de loi y relative.

Impact économique

a) Le développement « qualitatif »

Selon l'étude de l'Institut de recherche en tourisme de la HES-SO Valais-Wallis (ITO), l'aéroport de Sion permet le maintien de 664 EPT. Pour les Vert'libéraux, il est important d'assurer ces emplois, en particulier ceux dédiés à la recherche et à l'innovation.

Afin d'évaluer l'intérêt du développement de l'aéroport de Sion, il convient d'analyser les chiffres. A défaut d'énumérer le nombre de passagers comptabilisé en 2019 pour les vols en lignes et charters, le rapport explicatif permet toutefois quelques déductions.

Tout abord, en partant du principe qu'il y a 2 mouvements par aéronef (atterrissage et décollage) et qu'il y a au moins un passager par engin pour l'aviation d'affaires, les vols de plaisance et les vols d'hélicoptères, il peut être déduit que les vols de ligne et charters englobaient en 2019 un maximum de 7'371 passagers, soit 113 par avion.

A l'horizon de 10 ans, le scénario dit « de base » prévoit 35'045 passagers pour les vols de ligne et charters, pour 484 avions, soit une moyenne de 72 passagers par avion. Pour le scénario dit « haut », 63'332 passagers sont envisagés pour cette catégorie, pour 694 avions, soit une moyenne de 91 passagers par avion.

Ainsi, dans les deux meilleurs scénarios projetés et souhaités, on augmenterait davantage le nombre d'avions que le nombre de passagers, ce qui contredit l'affirmation d'un développement qualitatif.

b) Rentabilité et impact sur le tourisme

Il est aujourd'hui difficilement imaginable que l'aéroport de Sion devienne rentable. Si les trois contraintes opérationnelles devaient être levées – ce qui n'est pas encore acquis – le seuil de rentabilité serait à 71'000 passagers. Par rapport aux chiffres pré-Covid de 2019, cela correspondrait à une augmentation de 172%. Peu de modèles économiques suivent de telles tendances.

Hormis les vols de plaisance et du sauvetage qui impliquent directement les Valaisannes et Valaisans, la tendance actuelle montre que l'aéroport sédunois, en matière de venues d'étrangers sur territoire valaisan, tire son bénéfice de l'aviation d'affaires plutôt que des touristes. Ceci était particulièrement perceptible lors de la relance économique après-Covid, lorsqu'un report naturel de l'aviation de ligne à l'aviation d'affaires fut perçu.¹ **Il n'y a donc aucune garantie que le développement de l'aéroport de Sion attire à l'avenir plus de touristes, et non plutôt une majorité de jets privés.**

Au niveau de l'impact sur le tourisme, à ce jour, celui-ci est déjà questionnable. Selon le rapport de la HES-SO Valais-Wallis, sur les 75 millions de francs de retombées économiques, seuls 3 finissent dans les caisses du tourisme. A la vue de ce chiffre et constatant que les autorités communales et cantonales ne souhaitent pas développer les compagnies low cost (ce qui est à saluer), **il est très probable que le développement de l'aéroport de Sion amène majoritairement de riches touristes fortunés.** Les Vert'libéraux ne partagent pas du tout ce modèle économique de tourisme. Plutôt que d'investir beaucoup d'argent pour peu de personnes, il serait par exemple préférable de développer les accès en transports publics vers nos stations, ce qui aurait un impact sur une plus large tranche de touristes potentiels.

Impact écologique

a) Des notions propres au greenwashing

Les termes utilisés dans la communication commune du canton et de la ville de Sion laissent songeurs. En effet, des notions comme « trafic aérien durable » et « développement durable du trafic aérien » ont été utilisées.

Or, l'aviation actuelle est loin d'être durable, avec l'utilisation de carburants nocifs pour le climat. Les recherches les plus avancées à ce stade sont vraisemblablement celles menées par l'entreprise Synhelion AG, dont le but est de remplacer la consommation de carburants fossiles de la moitié des jets suisses par des carburants synthétiques d'ici 2030. **Ainsi, à l'horizon de 10 ans, il est impossible de voir des avions (principalement de flottes étrangères) se poser à l'aéroport de Sion sans polluer.**

Quant aux avions électriques, ils sont possibles uniquement pour les petits appareils, car le poids des batteries empêche tous vols commerciaux d'envergure. Ce sont pourtant ceux-ci qui sont concernés avec le développement de l'aéroport de Sion.

b) Quid de la neutralité carbone 2040 ?

Le canton souhaite obtenir la neutralité carbone d'ici 2040. Aussi, dans sa stratégie énergétique cantonale 2060 présentée le 29 avril 2019, le Conseil d'Etat s'est engagé à diminuer de 34% la consommation d'énergie pour la mobilité. Il est peu probable que la pollution inhérente aux mouvements aériens prévus avec le développement de l'aéroport de Sion soit intégrée dans ce calcul, alors qu'elle est pourtant partie intégrante des rejets nocifs sur notre territoire.

Sachant que la partie la plus polluante d'un séjour touristique est l'accès/le déplacement, une telle politique semble véritablement contraire aux stratégies de politiques publiques mises en place.

Conclusion

Le parti vert'libéral valaisan ne partage pas la vision économique très optimiste et manifestement naïve des autorités communales et cantonales. Les nombreuses contraintes, les statistiques du passé

¹ Propos du vice-président de la commune de Sion, qui se réjouissait du record de mouvements répertoriés à l'aéroport de Sion, grâce à l'expansion de l'aviation d'affaires.

ainsi que l'impact négligeable sur le tourisme valaisan permettent de conclure que le développement de l'aéroport de Sion est **une fausse bonne idée**. Quant à l'impact écologique, il demeure complètement absent de la réflexion.

A défaut de partager une telle vision, les Vert'libéraux souhaitent obtenir des garde-fous. Pas opposés au changement de statut et de gouvernance, nous déplorons néanmoins le manque de représentation de la population dans les décisions du Conseil d'administration de la société nouvellement créée (art. 7 de l'avant-projet de loi). En effet, au-delà de la formulation vague (le nombre de représentants devrait être clairement défini dans chaque alinéa), aucun membre d'un législatif (ni cantonal ni communal) ne siégerait dans le Conseil d'administration.

Pourtant, l'impact des nuisances et de la pollution ainsi que le développement touristique souhaité toucheront directement la population. Une formulation explicite dédiée à intégrer *a minima* des membres du législatif cantonal est donc impérative.

A titre d'exemple, le Conseil d'administration de l'aéroport de Genève comporte 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier (cf. loi sur l'Aéroport international de Genève, art. 7). En l'état, cela correspond à 7 personnes, toutes de bords politiques différents, représentant la population dans les décisions de l'aéroport durant la législature 2023-2028.

Ce garde-fou à ce jour inexistant est une ligne rouge pour les Vert'libéraux. A défaut, le parti se réservera le droit de s'opposer à cette loi en saisissant le référendum. La population pourra alors elle-même définir si elle souhaite avoir son mot à dire dans la stratégie d'expansion de l'aéroport de Sion.

En vous remerciant de tenir compte de ce qui précède, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Conseiller d'Etat, Madame, Monsieur, nos salutations les plus cordiales.

Philippe Jansen, co-président PVL-VS, 079 952 02 19
Roger Ambort, co-président PVL-VS, 079 780 82 82

Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

Die Eingabe dieser Stellungnahme erfolgt per
E-Mail an sophia.dini@admin.vs.ch

Zürich, 11. März 2024

Stellungnahme zum Gesetzesvorentwurf über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrte Frau Dini
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die titelerwähnte Vernehmlassung und bedanken uns vorab für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) engagiert sich auf Seiten der Flugplätze für deren förderliche Entwicklung. Dabei geht es dem VSF gleichermassen darum, einerseits die betrieblichen Interessen der Schweizer Flugplätze zu unterstützen, als andererseits auch eine den Bedürfnissen angepasste Luftfahrt zu fördern. Der Flughafen Sitten nimmt eine besondere Stellung in unserem Verband ein. Die ausserordentlich gute Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen Sitten und dem VSF beruht auf einer langjährigen und vertrauensvollen Partnerschaft.

Vorliegend begrüsst unser Verband den Gesetzesvorentwurf über die kantonale Luftfahrtstrategie sowie über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten. Insbesondere der Aspekt des gemeinsamen Ansatzes des Kantons zusammen mit der Stadt Sitten und den Gemeinden ist aus unserer Sicht zielführend.

Vor dem Hintergrund der positiven Beurteilung des gewählten künftigen Modells für den Flughafen Sitten, steht unser Verband für gute Dienste weiterhin zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VERBAND SCHWEIZER FLUGPLÄTZE, VSF



Jorge V. Pardo, Geschäftsführer

Kopie an:

- Aero-Club der Schweiz, AeCS
- Aero-Club Valais



FCV-VWG

Fédération des Communes Valaisannes
Verband Walliser Gemeinden

Delegierte für Wirtschaft und Innovation
Sophia Dini
Place de la Planta 1
1950 Sion

Eingereicht per Mail:
sophia.dini@admin.vs.ch

Monthey/Brig, 5. März 2024

Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrter Herr Staatsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand des Verbandes Walliser Gemeinden (VWG) hat vom Gesetz über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten Kenntnis genommen und hat dazu folgende Bemerkungen:

Das Interesse der Walliser Gemeinden am Betrieb des Flughafens Sitten ist unterschiedlich ausgeprägt, weshalb wir uns im Interesse aller Gemeinden zu zwei Punkten äussern:

- Wir unterstützen die Gründung einer privatrechtlich gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft, die zu mindestens 51% im Besitz von öffentlichen Körperschaften ist. Die Aktienmehrheit muss in den Händen der öffentlichen Hand sein.
- Die Walliser Gemeinden sind bereit, sich solidarisch mit der Kantonshauptstadt Sitten und dem Kanton zu zeigen und sich finanziell am Betrieb des Flughafens Sitten zu beteiligen. **Dies darf jedoch für die Gesamtheit der Walliser Gemeinden lediglich 10% der kantonalen Entschädigung betragen, und nicht wie vorgeschlagen 20%.** Eine Beteiligung von 20% lehnen wir klar ab, da damit verschiedene Gemeinden zu stark belastet werden würden.

Wir bitten Sie, diese Ausführungen für Ihre weiteren Arbeiten zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Stéphane Coppey
Präsident

Eliane Ruffiner-Guntern
Generalsekretärin

Stephanie CRISTO

Objet:

RE: Aéroport de Sion

De : Salvan Président <president@cne.salvan.ch>

Envoyé : vendredi, 22 mars 2024 07:45

À : Sophia DINI <Sophia.DINI@admin.vs.ch>

Cc : Alexandre Luy <alexandre.luy@gmail.com>; Glassey Victor <victor.glassey@gmail.com>

Objet : Aéroport de Sion

ATTENTION : Il s'agit d'un mail externe, soyez prudent avant de cliquer sur des liens ou d'ouvrir des pièces jointes. En cas de doute, utilisez le bouton 'signaler un Phishing'.

ACHTUNG : Dies ist eine externe E-Mail. Seien Sie vorsichtig, bevor Sie auf Links klicken oder Anhänge öffnen. Im Zweifelsfall verwenden Sie bitte die Schaltfläche 'Phishing-Mails melden'.

Bonjour Madame Dini,

Nous nous sommes rencontrés à deux reprises ainsi qu'avec la fédération des communes valaisannes.

Pour formaliser (avec un peu de retard) la position du PLR Valais, je peux vous assurer de notre soutien envers la pérennité de cette infrastructure.

La FCV a donné ses arguments et il faudra en prendre compte mais pour le parti, cet aéroport est primordial pour notre canton.

Il est vecteur d'une place économique forte et dynamique. Il est important pour la sécurité de nos concitoyens ainsi que pour nos hôtes.

Il est également un pôle d'innovation pour notre canton et pour la ville Sion.

Le canton, les communes et les privés doivent trouver ensemble le chemin de la rentabilité.

Je vous souhaite une belle journée.

Bien à vous et amitiés.

Florian Piasenta
PLR Valais / FDP Wallis
079 449 51 20