

Analyse de la loi relative à la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion – PVL.VS

Évaluation synthétique des avantages et des inconvénients d'une adoption de la loi

Message clé

L'adoption de la loi constituerait avant tout une réforme de gouvernance et de financement, et non la preuve que Sion deviendra un aéroport de ligne et de tourisme économiquement viable. La loi met en place une structure porteuse plus professionnelle, avec des missions plus claires, un financement mieux défini, un mandat d'innovation et une plus grande marge d'action. Elle ne résout toutefois pas automatiquement les problèmes structurels centraux : une base de demande trop faible pour un trafic de ligne régulier, des conditions d'exploitation exigeantes, des exigences réglementaires élevées, des déficits persistants et un profil aujourd'hui largement dominé par l'aviation d'affaires, les hélicoptères, le sauvetage, la formation et l'aviation générale.

Ce qui plaide en faveur d'une adoption

- La loi professionnalise la conduite de l'aéroport et crée une entité autonome capable d'agir sur le plan stratégique.
- Elle clarifie davantage le financement, les responsabilités et les missions d'intérêt public que le système actuel.
- Elle renforce la base institutionnelle pour le sauvetage, la formation, l'innovation et les activités aéronautiques spécialisées.
- Elle améliore les conditions pour regrouper et développer de manière crédible les projets de durabilité et de technologie.

Ce qui plaide contre une adoption

- La loi ne crée pas de marché : elle ne remplace pas une demande insuffisante pour un trafic de ligne régulier.
- La réalité opérationnelle actuelle à Sion est orientée vers le charter, l'aviation d'affaires, les hélicoptères, le sauvetage et l'aviation générale, et non vers un aéroport de ligne classique.
- Le problème du déficit subsiste ; la nouvelle structure peut améliorer le pilotage, mais pas garantir la rentabilité.
- Les conflits avec les objectifs climatiques, la vulnérabilité politique du projet et les risques supplémentaires pour les finances publiques demeurent substantiels.

Conclusion

- En tant que loi de gouvernance, de sécurisation des missions publiques et d'innovation, le projet est défendable sur le fond.
- En revanche, il ne suffit pas à démontrer que Sion deviendra un aéroport de ligne régulier et de tourisme rentable.
- Le projet n'est politiquement crédible que s'il est présenté comme un instrument de sécurisation et de professionnalisation d'une infrastructure publique spécialisée, et non comme la promesse d'un essor économique fondé sur le trafic de ligne.

Formule politique courte

- Non aux illusions. La loi peut rendre l'aéroport de Sion plus professionnel, plus transparent et plus apte à innover. En revanche, elle ne peut pas décréter l'existence d'un marché économique.

Version longue

L'acceptation de la loi constituerait avant tout une réforme de la gouvernance et du financement, et non la preuve que Sion deviendra un aéroport de ligne économiquement viable. La loi met en place une entité porteuse mieux organisée, avec des missions plus claires, un financement mieux défini, un mandat d'innovation et une marge de manœuvre accrue. Elle ne résout toutefois pas automatiquement les problèmes structurels centraux : une base de demande faible pour un trafic de ligne régulier, des conditions d'exploitation exigeantes, des exigences réglementaires élevées, des déficits existants et un profil aujourd'hui fortement marqué par l'aviation d'affaires, les hélicoptères, le sauvetage, la formation et l'aviation générale.

Ce qui changerait concrètement en cas d'acceptation de la loi

Aujourd'hui, la Ville de Sion est à la fois concessionnaire et exploitante, l'aéroport est intégré à l'administration communale, et le déficit est supporté, selon le système actuel, par le canton et la ville. Avec la nouvelle loi, une société anonyme d'économie mixte serait créée pour exploiter l'aéroport à l'avenir. L'État du Valais devrait détenir au moins 34 pour cent du capital-actions et la Ville de Sion au moins 20 pour cent ; d'autres actionnaires publics ou privés seraient possibles. Le projet de loi prévoit en outre un capital-actions de 50 millions de francs, libéré à hauteur de 30 pour cent ; les dépenses à la charge de l'État sont plafonnées à 12 millions de francs.

Sur le plan opérationnel et juridique, cette société recevrait un mandat clair : elle devrait garantir l'exploitation, l'entretien, la sécurité et la conformité, ancrer l'aéroport dans le réseau de mobilité et de transport aérien, soutenir les acteurs du tourisme et de l'économie, promouvoir l'innovation et la formation, et limiter les impacts environnementaux. Elle pourrait détenir des participations, encourager des activités commerciales sur le site, percevoir des taxes et d'autres recettes, et conclure les contrats nécessaires concernant les terrains, les infrastructures et les systèmes.

Mais un point reste essentiel : la société ne pourra exploiter l'aéroport qu'une fois en possession de la concession fédérale d'exploitation. D'ici là, la Ville de Sion restera responsable. Le projet prévoit expressément une phase transitoire : un comité de pilotage établira d'abord le dossier de transfert de concession ; selon le rapport, cette procédure dure à elle seule environ une année, et la procédure fédérale encore environ une année supplémentaire. Si la concession n'est pas accordée dans les deux ans suivant la création de la société, le Conseil d'État décidera de la poursuite, de la modification ou de la dissolution de celle-ci.

Les arguments forts en faveur d'une acceptation

Le principal avantage est la professionnalisation de la conduite. Le rapport explicatif justifie expressément la nouvelle société par l'objectif d'une gestion professionnelle, transparente et équilibrée. L'aéroport serait sorti de son intégration étroite dans l'administration communale et transféré dans une structure plus stratégique, davantage capable d'investir et plus apte aux partenariats. Cela est particulièrement plausible pour un aéroport combinant coordination civile et militaire, missions de sauvetage, implication de la Confédération et ambition d'innovation.

Deuxièmement, la loi crée des mandats publics clairs qui vont au-delà du seul trafic passagers. Dans les documents, Sion n'est pas seulement considéré comme une infrastructure touristique, mais aussi comme un site dédié au sauvetage, à l'aviation de travail, à la formation, à l'innovation et à la sécurité publique. Le

rapport explicatif évoque une valeur ajoutée cantonale de 74,9 millions de francs issue des activités civiles et 664 emplois. S'y ajoutent des fonctions de formation ainsi que des activités d'innovation telles que H55, qui a été développé sur le site et souhaite y rester durablement. Si l'objectif politique est donc de sécuriser et de développer ces fonctions, alors la loi renforce la base institutionnelle nécessaire à cet effet.

Troisièmement, la loi améliore la capacité d'action en matière d'innovation et de durabilité. La société doit être explicitement une plateforme d'innovation, soutenir la formation et la formation continue, et limiter les nuisances. Le rapport soutient qu'une société majoritairement publique pourrait mieux garantir un développement durable. Pour un site comme Sion, qui n'abrite déjà pas principalement du trafic de ligne mais plutôt une aviation spécialisée, du sauvetage et des essais technologiques, il s'agit d'un récit de développement plus réaliste que la prétention de devenir rapidement un nœud régional du trafic de ligne.

Quatrièmement, la loi crée un cadre de financement plus stable. Au lieu du système actuel, l'État indemniserait la société, par le biais d'un mandat de prestations ou d'un contrat de droit public, pour les tâches d'intérêt public. La Ville de Sion devrait supporter 20 pour cent et les autres communes valaisannes réunies 10 pour cent de l'indemnisation cantonale. En outre, l'État pourrait accorder des cautionnements ou des prêts allant jusqu'à 30 pour cent du budget annuel. Du point de vue de la gouvernabilité, c'est un avantage, car les prestations publiques, les responsabilités et le financement seraient réglés de manière plus explicite.

Les arguments forts contre une acceptation

Le principal contre-argument est le suivant : la loi ne crée pas encore un marché solide. Le rapport complémentaire sur la réalité de l'exploitation montre clairement que Sion n'est aujourd'hui pas un aéroport de ligne classique. Le trafic passagers publié se compose essentiellement de liaisons estivales de vacances, tandis que le profil global reste fortement marqué par l'aviation générale, l'aviation d'affaires, les hélicoptères, le sauvetage, la formation et le trafic spécialisé. En 2025, 43'888 mouvements ont été enregistrés pour 39'587 passagers, ce qui signifie, d'un point de vue analytique, une part très élevée d'activités non liées au trafic de ligne. Cela va à l'encontre de la thèse selon laquelle la nouvelle société ferait naître presque automatiquement un marché de ligne viable.

Deuxièmement, les obstacles opérationnels restent considérables. Le site est certes bien équipé sur le plan technique – Aéroport de référence 4C (de la taille d'un A320) –, mais il n'est pas simple : la catégorie RFFS 5 s'applique aux charters, sinon la catégorie 3 ; les heures d'ouverture dépendent de la lumière du jour et du crépuscule, des exigences particulières de qualification IFR Type A/B existent, ainsi que des procédures spécifiques et des contraintes topographiques pour des opérations aériennes ordinaires. Le fret n'est actuellement possible qu'ad hoc, sur demande, et non comme un produit cargo régulier. Cela signifie que la loi apporte de la gouvernance, mais pas un modèle d'exploitation simple et adapté à un marché de masse.

Troisièmement, la rentabilité demeure hautement incertaine. Le rapport explicatif montre des déficits récurrents ; en 2023, le déficit annuel s'élevait à 2,95 millions de francs. La prise de position de la GLP va encore plus loin : même si trois restrictions d'exploitation étaient levées, le seuil de rentabilité se situerait à 71'000 passagers, donc très au-dessus du niveau actuel ; de plus, dans les scénarios envisagés, les mouvements d'avions augmenteraient davantage que le nombre de passagers, ce qui contredirait le prétendu « développement qualitatif ». Cette critique est politiquement affûtée, mais elle touche un point économique sensible : davantage de gouvernance ne remplace pas la demande.

Quatrièmement, il existe un risque de transfert des coûts vers le secteur public plutôt qu'une véritable solution économique. Selon le rapport, la charge du canton serait, dans la nouvelle proposition, en réalité plus lourde : au lieu de 50 pour cent aujourd'hui, sa part atteindrait environ 70 pour cent, tandis que celle de

la Ville de Sion diminuerait et que les autres communes seraient nouvellement mises à contribution. On peut y voir une répartition plus équitable des charges ou une extension de la subvention publique d'un modèle économiquement incertain. La possibilité de cautionnements étatiques allant jusqu'à 30 pour cent du budget annuel montre également que la construction reste dépendante des subventions et du risque.

Cinquièmement, le conflit d'objectifs écologique reste bien réel. Le rapport met l'accent sur la durabilité, l'innovation et la neutralité carbone du trafic aérien d'ici 2050. La procédure de consultation objecte toutefois qu'aujourd'hui, le « trafic aérien durable » relève souvent davantage d'un concept politique que d'une réalité opérationnelle, et que les vols commerciaux de plus grande ampleur resteront, à court et moyen terme, dominés par les carburants fossiles. Autrement dit, la nouvelle société peut intégrer des exigences de durabilité, mais elle ne peut pas faire disparaître par simple organisation la question climatique fondamentale liée à l'extension.

Appréciation

Si l'objectif est de stabiliser l'aéroport de Sion comme infrastructure publique au service du sauvetage, de la formation, de l'innovation, de l'aviation d'affaires et d'un usage commercial sélectif, alors l'acceptation de la loi est compréhensible et matériellement défendable. Le rapport fournit à cet égard une logique relativement cohérente.

Si, en revanche, l'objectif est de faire de Sion un aéroport de ligne rentable, régulier, ou un puissant moteur touristique, alors les documents ne sont pas suffisamment convaincants. La réalité actuelle de l'exploitation, la base de demande, l'historique des déficits et les obstacles réglementaires et opérationnels plaident contre l'idée que la loi suffirait à elle seule à créer un modèle de croissance autosuffisant.

C'est pourquoi la formulation la plus tranchante, mais aussi celle qui découle des rapports, est la suivante :

La loi est plausible comme loi de sauvetage, d'innovation et de gouvernance. Elle ne constitue pas une preuve plausible de rentabilité au sens d'un modèle développé de tourisme aérien ou de trafic de ligne.

Conclusion

Non aux illusions.

Avec cette loi, on peut organiser l'aéroport de Sion de manière plus professionnelle, plus transparente et plus apte à l'innovation. Mais on ne peut pas décréter un marché par la loi. Celui qui accepte cette loi devrait donc la présenter comme un instrument de sécurisation d'une infrastructure publique spécialisée, et non comme une preuve solide de la future rentabilité d'un aéroport de ligne et de tourisme.

Lecture politique des résultats du sondage interne

La présentation montre une image nuancée. L'aéroport de Sion est perçu majoritairement comme important pour Sion et pour la région, mais cela ne se traduit pas automatiquement par un large soutien à la nouvelle loi ni à une nouvelle phase de développement. Le message central est le suivant : le site est jugé important, mais la logique de financement et le récit stratégique du projet ne convainquent pas.

Le point le plus frappant est l'absence de majorité claire sur la valeur ajoutée régionale annoncée. De même, le scepticisme domine quant à l'idée que l'aéroport deviendra plus important à l'avenir. Cela affaiblit l'argument selon lequel la loi créerait à elle seule une dynamique de développement crédible. Le sondage ne traduit pas un élan politique fort, mais surtout des doutes sur la solidité économique et politique du projet.

La position la plus nette concerne le financement. Les subventions publiques, les garanties supplémentaires et l'utilisation des fonds pour les grandes infrastructures du 21^e siècle suscitent des réserves marquées. C'est là que se situe la principale faiblesse politique du projet. Ceux qui défendent la loi ne doivent donc pas, en premier lieu, expliquer le projet d'aéroport, mais surtout justifier l'utilisation des fonds publics.

En même temps, la présentation montre qu'un modèle de développement alternatif pourrait être politiquement porteur. Dans les réponses ouvertes, un accent plus fort sur la recherche, l'innovation, l'électrification, le SAF, les start-ups, le solaire et la mobilité douce (sans émissions de CO₂) apparaît comme plus crédible et plus tourné vers l'avenir qu'une simple extension de l'activité aérienne classique. Cela permet de défendre non pas une position anti-aéroport, mais aussi de plaider en faveur d'une redéfinition des priorités sur le site et, plus généralement, d'une nouvelle orientation.

La conséquence politique est claire : ceux qui veulent s'opposer à la loi ne devraient pas attaquer l'aéroport en tant que tel, mais présenter le projet comme trop coûteux, trop étroit dans sa vision stratégique et trop incertain sur le plan économique. La ligne la plus forte est la suivante : oui au site, oui aux fonctions de secours, d'innovation et d'utilité régionale – mais non à une loi qui n'apporte pas de réponse convaincante sur le financement, la rentabilité et la légitimité publique.

La conclusion pour la communication politique est tout aussi claire : un référendum se défend de la manière la plus crédible non pas comme une campagne contre l'aéroport, mais comme une clarification démocratique sur l'usage de l'argent public et sur le véritable modèle de développement d'avenir pour Sion et le Valais.

Argumentaire : Aéroport de Sion

Message central

L'aéroport est important pour la région. Mais cette importance ne prouve pas automatiquement que la nouvelle loi soit la bonne solution, ni sur le plan économique, ni sur le plan politique. Surtout qu'il est possible d'utiliser des fonds publics pour subventionner indirectement cette société privée sans perspective claire.

Arguments en faveur de l'adoption

- L'aéroport a une importance reconnue pour Sion et pour la région.
- Une nouvelle structure peut apporter plus de clarté, de professionnalisme et de capacité de pilotage.
- La recherche, l'innovation, l'électrification et le SAF offrent un potentiel réel.
- La nouvelle répartition du financement entre toutes les communes valaisannes est jugée plus équitable que le modèle actuel (État du Valais et ville de Sion).
- La loi pourrait donner au site une orientation plus stratégique.

Arguments contre l'adoption

- La valeur ajoutée annoncée pour la région et le tourisme ne convainc pas clairement.
- Rien n'indique qu'une majorité croit à une montée en importance de l'aéroport.
- Les subventions publiques et garanties supplémentaires suscitent une forte réserve.
- L'utilisation du fonds pour ce projet est majoritairement contestée.
- L'infrastructure actuelle n'est pas jugée suffisamment adaptée à l'avenir du projet.
- Les réponses ouvertes mettent en avant le bruit, la pollution de l'air, le manque de vision et un développement au bénéfice d'une minorité privilégiée.
- Le modèle économique reste fragile tant qu'aucun marché crédible ni aucune rentabilité claire ne sont démontrés.

Formules politiques

- Nous ne sommes pas contre l'aéroport ; nous sommes contre une loi insuffisamment justifiée.
- Le site a une valeur, et c'est justement pour cela qu'il faut une meilleure solution.
- L'argent public doit être utilisé là où l'utilité collective est claire et démontrable.
- S'il faut investir, investissons dans un modèle d'avenir fondé sur la recherche, l'innovation et la valeur ajoutée régionale, plutôt que dans un projet qui soulève trop de questions.
- Cette question doit être tranchée devant le peuple, parce qu'elle touche aux priorités publiques et à l'usage des fonds publics.