

RÉFÉRENDUM SUR L'AÉROPORT DE SION

Bref argumentaire

RÉSUMÉ

Le Grand Conseil valaisan a adopté jeudi 12 mars la « Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion » qui prévoit une cantonalisation de ce dernier. Derrière cette loi, il y a les objectifs de développement de l'aéroport : augmenter les vols commerciaux et attirer les jets privés. Face aux profondes contradictions avec les objectifs climatiques du canton, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, ainsi qu'au risque économique que l'État entend faire peser sur une collectivité qui n'en profite pas, les Vert-e-s Valais, aux côtés d'associations environnementales ainsi que d'autres partis ont lancé un référendum afin que la population puisse s'exprimer sur un projet d'une telle envergure qui touchera toutes les communes et tous les contribuables.

Un aéroport pour qui et à quel prix ?

ARGUMENTS-CLÉS

1. Tous paient, très peu en bénéficient

Dans un contexte de finances cantonales sous pression, cette situation pose une question simple : est-il justifié d'engager des ressources publiques importantes dans une infrastructure déficitaire, dont les bénéfices directs pour la majorité de la population restent limités ? L'aéroport affiche aujourd'hui un déficit annuel d'environ 3 millions de francs. Le projet de développement prévoit le versement d'une indemnité annuelle de 3 à 6 millions de francs destinée à couvrir les coûts d'exploitation de l'aéroport, dont 70% sont pris en charge par le canton, 20% par la Ville de Sion et 10% par les autres communes valaisannes – sans qu'un montant maximal soit fixé dans la loi. Pour de nombreuses communes, qui ne tirent aucun avantage concret de l'aéroport, cette contribution est difficilement justifiable. Par ailleurs, le projet vise principalement à faciliter l'accès à des stations comme Verbier, Crans-Montana ou Zermatt, au bénéfice d'une clientèle internationale et aisée. Cela interroge la pertinence d'un financement public pour une infrastructure dont les retombées sont concentrées sur un nombre limité d'acteurs privés.

2. Un aéroport public au service des ultra-riches

L'aéroport de Sion a enregistré 41'965 mouvements en 2024 pour seulement 31'842 passagers, soit **moins d'un passager par vol en moyenne**. Cela montre qu'il s'agit d'une infrastructure publique largement utilisée par l'aviation d'affaires, notamment les jets privés, avec une très faible densité de passagers, plutôt que d'un outil de transport collectif pour la population. Des jets privés en provenance de Genève viennent spécialement dans le

Valais pour y être entretenus. Des jets sont également stationnés à Sion, où ils attendent de venir chercher des clients à Genève¹.

L'aéroport de Sion s'éloigne de sa mission de service public. Il se transforme en plateforme pour jets privés et tourisme de luxe réservée à une minorité. Pendant que la majorité des citoyen·ne·s fait des efforts pour réduire son empreinte carbone et faire face à la hausse du coût de la vie, une élite bénéficie d'infrastructures financées par l'argent public pour voyager en jet privé. Or, ces vols sont parmi les plus polluants. Un jet privé émet jusqu'à 30 fois plus de CO₂ par passager qu'un vol de ligne en classe économique. À l'échelle mondiale, les émissions des jets privés ont explosé ces dernières années. C'est une double injustice : écologique, car ces pratiques aggravent la crise climatique ; sociale, car elles sont financées par les contribuables.

3. Hausse des vols = hausse des nuisances et de la pollution

Le développement de l'Aéroport de Sion ne serait pas sans conséquences pour les habitantes et habitants du Valais central. L'objectif d'augmenter le nombre de passagers, passant de 39'587 en 2025 à environ 75'000 dans 15 ans, implique une hausse importante du trafic aérien. Concrètement, cela pourrait se traduire par plusieurs vols commerciaux quotidiens supplémentaires, notamment avec des avions d'une centaine de places opérant plusieurs rotations par jour. Une telle intensification du trafic aurait des répercussions directes sur le quotidien des riverains et de la population du Valais central :

- Augmentation des **nuisances sonores**, en particulier lors des phases de décollage et d'atterrissage.
- Dégradation de la **qualité de l'air** liée aux émissions supplémentaires.
- Impact négatif sur la **santé** de la population soumise à du bruit et à une pollution de l'air supplémentaires.

4. D'autres solutions de mobilité sont possibles

Plutôt que d'investir massivement dans une infrastructure aérienne à l'utilité limitée, une alternative consiste à renforcer les infrastructures existantes, en particulier le rail. Le réseau des Chemins de fer fédéraux suisses permet déjà de relier le Valais aux grandes villes suisses et européennes. Améliorer ces connexions, par exemple vers Milan, ou développer des TGV des neiges, offriraient des bénéfices concrets pour la population, en facilitant les déplacements du quotidien tout en renforçant l'attractivité touristique du canton. De nombreuses régions alpines font aujourd'hui ce choix, en misant sur des solutions de mobilité durables et accessibles à toutes et tous. De plus, trois aéroports internationaux sont situés dans un rayon de 200 km, ces derniers sont tous aisément accessibles en train.

5. Incohérence avec les objectifs climatiques

¹ Article de la RTS, 11 mai 2023, <https://www.rts.ch/info/regions/valais/14015132-beaucoup-de-jets-mais-peu-de-passagers-a-laeroport-de-sion.html>

Le développement de l'aéroport pose une question de cohérence face à l'urgence climatique. Dans un contexte où le canton est particulièrement affecté par les catastrophes naturelles dues au réchauffement climatique et s'est engagé à réduire ses émissions CO2, investir dans l'augmentation du trafic aérien apparaît contradictoire. À l'inverse, le développement du rail constitue une réponse concrète et cohérente aux défis environnementaux actuels.

Dans sa stratégie 2026 « Gestion des risques climatiques », le canton annonce :

« En 2040, le Valais s'est résolument engagé dans la lutte contre les changements climatiques en réduisant ses gaz à effet de serre. C'est un territoire résilient, où défis climatiques riment avec créativité. Le canton a su anticiper les changements, limitant leurs impacts. Les défis de la transition climatique se révèlent apporter des opportunités et des améliorations concrètes pour la qualité de vie de la population et de son environnement. » (p.19)

Investir dans l'aviation commerciale, c'est tourner le dos à la vision 2040 tout en dégradant la qualité de vie que le canton promet d'améliorer.

6. Des retombées économiques incertaines

Selon le rapport de la professeure Laure Athias (IDHEAP)², l'impact économique global de l'aéroport de Sion est marginal, représentant à peine 0,4 % du PIB cantonal. L'étude démontre surtout que l'argument touristique est largement surestimé : les retombées directes pour ce secteur constituent moins de 1 % de la valeur ajoutée touristique valaisanne. Les données scientifiques indiquent que le rôle de l'aéroport dans la dynamique touristique est négligeable et ne saurait justifier, à lui seul, des investissements publics majeurs. De plus, les externalités négatives ne sont jamais comptabilisées dans les retombées économiques.

Les montants déjà engagés par les collectivités publiques sont énormes. Faute d'un historique exhaustif des montants injectés, une estimation prudente peut néanmoins être avancée : pour la seule ville de Sion, le financement du déficit d'exploitation représente en moyenne environ 1,25 million de francs par an depuis la modernisation de l'aéroport dans les années 1980, soit près de 50 millions sur 40 ans. À cela s'ajoutent les investissements, plus difficiles à chiffrer mais estimés à environ 500'000 francs par an pour la ville (sur la base des chiffres pour la période 2018-2023, *Message Accompagnant le projet de loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion (LSGEAS), 10 décembre 2025*), soit encore quelque 20 millions supplémentaires. On atteint ainsi déjà un total d'environ **70 millions de francs pour la ville seule**, sans compter les contributions équivalentes du canton, ni les investissements initiaux majeurs comme la construction de l'aérogare à la fin des années 1980. **Autrement dit, ce sont des dizaines de millions d'argent public qui ont été mobilisés pour un équipement dont la fréquentation stagne, voire**

² Rapport d'expertise Professeure Laure Athias, IDHEAP, Université de Lausanne 5 mars 2018, <https://www.vs.ch/documents/529400/4295434/Rapport+Athias/83289a63-3dde-430f-917a-375fac258ab8>

diminue, ce qui renforce le décalage entre les coûts engagés et les bénéfices économiques réellement observés.

7. Se concentrer sur le sauvetage aérien et l'innovation

Le référendum ne vise pas à fermer l'aéroport, mais à stopper son extension coûteuse. Les activités actuelles comme le sauvetage, la maintenance et le pôle d'innovation H55 peuvent continuer sans augmenter les nuisances ni nécessiter d'investissements lourds liés au trafic commercial. Air-Glacier a d'ailleurs effectué 1 996 missions depuis Sion en 2025, ce qui souligne le caractère indispensable de cette activité de sauvetage et la nécessité de s'y concentrer. Parallèlement, H55, issue du prolongement technologique de Solar Impulse, dispose de plus de vingt ans d'expérience dans l'aviation électrique. L'entreprise a réalisé plus de 2 000 heures de vol entièrement électrique.

L'aéroport pourrait ainsi jouer le rôle de pôle d'innovation, de formation, de maintenance et de technologies aéronautiques plutôt que d'un hub de vols commerciaux. Un modèle qui serait par ailleurs plus durable, moins bruyant, plus rentable et créateur d'emplois qualifiés.

8. Menace sur le Projet Ronquoz 21

Le trafic aérien survole cet espace appelé à se transformer en quartier mixte et durable avec tous les risques d'accidents que cela implique. Les vols menacent directement la sécurité et le confort de vie des 5000 habitants et des 6000 employés des entreprises qui vont s'y installer. Les avions passent également juste au-dessus des bâtiments de la HES-SO Valais et de l'EPFL, où des instituts travaillent avec des produits explosifs.

9. Perte de contrôle décisionnaire pour la ville de Sion

Les habitant·e·s de Sion seront en première ligne face aux conséquences du développement de l'aéroport et pourtant la ville ne disposera que d'un pouvoir limité dans sa gestion. Avec seulement 20 % de participation et aucun droit de veto, ni minorité de blocage au sein du conseil d'administration, la Ville de Sion ne pourra pas réellement influencer les décisions stratégiques. Ainsi, celles et ceux qui subissent les impacts du développement de l'aéroport n'ont pas leur mot à dire.

De plus, un tel développement aura un impact sur l'aménagement du territoire et par conséquent sur la valeur du foncier des communes environnantes.

10. La cantonalisation de l'aéroport ne met pas fin aux activités de l'armée

Contrairement à ce que suggèrent certains opposants, le développement envisagé des vols commerciaux à l'aéroport de Sion s'inscrirait en complément de l'utilisation actuelle de l'infrastructure par l'armée et n'implique pas l'arrêt des missions militaires qui y sont assurées. En effet, comme l'a rappelé le conseiller d'État Christophe Darbellay dans son interview au *Nouvelliste* sur ce dossier, l'objectif est de renforcer l'activité économique et

touristique autour de l'aéroport tout en conservant sa vocation mixte avec la présence des forces aériennes, et non de remplacer l'usage militaire par un usage civil exclusif.