

Aéroport de Sion : position du PVL Valais

Le Parti vert'libéral valaisan prend acte du préavis législatif du 6 juin 2025 relatif à la Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion ainsi que de son rapport explicatif. Par la présente, notre parti souhaite faire connaître sa position.

Création d'une société anonyme

Le PVL Valais accueille favorablement le projet du Conseil d'Etat de créer une société anonyme d'économie mixte pour la gestion de l'aéroport de Sion. Il prend bonne note que l'utilisation civile et militaire parallèle exige que plus de 50% du capital-actions soit détenu par les autorités publiques.

Le PVL souhaite toutefois obtenir davantage de précisions quant au moment, aux modalités et aux conditions dans lesquelles l'État envisage de céder les actions de la société à des acteurs privés, par exemple par le biais d'une introduction en bourse, à l'instar de l'aéroport de Zurich, ou encore par une participation d'entreprises locales dépendantes de l'aéroport. À long terme, la perspective d'une privatisation complète de l'aéroport devrait être considérée.

Aussi, comme déjà formulé dans notre position du 11.03.2024 relatif à la mouture précédente, le PVL déplore le manque de représentation de la population dans les décisions du Conseil d'administration de la société nouvellement créée. En effet, aucun membre d'un législatif (ni cantonal ni communal) ne siègerait 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.

Impact environnemental

Sur le plan environnemental, il convient de constater que l'aéroport n'apporte aucun bénéfice, mais génère au contraire des impacts négatifs. La responsabilité de l'État et de la société de gestion doit donc consister exclusivement à réduire, voire compenser, les effets nuisibles liés à l'exploitation de l'aéroport.

Comme déjà exprimé dans sa prise de position précédente, le PVL Valais s'interroge sur la manière dont le Conseil d'Etat entend concilier l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2040, ainsi que la réduction de 34 % de la consommation énergétique liée à la mobilité d'ici 2060 (conformément à la stratégie 2060 présentée le 29 avril 2019) avec sa volonté affichée de promouvoir un "développement équilibré et durable" de l'aéroport.

L'exemple cité de l'introduction d'une navette autonome électrique pour "le transfert des passagers au terminal", afin de rendre les activités de l'aéroport plus "durables" démontre le non-sens de cette vision et s'apparente à du greenwashing.

A tout le moins, les dommages environnementaux liés à l'activité aéroportuaire devraient être compensés grâce à un mécanisme de taxation dédié. Il s'agirait ainsi d'une application concrète du principe du pollueur-payeur, auquel l'aéroport ne saurait se soustraire.

Responsabilisation des acteurs et prise en charge des coûts

En matière de sécurité incendie, le PVL propose la mise en place d'un système tarifaire pour les interventions des pompiers de l'aéroport effectuées en dehors de son périmètre. Conformément au principe de causalité, ces frais devraient en règle générale être refacturés à la personne bénéficiaire de l'intervention.

La promotion régionale, tout comme les vols de travail aérien, ne relèvent en principe pas de l'intérêt public mais d'activités privées. Le PVL estime que les personnes concernées doivent assumer l'entier des coûts liés à leur activité et qu'aucune subvention ne doit être accordée. Cette règle s'applique également aux vols de sauvetage, lesquels sont facturés aux bénéficiaires et pris en charge par leurs assurances respectives.

En conséquence, la gestion des catastrophes et des situations d'urgence constitue la seule mission d'intérêt public devant être assumée et compensée par une contribution forfaitaire de l'État. Cette charge devrait être entièrement supportée par le canton, sans participation des communes.

Au regard des considérations précédentes, le PVL estime que l'infrastructure et les opérations de l'aéroport doivent être autofinancées au moyen des taxes d'utilisation et des prestations de service. Une base légale doit prévoir que ces taxes reflètent les coûts réels de l'exploitation ainsi que les impacts environnementaux, et qu'elles soient modulées en conséquence. Cette approche vise à réduire l'empreinte écologique et à encourager le développement et l'utilisation de modes de propulsion neutres en CO₂. Les vols de travail d'utilité publique doivent, quant à eux, être financés par les taxes d'utilisation et par les budgets spécifiquement alloués à ces missions.

Nous vous remercions de votre considération et vous adressons nos meilleures salutations.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter :



Nathan Metthez (079 850 31 93), secrétaire général

Stéphane Jansen (079 381 88 35), responsable Task force transition énergétique



vs@vertliberaux.ch



vs.vertliberaux.ch