

D.8 Infrastructures aéronautiques

Décision du Conseil d'Etat : **14.06.2017**

Interaction avec fiches : **A.8, A.9, A.11, B.1, B.4, C.5, C.9, D.1, D.2**

Adoption par le Grand Conseil : **08.03.2018**

Approbation par la Confédération : **01.05.2019**

Stratégie de développement territorial

2.1 : Développer le tourisme dans une approche intégrée

3.2 : Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains

3.8 : Protéger la population, les animaux, les infrastructures et les biens culturels et l'environnement contre les dangers naturels ou techniques

4.1 : Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains suisses et européens

Instances

Responsable: SDM

Concernées:

- Confédération: ARE, OFAC
- Canton: SCPF, SDT, SFCEP, SEN, SETI, SSCM
- Commune(s): Toutes
- Autres: Canton de Vaud, Compagnies de transport aérien

Contexte

Les infrastructures aéronautiques en Valais se composent principalement de :

- L'aérodrome régional de Sion (vols charters, lignes aériennes, aviation d'affaire, vols de plaisance, bases hélicoptères, vol à voile, parachutisme, handling (entretien), douane, garage, ravitaillement, base militaire) ;
- Les champs d'aviation de Raron et Münster (pour le Bas-Valais, le champ d'aviation utilisable est celui de Bex VD) ;
- Les héliports de Collombey, Gampel, Raron, Sembrancher et Zermatt ;
- 20 places d'atterrissage en montagne (PAM, terrains d'atterrissage localisés situés au-dessus de 1'100 m, sans infrastructure ni exploitant) ;
- Les atterrissages en campagne, en-dessous de 1'100 m d'altitude, sont libres et ne nécessitent pas d'emplacements dédiés.

L'espace aérien alpin est une zone de transit pour tous types d'aéronefs, en particulier pour le passage des Alpes à faible altitude par les cols, ainsi qu'un secteur d'entraînement pour l'aviation militaire. L'infrastructure est complétée par un réseau de surveillance et de guidage (balises, radars). De manière générale, la présence d'infrastructures aériennes peut créer des conflits, en raison principalement de leur emprise spatiale (surface au sol et limitations de hauteur sous les zones d'approche) et des nuisances sonores.

L'infrastructure aéronautique civile est en relation étroite avec l'infrastructure militaire. Le 7 décembre 2016, un accord de principe définissant les étapes concrètes du transfert intégral de la base aérienne de Sion en mains civiles après 2021 a été signé par le DDPS, le canton du Valais et la ville de Sion. Un des points essentiels de cet accord est le maintien de la base de Sion comme aérodrome de dégagement pour le DDPS. Les aérodromes militaires d'Ulrichen et de Turtmann ont été désaffectés. L'évolution du déploiement des forces aériennes, décidé par la Confédération, a ainsi des conséquences importantes sur le réseau civil.

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) assure la coordination, par la Confédération (OFAC), de l'ensemble des activités aéronautiques civiles. La prise en compte des impacts spatiaux ou environnementaux est également initiée dans ce cadre, et c'est à ce stade qu'est faite la coordination de l'avancement des projets (cf. annexe). C'est donc à ce niveau de planification que les cantons font valoir leurs intérêts. Dans le PSIA, la Confédération montre comment elle s'acquitte de ses tâches à incidence spatiale dans le

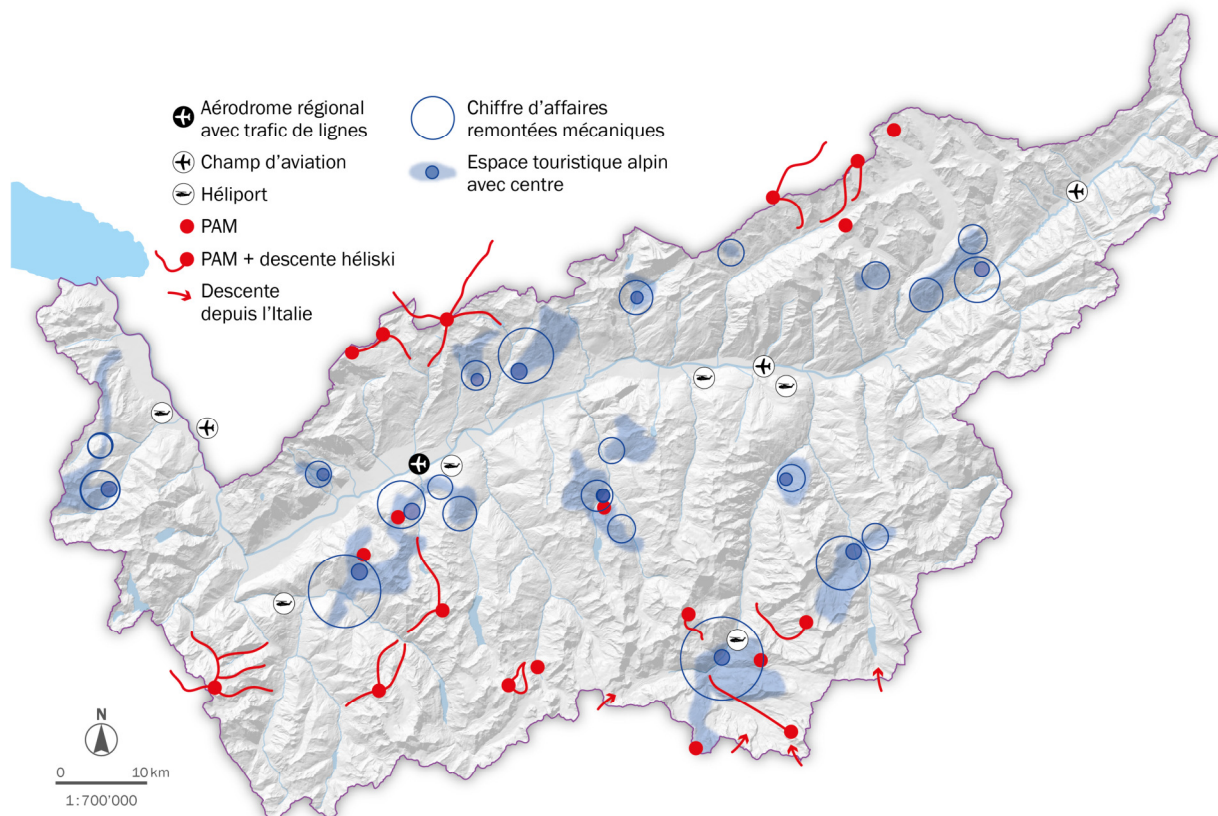
D.8 Infrastructures aéronautiques

domaine de l'aviation civile et comment ces dernières sont coordonnées avec ses autres objectifs à caractère sectoriel. Les conditions-cadres pour l'équipement et l'exploitation des différentes installations aéronautiques sont donc fixées dans le PSIA. Les protocoles de coordination permettent l'élaboration des fiches du PSIA spécifiques à chaque installation et permettent d'assurer la coordination avec le plan directeur cantonal. L'utilisation optimale des installations existantes a la priorité sur la construction de nouveaux équipements.

En sa qualité de canton de montagne, le Valais doit disposer de bases aériennes, de personnel et d'aéronefs capables d'assurer les missions de secours, de ravitaillement ou de protection (p.ex. déclenchements préventifs d'avalanches, réalisation d'ouvrages de protection). Une localisation adéquate des bases de hangarage, d'entretien et d'avitaillement des hélicoptères est ainsi nécessaire. Des synergies doivent également être recherchées entre les activités commerciales et les actions de sauvetage afin de réduire les coûts, en particulier ceux générés par les entraînements et les reconnaissances de terrains. Ainsi, il y a lieu de maintenir et consolider une répartition spatiale adéquate des bases pour hélicoptères et de renforcer la polyvalence des entreprises concernées.

Par ailleurs, afin de maintenir et de promouvoir le niveau qualitatif de l'offre touristique, le Valais doit pouvoir garantir une accessibilité globale par les airs, ainsi que des prestations à forte valeur ajoutée à l'attention de la clientèle nationale et internationale (vols de transferts, vols panoramiques, atterrissages en montagne, héliski).

Vu l'essor des activités de handling, le développement de l'aviation commerciale (accessibilité rapide aux centres touristiques) et d'affaire, l'aéroport de Sion se profile comme une solution complémentaire à Cointtrin. Ces marchés génèrent des places de travail hautement qualifiées et participent au fonctionnement de l'aéroport (Etude sur le potentiel de développement de l'aéroport de Sion). L'impact de l'aéroport sur le territoire est pris en considération, en particulier dans le développement urbain de la ville de Sion. En raison du redéploiement en cours des forces aériennes, le canton a pour objectif le maintien d'une infrastructure capable d'accueillir de l'aviation commerciale et d'affaires.



Infrastructures aéronautiques en Valais

D.8 Infrastructures aéronautiques

L'intérêt qualifié du Valais pour les activités liées à l'hélicoptère a été évalué dans le cadre du réexamen en cours au niveau national des PAM (Touristischer Interessensnachweis von Heliskiing im Kanton Wallis). Cet intérêt est avéré notamment pour les stations de haut standing (Crans-Montana, Verbier, Zermatt), ainsi que pour assurer une source hivernale de revenus aux guides et entreprises. Une diminution objective des impacts sur l'environnement, en particulier pour la faune et la recherche de tranquillité, est envisageable en cas de modification du réseau par des mesures locales (délocalisation de places, restrictions de vols), tout en maintenant une activité de niche économique attractive mais mesurée.

Afin de pouvoir garantir une mobilité par voie aérienne en Valais, à la fois pour le tourisme, l'économie et la sécurité, tout en réduisant les nuisances sur l'environnement, le canton doit assurer, en collaboration avec les instances fédérales, le maintien, l'entretien, le fonctionnement et le développement intelligent de l'infrastructure aéronautique par la mise en œuvre de mesures appropriées (coordination spatiale, législative et financière).

Coordination

Principes

1. Développer l'attractivité et l'accessibilité, notamment par les transports publics, de l'aéroport civil de Sion en tant qu'accès au trafic aérien international et en tant que parc de l'innovation, en tenant compte du redéploiement des forces aériennes.
2. Favoriser le maintien d'une activité aérienne militaire suffisante pour pouvoir profiter des synergies avérées en matière d'équipement, d'entretien et d'expérience (p.ex. mécanique, maintenance, pilotage, sauvetage).
3. Maintenir l'infrastructure minimale nécessaire pour les vols de loisirs et commerciaux dans les trois régions du canton.
4. Favoriser, dans le cadre de la procédure d'adaptation du plan sectoriel, le déploiement du réseau d'héliports en fonction des besoins avérés, afin de diminuer également les vols de transit.
5. Limiter l'impact du bruit sur les régions sensibles (zones de délasserment et de protection de la nature) et les zones urbanisées.
6. Faire en sorte de maintenir, dans le cadre de l'adaptation du PSIA, le nombre actuel des PAM et héliports en Valais et éventuellement de compléter cette infrastructure dans la mesure où cela est nécessaire et opportun pour une meilleure desserte de certaines régions.
7. Examiner l'amélioration ponctuelle de la répartition et la localisation des PAM, afin de concilier les intérêts de l'économie et ceux de l'environnement.
8. Favoriser les mesures pour permettre des vols touristiques vers les PAM à partir de sites appropriés, afin de diminuer les temps de vol et les nuisances environnementales.
9. Favoriser les mesures pour permettre les vols nécessaires à l'agriculture à partir de sites appropriés afin de diminuer les temps de vol et les nuisances environnementales.

Marche à suivre

Le canton:

- a) propose à la Confédération, en particulier dans le cadre de l'élaboration et de l'adaptation du PSIA, les solutions et les mesures qu'il juge adéquates en fonction des objectifs et principes évoqués ci-dessus ;
- b) évalue les éventuelles conséquences des projets d'infrastructures aéronautiques sur le territoire cantonal ;
- c) remplit les tâches de planification, de coordination, d'information et de conseil liées à la problématique aéronautique qui relèvent de sa compétence, et les intègre dans l'accomplissement de l'ensemble de

D.8 Infrastructures aéronautiques

ses activités en veillant à assurer la cohérence entre PSIA et plan directeur cantonal ;

- d) met en œuvre des mesures de soutien directes et indirectes afin de maintenir et de développer les fonctions civiles de l'aéroport de Sion, notamment en ce qui concerne les aspects financiers, l'emprise spatiale de l'aéroport et la résolution des conflits engendrés par les nuisances sonores ;
- e) met en œuvre des mesures de soutien directes et indirectes afin de favoriser le maintien d'une présence des forces aériennes sur l'aéroport de Sion, tout en exigeant un niveau de nuisances limité ;
- f) assure la coordination locale envers l'OFAC de la gestion des obstacles à la navigation aérienne ;
- g) coordonne, en cas de modification du réseau en collaboration avec l'OFAC, les entreprises concernées, les instances chargées du tourisme et de la protection de l'environnement, une utilisation rationnelle et efficiente de l'espace aérien des régions de montagne, ce qui se traduit par des mesures telles que :
 - le redéploiement des places d'atterrissage afin d'optimiser les vols, en particulier par la désignation de places d'embarquement à partir de sites appropriés, par un éloignement des places de dépose des lieux fréquentés par les randonneurs, et par l'évitement des zones et périmètres de protection (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes) ;
 - la définition des secteurs d'approche qui ménagent les zones habitées, les zones de tranquillité de la faune et les grands itinéraires de randonnées ;
 - la restriction de vol en fonction des périodes de l'année ou des heures de la journée ;
 - l'étude de solutions alternatives, comme la création de secteurs limités où les mouvements sont libres.
- h) coordonne, en collaboration avec l'OFAC, la procédure d'octroi des autorisations spéciales en lien avec des zones protégées (districts francs fédéraux, OROEM, LPN) ;
- i) dresse périodiquement un état des besoins en zones à éviter en lien avec des espèces protégées particulièrement sensibles à la circulation aérienne (p.ex. aires de gypaète) et entreprend les démarches nécessaires auprès de la Confédération en vue d'une mise à jour de la carte aéronautique.

Les communes:

- a) participent aux processus de planification par l'intermédiaire du protocole de coordination prévu par le PSIA, pour autant qu'elles soient touchées par la présence d'une infrastructure aéronautique ;
- b) assurent, notamment par l'intermédiaire de leur plan d'affectation des zones et leur règlement communal des constructions et des zones, ainsi que des plans d'affectation spéciaux, la planification spatiale des espaces dévolus ou concernés par l'infrastructure aéronautique, en particulier en ce qui concerne les restrictions envisageables pour les zones à bâtir (p. ex. cadastres du bruit et limitation des hauteurs de construction dans les zones d'approche) ;
- c) utilisent les possibilités de synergies liées aux infrastructures en place et à leur évolution (p.ex. activités agricoles, industrielles, sportives, renaturations).

Documentation

SDM, **Concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040)**, 2018

Conseil fédéral, **Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016**, 2016

ARE, OFAC, **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**, 2015

DTEE, **Intérêt touristique et héliski dans le canton du Valais – Rapport au Conseil d'Etat**, 2011

EPFL-LITEP, **L'aéroport de Sion face à son avenir – Etude prospective selon 3 scénarios**, Etat du Valais, Ville de Sion, 2011

Joseph In-Albon, **L'aéroport de Sion face à son avenir – Etude sur le potentiel de développement de l'aéroport de Sion**, 2011

D.8 Infrastructures aéronautiques

Annexe : Etat des infrastructures aéronautiques en Valais dans le PSIA

N° PSIA	Infrastructures	Pour hélicoptères	Pour avion	Commune
-	Aérodrome régional avec trafic de ligne de Sion			Sion
VS-2	Aérodrome de Münster			Goms
VS-3	Champ d'aviation de Raron			Raron
VS-6	Héliport de Raron			Raron
-	Héliport de Collombey-Muraz			Collombey-Muraz
-	Héliport de Sembrancher			Sembrancher
-	Héliport de Zermatt			Zermatt
-	Héliport de Gampel			Gampel-Bratsch
-	PAM du Glacier du Trient	X	X	Trient
-	PAM du Petit Combin	X	X	Bagnes
-	PAM de la Croix de Coeur	X	X	Riddes
-	PAM de la Rosablanche	X	X	Nendaz
-	PAM du Bec de Nendaz	X		Nendaz
-	PAM du Glacier du Brenay	X	X	Evolène
-	PAM d'Arolla	X		Evolène
-	PAM de Grimentz	X		Anniviers
-	PAM Aeschhorn	X	X	Zermatt
-	PAM Theodulgletscher	X	X	Zermatt
-	PAM Monte Rosa	X	X	Zermatt
-	PAM Unterrothorn	X		Zermatt
-	PAM Alphubel	X	X	Saas-Fee
-	PAM Langgletscher	X	X	Blatten
-	PAM Petersgrat (BE/VS)	X	X	Blatten
-	PAM Ebnefluh	X	X	Fieschertal
-	PAM Jungfrauoch	X	X	Fieschertal
-	PAM Wildhorn	X	X	Ayent
-	PAM Gstellihorn (BE/VS)	X		Savièse
-	PAM du Glacier de Tsanfleuron	X	X	Savièse
-	Installation de navigation de Sion			Vétroz
-	Installation de navigation de Montana			Crans-Montana
-	Installation de radiocommunications aéronautiques de Gebidum			Visperterminen
-	Installation de radiocommunications aéronautiques de Ravoire			Martigny-Combe