

Table des matières

| | |
|--|------|
| Résumé..... | i |
| Avant-propos et remerciements | i |
| Table des matières..... | iii |
| Liste des tableaux..... | vi |
| Liste des figures | vii |
| Liste des abréviations..... | viii |
| Introduction..... | 1 |
| 1 Contexte..... | 2 |
| 1.1 Historique de l'aéroport de Sion | 2 |
| 2 Etat de la question..... | 4 |
| 2.1 Le tourisme mondial et suisse | 4 |
| 2.2 Le tourisme en Valais..... | 5 |
| 2.3 L'aéroport de Sion et problématique..... | 6 |
| 2.4 Parties prenantes..... | 8 |
| 2.4.1 Environnement..... | 8 |
| 2.5 Développement actuel de l'aéroport de Sion | 9 |
| 2.6 Système d'approche GPS | 9 |
| 3 Compagnies présentes à l'aéroport..... | 9 |
| 3.1 Buchard Voyages SA | 9 |
| 3.2 Compagnie nationale Suisse Swiss | 10 |
| 3.3 Powdair..... | 10 |
| 4 Revue littéraire | 12 |
| 4.1 Evolution de l'aviation mondiale | 12 |
| 4.2 Evolution de l'aviation au niveau Suisse | 14 |
| 4.3 Le développement des aéroports régionaux et alpins..... | 16 |
| 4.4 Les aéroports régionaux dans le tourisme hivernal | 19 |
| 4.5 Impact des aéroports sur le tourisme et l'économie régionale | 20 |
| 4.6 L'accessibilité des aéroports | 22 |
| 4.7 Objectifs et méthodologie de travail | 22 |

| | | |
|------|--|----|
| 5 | Justification de la méthode et de la technique | 23 |
| 5.1 | L'échantillon | 24 |
| 5.2 | Construction du questionnaire..... | 24 |
| 6 | Synthèse des résultats par question | 25 |
| 6.1 | Question 1 | 25 |
| 6.2 | Question 2 | 26 |
| 6.3 | Question 3 | 27 |
| 6.4 | Question 4 | 28 |
| 6.5 | Question 5 | 29 |
| 6.6 | Question 6 | 30 |
| 6.7 | Question 7 | 31 |
| 6.8 | Question 8 | 32 |
| 6.9 | Question 9 | 33 |
| 7 | Comparaison..... | 34 |
| 7.1 | Aéroport de Chambéry-Savoie..... | 34 |
| 7.2 | Bern-Belp | 36 |
| 7.3 | Lugano..... | 37 |
| 7.4 | Innsbruck..... | 38 |
| 8 | Synthèse de la comparaison..... | 39 |
| 8.1 | Aircraft Council International | 40 |
| 9 | Discussion..... | 40 |
| 9.1 | L'aéroport de Sion doit garder une bonne image..... | 41 |
| 9.2 | L'aéroport doit jouer un plus grand rôle dans le paysage économique et touristique valaisan | 41 |
| 9.3 | La situation géographique de l'aéroport doit être mise en avant | 43 |
| 9.4 | Les acteurs touristiques doivent travailler ensemble pour concrétiser le développement de l'aéroport | 45 |
| 9.5 | L'aéroport peut se servir de la conjoncture actuelle en sa faveur | 46 |
| 10 | Analyse SWOT | 48 |
| 10.1 | Forces | 49 |
| 10.2 | Faiblesses | 49 |
| 10.3 | Opportunités | 50 |
| 10.4 | Menaces..... | 51 |
| | Conclusion | 52 |
| | Références..... | 54 |

| | |
|---|----|
| Annexes..... | 59 |
| Annexe I : Vols de jets militaires au départ de Sion en 2017 | 59 |
| Annexe II : Entretien de M. Jean-Paul Schroeter, président de l'ARAS (Association des Riverains de l'Aéroport de Sion), le 7 avril 2017..... | 60 |
| Annexe III : Entretien de M. Nicolas Emery, responsable finances et comptabilité chez Bucharth Voyages SA, le 11 avril 2017 | 64 |
| Annexe IV : Entretien de M. Sébastien Epiney, directeur de Nendaz Tourisme, le 13 avril 2017. | 67 |
| Annexe V : Entretien de Mme Miriam Scaglione, professeure à la HES-SO de Sierre, le lundi 29 mai 2017 | 70 |
| Annexe VI : Entretien de Mme Jocelyn Pépin, cheffe de l'unité d'affaire de la ville de Sion, le 28 mars 2017..... | 73 |
| Annexe VII : Entretien de M. Alain Quartenoud, co-fondateur de Travelise, le 8 juin 2017 | 75 |
| Annexe VIII : Réponse du Lt col EMG Alexandre Willi, le 9 juin 2017 | 78 |
| Déclaration de l'auteur | 80 |

Liste des tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1: arrivées internationales de touristes | 4 |
| Tableau 2: évolution des nuitées en Valais et en Suisse | 6 |
| Tableau 3: sociétés présentes à l'aéroport de Sion | 8 |
| Tableau 4: croissance du revenu passagers-kilomètres face aux crises | 12 |
| Tableau 5: évolution des décollages et atterrissages en Suisse | 15 |
| Tableau 6: impact de l'évolution du trafic d'un aéroport sur la création d'emplois | 21 |
| Tableau 7: comparaison de la capacité, du trafic, des mouvements et de la gestion des aéroports | 39 |
| Tableau 8: analyse SWOT de l'aéroport de Sion | 48 |

Liste des figures

| | |
|--|----|
| Figure 1: destinations proposées par la compagnie aérienne Powdair | 11 |
| Figure 2: comparaison des systèmes du hub et point par point | 14 |
| Figure 3: nombre de passagers dans les aéroports alpins | 19 |
| Figure 4: carte des destinations de l'aéroport de Chambéry-Savoie | 35 |
| Figure 5: page d'accueil Youtube de l'aéroport de Sion..... | 43 |
| Figure 6: Espace aérien Suisse..... | 44 |
| Figure 7: présentation des aéroports proches de Genève et pouvant potentiellement accueillir des vols | 46 |
| Figure 8: carte des emplacements des activités des Jeux Olympiques 2026 | 50 |

Liste des abréviations

ACI = Aircraft Council Internaional

ARAS = Association des Riverains de l'Aéroport de Sion

ARE = Office Fédéral du Développement Territorial

BREXIT = British Exit

FST = Fédération Suisse de Tourisme

GPS = Global Positioning System

IATA = International Air Transport Association

ILS = Instrument Landing System

ITO = Institut de Tourisme de Sierre

MICE = Meetings Incentives Conferencing Exhibitions

Mil = Militaire

OFAC = Office Fédéral de l'Aviation Civile

OFS = Office Fédéral de la Statistique

UAF = Union des Aéroports Français

UNWTO = World Tourism Organization

Introduction

Depuis 1935, la ville de Sion a la chance de bénéficier d'un aéroport, qui est, au surplus, actuellement le seul aéroport Suisse à concession mixte entre vols militaires et civils. Cependant, malgré une situation exceptionnelle au cœur des Alpes, son activité touristique se développe difficilement et le nombre de ses passagers peine à décoller. Entre les années 2012 et 2016, le nombre de passagers est passé de 26'559 à 25'803. Avec 35'242 mouvements de vols, le nombre de passagers moyen par vol est donc inférieur à un, mais le retrait annoncé de l'armée de sa base aérienne de Sion va changer ce constat.

Le but de ce travail est donc d'analyser le potentiel de développement de l'aéroport de Sion à la contribution du tourisme en Valais en donnant des pistes permettant de pallier à cette stagnation du nombre de passagers. Les ressources dont dispose l'aéroport ainsi que ses domaines d'activités sont présentés dans le but d'orienter la recherche. Ensuite, les attentes de différents acteurs touristiques du Valais sont étudiées en détail. Ainsi, les raisons de cette faible évolution du nombre de passagers sont dues à une faible présence de vols commerciaux de ligne ou charter, de procédures d'approches complexes et d'un manque de pouvoir financier.

Afin de comprendre la situation et les changements qui interviennent, le contexte dans lequel l'aéroport évolue a été analysé dans un premier temps. Le développement de l'aviation mondiale et des aéroports régionaux est évoqué, puis la situation actuelle et les problématiques sont analysées afin d'entrevoir les tendances futures. Différents aéroports sont présentés et comparés avec celui de Sion afin de pouvoir en faire ressortir des idées de développement. Une analyse SWOT vient compléter cette comparaison et permet d'identifier les points à développer.

Dans la dernière partie, et grâce à ces analyses, des pistes de réflexion et des propositions sont élaborées et discutées avec l'avis de l'auteur.

Contexte

1.1 Historique de l'aéroport de Sion

Avant que l'on voie apparaître les fondements de l'aéroport de Sion tel qu'on le connaît actuellement, la capitale valaisanne a vu son histoire aéronautique débiter à la fin du 19^{ème} siècle. En 1886, Heim et Spelterini amorcent ce pan de l'histoire valaisanne en effectuant un premier vol en montgolfière entre La Planta et le plateau de Langres. Bien que ce fût un succès, aucun autre vol de la sorte n'est entrepris. En 1913, en vue de la création d'un aéroport et d'une aviation militaire, un meeting aérien est organisé à Champsec afin de conquérir le cœur des valaisans. Cet engouement pour l'aviation civile se voit toutefois étouffé dans l'œuf par l'arrivée de la première guerre mondiale (Tschopp, 1986).

L'essor de l'aviation civile à Sion reprend forme entre 1919 et 1920 où ont lieu les journées aéronautiques de Montana, constituant la première grande manifestation aéronautique valaisanne avec vols de passagers. Le développement aéronautique de la région va reprendre forme grâce à l'aviateur valaisan Jean Broccard. En fondant le club Aérova, il cherche à améliorer le développement touristique des Alpes, étudier son milieu et faciliter l'accès de ces régions. L'aéroport de Sion sera finalement construit en 1930 et inauguré en juin 1935 (Tschopp, 1986).

L'aéroport est, à son inauguration, exploité par l'Aéro-Club section Valais. Ce club a pour but d'aider à la formation des pilotes et de développer l'aviation sportive. Mais la situation géographique particulière de l'aéroport, au cœur des Alpes, va vite appâter le Département militaire Fédéral. Après y avoir envoyé ses pilotes s'y former depuis son inauguration, un contrat est signé en 1937 entre les parties civiles et militaires pour son exploitation commune. Dans ce contrat, l'armée se charge notamment de l'entretien des installations (Tschopp, 1986).

L'aviation civile est toutefois freinée avec l'arrivée de la seconde guerre mondiale, et l'armée en profite pour perfectionner les installations présentes. Afin de faire face à l'augmentation des vols et pour garantir une meilleure sécurité, elle agrandit et fait asphalter la piste d'atterrissage. L'armée prend également de l'ampleur en Valais avec la construction d'aérodromes à Tourtemagne, Münster, Rarogne et Ulrichen (Tschopp, 1986).

A la fin de la 2^{ème} guerre mondiale, l'Aéro-Club et la Ville de Sion reprennent possession de l'aérodrome, agrémenté de ses nouvelles installations. Il est alors capable d'accueillir de gros

bimoteurs de Swissair en provenance de Kloten ou Cointrin. C'est à cette période qu'Hermann Geiger va marquer l'histoire de l'aviation valaisanne en devenant le premier chef de place, développant le sauvetage en montagne par la voie des airs (Tschopp, 1986).

La période d'après-guerre voit se développer une nouvelle palette d'activités à l'aérodrome, dont le tourisme qui va voir son activité s'intensifier dès 1950 avec des vols en provenance de Suisse et de l'étranger. L'aérodrome va même recevoir pendant 13 jours des vols détournés de Kloten, Genève et Bâle, bloqués par un épais brouillard. Dès 1955, la Municipalité cherche à étendre l'utilisation de son aéroport en concluant des partenariats avec des compagnies aériennes comme Swissair, Air-France ou SABENA, mais en vain (Tschopp, 1986).

Entre 1965 et 1974, la commune entreprend de nombreuses améliorations de l'aéroport comme l'allongement de la piste à 2'000 mètres, l'installation d'un balisage pour les atterrissages de nuit et la création de nouvelles infrastructures. Différents championnats d'aviation, meetings et portes ouvertes sont organisés jusqu'en 1983 afin de démontrer à la population les activités diversifiées de la place d'aviation de Sion (Tschopp, 1986).

Au début des années 90, l'aérodrome de Sion souhaite accueillir des avions de ligne. Il espère ainsi devenir un aéroport, mais il éprouve des difficultés à obtenir son homologation de la part de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC). L'armée va alors voler à son secours en prêtant ses installations radar. L'histoire d'amitié entre civil et militaire va toutefois être ternie avec l'arrivée, en 1999, de l'avion de combat F/A-18. Le bruit généré par cet avion devient vite source de tension entre l'aéroport et les riverains. En 2002, une initiative est lancée à l'encontre des avions de combats, mais elle échoue. En 2007, on commence à évoquer le retrait de l'armée de l'aéroport de Sion, avec les avantages et inconvénients que cela peut engendrer. Les autorités cantonales valaisannes tentent alors d'obtenir une limitation de l'emploi des avions de combats dans la région. En 2012, la situation va encore plus loin, la commune de Sion parle même d'un arrêt total de l'utilisation des avions de combats à Sion (Bavaud, 2013).

Fin 2013, l'armée annonce son retrait officiel de deux bases aériennes suisses, Sion et Buochs, à l'horizon 2020. En 2016, l'aéroport de Sion ferme durant six semaines pour effectuer diverses rénovations. Finalement, les vols militaires prendront fin le 31 décembre 2017. A compter de cette date, l'aéroport sera exclusivement dévolu à l'aviation civile. Il pourra toutefois toujours être utilisé par l'armée comme aéroport de dégagement (Monay, 2016).

Etat de la question

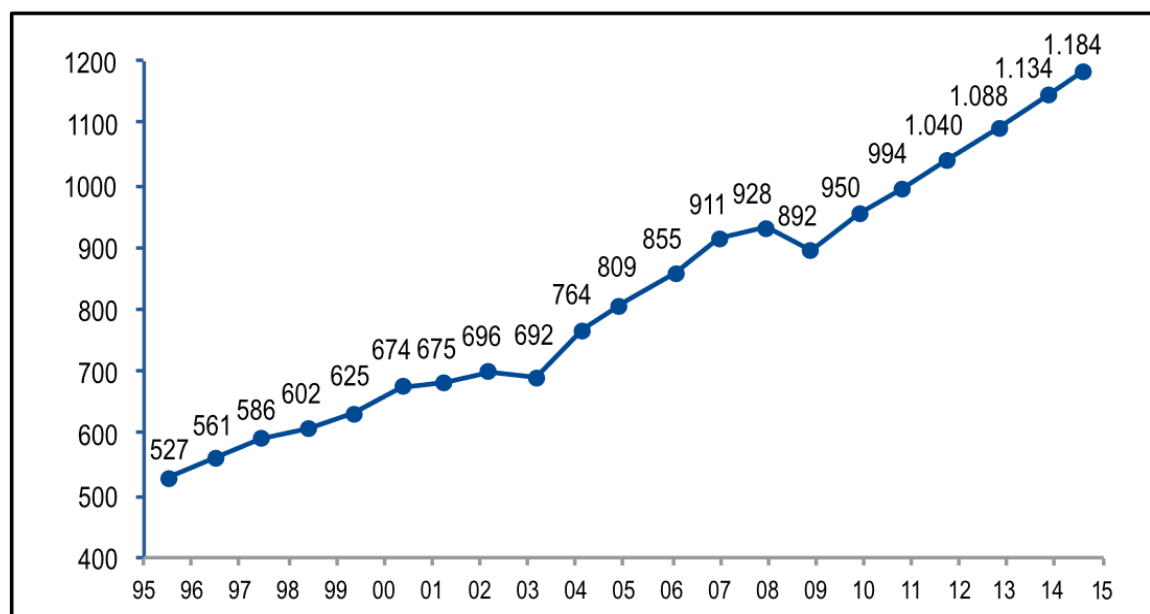
Ce chapitre a pour but de présenter et de synthétiser la situation actuelle du tourisme dans le monde, en Suisse et en Valais, ainsi que de présenter les défis que l'aéroport de Sion aura pour mission de relever.

1.2 Le tourisme mondial et suisse

Le tourisme mondial connaît une croissance impressionnante depuis six années consécutives. Selon le *Rapport annuel 2015 de l'Organisation Mondiale du Tourisme UNWTO* (2016), c'est un record de 1,184 milliards de personnes qui ont voyagé, ce qui représente 50 millions de personnes en plus par rapport à l'année précédente. Ainsi, comme le montre le tableau 1 le nombre de voyages touristiques internationaux a plus que doublé en 20 ans. Si on en croit le rapport *Tourism Highlight 2015* (World Tourism Organization UNWTO, 2016), on devrait franchir la barre des 1.8 milliards de touristes internationaux à l'horizon 2030. L'Europe en est le plus grand contributeur en 2015, avec 51% du nombre total d'arrivées touristiques, et une croissance de 5%.

Tableau 1: arrivées internationales de touristes

International Tourist Arrivals (million)



Source : UNWTO rapport annuel (2016)

En Suisse, il n'existe pas de statistiques précises sur le nombre d'arrivées touristiques. Mais le tourisme a une influence importante sur l'économie. Selon *le tourisme suisse en chiffre 2015* (Fédération Suisse du Tourisme FST, 2015), le tourisme représente 47.8 milliards de CHF de recettes totales, avec 17.4 milliards de CHF de dépenses de touristiques provenant des touristes étrangers. Le tourisme est également une des plus importantes branches exportatrices du pays, avec 4.7% des recettes d'exportation. Dans le domaine de l'aviation, on notera 49'471'225 passagers dans des avions, répartis sur 460'978 vols (2015, p. 4).

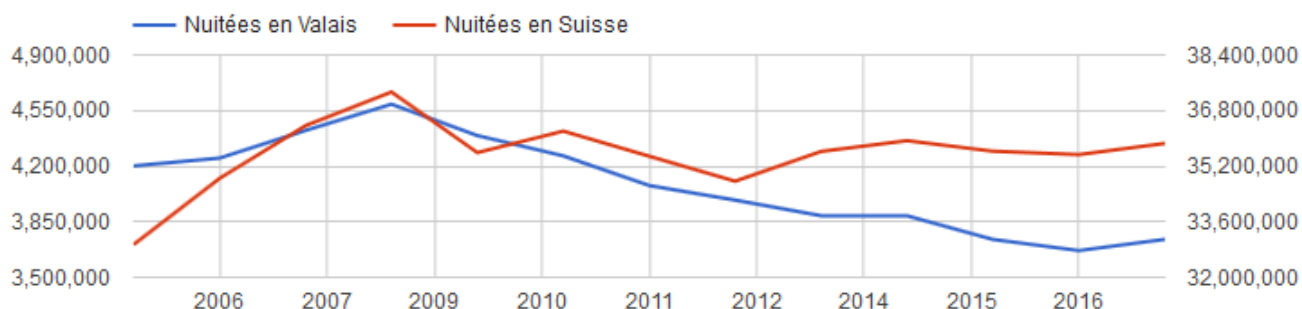
1.3 Le tourisme en Valais

Le tourisme en Valais voit la majeure partie de son activité prendre place en hiver. A cet effet, le Valais possède un parc imposant de 455 installations de remontées mécaniques offrant un total de 2'400km de pistes, représentant 30% du total des remontées mécaniques de Suisse (Observatoire Valaisan du Tourisme, 2017). Ces installations, servant principalement aux sports d'hiver, rapportent 1.9 Milliards CHF de chiffre d'affaires par année à l'économie valaisanne (Planche, 2016, p. 32). Le reste de l'activité touristique valaisanne est marqué par l'importance du thermalisme et ces centres de cures, répartis en six stations, ainsi que par les randonnées pédestres et le VTT.

Mais cette activité touristique connaît des moments difficiles. En effet, l'économie touristique doit faire face au réchauffement climatique, qui réduit chaque année le nombre de jours d'enneigement, mais également au franc fort, qui favorise la concurrence avec les autres pays, et des remontées mécaniques devenues obsolètes (Planche, 2016, p. 27).

Tableau 2: évolution des nuitées en Valais et en Suisse

ATTENTION, ce graphique comporte 2 échelles différentes afin de mieux pouvoir comparer l'évolution au fil des ans. Sur la gauche du graphique, se trouve l'échelle pour la ligne bleu et sur la droite l'échelle pour la ligne rouge.



Source : Observatoire Valaisan du Tourisme (2017)

En effet, les remontées mécaniques ont vu leur journées-skieurs baisser de 20% en seulement 10 ans, et leur cash-flow diminuer de 10% sur la même période de temps (Observatoire Valaisan du Tourisme, 2013). Selon la Fédération Suisse de Tourisme, les remontées mécaniques ont donc enregistré la « plus faible valeur observée depuis 11 ans » (Rapport annuel 2015, 2016, p. 15). Le tableau 2 bien la différence de fluctuation des touristes entre la Suisse et le Valais, et notamment la baisse des nuitées

1.4 L'aéroport de Sion et problématique

Selon la désignation officielle faite par l'OFAC, l'aéroport de Sion est un aéroport régional avec trafic de ligne, ce qui l'oblige à être accessible à tous les avions en provenance du trafic international et intérieur. Trois autres aéroports Suisse bénéficient de cette même classification, soit Bern-Belp (BE), St-Gallen-Altenrhein (SG) et celui de Lugano (TI). Toutefois contrairement aux autres, l'aéroport de Sion est actuellement le seul aéroport suisse à vocation mixte : militaire et civile.

En 2015, l'aéroport de Sion disposait de connexions vers 485 aéroports dans le monde, réparti en 51 pays. Avec un total de 40'242 mouvements, c'est 31'143 passagers qui ont été transportés (Aéroport de Sion, 2017). Mais cette situation est sur le point de changer avec le départ annoncé de l'armée pour décembre 2017. En effet, avec la fin de ces activités, c'est également une grande partie de l'apport financier nécessaire à son bon fonctionnement qui va disparaître et la situation actuelle de l'aéroport ne lui permettrait pas d'être fonctionnel, son utilisation restant sous-exploitée.

Avec une capacité estimée à 949'000 passagers par an et seulement 31'143 passagers transportés en 2015, on constate qu'il est bien loin de son utilisation maximale (Aéroport de Sion, 2016) Si l'on fait le rapport entre le total des passagers et des mouvements, on obtient un nombre moyen de passagers par mouvement inférieur à un (tableau 7). De plus, et malgré la présence de stations de ski de renommées mondiales à proximité, la majorité de ces vols a lieu en été, ce qui démontre la sous-utilisation par des vols commerciaux à vocation touristique saisonnière (Aéroport de Sion, 2017).

Selon une étude de l'EPFL menée par le Dr Tzieropoulos (2011), la majorité des activités aériennes de l'aéroport provient du trafic non commercial et des vols privés. Hormis ceux-ci, l'autre majorité des passagers transportés provient des vols taxis. Les vols commerciaux de ligne ou charter ont drastiquement chuté depuis 1997, jusqu'à être inexistant en 2013 et 2014.

Ainsi, toujours selon le rapport de l'EPFL (Tzieropoulos, 2011), l'aéroport n'est pas une structure rentable, et son déficit est de l'ordre de 1.5 million à deux millions de francs par année. Ce déficit est principalement supporté par l'armée, qui s'occupe entre autre de la surveillance du site et de son entretien. Ces coûts sont estimés à 60% des frais de fonctionnement de la partie civile de l'aéroport. Une part importante des installations aéroportuaires appartient également à la base aérienne, soit l'ensemble des installations techniques comme l'ILS¹, la tour de contrôle ou l'éclairage de la piste, ainsi que les deux-tiers de la piste. Dans une interview réalisée par Julien Wicky dans le Nouvelliste, Jean-Pierre Jobin, ancien directeur de l'aéroport de Genève, estimait que « Sion devrait accueillir entre 500'000 et un million de passagers par année pour couvrir les frais de fonctionnement » (Nouveau départ vers Majorque, 2014).

Le défi majeur auquel doit faire face l'aéroport est donc de pallier les déficits que va engendrer le départ de l'armée de sa base aérienne. S'il veut maintenir son activité, le côté civil doit primer pour lui permettre de développer ses attractivités ou trouver de nouveaux investisseurs (Tzieropoulos, 2011). A ce sujet, Marcel Maurer, ancien président de la ville de Sion, pense que l'aéroport ne doit pas se focaliser uniquement sur le développement de nouvelles liaisons aériennes. Il pense qu'« il faudra se diversifier », et donne des pistes d'orientation comme « utiliser les locaux de l'armée pour construire des avions (...) des hélicoptères » (Wicky, 2014).

¹ Instrument Landing System. Système d'atterrissage aux instruments

1.5 Parties prenantes

Différentes entreprises ou prestataires de services sont présents sur l'aéroport de Sion. Le tableau 3 présente les 13 principales entreprises implantées sur le site de l'aéroport et leurs activités respectives. Des sociétés à but non lucratif se sont également installées sur le site de l'aéroport, comme des groupements de vols à moteur, des écoles de pilotage ou encore des prestataires de vols de loisirs.

Tableau 3: sociétés présentes à l'aéroport de Sion

| Sociétés | Activités |
|------------------------------|--|
| Héli-Alps | Transport par hélicoptères |
| TAG Aviation SA | Handling et maintenance d'avions |
| Air-Glacières SA | Transport par hélicoptères et avions, sauvetage en montagne, vol de tourisme |
| ALPARK SA | Entretien et services pour l'aviation privée |
| Alpine jet service | Entretien d'avions et hangar de stationnement |
| Eagle Valais | Transport par hélicoptères |
| Farner Air Services Swiss SA | Entretien d'avions et hangar de stationnement |
| Jetpass | Services d'avions privés |
| Eagle Express | Services d'avions privés |
| 46 Aviation SA | Organisation de vols touristiques et meetings |
| Restaurant de l'aéroport | Restaurant |
| Kiosque de l'aéroport | Kiosque, tabac, maquettes |
| Skyguide | Contrôle aérien |

Source: Réalisation de l'auteur selon (Aéroport de Sion, 2017)

1.5.1 Environnement

L'aéroport de Sion est responsable de deux nuisances, soit de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore. Selon une étude menée par Hertig et Fallot (2011, p. 8), les émissions de la base aérienne « n'influencent que modestement la qualité de l'air à Sion » et qu'elles sont « minimales comparativement aux émissions totales de la région sédunoise ». En ce qui concerne les nuisances sonores dans les aéroports à vocation mixte, les niveaux sont mesurés sur des échelles différentes entre l'aviation civile et militaire puis cumulé. Selon le même rapport, ces nuisances auraient un impact sur une zone de 420 hectares, et toucheraient 6'848 personnes en

2010 (2011, p. 13). Ces nuisances pouvant avoir un impact sur le tourisme en période estivale, les vols de jets militaires ont été réduits les mois de juillet et août suite à la demande des communes et du canton du Valais (2011, p. 15) (annexe I).

1.6 Développement actuel de l'aéroport de Sion

Ce chapitre a pour but d'évoquer le développement passé et actuel des vols touristiques au départ de l'aéroport de Sion. C'est singulièrement le développement de lignes commerciales qui connaît un nouvel engouement depuis l'annonce du départ des forces aériennes.

Ce n'est pas la première fois que l'aéroport de Sion accueille des vols commerciaux. Des vols charter existaient déjà au départ de Sion dans les années 2000, avec des liaisons vers l'Angleterre et la Suisse alémanique (P., 2013). Mais à la suite de problèmes financiers des compagnies, ces vols ont été arrêtés. Selon Gilles Martin, ancien conseiller municipal sédunois « l'un de nos problèmes récurrents était que les tour-opérateurs demandaient une centaine de lits disponibles toute la saison à des prix fixes » (L'histoire chaotique des vols charters, 2013).

1.7 Système d'approche GPS²

Avec l'installation d'une nouvelle approche GPS en 2016, permettant une approche facilitée, l'aéroport de Sion souhaite à nouveau développer des lignes commerciales. En effet, cette nouvelle procédure d'approche assistée par satellite procure plus de souplesse dans le tracé des procédures d'approche en réduisant notamment l'angle de descente (Office Fédéral de l'aviation civile OFAC, 2016). Cette nouvelle approche permet d'élargir la palette d'aéronefs autorisés à se poser à l'aéroport, avec notamment de plus gros avions comme des Airbus A320 ou des Boeing 737 d'une capacité pouvant aller jusqu'à 150 places (Savary, 2016).

Compagnies présentes à l'aéroport

1.8 Buchard Voyages SA

Les seuls vols commerciaux charter restant sont organisés par la compagnie Buchard Voyages SA à destination de l'île de Palma de Majorque en été. Ces vols ont débuté en 2014 avec des avions d'une capacité de 70 places. Suite à l'annonce de la création de cette ligne, Marcel Maurer, ancien président de la ville de Sion, indiquait que « cette nouvelle ligne va créer

² Global Positioning System. /Récupéré sur : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/GPS/37713?q=gps#37659>

un dynamisme qui pourra, à terme, aboutir sur de nouveaux axes de développement » (Wicky, 2014). Les vols du voyageur se poursuivent encore en 2017, mais ils sont effectués avec un nouvel avion de type Embraer 190 affrété par la compagnie Helvetic Airways et d'une capacité plus grande avec 112 places (communication personnelle, 11 avril 2017). La venue de ce nouveau type d'avion plus grand est notamment devenue possible grâce à l'installation du système d'approche GPS.

1.9 Compagnie nationale Suisse Swiss

Une première annonce est venue de la compagnie nationale Swiss. Celle-ci a décidé de tester des vols entre l'aéroport de Sion et celui de Londres Heathrow en février 2017 (Vaquin, 2016). Ces vols ont été effectués par un avion de type Embraer 190 d'une capacité de 112 places. Pour la compagnie Swiss, il s'agissait de tester cette liaison pendant un mois (quatre vols effectués au mois de février) dans l'optique de créer une ligne régulière l'hiver si la fréquentation s'avère bonne (2016).

Le choix de cette liaison est stratégique. Tout d'abord, la décision d'effectuer cette liaison en hiver est dû à la forte activité touristique hivernale du canton. Deuxièmement, la clientèle en provenance du Royaume Uni représente plus de huit pourcent des nuitées hivernale (ats/gchi, 2017). Pour la clientèle britannique, l'aéroport représente un gain de temps et des économies d'argent en comparaison avec d'autres aéroports et les transports en train (2017).

En janvier et février 2018, La compagnie Swiss annonce qu'elle va réitérer cette opération avec quatre vols reliant Londres Heathrow (Vaquin, Aéroport de Sion: Swiss étend son offre vers Londres, Powdair ouvre les réservations, 2017).

1.10 Powdair

En février 2017, une nouvelle compagnie aérienne nommée « Powdair » annonce vouloir développer des lignes aériennes au départ de Sion. En installant son hub³ dans la capitale valaisanne, elle souhaite y créer des lignes spécialement dédiée à la clientèle touristique hivernale (Vaquin, Ils sont prêts au décollage, 2017). Comme le présente la figure 1, les destinations sont au total de huit, soit London Luton, London Southend, Edinburgh, Bristol,

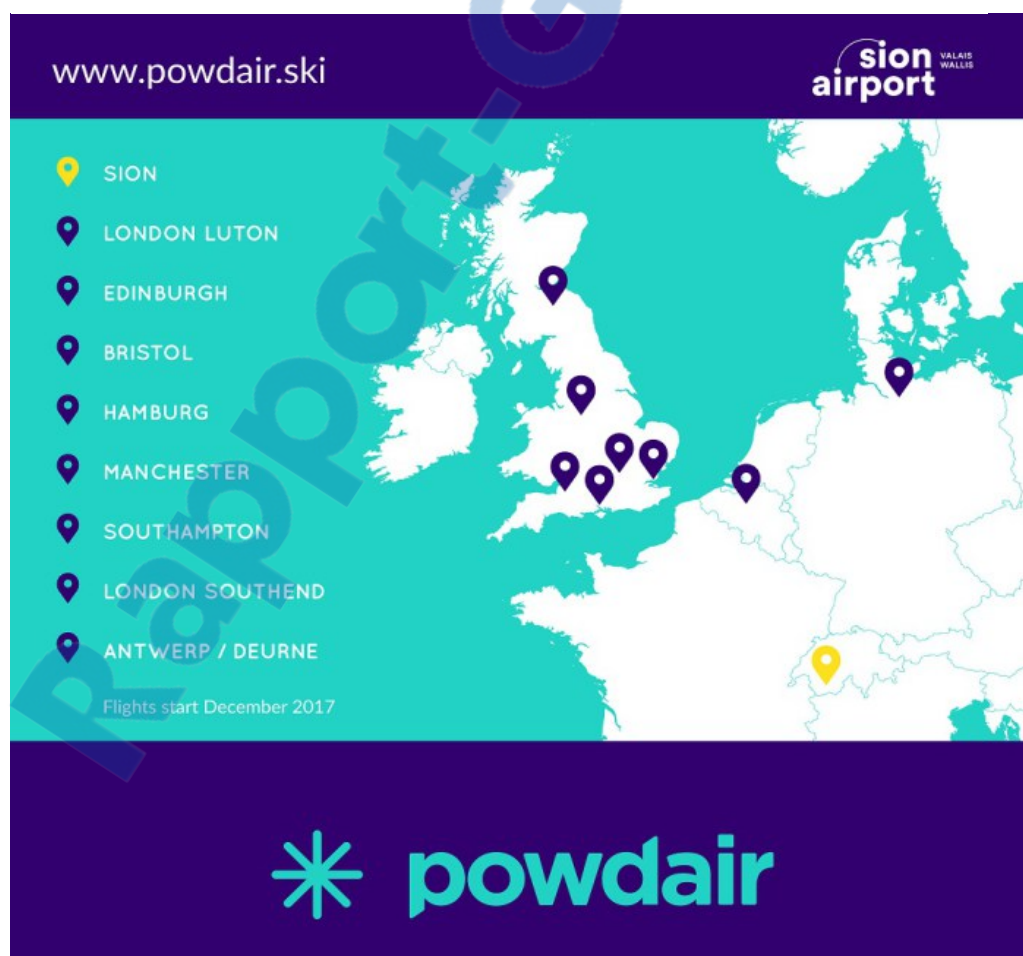
³ Un hub est une plate-forme de correspondance aéroportuaire. C'est la base d'opération principale depuis laquelle une compagnie aérienne opère ses vols.

Manchester et Southampton pour le Royaume-Uni, Antwerp pour la Belgique et Hamburg pour l'Allemagne.

En tant que compagnie spécialisée dans le transport de touristes en hiver, la compagnie Powdair propose également des suppléments spéciaux à ses clients. Selon son site internet www.powdair.ski, elle propose ainsi un transport gratuit de l'équipement de ski et de snowboard (inclus dans le prix de du vol), 23kg de bagages en soute autorisés, des transferts vers les différents domaines skiables ainsi que des rabais pour les enfants. Les transferts peuvent être effectués de manière privée avec une voiture électrique de la marque Tesla ou à bord d'un minibus partagé avec d'autres voyageurs.

Les différents Offices du Tourisme et acteurs touristiques de la région se sont montrés fortement intéressé par cette annonce. Dans une interview réalisée par le Nouvelliste, Christian Bitschnau a ainsi annoncé que « ce projet, c'est de l'or en barre pour l'aéroport et toute la région » (Vaquin, Ils sont prêts au décollage, 2017). Lors de cette même interview, le directeur

Figure 1: destinations proposées par la compagnie aérienne Powdair



Source: Powdair (2017)

d'Anzère Tourisme a également indiqué que « c'est un signal positif aux investisseurs qui doivent reprendre confiance dans les stations valaisannes » (2017).

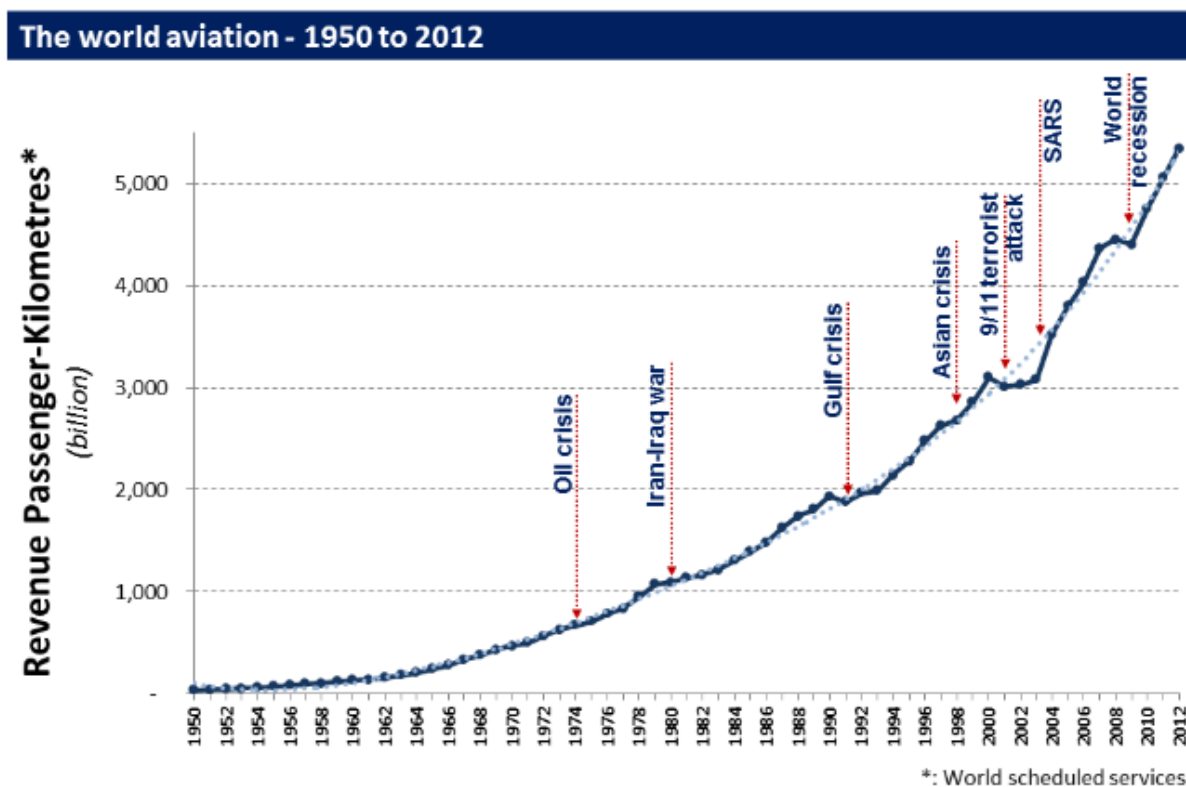
Revue littéraire

Ce chapitre a pour but de mettre en avant les connaissances actuelles sur le développement de l'aviation dans le monde et en Suisse. Les recherches se sont portées sur le développement des aéroports régionaux et alpins, leur rôle dans le tourisme hivernal ainsi que l'impact des aéroports sur l'économie régionale.

1.11 Evolution de l'aviation mondiale

Le développement de l'aviation dans le monde connaît une croissance exponentielle. En effet, le nombre de passagers est passé de quelques millions en 1950 à 3.3 milliards en 2014 (Sia Partners, 2016, p. 2). L'évolution du trafic aérien connaît une progression annuelle moyenne de 5% depuis ses débuts, comme le montre le tableau 4.

Tableau 4: croissance du revenu passagers-kilomètres face aux crises



Source: International Civil Aviation Organization ICAO (2017)

Cette progression est restée stable et ce malgré plusieurs crises mondiales, en particulier la crise du pétrole, la guerre Iran-Iraq et la crise du Golf. Deux événements ont toutefois eu un

impact très marqué sur le transport aérien, soit les attentats du 11 septembre et la crise économique de 2008. Le rapport de l'International Air Traffic Association (IATA) *The Impact of September 11 2001 on aviation* (2011) explique que ces attentats ont eu les répercussions suivantes :

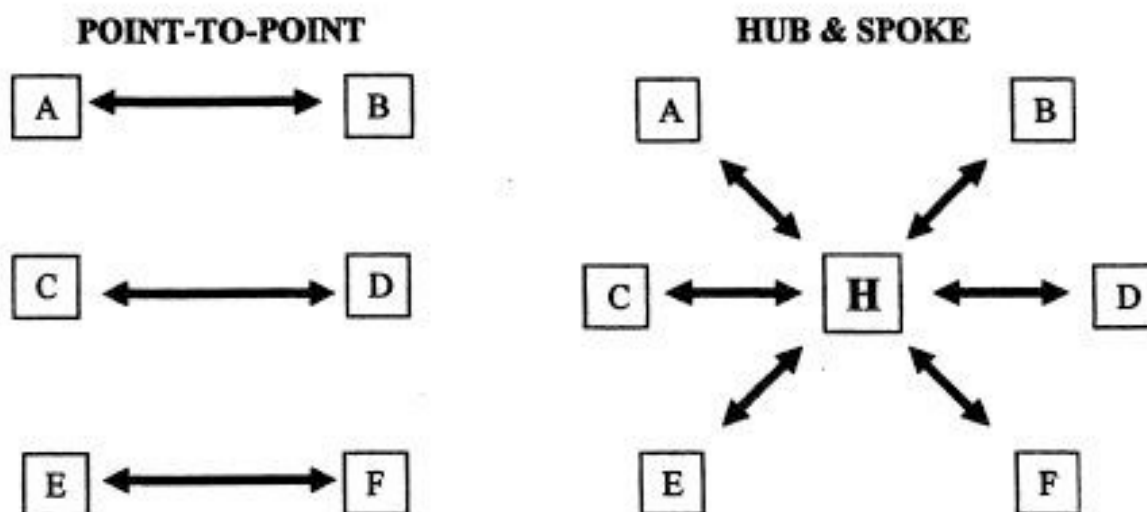
- Trafic : le total des kilomètres parcouru dans le monde par les passagers a baissé de 2.7% en 2001
- Revenus : le revenu global des compagnies aériennes est passé de \$329 milliards en 2000 à \$307 milliards en 2001.
- Prix du pétrole : la décennie qui a suivi les attentats a connu une augmentation du prix du pétrole moyen de 13%.

Les attentats ont également participé à la faillite de la compagnie nationale suisse Swissair et de la compagnie belge Sabena. Si ces attentats n'ont pas eu que des conséquences économiques, ils ont également engendré de grands changements dans les procédures de sécurité, comme des contrôles intensifiés aux portes d'embarquement ou l'interdiction de passer la douane avec des produits liquides dépassant un certain volume. Ces changements induisent de nouveaux coûts pour les aéroports et les compagnies aériennes, et des procédures plus fastidieuses pour les passagers (International Air Traffic Association IATA, 2011).

D'autres changements ont eu des conséquences positives sur l'augmentation du trafic et l'aviation, à commencer par l'annonce de la libéralisation progressive de l'espace aérien européen dès 1987 (Fayolle, 2003). Cette libéralisation a eu pour effet d'ouvrir l'espace aérien à la concurrence en déconstruisant la législation qui prévalait jusque-là en attribuant une ligne aérienne à une compagnie. Cette ouverture de l'espace aérien a permis de rendre les voyages en avion plus accessible et a vu apparaître des compagnies low-cost notamment.

Des changements dans les habitudes de voyager sont également en train de s'opérer. C'est notamment le cas du système du « hub » mis en place par les compagnies aériennes qui est en train d'évoluer. Dans ce système, chaque compagnie possède une base d'opération, un hub, et tous les vols de la compagnie transitent par celui-ci. Ainsi, comme le présente la figure 2, si l'on souhaite se rendre d'un point A à un point B, on va transiter par le hub de la compagnie.

Figure 2: comparaison des systèmes du hub et point par point



Source: Quora (2015)

Mais depuis quelques années les compagnies reviennent sur un système de point par point (Mouawad, 2014).

En effet, les passagers souhaitent de moins en moins transiter par ces grands aéroports surchargés. Les compagnies et les constructeurs aéronautiques ont donc revu leur stratégie. Ce changement stratégique explique les faibles ventes de l'Airbus A380, très gros porteurs long courrier capable de transporter plus de 555 passagers, qui se basait sur le vénérable système du hub. Au contraire, Boeing, avec son 787, bimoteur plus petit et économe en carburant, a orienté sa stratégie en misant sur des vols directs entre de plus petit aéroports avec beaucoup plus de succès (Mouawad, 2014).

1.12 Evolution de l'aviation au niveau Suisse

Au niveau Suisse, bien que les mouvements aériens des vols de ligne et charter enregistrés aient reculé de 13% depuis le pic enregistré en 2000 (tableau 5), le nombre de passagers s'est accru de 50% grâce à l'utilisation d'avions plus grands et à un coefficient d'occupation plus élevé (Office Fédéral de la Statistique, Office Fédéral de l'Aviation Civile, 2017).

Le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* met en évidence plusieurs facteurs impactés par cette évolution ainsi que les défis actuels rencontrés par les aéroports et l'espace aérien Suisse (Confédération Suisse, 2016). Les défis mentionnés sont entre autres :

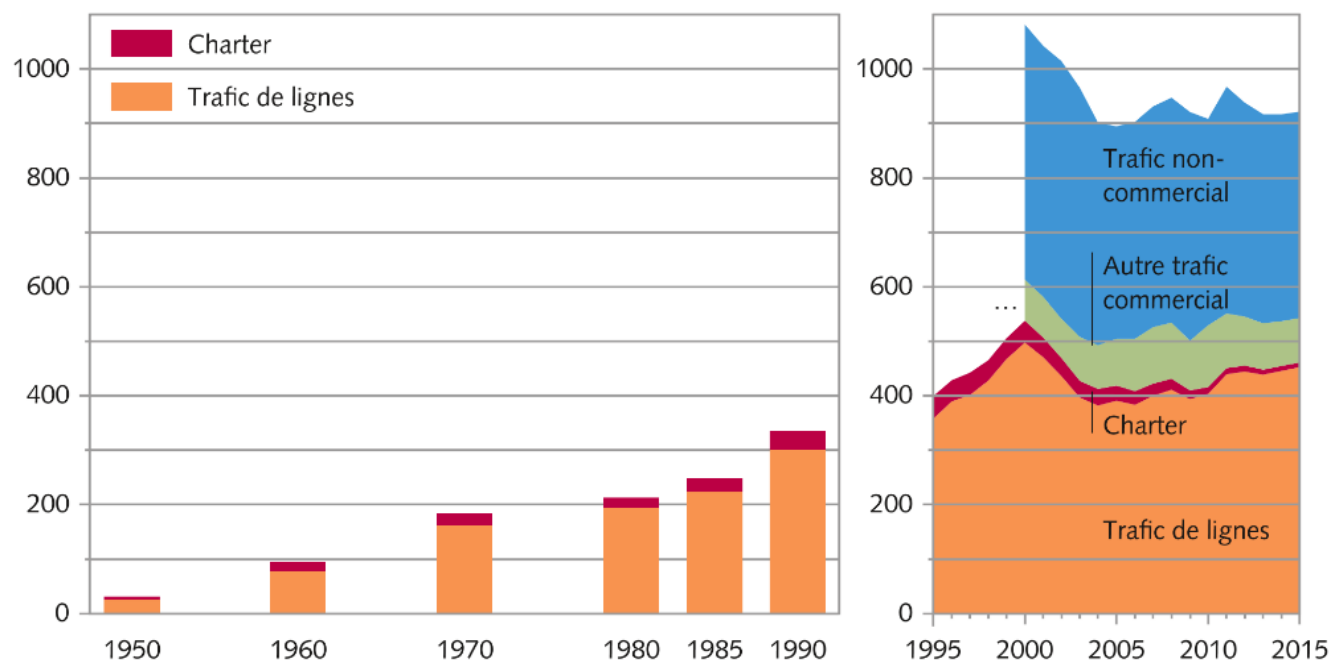
- la congestion des aéroports de Genève et de Zurich à certaines heures ;
- la coordination entre les différents utilisateurs de l'espace aérien (trafic régulier, trafic charter, aviation générale, aviation militaire, aviation non motorisée, drone) ;
- l'optimisation des procédures de vols (concevoir des routes aériennes protégeant la population des nuisances sonores) ;
- L'évolution des conditions de travail au sein des compagnies aériennes (surveiller les conditions de travail des personnes travaillant dans le domaine de l'aviation) (2016, pp. 1708-1709).

L'augmentation du trafic aérien a également eu un impact important sur la sécurité aéronautique. En plus des attentats et des détournements d'avions, la Confédération met

Tableau 5: évolution des décollages et atterrissages en Suisse

Aviation civile: décollages et atterrissages

En milliers de mouvements. Aéroports nationaux et aéroports régionaux



Source: OFS, OFAC (2016)

l'accent sur les nouvelles menaces potentielles qui peuvent influencer la sécurité des vols comme la cybercriminalité (2016, p. 1711).

Cet accroissement du trafic aérien aura également des conséquences sur la fréquentation des aéroports suisses. Ainsi, dans son rapport *Perspectives d'évolution du transport 2040* (2016, p. 50), le Département Fédéral du Développement Territorial indique une augmentation de 46% de la fréquentation de l'aéroport de Zurich entre 2013 et 2040, et de 43.5% à Genève. Selon l'article en ligne du journal Le Temps, *Saturation annoncée des aéroports de Genève et de Zurich* (Nikolic, 2016), ces fréquentations en hausse indiquent une saturation de ces deux aéroports en 2030. Cette saturation va directement impacter les aéroports suisses de plus petite taille où l'article du journal Le Temps estime une hausse de plus de 76% de la clientèle à Bâle, 28% à Lugano et 17% à Berne. Le rapport de la Confédération ne délivre toutefois pas d'informations concernant l'aéroport de Sion.

1.13 Le développement des aéroports régionaux et alpins

La saturation de l'espace aérien et des grands aéroports est donc une problématique primordiale qui peut impacter le développement d'aéroports régionaux. La question du développement de ces aéroports a déjà été traitée dans la littérature. Dans son analyse intitulée *La place des aéroports régionaux dans l'accessibilité des territoires de montagne : réseaux, enjeux et processus d'intégration*, Bernier (Bernier, 2010) évoque les aspects du développement des aéroports régionaux de montagne, comme Chambéry ou Grenoble, et leur intermodalité. Nonobstant la crise de 2008, ces aéroports ont su bénéficier du développement des compagnies Low-Cost et de l'aviation d'affaire, ainsi que du développement de lignes saisonnières avec des destinations au nord de l'Europe comme la Scandinavie et la Grande-Bretagne (p. 1), ceci malgré la forte concurrence des grands aéroports voisins tels que Genève Cointrin et Lyon Saint-Exupéry. Dans l'optique de développement de la notion d'intermodalité de ces aéroports, Bernier indique que ceux-ci « doivent être replacés dans une logique d'accès aux territoires montagnards, tout particulièrement touristique » (p. 2). Ces aéroports alpins ont toutefois des attributs qui leur sont propres, à commencer par leur milieu géographique. Le cadre montagnard induit des contraintes à la navigation aérienne et à l'aménagement au sol des installations. L'aéroport de Chambéry en Savoie en est un parfait exemple. Au bord des montagnes et du lac du Bourget et entouré de montagnes, y atterrir requiert une formation et une certification spécifique des pilotes. Une autre particularité des aéroports de montagnes est leur emplacement

spécifique à proximité de parcs nationaux, qui nécessite l'installation de voie aérienne spéciale et impose des restrictions d'altitude (p. 3).

Cette notion de développement d'aéroports régionaux dans une optique touristique est évoquée par Nigel Halpern & Svein Brathen, dans leur article *Impact of airports on regional accessibility and social development*, qui ont étudié l'impact de deux aéroports de taille moyenne sur le développement d'une région en Norvège (2011). Ils ont effectué un sondage auprès de résidents proches de deux aéroports régionaux dans le pays afin de découvrir ce qui importe le plus pour eux et ce que l'aéroport leur apporte. Ils ont ainsi constaté qu'une majorité des personnes interrogées a le sentiment d'avoir plus facilement l'opportunité de partir en vacances grâce à la présence d'un aéroport à proximité de leur lieu d'habitation (Halpern & Brathen, 2011, p. 8). Ils indiquent également que l'avion est le deuxième moyen de transport le plus important pour les déplacements touristiques après la voiture en Norvège (p. 2). Les vols de ligne, charter et Low-Cost ne sont pas les seuls acteurs touristiques présents sur les aéroports régionaux. Bernier évoque-lui l'importance des vols de type « taxi-hélico » et les vols « à la demande » dans les Alpes. Ceux-ci sont dépendants des activités touristiques hivernales des stations de ski en servant de liaison avec des aéroports lointains (p. 4). L'aviation d'affaire a également une grande importance dans ces aéroports régionaux. En Suisse, des aéroports reflètent parfaitement cette utilisation. La présence à l'aéroport de Sion d'entreprises spécialisées dans ce type de transport exclusif comme Air-Glacières, Tag aviation ou Héli-Alps en est un parfait exemple. Bien que ne représentant qu'un faible trafic de manière générale, Bernier indique qu'ils concernent une population susceptible d'amener d'importantes retombées économiques (p. 4).

Dans leur analyse *European connectivity : the role played by small airports* Redondi, Malighetti et Paleari (2013) ont étudié le rôle joué par les petits aéroports de moins de un et deux millions de passagers par an dans la connectivité en Europe. Pour mener à bien cette étude, ils ont calculé l'impact que pouvait avoir sur une région la fermeture d'un aéroport régional. Le rapport pointe du doigt le fait que malgré la faible contribution qu'apportent ces aéroports sur le trafic aérien global en Europe, ils jouent un rôle important d'un point de vue social et économique dans leur région. Ils permettent d'être connectés à d'autres aéroports et régions et ainsi d'éviter à la région d'être considérée comme reculée.

La fréquentation est un autre point important qui dicte le bon fonctionnement d'un aéroport. Avec le développement de nouvelles lignes aériennes, les clients disposent d'un plus grand choix de destination de départ dans chaque aéroport. Cette notion du choix des aéroports de

départ par les clients est développée par Marucci et Gatta dans leur article *Regional airport choice : Consumer behaviour and policy implications* (2011, p. 72) où ils établissent une liste de facteurs d'influence :

- Type de compagnie aérienne (low-cost, régulière)
- Capacité de connexion (bas, moyen, haut)
- Temps d'attente (bas, moyen, haut)
- Fréquence des vols (un, deux, trois par jour).
- Type de zone de parking (petit et gratuit, grand et gratuit, petit et payant, grand et payant)

Ainsi, la présence de compagnies low-cost dans un aéroport est le facteur décisionnel le plus important aux yeux des clients, principalement auprès de la clientèle des jeunes voyageant pour des loisirs. Le rapport indique également que le temps d'attente à un aéroport est également un facteur décisionnel très important aux yeux des personnes (Marucci & Gatta, 2011, p. 82). Les compagnies low-cost sont toutefois de plus en plus présentes dans des aéroports de taille moyenne ou petite, aux taxes aéroportuaires plus faible, comme c'est le cas avec Ryanair (Fletcher, 2013). Les petits aéroports doivent donc mettre en avant d'autres atouts. Marucci et Gatta indiquent à ce sujet que si un aéroport a une faible fréquence de vols par jour, il doit compenser avec les autres attributs (2011, pp. 6-7).

1.14 Les aéroports régionaux dans le tourisme hivernal

Les aéroports régionaux de montagne sont également de plus en plus utilisés par les touristes souhaitant venir skier. En effet, selon une étude menée par Tobias Behnen, avec la surcharge d'aéroports périalpins comme Genève, de plus en plus de petits aéroports cherchent à attirer des clients souhaitant venir skier (Alpine airports as gateways for growing incoming ski tourism: relevance and spatial impacts, 2011). Certains aéroports exploitent pleinement ce marché, comme Innsbruck ou Chambéry-Savoie, ayant une forte part de clientèle en provenance des pays de Grande-Bretagne et du Benelux. Le rapport démontre également que les compagnies low-cost participent pour beaucoup à cette augmentation. Ainsi, comme on peut le constater dans la figure 3, les aéroports ayant la possibilité d'accueillir ces compagnies, comme

Figure 3: nombre de passagers dans les aéroports alpins

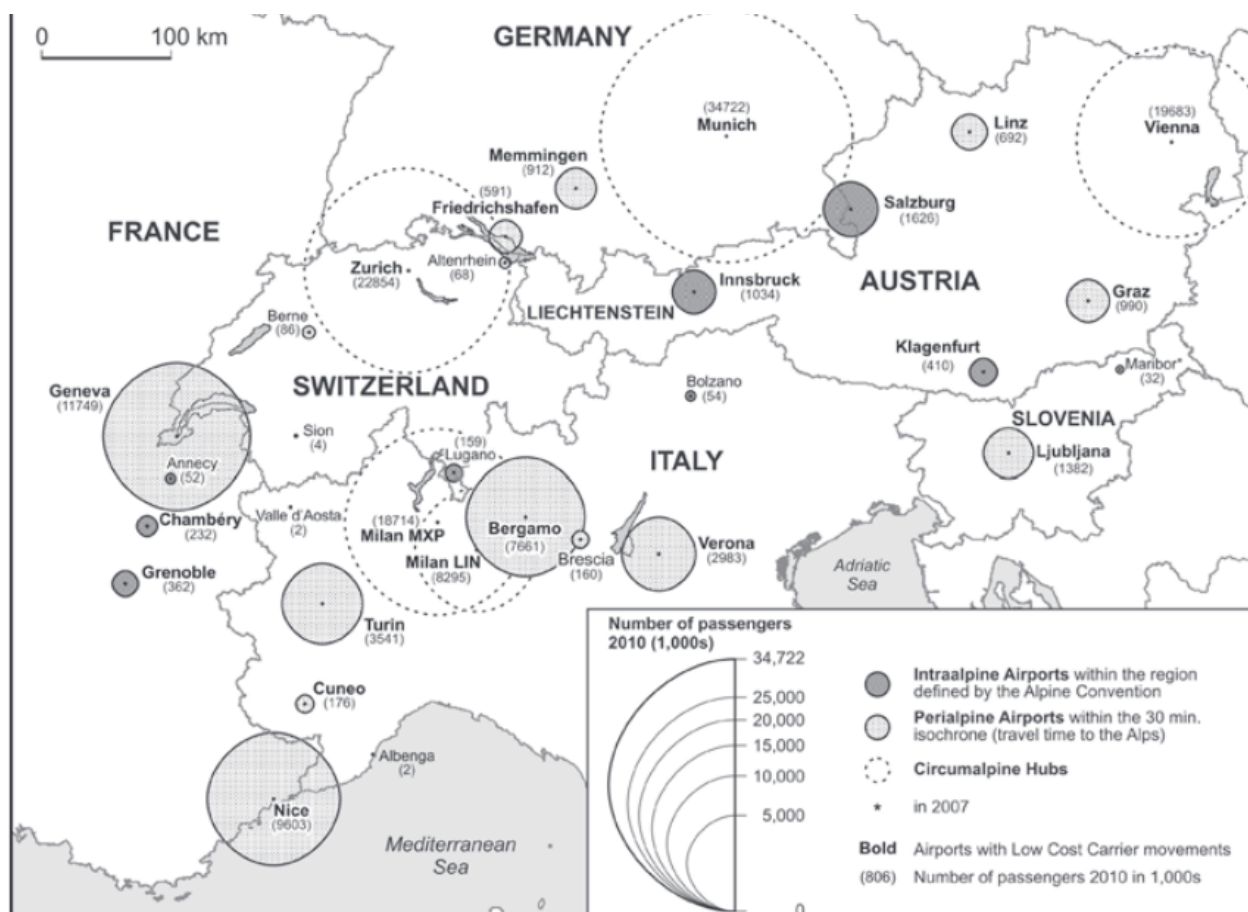


Figure 1: Numbers of passengers at Alpine airports. Cartography: S. Pohl; Data: ADV/DESTATIS (D), BFS (CH), UAF (F), ENAC (I), SI-STAT (SLO), STATISTIK AUSTRIA (A).

Source: Behnen (2011)

Innsbruck, Chambéry ou Grenoble, ont une plus grande part de touristes de ski que ceux ne pouvant en accueillir comme Sion.

Les résultats de l'enquête menée par Behnen dans les aéroports d'Innsbruck et Salzburg démontrent que les vols réguliers ont participé à une part considérable du nombre de journées skieurs, et que beaucoup de passagers ne seraient pas venus dans la destination par un autre moyen de transport si l'aéroport n'existait pas (2011, p. 305).

1.15 Impact des aéroports sur le tourisme et l'économie régionale

Dans l'étude *Economic Impact of European Airports, A critical Catalyst to Economic Growth*, menée par Intervistas pour l'ACI Europe, il est expliqué que l'aviation n'est pas un simple fournisseur de services, mais un acteur clé de l'expansion de l'économie (2015). Ainsi, les aéroports européens ont contribué à la génération de 675 milliards d'Euros par an, soit 4.1% du produit intérieur brut de l'Europe (p. VI). Selon le même rapport, l'industrie aéroportuaire avait un impact (direct, indirect, induit et catalytique) sur 184'500 emplois (p. XIV).

Il a également été prouvé à plusieurs reprises que les services aéroportuaires aident au développement touristique, de même qu'une augmentation de ces services ou la présence de compagnies low-cost apporte une amélioration à l'activité touristique. Cet effet a été constaté par Graham et Dennis lors d'une étude menée sur l'île de Malte suite à la décision du gouvernement d'inciter la venue de compagnies low-cost (*The Impact of low cost airline operations to Malta*, 2010). Leur étude avait pour but d'étudier les effets de cette décision sur le volume de touristes et le profil des voyageurs. Les résultats ont montré que le trafic aérien et le nombre de voyageurs ont augmenté de manière significative seulement une année après cette décision. Ils ont également pu constater que la venue de ce type de compagnies a attiré une nouvelle clientèle touristique de loisirs plus jeune et indépendante.

Ce fait a également été constaté par Rey dans son rapport analysant l'effet de l'arrivée de compagnies low-cost sur le tourisme (*Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model*, 2011). Dans cette enquête, Rey a constaté que la présence de ces compagnies a une importance significative sur la demande touristique. Un fait saillant étayant ses arguments est l'augmentation de la part de passagers transportés par des compagnies low-cost, qui est passée de 10% en 2000 à 53% en 2009 (2011).

Un autre effet constaté est l'amélioration du tourisme outgoing⁴. En effet, suite à une enquête menée par Dennis en Grande-Bretagne, il a été constaté que la baisse des prix des vols augmente la prédisposition des personnes à effectuer des petits voyages plus souvent (The transferability of the low-cost model to long-haul airline operations, 2007). Il arrive à la conclusion que cet effet est surtout lié à l'arrivée des compagnies aériennes low-cost.

Les aéroports n'ont pas que des effets sur le tourisme, mais également sur l'activité économique, l'emploi ainsi que sur la productivité. Une enquête a été menée par Cassandra et Irwin à ce sujet (Irwin & Kasarda, 1991). Ceux-ci ont examiné la relation qui existait entre les emplois et l'expansion du réseau aérien d'une région. Ils ont pour cela mené une étude en utilisant des données étalées sur une période de 30 ans et ils sont arrivés à la conclusion que l'expansion du réseau desservant une région avait un impact positif sur l'emploi (p. 535).

L'étude menée par Intervistas présente de manière précise l'impact d'un aéroport sur l'emploi (2015). Comme le détaille le tableau 6, on constate que chaque augmentation du trafic d'un aéroport va avoir des conséquences sur l'emploi. Dans le cadre d'un aéroport de moins d'un million d'unité de trafic par an comme Sion, on constate que chaque augmentation de

Tableau 6: impact de l'évolution du trafic d'un aéroport sur la création d'emplois

| Airport Size / Traffic Type | Comment |
|--------------------------------------|---|
| Less than 1 million traffic units | Each increase of 1000 traffic units increases employment by 1.2 Jobs |
| 1 million - 10 million traffic units | Each increase of 1000 traffic units increases employment by 0.95 Jobs |
| Over 10 million traffic units | Each increase of 1000 traffic units increases employment by 0.85 Jobs |
| Connecting passengers | Connecting passengers generate 3% less direct jobs than origin/destination passengers |
| LCC passengers | LCC passengers generate 20% less direct jobs than non-LCC passengers |

Source: Intervistas (2015)

⁴ Outgoing : se dit des habitants d'un pays qui voyagent à l'étranger. (Récupéré sur : http://eit-lausanne.ch/fr/assets/File/CI_AV_tourisme%20et%20branche_2013.pdf)

l'000 vols peut engendrer 1.2 jobs. On remarque également que les vols low-cost créent 20% moins d'emploi que les autres vols commerciaux.

1.16 L'accessibilité des aéroports

Un facteur décisionnel important pour les passagers est l'accessibilité d'un aéroport. Dans le cas d'une région disposant de plusieurs aéroports à une distance proche, les voyageurs se basent sur plusieurs critères pour faire leur choix. Il peut s'agir du temps de parcours, des moyens de transports pour y accéder ou du prix. Cette situation reflète bien le cas de la Suisse, où l'on compte six aéroports commerciaux (Genève, Bern, Bâle, Lugano, Zürich et Sion). Les choix qui amènent les voyageurs à choisir un aéroport plus qu'un autre ont fait l'objet d'une étude de Koster, Kroes et Verhoef (Travel Time variability and Airport Accessibility, 2011). Dans leur étude, ils ont cherché à expliquer des facteurs d'influences des voyageurs tels que la facilité d'accès d'un aéroport et le coût en transport pour y arriver. Leurs résultats démontrent que le temps d'accès à un aéroport est un facteur décisionnel important pour toutes les catégories de personnes voyageant. Ils ont également montré que la propension à payer plus pour gagner du temps est un facteur très important pour les personnes effectuant des voyages d'affaires (2011).

1.17 Objectifs et méthodologie de travail

L'objectif de ce travail est de définir le potentiel de développement de l'aéroport de Sion à la contribution du tourisme en Valais. Les objectifs suivants ont été fixés afin d'y parvenir :

- définir et expliquer les tendances de l'évolution de l'aviation dans le monde et en Suisse
- définir la situation de l'aéroport de Sion, les caractéristiques de son environnement et ses acteurs touristiques
- détailler la situation touristique du Valais, et les enjeux qui en découlent pour l'aéroport
- présenter les résultats des entretiens avec les acteurs touristiques concernés
- comparer la situation de l'aéroport avec d'autres aéroports en Suisse et en Europe
- discussion des résultats

Afin d'atteindre ces objectifs, différentes étapes ont été accomplies. Tout d'abord, une revue littéraire scientifique a été effectuée afin de recenser les différents articles et ouvrages touchant à l'évolution de l'aviation en Suisse, ainsi que sur le développement de l'aviation régionale.

Les données scientifiques récoltées ont été complétées par les résultats d'interviews réalisées avec différentes parties prenantes du tourisme en Valais. Ces personnes sont le directeur de Nendaz Tourisme, le président de l'association des riverains de l'aéroport de Sion (ARAS), le responsable comptabilité et finances chez Buchard Voyages SA, la cheffe de l'unité d'affaire de la ville de Sion, le lieutenant-colonel EMG de la base aérienne de Payerne, une professeure et chercheuse à l'Institut de Tourisme de Sierre et le co-fondateur de la start-up de voyages surprises Travelise. Les retranscriptions de ces entretiens se trouvent dans les annexes de ce travail.

Les résultats des entretiens seront analysés en détail au chapitre 7 afin de connaître le point de vue des acteurs-clés du développement touristique de l'aéroport de Sion.

Dans ce chapitre sont détaillées les étapes qui ont été exécutées afin de réaliser l'étude qualitative.

Justification de la méthode et de la technique

Dans ce chapitre sont détaillées les étapes qui ont été exécutées afin de réaliser l'étude qualitative.

La première étape consiste à identifier les personnes que l'on souhaite interroger. Le but étant d'obtenir une représentation objective de la situation et une bonne vision d'ensemble. Pour cela, les personnes interrogées doivent connaître l'aéroport de Sion. Afin d'avoir le plus d'avis possibles sur la question, il faut que ces personnes entretiennent différents liens avec l'aéroport. Il peut s'agir d'entreprises ou de personnes étant directement impactées par son activité, d'Office du Tourisme ou encore de personnes habitant la région.

Pour cette enquête, un seul questionnaire sera employé, ceci afin de pouvoir facilement regrouper les réponses par la suite. Les questions pourront être adaptées en fonction des personnes interrogées et des réponses obtenues au cours de l'enquête.

1.18 L'échantillon

Pour cet échantillonnage, le but est d'obtenir un panel de personnes représentant différents acteurs touristiques de la région. Ceux-ci peuvent entretenir différents liens avec l'activité aéroportuaire. En effet, les aéroports sont des grands vecteurs d'activités d'une région et touchent à beaucoup de domaines comme le tourisme, l'économie ou l'environnement. Ainsi, les différentes personnes interrogées sont un lieutenant colonel de l'armée, un directeur d'Office de Tourisme, une professeure de l'institut de tourisme de Sierre, un directeur d'association de riverains, une cheffe de l'unité d'affaire, un chef des finances d'un voyageur ou encore un entrepreneur d'une start-up locale.

1.19 Construction du questionnaire

Dans cette partie seront analysés les différents entretiens réalisés. La méthodologie employée se base sur le livre *L'étude de marché en pratique, méthodes et applications* (Fragnière, Moresino, Tuberosa, & Turin, 2013). Afin de pouvoir analyser les résultats de la manière la plus efficace possible, les entretiens sont de type « semi-directif ».

Ce type d'entretien s'avère être le plus judicieux pour plusieurs raisons. Tout d'abord, l'enquête est orientée sur les aspects qualitatifs plus que quantitatifs, ce qui ne nécessite par conséquent pas d'entretien en ligne diffusé à grande échelle. Les entretiens semi-directifs permettent également de pouvoir orienter le cours de la discussion à tout moment afin d'aller chercher des informations supplémentaires ou plus précises.

L'élaboration d'une grille d'entretien, nécessaire à cette méthode, permet également de toujours avoir la liste des thèmes que l'on souhaite aborder au cours de l'enquête. Dans le cadre de cette enquête, les thématiques qui ont été retenues sont les suivantes :

- perception de l'aéroport de Sion de manière générale ;
- image véhiculée par l'aéroport de Sion (environnement, taille, accessibilité) ;
- connaissances des services présents et leur développement ;
- contraste entre passé de l'aéroport et son repositionnement ;
- avis sur le développement des activités et les impacts que cela va induire ;
- comparaison et expérience vécue, contraste avec d'autres aéroports ;
- attentes personnelles.

La grille d'entretien contient au final dix questions abordant ces thématiques. Toutefois, certaines questions sont adaptées en fonction de la personne interviewée.

Synthèse des résultats par question

Cette partie a pour but de fournir une vue d'ensemble des réponses obtenues lors des entretiens et d'en faire ressortir les points clés. La méthode employée pour cette étude est l'analyse descriptive, qui permet de faire ressortir les idées et les perceptions des différentes personnes.

1.20 Question 1

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion

Cette question se veut tout d'abord introductive et permet à l'interlocuteur de donner un premier avis général sur l'aéroport de Sion.

D'une manière générale, les personnes interrogées ont toutes une vision positive de l'aéroport de Sion. Beaucoup trouvent que celui-ci est une opportunité pour le canton du Valais. A ce sujet, Jean-Paul Schroeter, président de l'association des riverains de l'aéroport de Sion (ARAS), indique : « qu'on a à disposition quelque chose de magnifique qui nous est légué, avec des infrastructures modernes et une situation splendide » (communication personnelle, 7 avril 2017) (Annexe II). Cet avis est partagé par Nicolas Emery, responsable financier et comptabilité à Buchard Voyage SA, qui est : « un convaincu par cet aéroport » (communication personnelle, 11 avril 2017) (Annexe III).

De manière plus précise sur le tourisme, les avis vont dans la même direction mais mettent en avant différents points. Ainsi, Sébastien Epiney, directeur de Nendaz Tourisme, pense que « l'aéroport de Sion est une opportunité pour le tourisme valaisan car il est situé au cœur du canton » (communication personnelle, 13 avril 2017) (Annexe IV). Jean-Paul Schroeter pousse encore plus loin cette réflexion en exprimant que l'aéroport peut devenir « un axe essentiel dans les moyens de transports pour les touristes » (CP, 11 avril 2017). Cette situation exemplaire est également mise en avant par Nicolas Emery qui mentionne notamment l'aspect de proximité vécu par les passagers des vols Sion-Majorque organisés par Buchard Voyage (CP, 11 avril 2017). Cet avis est également partagé par le lieutenant-colonel EMG Alexandre Willi, qui effectue des vols au départ de Sion et pour qui c'est « un magnifique aéroport » (communication

personnelle, 9 juin 2017) (Annexe VIII). Pour les habitants du Valais, l'aéroport permet d'éviter de prendre le train ou la voiture jusqu'à Genève ou Berne pour prendre l'avion, soit un gain de temps considérable.

A l'aéroport même, ce sont l'attente très courte au check-in ou la convivialité exemplaire qui sont mis en avant. Nicolas Emery indique même que c'est en soit « une autre expérience de l'aéroport ». Miriam Scaglione, chercheuse à l'Institut de Tourisme à Sierre, parle, elle, de la vision militaire de l'aéroport, et que c'est seulement suite à l'annonce du départ de l'armée qu'on a pu commencer sérieusement à se poser des questions sur son développement (communication personnelle, 30 mai 2017) (Annexe V). Alexandre Willi évoque également l'importance militaire que représente cet aéroport, et indique qu'il représente également « une très grande importance économique » (CP, 9 juin 2017). Pour Alain Quartenoud, co-fondateur de Travelise, l'aéroport est surtout connu pour son activité hivernale (communication personnelle, 8 juin 2017) (Annexe VII). Il parle ainsi « des vols liés au ski » et « beaucoup d'activités faites avec des hélicoptères ».

1.21 Question 2

Quelle image avez-vous de l'aéroport de Sion ?

Cette question permet de connaître l'image qu'ont les personnes interrogées sur l'aéroport. Elle permet de préciser certains aspects ou d'aller plus en détail dans des domaines comme l'environnement, la taille, l'accessibilité de l'aéroport.

Les interviewés ont globalement une image positive de l'aéroport. Beaucoup mettent en avant l'aspect environnemental de l'aéroport. Il s'agit surtout de mettre en évidence le cadre de l'aéroport avec ses montagnes environnantes. Nicolas Emery ajoute que lors des vols organisés par Buchard Voyage SA, les passagers « s'amuse à citer les noms des villages valaisans » (CP, 11 avril 2017). Jean-Paul Schroeter trouve lui « l'environnement, la taille et l'accessibilité parfaite », et décrit même le cadre de « carte postale » (CP, 7 avril 2017). Miriam Scaglione parle elle d'une image « chic », grâce à sa situation idéale à proximité des transports publics, proches du centre-ville et situé « dans un point névralgique d'une région fortement caractérisée par le tourisme » (CP, 30 mai 2017). Pour Alexandre Willi, il s'agit également d'un « aéroport aux conditions météorologiques excellentes » (CP, 9 juin 2017). Alain Quartenoud évoque lui l'aspect business de l'aéroport, il assimile l'aéroport à « des personnes qui ont de l'argent, en particuliers avec des vols de jets privés, les transferts vers les stations par hélicoptères ou encore

l'hélicoptère ». Il pense toutefois que cette situation va changer avec le développement de nouvelles lignes (CP, 8 juin 2017).

A nouveau, un point qui ressort est le potentiel de l'aéroport. Les personnes interrogées admettent toutefois que mettre en avant ce potentiel nécessitera des efforts de la part de l'aéroport, mais également de la commune et des acteurs touristiques valaisans.

Celui-ci est principalement expliqué par la situation centrale de l'aéroport, au cœur du Valais. Il améliore ainsi l'accessibilité de la région. Cet aspect est évoqué dans les entretiens. L'aéroport permet ainsi de rapprocher le Valais du reste du monde, et notamment de destination comme la Grande Bretagne ou le Benelux, grand vecteur de touristes en Valais. Sébastien Epiney indique à ce sujet que « la création de lignes aériennes directes vers ces pays permettrait de rapprocher ces personnes de leurs résidences secondaires » (CP, 13 avril 2017). Il affirme également que ces arguments sont valables pour le reste du secteur hôtelier. Miriam Scaglione mentionne l'opportunité offerte par le fait que l'aéroport est déjà situé dans une zone où les infrastructures touristiques sont en places (CP, 30 mai 2017).

Certains problèmes sont toutefois mis en avant. Nicolas Emery parle lui des difficultés auxquelles ils ont dû faire face comme l'absence de compagnies aériennes à l'aéroport et les difficultés pour en trouver une d'accord de venir se poser à Sion, notamment en raison de l'approche GPS nécessitant une formation spéciale des pilotes (CP, 11 avril 2017). Miriam Scaglione évoque également des problèmes que l'arrivée de vols réguliers pourrait poser aux riverains comme les nuisances sonores (CP, 30 mai 2017). Ce souci est partagé par Alain Quartenoud, qui « connais (...) les nuisances que les vols militaires peuvent occasionner » (CP, 8 juin 2017).

1.22 Question 3

A votre connaissance, quels services sont disponibles à l'aéroport ? Quels services développeriez-vous ?

Cette question a pour objectif de connaître les besoins des personnes interrogées en matière de services présents à l'aéroport.

Les avis sur les services présents varient en fonction des personnes, mais la plupart les connaissent déjà. Au niveau des activités de vols, Allain Quartenoud évoque par exemple « les vols panoramiques avec des petits avions, l'hélicoptère, le saut en parachute ou les transferts VIP

dans les stations » (CP, 8 juin 2017). Mais leur opinion sur leur utilité est plus tranchée. Ainsi, Jean-Paul Schroeter indique que « l'aéroport a tous les services, mais il lui manque certainement un duty-free, ce qui peut représenter une part importante des bénéfices d'un aéroport » (CP, 7 avril 2017). Nicolas Emery indique plutôt « qu'il ne faut pas s'enflammer sur des prestations annexe » (CP, 11 avril 2017). Il étaye ses propos en rajoutant « nous demandons à nos passagers de venir se présenter 40 minutes avant le départ, (...) ce qui ne laisse pas beaucoup de temps pour d'autres activités comme le duty-free ». Cet avis est partagé par Miriam Scaglione, qui se demande s'il est nécessaire de développer ce type de services à l'aéroport (CP, 30 mai 2017). En ce qui concerne la base de dégagement de l'armée, il est également important de garder « un service des FA minimum avec des infrastructures militaires (...) de manière semi-permanente » selon Alexandre Willi (CP, 9 juin 2017).

1.23 Question 4

L'aéroport avait une vocation principalement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile, que pensez-vous de cette réorientation ?

Cette question a pour but de connaître l'avis des participants sur le départ programmé de l'armée de l'aéroport de Sion et leur avis sur l'orientation à prendre. L'objectif est de faire ressortir les sentiments et les espoirs vis-à-vis de ce développement.

De manière générale, les interviewés mentionnent le fait que l'aéroport a toujours eu des activités de vols civils. On ne parle donc pas d'une totale réorientation. Ils relèvent toutefois que ces activités sont minoritaires par rapport à l'importante activité militaire. Le départ de l'armée est donc vu comme une opportunité, même si un développement des activités civiles est nécessaire pour qu'il puisse rester en activité. On relèvera cependant certains avis intéressants et variés sur cette problématique (CP, Pépin, Scaglione & Schroeter, 2017)

Jocelyn Pépin indique à ce sujet que le développement futur de l'activité civile « sera utile au secteur touristique, mais également aux différents autres secteurs de l'économie » (Communication personnelle, 23 mars 2017) (Annexe VI). Elle indique également que « l'accessibilité d'une région est un critère essentiel à son développement ». Miriam Scaglione met en évidence la problématique de l'orientation à prendre. Ainsi, elle se demande s'il faut faire « un aéroport uniquement dévoué au transport des passagers ? Si oui, quels types de lignes aériennes ? ». Elle parle également de l'orientation prise par certains aéroports aux USA de vouer leurs activités au fret (CP, 30 mai 2017). Sébastien Epiney explique lui qu'il avait suggéré

à l'aéroport « d'organiser des visites des avions militaires comme animation pour nos hôtes » avec « un certain succès » (CP, 16 avril 2017). Toutefois, cette activité ne s'est pas poursuivie par la suite.

L'aspect financier est mis en avant par Jean-Paul Schroeter qui pense que « si le Canton peut mettre à disposition 185 millions pour soutenir les remontées mécaniques en Valais, on va bien trouver dix millions annuellement pour faire tourner l'aéroport » (CP, 7 avril 2017).

1.24 Question 5

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux du développement de nouvelles lignes ?

Le but de cette question est de connaître les points de vue des personnes sur des aspects plus larges et d'approfondir la notion de développement de la question de recherche.

Dans son ensemble, les interviewés voient de manière positive le développement de nouvelles lignes, que ce soit au niveau économique ou au niveau social. Ils se montrent également soucieux des nuisances sonores que le développement de nouvelles lignes pourrait causer. Ils se fondent, pour cela, sur des comparaisons avec l'activité militaire de l'aéroport.

Ainsi Jocelyn Pépin constate qu'« actuellement, et ce depuis de nombreuses années, l'aéroport peine à développer ses activités » (CP, 23 mars 2017). Elle craint également qu'une augmentation du nombre de vols crée « d'avantage de nuisances ». Cependant, elle nuance ses propos en mettant en évidence le fait que les avions modernes « créent moins de nuisances sonores que les appareils utilisés lors des activités militaires ». Ce propos est partagé par Alexandre Willi, ainsi que Jean-Paul Schroeter qui ajoute qu'« un Airbus A320 produit entre 50 et 60 décibels, contre 108 pour un F/A-18 » (CP, 7 avril 2017).

Du point de vue social, Jean-Paul Schroeter pense que le développement de l'aéroport « peut générer beaucoup d'emplois, que ce soit pour le fonctionnement de l'aéroport (...), des commerces environnants (...), la construction et l'entretien des infrastructures ou des avions » (CP, 7 avril 2017). Avis partagé par Alain Quartenoud qui pense que « le développement de vols commerciaux et touristiques serait bon pour l'économie locale » (CP, 8 juin 2017).

Miriam Scaglione s'interroge sur l'orientation à prendre au niveau du type de vols. Elle pense que « se tourner uniquement sur le charter serait une erreur », et propose de « se tourner

vers le low-cost ». Cependant, elle relève quelques problèmes qui peuvent se poser. Elle indique ainsi que « le problème avec les compagnies low-cost, c'est qu'il faut payer pour qu'elle viennent » (CP, 30 mai 2017).

1.25 Question 6

Quel impact le développement de nouvelles lignes régulières / charter / low-cost peut-il avoir pour vous et les personnes que vous représentez ?

Les personnes interrogées voient principalement des effets bénéfiques à un développement de nouvelles lignes régulières à l'aéroport de Sion. Les aspects les plus favorables sont l'accessibilité améliorée, la croissance de l'économie locale et du tourisme.

A ce sujet, Alain Quartenoud pense que « le développement de nouvelles lignes est une bonne chose », mettant en avant les avantages de cet aéroport comparé aux autres comme le fait que « les passagers n'ont pas besoins de se présenter deux heures à l'avance et qu'ils évitent les foules des grands départs de vacances » (CP, 8 juin 2017). Miriam Scaglione évoque une étude qu'elle a entreprise et qui met en lien les prix de l'immobilier avec la venue des compagnies low-cost, et il a été constaté une augmentation du prix de l'immobilier suite à l'arrivée de ces compagnies. Elle compare cette situation avec l'arrivée du TGV dans certaines régions de France et où « des personnes quittaient des quartiers de Paris pour venir s'installer sur la ligne du TGV » (CP, 30 mai 2017).

Jean-Paul Schroeter ne pense pas que le développement de vols journaliers soit possible. Mais il avance que le développement de lignes régulières « permettrait également de décharger l'aéroport de Genève » (CP, 7 avril 2017).

D'un point de vue touristique, Sébastien Epiney assure qu'« un essor du trafic aérien civil de l'aéroport est nécessaire, voir même indispensable » pour éviter les lits froids en station. Il mentionne également le cas de la nouvelle compagnie aérienne « Powdair ». En plus du développement du tourisme Incoming⁵, il parle également du développement de l'Outgoing avec les vols de « Buchard Voyage SA ». Faisant allusion à la grande communauté portugaise et espagnole en Valais, il parle également du potentiel de développement de lignes vers ces pays (CP, 11 avril 2017). Cet avis est partagé par Alain Quartenoud qui pense que le

⁵ Incoming : se dit des étrangers qui visitent un pays. (Récupéré sur : http://eit-lausanne.ch/fr/assets/File/CI_AV_tourisme%20et%20branche_2013.pdf)

développement de lignes aériennes vers de grandes destinations européennes serait bénéfique auprès des agences de voyages locales (CP, 8 juin 2017).

Miriam Scaglione mentionne elle le tourisme de type MICE⁶. Selon elle, la venue de compagnies low-cost permettrait de faire face à « une situation actuelle handicapante, avec les prix élevés du marché suisse combiné à l'accessibilité difficile de la région ». Elle pousse plus loin la réflexion sur le tourisme traditionnel en imaginant même « des touristes qui prendraient l'avion le matin, skient la journée, et repartent le soir » (CP, 30 mai 2017).

1.26 Question 7

Selon vous, quel est l'impact de l'aéroport sur l'économie et le tourisme en Valais ? A quels besoins répond-il ?

A nouveau les personnes interrogées insistent globalement sur le potentiel de l'aéroport et sur les bienfaits qu'il peut apporter à toutes les branches d'activités, qu'il s'agisse de l'économie, du tourisme, des industries ou de l'éducation.

Pour ce qui est du développement du tourisme en station, l'annonce de l'arrivée de la nouvelle compagnie Powdair représente une grande opportunité. A ce sujet, Sébastien Epiney compte sur « une plus grande présence des propriétaires venant des nouvelles régions desservies, mais également la venue d'une nouvelle clientèle ». Il cite comme exemple les aéroports de Chambéry et Innsbruck et ce qu'ils apportent à l'économie touristique de leur région respective (CP, 13 avril 2017).

Toujours en ce qui concerne le développement de l'économie, Jean-Paul Schroeter donne lui l'exemple de l'aéroport des Eplatures à la Chaux-de-Fonds, où « beaucoup de sociétés horlogères ont leur bureau le long de celui-ci ». Suite au départ de l'armée, il pense que « les bâtiments inexploités de l'aéroport pourraient très bien servir de locaux pour des Start-Ups ou des directions de petites ou moyennes entreprises » (CP, 7 avril 2017).

⁶ MICE : acronyme anglais de « meetings, incentives, conferencing et exhibitions ». (Récupéré sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Meetings,_Incentives,_Conferencing,_Exhibitions)

1.27 Question 8

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous / votre région ?

Différentes thématiques ressortent de cette question, mais on trouve des avis semblables sur différentes thématiques. Au niveau des forces, ce sont surtout des thématiques comme la situation de l'aéroport (aussi bien géographique qu'environnementale), le départ de l'armée ou la venue de nouvelles compagnies aériennes qui ressortent. Au niveau des faiblesses, ce sont des thématiques comme les infrastructures, les coûts ou les difficultés à faire venir des compagnies aériennes à Sion qui sont mises en avant. Les nuisances sonores générées par les avions sont également une thématique qui revient fréquemment dans les interviews.

Les aspects environnementaux et géographiques de l'aéroport sont considérés comme les plus grandes forces de celui-ci. Par exemple, Sébastien Epiney parle de « situation centrale », de « son arrivée spectaculaire et les conditions météorologiques favorables », avant de conclure que « l'aéroport offre une expérience différente » (CP, 13 avril 2017). Ces propos sont partagés par Jean-Paul Schroeter, qui ajoute que « l'attractivité et la beauté du site qui sont un terrain propice à la pratique de l'aviation pour des avions de tourisme, comme pour des Airbus A320 » (CP, 7 avril 2017).

Nicolas Emery évoque lui l'aspect de la mobilité, et pense qu'elle « représente une partie de l'avenir de notre tourisme ». Il donne comme exemple le gain de temps offert comparé à des aéroports comme Genève, que ce soit au niveau des transports publics comme des procédures avant et après atterrissages (CP, 11 avril 2017). Cet aspect est également mis en avant par Sébastien Epiney, qui indique que « le gain de temps est un atout majeur pour nous » (CP, 13 avril 2017). Alain Quartenoud mentionne également des avantages importants pour les passagers comme « moins d'attente au check-in et à l'embarquement » (CP, 8 juin 2017).

En ce qui concerne les faiblesses, l'aspect des coûts revient souvent dans les interviews. A ce sujet, Jocelyn Pépin mentionne la dépendance de l'aéroport vis-à-vis de l'armée qui « absorbe les frais de maintenances et entretien de la piste, tout comme les activités de SkyGuide » (CP, 23 mars 2017). En effet, avec le départ programmé de l'armée, cette situation ne perdurera pas, comme le rappelle Jean-Paul Schroeter en indiquant que l'armée

n'entreprendra les installations que « jusqu'en 2022 ». Il précise toutefois que cela « est une opportunité pour nous car cela nous laisse cinq ans pour trouver des solutions » (CP, 7 avril 2017).

Toujours au niveau des coûts, Miriam Scaglione parle des difficultés à faire venir des compagnies à l'aéroport de Sion. Elle ne pense pas qu'il « soit possible de subventionner des compagnies comme Ryanair pour qu'elles viennent se poser ici » (CP, 30 mai 2017). Ce problème est également évoqué par Nicolas Emery qui rappelle qu'il « n'y a pas de compagnie aérienne basée en Valais », en expliquant « il y a eu l'armée, les jets militaires, mais pas de développement de vols commerciaux de masse ». Il précise également que cette difficulté est augmentée par le fait que l'approche à l'aéroport de Sion « nécessite une approche GPS plus compliquée », et que « les compagnies doivent former des pilotes (...) ce qui implique un nouveau coût qu'il faut intégrer dans une offre ». Toutefois, au niveau des vols déjà effectué par Buchard Voyage SA, il tient à préciser qu'il faut « voir tout le luxe que cet aéroport offre, un luxe auquel beaucoup de monde ne réfléchit pas » (CP, 11 avril 2017). Alain Quartenoud pense qu'une des faiblesses de l'aéroport au niveau touristique suisse est le public restreint auquel il s'adresse, soit « principalement à la clientèle valaisanne ». Il parle également pour l'instant du « faible choix de destinations » (CP, 8 juin 2017). Enfin, une faiblesse à ne pas négliger concerne les nuisances générées par le développement de l'activité des vols. Alexandre Willi indique à ce sujet que la présence des montagnes aux alentours accentue ce bruit par un effet de résonance (CP, 9 juin 2017).

1.28 Question 9

Quels sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?

Les interviewés placent beaucoup d'attentes auprès de l'aéroport de Sion, que ce soit pour eux-mêmes, pour les personnes qu'ils représentent ou pour la région. C'est surtout l'accessibilité améliorée qui est mise en avant, mise en relation avec le contexte actuel de l'inter connectivité.

Les attentes sont fortes au niveau du développement de nouvelles lignes. Dans ce sens, Sébastien Epiney indique : « si la création de ces nouvelles lignes rencontre le succès escompté, cela nous permettrait de récupérer ce qu'on a perdu sur les taux de change ». Il ajoute également que la présence d'un aéroport à proximité des destinations touristiques de la région serait « un avantage concurrentiel très important » car de nos jours « les gens veulent tout, tout de suite » (CP, 13 avril 2017). Pour Alain Quartenoud, le développement de nouvelles destinations

« pourrait nous ouvrir de nouvelles possibilités ». Il pense également que la taille de l'aéroport et son aspect privatif sont des atouts importants à garder car on ne les trouve pas dans les autres aéroports (CP, 8 juin 2017).

Dans une optique d'attentes plus globales, Jocely Pépin pense que l'aéroport « doit faire partie des éléments de la stratégie cantonale en matière de développement économique ». Dans cette perspective, elle pense que la gouvernance de l'aéroport doit être revue afin de faire du site aéroportuaire « un outil de développement économique complètement intégré dans le paysage valaisan touristique, industriel et de l'innovation » (CP, 23 mars 2017).

Enfin au niveau de l'armée, Alexandre Willi attend de l'aéroport que l'entente cordiale qui existe depuis toujours entre les forces aériennes et les acteurs civils continue. Il pense notamment à « l'accueil des aéronefs mil⁷ [sic] dans le futur » de même qu'à l'entretien des infrastructures et des pistes (CP, 9 juin 2017).

Comparaison

Dans cette partie sont présentés différents aéroports suisses et étrangers. Ces aéroports ont été sélectionnés selon des critères qualitatifs et dans le but de les comparer avec l'aéroport de Sion. Toutefois, il faut tenir compte du fait que la comparaison entre aéroports est très difficile tant les situations diffèrent en matière d'histoire, d'économie ou d'emplacement. La comparaison peut toutefois s'avérer judicieuse pour orienter son activité ou prendre des exemples de bon développement.

1.29 Aéroport de Chambéry-Savoie

L'aéroport de Chambéry-Savoie est de loin l'aéroport présentant les caractéristiques les plus semblables avec l'aéroport de Sion, que ce soit au niveau des infrastructures, de sa situation, sa capacité d'accueil ou de son histoire.

Il voit ses fondements prendre place dans la ville de Chambéry, chef-lieu du département de la Savoie en France. Lancé en 1929 sous la forme d'un aéroport à mixité militaire et civile, la ville d'Aix-les-Bains, grande destination touristique, participe grandement à la création de cet aéroport. Son activité civile prendra réellement forme après la deuxième guerre mondiale, avec le début de l'activité commerciale en 1960. Une compagnie va grandement participer à cette

⁷ Militaire

activité aux débuts de l'aéroport, Air-Alpes. Entre 1968 et 1983, cette compagnie va développer sa flotte à l'aéroport de Chambéry-Savoie et des lignes aériennes à destination de Paris. La base aérienne cessera finalement ses activités en 1985, laissant seulement une activité civile s'y opérer. L'aéroport va connaître de nombreuses améliorations en prévision des Jeux Olympiques d'Albertville en 1992. Face à l'activité charter hivernale grandissante, l'aéroport poursuit ses investissements dans cette direction. Le cap des 110'000 passagers transportés est franchi en 1999 (Aéroport de Chambéry Savoie, 2017).

En 2004, l'exploitation, la gestion et le développement de l'aéroport sont cédés au partenariat VINCI Airports-Kéolis. Cet exemple de partenariat va servir de modèle pour une majorité des autres aéroports régionaux français. Suite à ce changement, de nombreux investissements sont entrepris et l'aéroport atteint un record de 270'436 passagers annuels en 2008 (2017).

L'aéroport de Chambéry-Savoie est situé à l'embouchure du lac du Bourget, dans la ville du même nom, et est entouré des parcs naturels du Massif des Bauges et de Chartreuse. Cet emplacement le situe idéalement d'un point de vue touristique. Il est ainsi la porte d'entrée à de nombreuses stations de renommées comme Courchevel, Tignes, Val d'Isère ou encore la Plagne. Des liaisons régulières vers ces destinations peuvent être effectuées avec les Altibus. Ce service est adapté en fonction des horaires des vols. Des entreprises de location de voitures

Figure 4: carte des destinations de l'aéroport de Chambéry-Savoie



Source: Aéroport de Chambéry Savoie (2017)

sont également présentes à l'aéroport. Enfin, l'aéroport met à disposition des passagers une boutique de souvenirs, un restaurant et un snack. L'aéroport n'est pas desservi par le rail, mais la ville de Chambéry dispose d'une liaison avec les trains TGV (Union des Aéroports Français UAF, 2017).

En 2016, l'aéroport a été fréquenté par un total de 215'216 passagers, desservant 13 destinations hors des vols charter (2017). Comme le montre la figure 4, sa principale clientèle provient de la Grande Bretagne, avec des destinations comme Londres, Southampton ou Manchester, mais également les Pays-Bas.

1.30 Bern-Belp

L'aéroport de Bern-Belp n'est pas situé dans une zone alpine comme Sion ou Chambéry. Mais son développement paraît intéressant à étudier, notamment en ce qui concerne l'aviation commerciale de ligne et charter.

L'aéroport de Bern-Belp a été créé en 1929. Ses activités commerciales débutèrent la même année avec des vols réguliers à destination de Bienne et Bâle. Pendant la deuxième guerre mondiale, les vols civils étaient quasi inexistantes, remplacés par une intense activité militaire. En 1945, le Conseil Fédéral décida du développement futur des aéroports suisses. Il choisit l'aéroport de Zürich comme base pour les vols internationaux, Bern-Belp gardant son statut d'aéroport régional. En 1950, l'aéroport passe sous concession privée entre les mains de la compagnie « Alpar Flug und Flugplatzgesellschaft AG ». Entre 1948 et 1957, la compagnie nationale Swissair opère des vols à destination de Londres, tandis que la compagnie belge Sabena en effectue vers Bruxelles. En 1958, l'aéroport se dote d'une piste en béton. Entre 1970 et 1992, l'aéroport continue d'étendre ses liaisons commerciales vers d'autres villes d'Europe comme Paris, Munich, Amsterdam ou Rome. En 2001, la piste d'atterrissage est agrandie pour passer à 1'730 m. et les années qui suivent voient l'arrivée de nouvelles compagnies (Bern Airport, 2017).

Aujourd'hui, l'aéroport a une stratégie basée sur quatre piliers :

- participer à l'activité économique de la région en tant que fournisseur de services ;
- opérer des liaisons aériennes régulières et charter (transport publics) ;
- gérer une activité d'aviation générale (transport privé par les airs) ;
- maintenir des activités de vols au service de la Confédération Suisse (aéroport basé dans la capitale du pays) (2017).

Dans son plan directeur pour l'année 2020, l'aéroport prévoit d'agrandir ses infrastructures aéroportuaires, ainsi que ses installations dédiées à la sécurité. En 2015, l'aéroport a transporté un total de 175'024 passagers avec des vols de lignes et charter, pour un total de 7'928 mouvements d'avions (Office Fédéral de la Statistique, Office Fédéral de l'Aviation Civile, 2017).

1.31 Lugano

A ses débuts, en 1938, l'aéroport de Lugano consistait en une simple piste d'atterrissage en gazon. En 1960, une piste bétonnée de 1'200 m. est construite, avant que l'aéroport ne soit vendu trois années plus tard à la ville de Lugano. L'aéroport a été géré par plusieurs compagnies différentes au cours de son histoire, comme le Volo Motore Group Lugano, Avilu SA en 1966 et Azienda Comunale dei Trasporti en 1974. En 1985, la piste est à nouveau allongée pour atteindre 1'350 m. de long, et on y installe une tour de contrôle en 1989. Depuis 1996, l'aéroport est sous concession de l'OFAC et est géré par Lugano Airport SA (Giordani, 2013, p. 38). En 2015, l'aéroport a transporté un total de 156'435 passagers sur des vols de lignes et charter, pour un total de 5'397 mouvements. (Office Fédéral de la Statistique, Office Fédéral de l'Aviation Civile, 2017).

L'aéroport de Lugano est situé à six km du centre-ville et à quelques 30 km de la frontière avec l'Italie (Lugano Airport SA, 2017). En raison du relief montagneux environnant, les pilotes doivent être au bénéfice d'une formation spéciale pour s'y rendre, et les avions doivent disposer d'une qualification spéciale. En plus d'un parking situé à 100 mètres du terminal, des bus-navette assurent la liaison depuis le centre-ville, et la gare d'Agno se trouve à 10 minutes à pieds.

1.32 Innsbruck

L'aéroport d'Innsbruck présente de grandes similitudes avec l'aéroport de Sion en ce qui concerne sa situation géographique. L'aéroport se trouve dans une vallée, proche du centre-ville et des stations touristiques de la région. Malgré l'approche difficile causée par les reliefs montagneux, l'aéroport a su croître aux fils des années.

L'aéroport d'Innsbruck a été créé en 1925 avec une première ligne aérienne le reliant à Munich. Une année plus tard, la compagnie nationale allemande Lufthansa prend à sa charge les activités de l'aéroport. Entre 1950 et 1954, les compagnies aériennes KLM et Swissair créent des vols à destination de l'aéroport d'Innsbruck. En 1964 est inauguré un nouveau terminal à l'occasion des Jeux Olympiques (Innsbruck Airport, 2017). A ce jour, c'est encore ce même terminal qui est utilisé (Wieger, 2017). L'activité de l'aéroport va continuer à se développer, avec l'arrivée de compagnies comme Austrian Airlines, Crossair et l'essor des vols charter en 1978. En 1990, une nouvelle tour de contrôle est inaugurée et, en 1996, Innsbruck accueille le forum mondial des aéroports. Dans les années 2000, l'aéroport va entreprendre la construction de nouveaux hangars, parcs de places et de restaurants. A partir de l'année 2006, l'aéroport héberge des compagnies low-cost comme HLX et Easyjet. En 2015, l'aéroport d'Innsbruck a transporté un total de 1'001'255 passagers (Innsbruck Airport, 2017).

Synthèse de la comparaison

Le regroupement des informations de la comparaison permet de constater qu'en comparaison des autres aéroports sélectionnés, l'aéroport de Sion a une moyenne de passagers par mouvements très faible (tableau 7). Ce taux faible s'explique par une faible activité commerciale comparé aux restes des activités. En effet, sur un total de 41'016 mouvements enregistrés en 2015, 11'829 provenaient du trafic commercial contre 29'187 pour les mouvements non-commerciaux (Office Fédéral de la Statistique, 2017). Chambéry, qui dispose

Tableau 7: comparaison de la capacité, du trafic, des mouvements et de la gestion des aéroports

| | Sion | Chambéry | Innsbruck | Bern-Belp | Lugano |
|--|-----------------------------|------------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| Capacité annuel de passagers | 949'000 ^d | 1'000'000 ^b | | 350'000 ^e | |
| Total trafic passagers (2007) | 34'877 ^a | 231'435 ^b | 859'832 ^c | 103'749 ^a | 196'241 ^a |
| Total trafic passagers (2015) | 32'550 ^a | 215'176 ^b | 1'001'255 ^c | 189'244 ^a | 165'993 ^a |
| Mouvements totaux (2015) | 41'016 ^a | 33'597 ^b | 45'879 ^c | 50'794 ^a | 21'262 ^a |
| Nombre moyen de passagers par mouvements | 0.79 | 6.40 | 21.82 | 3.73 | 7.81 |
| | Etat du Valais ^a | Privée ^b | Privée ^c | Privée ^a | Privée ^a |

Source : Tableau de l'auteur provenant de sources multiples

- a. Office Fédéral de la Statistique (2017), p. xx, xx et xx
- b. Aéroport de Chambéry (site internet, 2017)
- c. Innsbruck Airport (2016)
- d. Aéroport de Sion (présentation, 2016)
- e. Aéroport de Berne (site internet, 2017)

d'un aéroport d'une capacité annuelle équivalente, a un ratio bien plus élevé, et ce malgré un nombre de mouvements inférieur. L'aéroport d'Innsbruck est celui qui connaît le plus grand trafic de passagers nonobstant peu de différence en mouvements avec l'aéroport de Sion. Cependant, 40'567 mouvements sont à attribuer aux vols de lignes et charter (Innsbruck Airport, 2016, p. 13). Malgré une capacité de seulement 350'000 personnes, bien inférieur à celui de Sion, l'aéroport de Bern-Belp affiche de meilleures chiffres, avec un total de 189'244 passagers

transportés en 2015. En effet, l'aéroport de Bern a connu une forte progression du nombre de ses passagers, soit 85'495 de plus qu'en 2007. En comparaison des autres aéroports, seul Innsbruck affiche des chiffres à la hausse, alors que les autres ont tous subi des chutes de fréquentation. L'aéroport de Sion est également le seul à ne pas être

1.33 Aircraft Council International

Afin de pouvoir pousser plus loin l'étude comparative, une collaboration avec le Airports Council International (ACI) pourrait être judicieuse. La mission principale de cette entreprise est la promotion de l'excellence dans la gestion des aéroports. La comparaison entre aéroports n'est pas une chose aisée, chaque aéroport disposant de ses propres caractéristiques, et ce même dans une catégorie semblable. A cet effet, ACI a élaboré une liste d'indicateurs qui permettent une comparaison sur une base internationale (Guide to Airport Performance Measures, 2012, pp. 1-3). L'entreprise met également à disposition de ses partenaires des outils de mesures de performances. Le but est de pouvoir avoir une vue d'ensemble de son aéroport et de cibler les problèmes. Toutefois, l'accès à la documentation complète et les outils de mesures sont payants, ce qui ne permet pas de les développer d'avantages dans ce travail.

Discussion

Ce chapitre a pour but d'interpréter les résultats de la recherche avec les entretiens réalisés. La synthèse des entretiens a permis de faire ressortir différentes des pistes de réflexions qui seront confrontées à l'interprétation de l'auteur.

Les pistes de réflexions qui seront discutées sont les suivantes :

- l'aéroport de Sion doit garder une bonne image
- l'aéroport doit jouer un plus grand rôle dans le paysage économique et touristique valaisan
- la situation géographique de l'aéroport doit être mise en avant
- les acteurs touristiques doivent travailler ensemble pour concrétiser le développement de l'aéroport
- l'aéroport peut faire pencher la conjoncture actuelle en sa faveur

1.34 L'aéroport de Sion doit garder une bonne image

La majorité des interviewés a une image positive de l'aéroport. Cette image s'est accentuée suite à l'annonce du départ des forces aériennes de Sion. En effet, l'aéroport de Sion n'a pas toujours été bien perçu par la population. Le bruit généré par les jets militaires, et notamment des F/A-18, était la plus grande source de protestations des communes locales. L'Association des Riverains de l'Aéroport de Sion (ARAS) a d'ailleurs été créée principalement pour lutter contre ce préjudice environnemental.

Bien que les jets militaires causent plus de nuisances que les avions civils, l'arrivée d'une compagnie comme Powdair et son intention d'effectuer plusieurs vols journaliers ne semble pas causer une grande inquiétude pour le moment contrairement à ce que je pensais. Comme le mentionne Jean-Paul Schroeter, les avions civils modernes produisent nettement moins de décibels que leurs homologues militaires. Il paraît toutefois indispensable de contrôler cette augmentation des vols et de la maintenir à des niveaux raisonnables. Au-delà des nuisances sonores, la proximité avec la ville de Sion représente également un danger potentiel lors d'un crash d'avion.

1.35 L'aéroport doit jouer un plus grand rôle dans le paysage économique et touristique valaisan

Que ce soit au cours des entretiens effectués auprès des parties prenantes du tourisme valaisan ou dans les médias, tous s'accordent à dire que l'aéroport de Sion est un magnifique outil au potentiel sous exploité jusqu'à présent, surtout au niveau de son activité commerciale civile. Pourtant il existe beaucoup d'opportunités de développement, surtout d'un point de vue touristique. La première idée qui ressort est notamment celle de sa proximité avec de grandes stations de sport d'hiver. Cette situation pourrait lui être bénéfique, comme c'est le cas des aéroports de Chambéry et d'Innsbruck qui voient leurs pics d'activité atteint en hiver. L'aéroport de Chambéry est celui qui partage le plus de similarité avec celui de Sion, avec une capacité en passagers annuels théorique égale, une piste de même taille et une forte activité touristique hivernale dans la région. Son développement a su se poursuivre de manière optimale, et ce malgré la présence des aéroports de Genève et Lyon à moins de deux heures de routes.

L'annonce du retrait de l'armée de même que la saturation qui s'est manifestée à l'aéroport de Genève lors des départs en vacances ont permis d'amorcer des changements. Ceux-ci sont

visibles avec les vols effectués par la compagnie Swiss en février 2016, et le seront également avec l'arrivée de la compagnie Powdair.

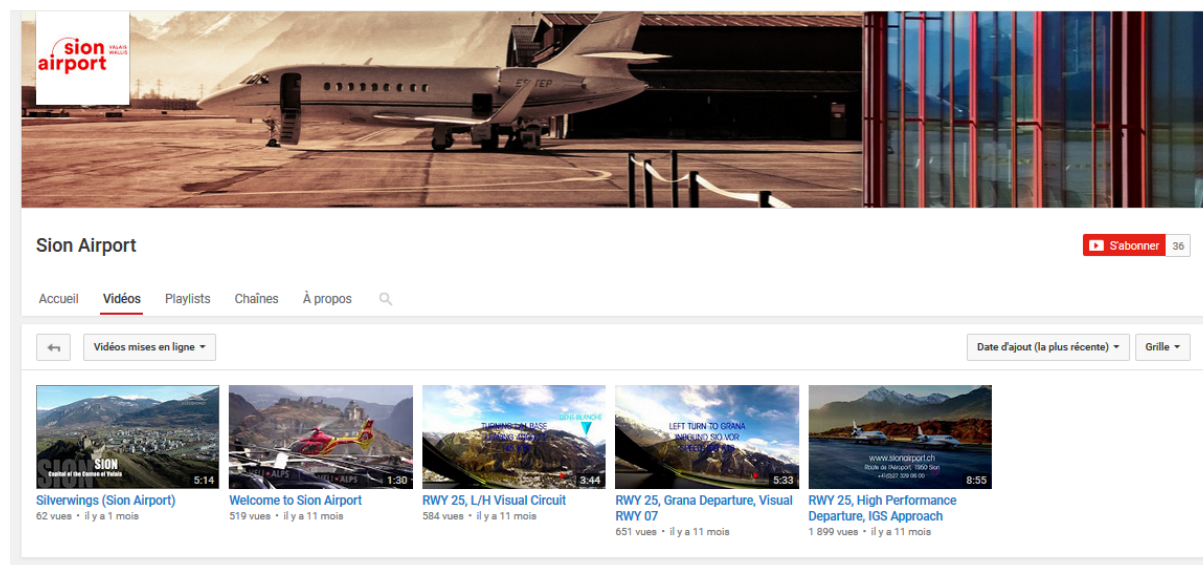
Comme la plupart des personnes interviewées, je pense que ce développement prendra du temps et qu'il ne sera pas rentable immédiatement. Néanmoins, comme le démontre l'étude des sources écrites, la présence d'un aéroport est un facteur important du développement économique d'une région. La venue de nouvelles lignes aériennes peut avoir un impact considérable sur le développement touristique, aussi bien pour les étrangers désireux de passer des vacances en Valais que pour la communauté locale souhaitant partir en voyage. Il peut également profiter de la saturation annoncée de l'aéroport de Genève et du départ de l'aviation privée pour récupérer certains de ces vols. Je pense aussi aux stations huppées du Valais comme, entre autres, Zermatt, Crans-Montana ou Verbier qui sont actuellement celles qui profitent le plus de l'aéroport avec l'hélicoptère, les transferts par hélicoptères ou le hangarage des jets privés. Comme nous avons pu le constater, l'aviation est devenue de plus en plus accessible. La démocratisation de ce mode de transport et les changements dans les méthodes de voyager sont une opportunité pour l'aéroport. Hors du tourisme à proprement parler, la future implantation d'une antenne de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) à Sion est une preuve du développement économique de la région. La présence d'un aéroport améliorerait encore la visibilité du Valais, d'une part, et de la Suisse d'autre part, dans le monde dans le domaine de la technologie. Je pense également que des vols charter peuvent encore se développer, comme ceux opérés par le voyageur Buchard Voyages SA à destination de Majorque. Alors qu'ils ont commencé avec des avions d'une capacité de 70 places, ils ont pu passer à des avions de 112 places, preuve que la clientèle existe et que ce marché fonctionne. Je pense également que l'arrivée de la compagnie Powdair est une opportunité exceptionnelle pour la région et le tourisme. Si la première saison d'opération s'avère fructueuse, elle peut inciter d'autres compagnies à faire de même, ainsi que favoriser le développement et la variété des entreprises présentes sur le tarmac de l'aéroport.

Enfin, s'il ne permettra peut-être pas de sauver l'économie touristique hivernale touchée de plein fouet par le franc fort et le réchauffement climatique, il pourrait aider à développer d'autres activités et devenir un acteur économique important de la région. A l'heure où la rapidité et la connectivité sont devenues des facteurs de croissance importants pour une économie prospère, son essor ne peut qu'être bénéfique.

1.36 La situation géographique de l'aéroport doit être mise en avant

La synthèse des entretiens a montré que le paysage était un atout majeur de l'aéroport. Au cours des entretiens, les personnes ont quasiment toutes tenu à mettre en avant le magnifique panorama qui s'offre à la vue des visiteurs, les montagnes réputées environnantes et les conditions météorologiques favorables à la pratique d'une activité aéronautique. Cette situation doit donc être plus que jamais mise en valeur comme une autre expérience de l'aviation, une

Figure 5: page d'accueil Youtube de l'aéroport de Sion



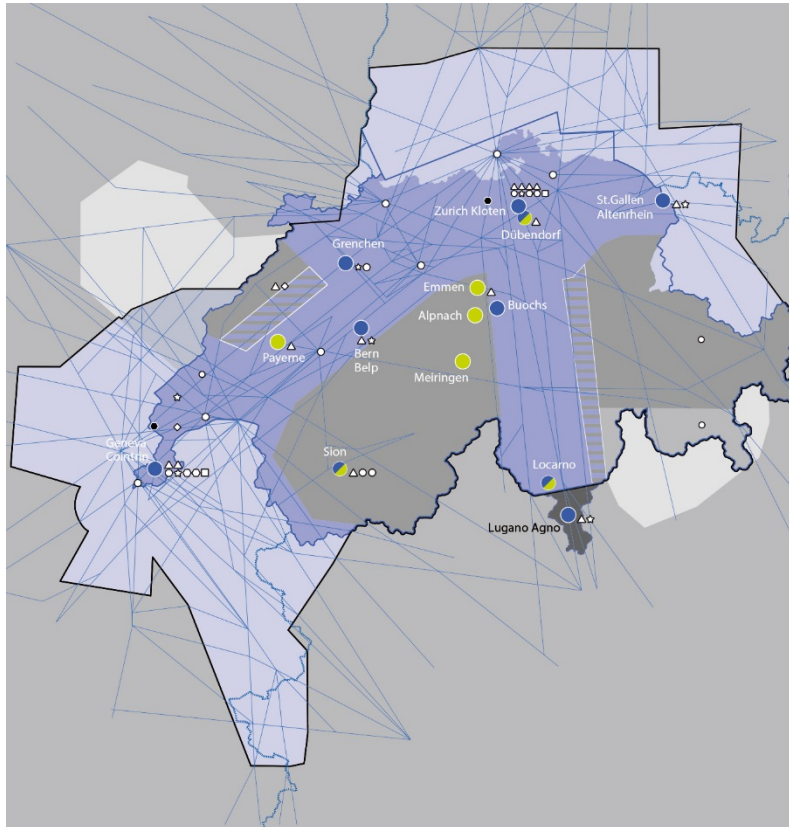
Source : Aéroport de Sion, Youtube (2017)

façon de se distinguer des autres aéroports. Comme on peut le constater sur la figure 5, l'aéroport de Sion a mis en ligne plusieurs vidéos consacrées à son approche sur sa chaîne Youtube. La compagnie Powdair en a également fait de même sur sa page Facebook en postant régulièrement des photos de l'aéroport de Sion.

Des lieux uniques au cœur des Alpes pennines et la situation géographique particulière de l'aéroport sont déjà exploités par des compagnies présentes sur son site. C'est notamment le cas d'Air-Glacières ou Héli-Alpes qui proposent des vols panoramiques aux touristes. Pour l'aviation civile en revanche, cet environnement a beaucoup freiné le développement de lignes aériennes, en raison des procédures d'approche difficiles occasionnées par le relief. Mais, grâce à l'élaboration d'avions toujours plus performants et au nouveau système d'approche GPS mis en place à l'aéroport, ces problèmes seront moins ardu dans le futur. Je pense notamment à l'aéroport d'Innsbruck, qui se trouve dans une situation semblable à celle de Sion, avec un relief marqué aux alentours et une approche compliquée, ce qui ne l'empêche pas de connaître une importante activité civile.

De même que les interviewés, je pense que l'environnement de l'aéroport a de grandes ressources à faire valoir. Au lieu de voir le vol en avion comme un simple moyen d'amener des passagers d'un point A à un point B, on pourrait en faire un vol attrayant en effectuant des passages au-dessus des Alpes. L'expérience vécue serait inoubliable et compenserait le prix plus élevé. Toutefois, une telle situation reste compliquée à mettre en œuvre. Les raisons en sont tout d'abord d'ordre écologique, avec les zones protégées, les parcs nationaux, les

Figure 6: Espace aérien Suisse



Source : Skyguide (2017)

nuisances sonores, ainsi que pour des raisons sécuritaires. Mais il faut également tenir compte des restrictions d'utilisation de l'espace aérien suisse. En effet, comme le montre la figure 6, l'aéroport de Sion se trouve dans une zone contrôlée par l'armée (gris foncé), ce qui restreint la marge de manœuvre (Skyguide, 2017).

1.37 Les acteurs touristiques doivent travailler ensemble pour concrétiser le développement de l'aéroport

Les bénéfices économiques que peut apporter l'aéroport au tourisme valaisan sont perçus par tous comme une opportunité à saisir. Mais tous s'accordent à dire que cela doit se faire à tous les échelons du tourisme, et l'aéroport seul ne dispose pas des moyens marketings et financiers pour assurer ce développement. Actuellement, l'aéroport se charge de mettre à disposition du Valais un outil fonctionnel et efficace avec toutes les infrastructures nécessaires. Etant propriété de la commune et du canton, il ne peut pas investir de gros moyens financiers pour attirer des compagnies aériennes ou pour développer ses infrastructures. Mais afin d'attirer l'intérêt des touristes et des futures entreprises sur les nouvelles lignes en développement, il faut que les acteurs touristiques (offices du tourisme, compagnies aériennes, entreprises privées) communiquent et mettent en place une stratégie marketing.

Tout comme des stations se sont mises ensemble pour proposer l'abonnement de ski commun du Magic Pass⁸, l'aéroport peut pousser les acteurs touristiques à travailler ensemble pour l'avenir de cette plateforme et du tourisme en Valais. De ce point de vue, je partage l'avis de l'ARAS qui préconise « la création d'une société d'économie mixte constituée du Canton du Valais, de la Municipalité de Sion, des stations touristiques, des compagnies utilisatrices des infrastructures aéroportuaires sédunoises ainsi que des partenaires privés » (Association des Riverains de l'Aéroport de Sion ARAS, 2016).

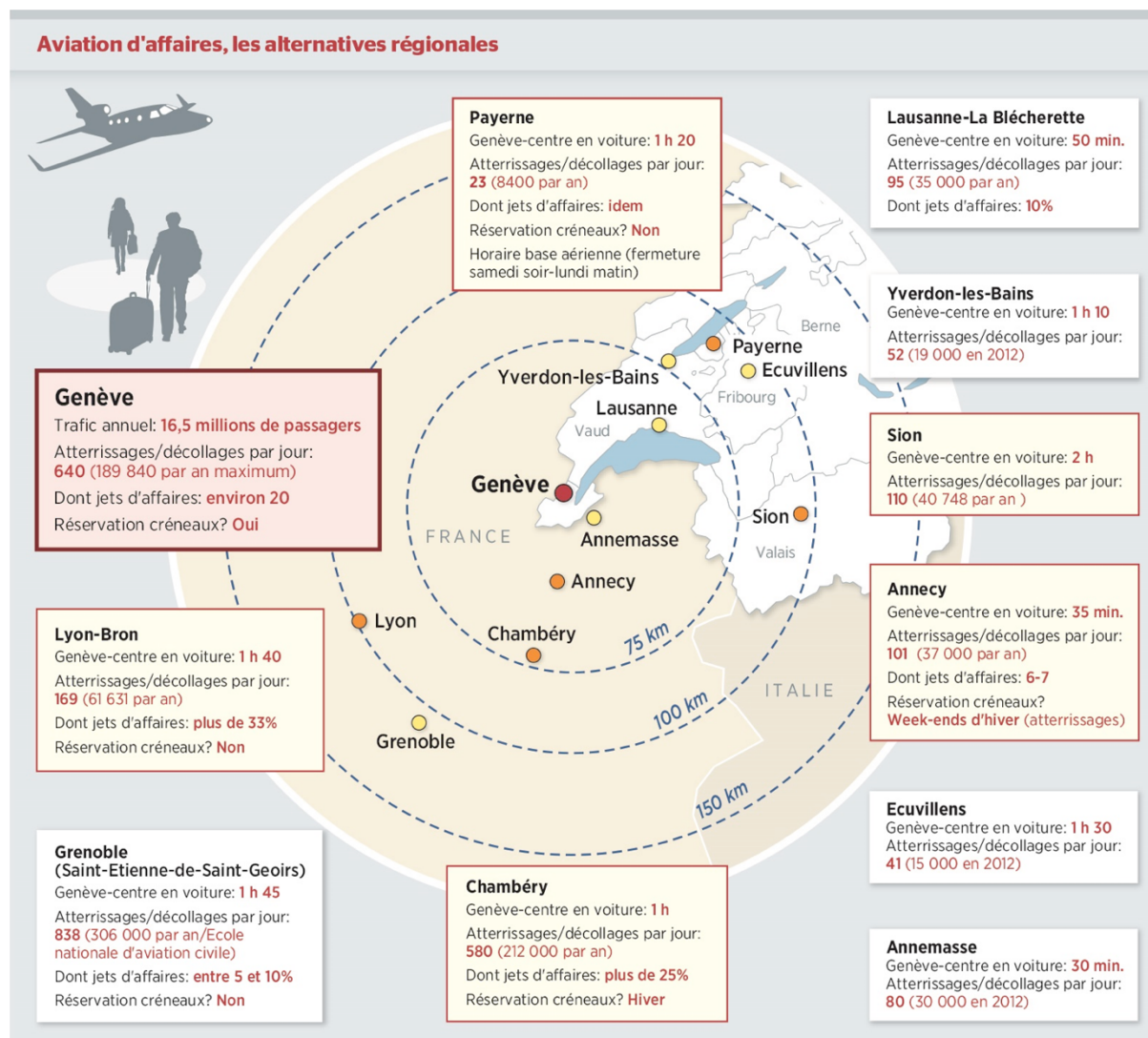
Dans une autre optique, je pense également qu'une opportunité de développement peut venir des Jeux Olympiques de 2026. La présence d'un aéroport dans une région organisatrice représente certainement un atout à faire valoir. Comme le montre la comparaison des aéroports, les aéroports de Chambéry et d'Innsbruck ont profité de la présence des Jeux Olympiques hivernaux pour développer leurs activités et infrastructures. Si les jeux venaient à se dérouler en Valais en 2026, l'aéroport pourrait également profiter de cet événement. L'aéroport serait également très utile pour le transport des passagers et des touristes.

⁸ Le Magic Pass est un abonnement de ski lancé en 2017 et permettant de skier sur 25 domaines skiables réparti entre le Valais et le canton de Vaud. (Récupéré sur : <https://www.magicpass.ch/>)

1.38 L'aéroport peut se servir de la conjoncture actuelle en sa faveur

La revue littéraire et la comparaison des aéroports ont permis de mettre en évidence que la conjoncture économique et touristique pouvait avoir un fort impact sur les aéroports.

Figure 7: présentation des aéroports proches de Genève et pouvant potentiellement accueillir des vols



Source : Sallier (2017)

Les attentats de 2001 ou la crise économique de 2008 sont des exemples marquants. Mais certains évènements peuvent jouer en faveur du développement des aéroports. Dans le cadre de l'aéroport de Sion, je pense à l'aviation d'affaires et au manque de places disponibles à l'aéroport de Genève. Sion doit profiter de cette situation et de l'augmentation du trafic des jets d'affaires dans le monde pour récupérer des vols (Nikolic, L'aviation d'affaires, grande absente des travaux à Cointrin jusqu'en 2022, 2017). Il existe toutefois une forte concurrence sur ce marché avec, entre autres, les aéroports de Chambéry, Lyon ou Annecy. Comme le présente la

figure 7, ces aéroports se trouvent à proximité de l'aéroport de Genève (Sallier, 2017). Mais au contraire de ceux-ci, la faible activité aérienne de l'aéroport de Sion permet une grande flexibilité au niveau des créneaux d'atterrissages, ce qui est un critère important pour les passagers des vols d'affaires.

Une autre opportunité pourrait provenir du changement des tendances en matière de voyage. Je pense qu'avec des vols de moins en moins chers et des hubs toujours plus chargés, les passagers vont préférer prendre des vols directs vers leur destination, au risque de payer plus cher leur billet. C'est en tout cas le pari qu'a fait Boeing ; grâce aux progrès technologiques, des aéroports comme Sion, aux procédures d'approche spéciales, deviennent plus facilement accessibles.

L'aéroport peut également se tourner vers l'avenir et les nouvelles technologies. Des espaces laissés libres par l'armée pourraient être utilisés par des start-up ambitionnant de développer des programmes dans l'aviation. Des projets commencent déjà à voir le jour à Sion, avec notamment « green fly », un avion par propulsion électrique développé par des promoteurs de vols écologiques et d'une start-up valaisanne (ats/nxp, 2017). D'un point de vue économique et touristique, ces projets peuvent inciter des écoles ou des entreprises à venir s'installer pour participer à ce développement, ainsi qu'à améliorer la visibilité de l'aéroport. A long terme, j'imagine qu'il serait possible de déployer des vols touristiques à bord d'avions électriques.

Analyse SWOT

Suite aux résultats de la revue littéraire et de la comparaison des aéroports, une analyse SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces) a été effectuée et est présentée dans ce chapitre.

Chaque point est discuté plus en détail par la suite.

Tableau 8: analyse SWOT de l'aéroport de Sion

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Paysage et cadre idyllique de l'aéroport - Excellentes conditions météorologiques tout au long de l'année - Proximité avec les stations touristiques, la ville de Sion, les musées. - Bonnes infrastructures déjà en place pour les avions - Infrastructures et services spécialement dédié à l'aviation d'affaire - Aéroport adapté à différents types d'aviation - Contrôles et check-in rapide aux portes d'embarquement | <ul style="list-style-type: none"> - Vols de lignes et charter sous-développés - Nuisances sonores - Finances |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> - Arrivée de nouvelles lignes aériennes - Futur retrait de la base aérienne militaire - Acteurs touristiques impliqué dans le développement - Futur saturation de l'aéroport de Genève-Cointrin - Jeux Olympiques en 2026 | <ul style="list-style-type: none"> - Futur retrait de la base aérienne militaire - Franc Fort - Baisse des journées skieurs en Valais - Brexit - Réchauffement climatique |

Source : réalisation de l'auteur

1.39 Forces

Comme mentionné à plusieurs reprises par les interviewés, les paysages et le cadre de l'aéroport de Sion représentent une force majeure, notamment si une campagne marketing devait être entreprise. D'un point de vue plus fonctionnel, la météo généreuse du Valais tout au long de l'année est une des plus grandes forces de l'aéroport. C'est une des raisons pour lesquelles l'armée l'utilisera encore comme aéroport de dégagement après son retrait comme l'indique Alexandre Willi dans son entretien. C'est également la météo et le panorama qui attirent cette variété d'acteurs présents sur l'aéroport. Cette diversité présente l'avantage de ne pas rendre l'aéroport dépendant d'un seul type d'activité. L'aéroport dispose également de beaucoup d'installations et d'entreprises liées à l'aviation d'affaires. Sa situation centrale, qui le rend proche de beaucoup de stations touristiques du Valais comme Nendaz, Crans-Montana ou Verbier, est également mentionnée comme une grande force qui peut être couplée aux procédures d'embarquement facilitées offertes par la taille réduite de l'aéroport.

1.40 Faiblesses

Actuellement, les vols de ligne et charter sont sous-exploités, ce qui explique la moyenne de passagers par mouvement très faible comme l'illustre le tableau 7. Avec moins d'un passager par vol, son ratio est nettement inférieur comparé à des aéroports comme Chambéry (6.4 passagers par mouvements) ou Lugano (7.81). Il dispose pourtant d'une capacité de passagers annuels équivalentes à celle de l'aéroport de Chambéry (tableau 7) et même supérieure à celui de Lugano.

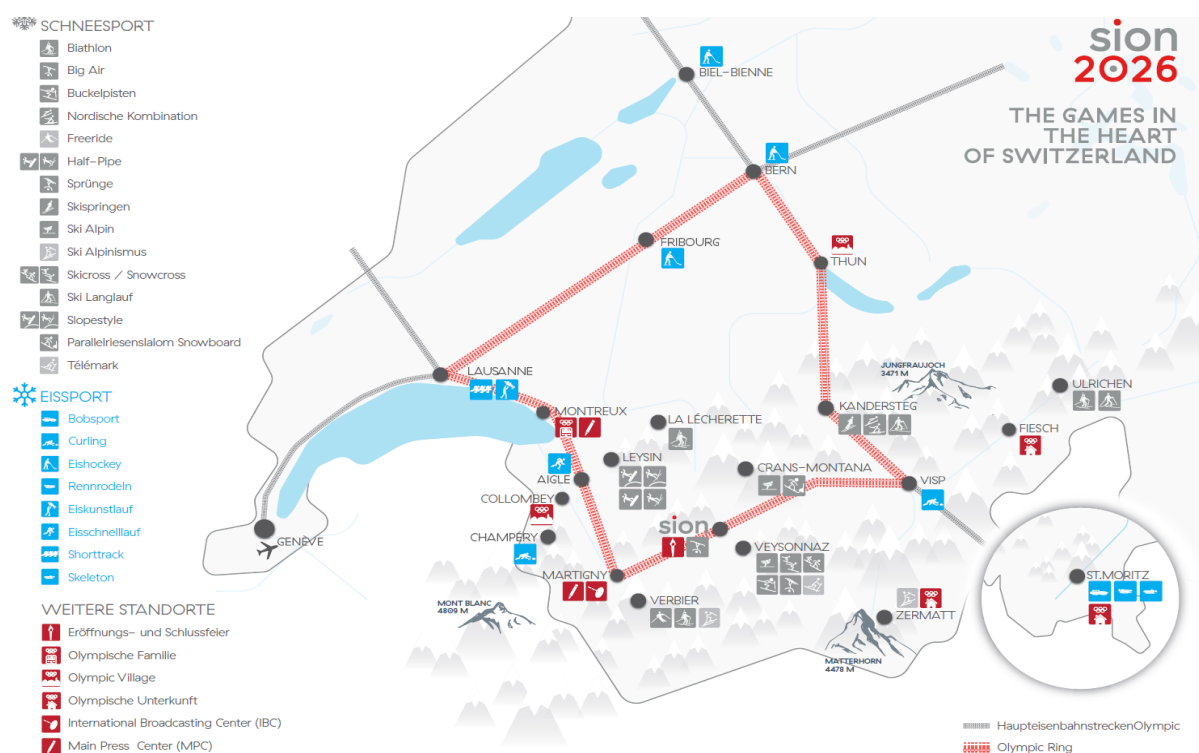
Il faut également ajouter à ses faiblesses les nuisances sonores. Comme mentionné à plusieurs reprises dans les entretiens et dans la revue littéraire, les nuisances générées par les jets militaires ont des conséquences importantes sur l'environnement dont il faut impérativement tenir compte.

Enfin, le départ de l'armée amènera un trou budgétaire qu'il sera difficile de combler freine les investissements nécessaires au développement de l'aéroport. Contrairement à un aéroport comme Chambéry, l'aéroport de Sion n'appartient pas à une entreprise privée capable d'injecter des grosses sommes pour assurer sa viabilité.

1.41 Opportunités

Le retour annoncé des vols opérés par Swiss en janvier et février, ainsi que la venue de la compagnie Powdair représentent de sérieuses opportunités et un signal positif pour le développement de la plateforme aéroportuaire de Sion. Si ces vols s'avèrent fructueux, ils peuvent inciter de nouvelles compagnies à venir développer leurs activités à Sion et attirer de nouveaux touristes en Valais. De nouvelles destinations peuvent également voir le jour vers d'autres destinations. Les espaces libérés par l'armée peuvent également être utilisés pour y développer les installations aéroportuaires ou faire venir de nouvelles entreprises et start-up. Le départ de l'armée réduira considérablement les nuisances sonores, source de mécontentements de la part des résidents locaux et des stations touristiques proches.

Figure 8: carte des emplacements des activités des Jeux Olympiques 2026



Source : Association Sion 2026 (2016)

Une autre opportunité vient de l'implication des acteurs touristiques dans le développement de l'aéroport. Conscient de son potentiel et qu'il ne peut se développer sans une aide extérieure, l'enquête a permis de montrer que les acteurs s'impliquent dans ce développement. Cette situation pourrait être renforcée par les Jeux Olympiques d'hiver de 2026. En effet, comme le montre la figure 8, ils se dérouleront sur cinq cantons (Valais, Vaud, Berne, Fribourg et les Grisons) et ont pour principe d'utiliser au maximum les infrastructures des transports et des

installations sportives déjà existants. Par conséquent, cela implique une étroite collaboration entre les acteurs des destinations touristiques. Selon les initiants du projet, ces Jeux représenteraient également :

- 3.5 milliards de téléspectateurs
- plus de 50'000 heures de diffusion télévisuelle
- 11'000 journalistes et personnel des médias
- 2'900 athlètes (Association Sion 2026, 2017).

Comme le présente la figure 8, l'aéroport de Sion serait situé au cœur de cette manifestation. Tout comme les aéroports de Chambéry et Innsbruck, ces Jeux Olympiques pourrait booster son développement.

Enfin, la saturation de l'aéroport de Genève peut permettre à l'aéroport de Sion d'attirer de nouveaux vols sur sa plateforme, notamment l'aviation d'affaires.

1.42 Menaces

Bien que le départ de l'armée ait montré des avantages, il va également amener un déficit financier important, et les pertes subies seront difficiles à combler. Le franc fort est également un frein au développement de l'aéroport. En effet, il participe à la cherté de la Suisse, et certains touristes préfèrent se tourner vers des destinations moins onéreuses tels que l'Autriche ou la France. Le BREXIT⁹ est une autre menace qui pèse sur l'économie et le tourisme Suisse. Les Britanniques représentent le troisième plus grand contingent de touristes étrangers en Suisse avec 1.6 million de nuitées par année, dont 802'027 en hiver (Maillard, 2016). Bien que ces effets soient encore trop tôt pour être mesurés, le Centre de Recherches Conjoncturelles (KOF) prévoyait une baisse de 77'800 nuitées touristiques pour l'hiver 2016-2017 (2016).

Le réchauffement climatique a également un fort impact sur les conditions d'enneigement. Avec une activité touristique fortement impactée par les sports d'hiver, la baisse des journées skieurs pourrait également représenter moins de clients pour l'aéroport et les compagnies qui souhaiteraient développer des vols ayant cette clientèle pour cible.

⁹ BREXIT : sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. (Récupéré sur : <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/brexit.html>)

Conclusion

Ce travail a permis d'analyser le potentiel de développement de l'aéroport de Sion à la contribution du tourisme en Valais en définissant les opportunités offertes par cette plateforme. Il permet de rassembler les points de vue de différents acteurs touristiques de la région, d'apporter des pistes de discussion à l'aide d'exemples d'autres aéroports et il atteste également de l'importance de cet aéroport pour la région.

L'aéroport de Sion est une structure bien ancrée dans l'Histoire du Valais et assure des services de qualité que les acteurs touristiques mettent en exergue. De même, les voyageurs apprécient grandement les services personnalisés de l'aéroport tels que les procédures de contrôles facilitées et rapides ainsi que la variété des offres présentes. Avec la fin annoncée du service de vol militaire sur cette plateforme et les nouvelles compagnies aériennes qui commencent à développer leurs activités sur celle-ci, c'est une nouvelle page de l'histoire qui se tourne pour l'aéroport.

Avec sa situation idéale au cœur d'une région touristique et grâce à ses paysages environnants exceptionnels, l'aéroport de Sion dispose de grands atouts pour développer son activité. Sa petite taille et la variété des prestations de services présents offrent aux voyageurs de la flexibilité et de la rapidité dans leurs voyages. En comparaison avec d'autres aéroports, celui-ci offre également l'avantage de ne pas être surchargé. De plus, il dispose d'une base solide en ce qui concerne l'aviation d'affaire, les vols en hélicoptères et les vols de loisirs. Toutefois, en comparaison avec d'autres aéroports, son activité commerciale reste sous-développée.

Les acteurs touristiques de la région reconnaissent le potentiel de l'aéroport et suivent son développement avec attention. Avec la baisse du nombre de touristes en Valais et du nombre de journées skieurs, la présence d'un aéroport à proximité est perçue comme un outil pouvant aider à redresser une partie de la situation. L'annonce de la venue de compagnies comme Powdair et Swiss est grandement appréciée, et est vue comme un signe de renouveau pour l'aéroport. Il ne doit pas pour autant délaisser les activités déjà présentes, et notamment continuer l'expansion de son aviation d'affaire, qui peut bénéficier de la saturation de l'aéroport de Genève. Mais pour assurer son avenir, les acteurs touristiques, le canton, la commune et les entreprises privées doivent collaborer. L'aéroport doit également entreprendre des démarches marketing pour continuer à attirer de nouvelles compagnies aériennes sur son sol.

Ce travail de recherche comporte des limites. Tout d'abord, il ne représente pas l'ensemble des parties prenantes du tourisme valaisan du fait de la difficulté à délimiter la zone complète d'influence de l'aéroport. La multiplicité des acteurs prenant part à l'activité aéroportuaire imposait des limites aux démarches méthodologiques.

Les perspectives de recherches ultérieures s'articulent dans l'élaboration d'un questionnaire destiné à la population du canton ainsi qu'aux passagers des futurs vols portant sur leurs attentes vis-à-vis de la plateforme aéroportuaire. Cela permettrait de connaître leurs habitudes de voyages et de pouvoir créer des prestations adaptées. Enfin, une collaboration avec ACI permettrait de pouvoir comparer sa situation avec d'autres aéroports et de pouvoir cibler facilement les points à améliorer.

Références

- Aéroport de Chambéry Savoie. (2017). *Historique*. Consulté le 3 juin 2017, sur : <http://www.chambery-airport.com/region/historique>
- Aéroport de Sion. (2016). *Présentation de l'aéroport de Sion à la Foire du Valais*
- Aéroport de Sion. (2017). Consulté le 5 mai 2017, sur <https://www.aeroport-sion.ch/>
- Airports Council International ACI. (2012). *Guide to Airport Performance Measures. Montreal, Quebec*. Récupéré sur http://www.aci-lac.aero/Media/aci/downloads/ACI_APM_Guidebook_2_2012.pdf
- Airports Council International ACI. (2017). *Airport Service Quality (ASQ)*. Récupéré sur: <http://www.aci.aero/Customer-Experience-ASQ/Homepage>
- Association des Riverains de l'Aéroport de Sion ARAS. (2016, mai 12). *Page d'accueil de l'ARAS*. Consulté le juin 10, 2017, sur: <https://aras.ch/page/4/>
- Association Sion 2026. (2016, décembre 15). *Sion 2026 Les Jeux au Coeur de la Suisse*. Récupéré sur: http://sion2026.ch/wp-content/uploads/2017/01/Presentation_2026_DEF_FR.pdf
- Association Sion 2026. (2017). Fact Sheet. *Workshop JO 2026*. Lausanne.
- ats/gchi. (2017, 4 février). *Swiss a effectué son premier vol entre Londres et Sion*. Récupéré sur: <https://www.rts.ch/info/regions/valais/8361743-swiss-a-effectue-son-premier-vol-entre-londres-et-sion.html>
- ats/nxp. (2017, 19 avril). *Projet d'aviation électrique à l'aéroport de Sion. Tribune de Genève*. Récupéré sur <http://www.tdg.ch/suisse/Projet-d-aviation-electrique-a-laeroport-de-Sion/story/13243536>
- Bavaud, P. (2013, 29 novembre). *L'armée et l'aéroport de Sion, une histoire d'amour qui a duré plus de 50 ans. Passé Présent*. RTS. Récupéré sur: <http://www.rts.ch/play/radio/passe-present/audio/passe-present-larmee-et-laeroport-de-sion-une-histoire-damour-qui-a-dure-plus-de-50-ans?id=5396071>
- Behnen, T. (2011). *Alpine airports as gateways for growing incoming ski tourism: relevance and spatial impacts*. Récupéré sur: http://www.zobodat.at/pdf/IGF-Forschungsberichte_4_0298-0308.pdf
- Bern Airport. (2017). *Histoire*. Récupéré sur: <http://www.flughafenbern.ch/fr/entreprise/Flughafen-Bern-AG/Geschichte>
- Bernier, X. (2010). *La place des aéroports régionaux dans l'accessibilité des territoires de montagne: réseaux, enjeux et processus d'intégration. International Journal of Sustainable Development and Planing*, 5(2). Récupéré sur: <http://edytem.univ-smb.fr/IMG/pdf/regional-airport-bernier-fr.pdf>

- Confédération Suisse. (2016). *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Récupéré sur: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/rapport-sur-la-politique-aeronautique.html>
- Dennis, N. (2007, avril). The transferability of the low-cost model to long-haul airline operations. *Tourism Management*, 28(2), 391-398. doi:2006.04.014
- Fayolle, C. (2003). La dérégulation du transport aérien en Europe. Dans *Guerres Mondiales et conflits* (Vol. 209, pp. 75-89). Presses Universitaires de France. Récupéré sur: <http://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2003-1-page-75.html>
- Fédération Suisse du Tourisme. (2016). *Rapport annuel 2015*. Récupéré sur: http://www.swisstourfed.ch/files/infothek/jahresbericht/2015/JB_2015_fr.pdf
- Fédération Suisse du Tourisme FST. (2015). *Le Tourisme Suisse en Chiffres 2015*. Berne
- Fletcher, C. (2013). *Ryanair low cost mais à quel prix?* Altipresse.
- Fragnière, E., Moresino, F., Tuberosa, J., & Turin, N. (2013). *L'étude de marché en pratique*. de boeck.
- Giordani, L. (2013). *Regional airports in Switzerland – Same country, equivalent opportunities? An analysis with a focus on Lugano Agno Airport*.
- Graham, A., & Dennis, N. (2010, mai). The Impact of low cost airline operations to Malta. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 127-136. Récupéré sur: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699709000520>
- Halpern, N., & Brathen, S. (2011, novembre). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154. Récupéré sur: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>
- Hertig, J., & Fallot, J. (2011). *Adaptation du plan sectoriel militaire fédéral Aérodrome militaire de Sion Examen de 3 scénarios proposés par le Conseil d'Etat*. St Livres. Récupéré sur: https://arassion.files.wordpress.com/2013/04/bruit_air.pdf
- Innsbruck Airport. (2016). *Geschäftsbericht 2015*. Innsbruck. Récupéré sur: https://www.innsbruck-airport.com/media/17251/FHI_Gesch%C3%A4ftsbericht2015_apr16_ANSICHT_DS.pdf
- Innsbruck Airport. (2017). *Zeittafel ab 1925*. Récupéré sur: <https://www.innsbruck-airport.com/en/history>
- International Air Traffic Association IATA. (2011). *The Impact of September 11 2001 on Aviation*. Récupéré sur: <http://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf>
- Intervistas. (2015). *Economic Impact of European Airports*. Récupéré sur: <http://www.intervistas.com/downloads/reports/Economic%20Impact%20of%20European%20Airports%20-%20January%202015.pdf>

- Irwin, M., & Kasarda, J. (1991). Air Passenger Linkages and Employment Growth in U.S. Metropolitan Areas. *American Sociological Review*, 56(4).
- Koster, P., Kroes, E., & Verhoef, E. (2011). Travel Time variability and Airport Accessibility. *Transportation Research Part B*, 45(10), 1545-1559. Récupéré sur: <https://doi.org/10.1016/j.trb.2011.05.027>
- Lugano Airport SA. (2017, 3 juin). Récupéré sur: <http://www.lugano-airport.ch/en/corporate/profile>
- Maillard, C. (2016, 13 novembre). Les Britanniques désertent les pistes de ski suisses. *Le Temps*. Récupéré sur: <https://www.letemps.ch/economie/2016/11/13/britanniques-desertent-pistes-ski-suisses>
- Marcucci, E., & Gatta, V. (2011, janvier). Regional airport choice: Consumer behaviour and policy implications. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 70-84. Récupéré sur: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.10.001>
- Monay, P. (2016, 7décembre). L'armée de l'air quitte Sion, le Valais se frotte les mains. *24 Heures*. Récupéré sur: <http://www.24heures.ch/suisse/L-armee-de-lair-quitte-Sion-le-Valais-se-frotte-les-mains/story/27463623>
- Mouawad, J. (2014, 9 août). Oversize Expectations for the Airbus A380. *The New York Times*. Récupéré sur: https://www.nytimes.com/2014/08/10/business/oversize-expectations-for-the-airbus-a380.html?_r=0
- Nikolic, D. (2016, 17 Octobre). Saturation annoncée des aéroports de Genève et de Zurich. *Le Temps*. Récupéré sur: <https://www.letemps.ch/economie/2016/10/17/saturation-annoncee-aeroports-geneve-zurich>
- Nikolic, D. (2017, 21 mai). L'aviation d'affaires, grande absente des travaux à Cointrin jusqu'en 2022. *Le Temps*. Récupéré sur: <https://www.letemps.ch/economie/2017/05/21/laviation-daffaires-grande-absente-travaux-cointrin-jusquen-2022>
- Observatoire Valaisan du Tourisme. (2013, 18 janvier). Petites stations de ski: investir pour ne pas mourir. Récupéré sur: <https://www.tourobs.ch/de/artikel-und-news/artikeln/id-1930-petites-stations-de-ski-investir-pour-ne-pas-mourir/>
- Observatoire Valaisan du Tourisme. (2017). *Chiffres clés du Valais et faits saillants de son activité touristique*. Consulté le 23 mai, 2017, sur: <https://www.tourobs.ch/fr/faits-et-chiffres/le-canton-du-valais/donnees-de-base/>
- Office Fédéral de la Statistique. (2017, 3 juin). *Aviation civile suisse, cyberdossier sur la statistique 2015*. Récupéré sur: <http://www.portal-stat.admin.ch/slz/files/fr/04.xml>
- Office Fédéral de la Statistique, Office Fédéral de l'Aviation Civile. (2017). *Transport aérien, trafic de ligne ou charter*. Récupéré sur: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/aviation-civile/trafic-lignes-charter.html>

- Office Fédéral de l'aviation civile OFAC. (2016, 2 février). *Nouvelle procédure d'approche assistée par satellite à l'aéroport de Sion*. Récupéré sur: <https://www.admin.ch/gov/fr/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-60524.html>
- Office Fédéral du Développement territorial ARE. (2016). *Perspektiven des Schweizerischen Personen und Güterverkehrs bis 2040*. Récupéré sur: <https://www.aren.admin.ch/aren/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/perspectives.html>
- P., M. (2013, 27 novembre). L'histoire chaotique des vols charters. *Le Temps*. Récupéré sur: <https://www.letemps.ch/node/188156>
- Planche, D. (2016, février-avril). Une loi cantonale comme seule alternative viable. *Valais Valeur Ajoutée*, 7, pp. 31-43. Récupéré sur: https://www.bestofsnow.ch/media/files/Mag_VVA_07_Dossier_RMV.pdf
- Redondi, R., Malighetti, P., & Paleari, S. (2013, mai). European connectivity: the role played by small airports. *Journal of Transport Geography*, 29, 86-94. Récupéré sur: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.01.010>
- Rey, B. (2011, mai). Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model. *Journal of Air Transport Management*, 163-167. doi:2010.12.004
- Sallier, P.-A. (2017, juin 10). Cointrin dans le viseur des aérodomes. *Tribune de Genève*.
- Savary, L. (2016, 4 février). Aéroport de Sion: la nouvelle approche GPS a ses limites. *Le Nouvelliste*. Récupéré sur: <http://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/canton/aeroport-de-sion-la-nouvelle-approche-gps-a-ses-limites-498160>
- Sia Partners. (2016). *Face à la croissance du trafic aérien: les grands projets d'infrastructure des aéroports*. Récupéré sur: http://transport.sia-partners.com/sites/default/files/evolution_du_trafic_ae_rien_-_projets_dinfrastructure_vf.pdf
- Skyguide. (2017). *Espace Aérien*. Récupéré sur: <https://www.skyguide.ch/fr/entreprise/a-propos-de-skyguide/espace-aerien/>
- Tschopp, P. (1986). *L'aéroport de Sion ou l'histoire d'une passion sédunoise et valaisanne*. Sion.
- Tzieropoulos, P. (2011). *L'aéroport de Sion face à son avenir*. Ecole polytechnique fédérale de Lausanne EPFL, Lausanne. Récupéré sur: http://ras-le-bol.ch/IMG/pdf/Synthese_fr.pdf
- Union des Aéroports Français UAF. (2017). *Aéroport de Chambéry - Savoie Mont Blanc*. Consulté le juin 4, 2017, sur: <http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/chambery-savoie>
- Vaquin, D. (2016, 11 août). Swiss va créer une ligne test entre Sion et Londres en février prochain. *Le Nouvelliste*. Récupéré sur:

<http://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/valais-central/swiss-va-creer-une-ligne-test-entre-sion-et-londres-en-fevrier-prochain-565570>

Vaquin, D. (2017, 13 juin). Aéroport de Sion: Swiss étend son offre vers Londres, Powdair ouvre les réservations. *Le Nouvelliste*. Récupéré sur: <http://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/valais-central/aeroport-de-sion-swiss-etend-son-offre-vers-londres-powdair-ouvre-les-reservations-677774>

Vaquin, D. (2017, 17 février). Ils sont prêts au décollage. *Le Nouvelliste*.

Wicky, J. (2014, 14 juillet). Nouveau départ vers Majorque. *Le Nouvelliste*. Récupéré sur: https://arassion.files.wordpress.com/2013/02/20140714_-nf_palma-de-majorque-et-diversification.pdf

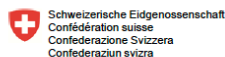
Wieger, A. (2017, 21 février). Flughafen Innsbruck startet Architekturwettbewerb. *Austrian Aviation net*. Récupéré sur: <http://www.austrianaaviation.net/detail/flughafen-innsbruck-startet-architekturwettbewerb/>

World Tourism Organization UNWTO. (2016). UNWTO Annual Report 2015. Récupéré sur: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/annual_report_2015_lr.pdf

World Tourism Organization UNWTO. (2016). UNWTO Tourism Highlights 2015 Edition. Récupéré sur: <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>

Annexes

Annexe I : Vols de jets militaires au départ de Sion en 2017



Base aérienne Sion
Etat de la planification au 1.11.2016

Vols de jets militaires au départ de Sion en 2017

Ce tableau présente la répartition du trafic aérien sur avions à réaction prévu au départ de Sion.

Hors des périodes planifiées, le trafic de jets militaires se limite à des vols occasionnels d'entraînement individuel de pilotes de milice (E indiv), de transfert d'avions ou d'essais en vol après travaux d'entretien et de réparation sur avions.

[illegible]

Légende :

CE = Cours d'escadrille sur F-5 Tiger (en bleu) ou F/A-18 (en vert)

CR = Cours de répétition de la troupe d'aviation au sol avec activité aérienne soutenue

E indiv = Périodes prévues pour les entraînements individuels et isolés de pilotes de



Horaires généraux des vols jets : du lundi au vendredi, de 8 à 12 heures et de 13.30 à 17 heures.

Du lundi 15 au mercredi 17 mai, la Base aérienne de Payerne en cours de répétition déplace une partie de ses moyens (F/A-18 et Tiger) sur Sion dans le cadre d'un exercice de mobilité de la troupe.

Lors du cours de répétition de la troupe, du lundi 9 au vendredi 27 janvier, les jets voleront toute la journée (de 08h00 à 18h00).

Au cours de cette période, les avions basés à Sion sont engagés au service de police aérienne

lors du World Economic Forum (WEF) de Davos, soit du lundi 16 au samedi 21 janvier.

Ils opèrent alors toute la journée et de nuit, selon les exigences.

La Base aérienne se tient à disposition pour tout renseignement relatif
aux activités aériennes militaires. Tél: 058 / 461 21 11
e-mail : base-aerienne.sion@vtg.admin.ch

Base aérienne de Sion
Antoine Jacquod
Commandant

Source : Jacquod A. (2016). Vols de jets militaires au départ de Sion. Confédération Suisse.

Annexe II : Entretien de M. Jean-Paul Schroeter, président de l'ARAS (Association des Riverains de l'Aéroport de Sion), le 7 avril 2017

Introduction

Il y a 3 moyens de transports : la voiture, le rail et les airs pour amener les touristes. Je trouve qu'actuellement en Valais, l'autoroute est surchargée. Cela est notamment dû aux touristes étrangers qui viennent faire leurs courses en plaine et remontent ensuite dans leurs chalets en montagne.

Le rail a toute une série d'axes comme le Cisalpino depuis Milan ou le TGV Lyria des Alpes depuis la France. A mon avis, ces axes sont utilisés, mais pas encore assez.

Enfin pour les airs, qui restent un moyen de transport relativement rapide, il serait fantastique de pouvoir attirer des compagnies Low-Cost à venir à Sion, notamment les week-ends. Pour moi, l'aéroport doit devenir un axe essentiel dans les moyens de transports pour les touristes qui viennent en Valais. Des aéroports comme Sion ou Lugano peuvent devenir des points d'atterrissage ou de décollage aussi importants que les autres. Cela permettrait à beaucoup de voyageurs de gagner du temps en évitant de devoir atterrir à Genève, prendre le train jusqu'en Valais, et finalement prendre la voiture pour rentrer chez soi.

Au vu de l'importante communauté portugaise présente en Valais, des vols à destination du Portugal représentent également un énorme potentiel. Actuellement, un énorme travail est fait de ce côté pour attirer des compagnies aériennes à venir se poser à Sion, car ce sont elles qui font venir des touristes.

L'autre problématique du Valais est la faiblesse du secteur de l'hôtellerie. Si on développe l'aéroport pour réceptionner un grand nombre de voyageurs, il faut également que les infrastructures hôtelières suivent, ce qui n'est pas le cas actuellement. Je pense qu'il y a un fil rouge à mettre en place entre le développement du tourisme, des transports et de l'hôtellerie.

Pour que l'aéroport se développe, il faut que le Canton, la municipalité et les communes environnantes soient intéressés, mais il faut également que ce soit le cas pour les compagnies aériennes qui sont sur place. Actuellement, celles-ci ne paient rien à part le kérosène et les droits d'atterrissages, et il faudrait qu'elles participent aux frais de développement de cet aéroport. Enfin, il faut que les stations de la région soient intéressées à voir des clients venir par les airs.

Je pense également que les investisseurs privés ont également beaucoup à gagner à avoir un aéroport dans la région.

Actuellement, je trouve qu'on est trop axé banques, assurances. On ne pense pas assez à nos origines, à notre travail de base ici en Valais, qui sont les produits du terroir, notre canton, nos montagnes. Cessons d'être réactif, il faut être proactif. Les Jeux olympiques en Valais peuvent être quelque chose de bien, mais qu'est-ce que cela donnera si nous rencontrons les mêmes conditions que ce printemps ?

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ?

Je me dis qu'on a quelque chose de magnifique qui nous est légué, avec des infrastructures modernes et une situation splendide.

Quelle image avez-vous de l'aéroport ? (environnement, taille, accessibilité, voyageurs)

Je trouve l'environnement, la taille et l'accessibilité parfaits. L'aéroport a un cadre de carte postale. Le seul petit problème que je lui trouve est son orientation, qui nécessite d'avoir une approche GPS avec une ligne de pente plus forte.

Un site internet (Private-Fly.com) a mentionné le fait que l'aéroport de Sion fait partie du top 5 des aéroports ayant les plus beaux panoramas.

Je pense que l'aéroport de Sion devrait fonctionner comme société d'économie mixte, et mettre en place une structure aussi performante que la direction d'une entreprise. Elle ne serait pas rentable au départ, mais le deviendrait au bout de 5 à 10 ans. Il faut mettre en avant tous les avantages de l'aéroport de Sion et les faire valoir lors de la recherche de compagnies.

A votre connaissance, quels services sont disponibles à l'aéroport ? Quels services développeriez-vous ?

L'aéroport a tous les services, mais il lui manque certainement un Duty-Free, ce qui peut représenter une part importante des bénéfices d'un aéroport.

L'aéroport avait une vocation essentiellement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile, que pensez-vous de cette réorientation ?

On avait un aéroport militaire fort avec une aviation civile faible, et cela est en train de basculer.

Si on est capable de mettre 185 millions pour faire tourner les remontées mécaniques en Valais, on va bien trouver 3 millions annuellement pour faire tourner l'aéroport. Car pour que les remontées mécaniques fonctionnent, il faut qu'il y ait des gens qui viennent.

Jusqu'à présent, les militaires ont pris énormément d'ampleur, et l'aviation civile a été quelque peu laissée dans l'ombre.

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux de ce développement de nouvelles lignes ?

Je ne pense pas que ce développement posera beaucoup de problèmes environnementaux. En termes de décibel, un avion comme un Airbus A320 fait entre 50 et 60 décibels, contre 108 pour un F/A-18.

D'un point de vue social, je pense que le développement peut créer beaucoup d'emploi, que ce soit pour les commerces, l'entretien des infrastructures ou encore les machines. On peut parler de ville dans la ville.

Quel impact le développement de nouvelles lignes régulières / charter / low-cost peut-il avoir pour vous et les personnes que vous représentez ?

Je vois bien le développement de Low-Cost ou Charter car on sait ce que cela peut apporter comme bénéfices au tourisme et cela permettrait également de décharger l'aéroport de Genève. Je ne pense toutefois pas qu'un développement de lignes journalières soit possible.

Selon vous, quel est l'impact de l'aéroport sur l'économie et le tourisme en Valais ? A quels besoins répond-il ?

Je pense que les bâtiments inexploités de l'aéroport pourraient très bien servir de locaux pour des Start-Ups ou des petites entreprises par exemple.

A l'aéroport des Eplatures à la Chaux-de-Fonds, beaucoup de sociétés de montres ont leur bureau le long de celui-ci.

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous et les membres de votre association ?

Comme forces, je dirai l'attractivité et la beauté du site qui sont un terrain propice à la pratique de l'aviation pour des avions de tourisme, comme pour des Airbus A320.

Pour les faiblesses, il s'agit principalement d'un manque de structure et de volonté politique, bien que cela commence à changer avec le départ de l'armée. Les militaires entretiennent les installations jusqu'en 2022, ce qui est une opportunité pour nous car cela nous laisse 5 ans pour trouver des solutions pour l'avenir de l'aéroport.

Quelle sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?

(Voir stratégie sur le site internet de l'ARAS)

Si vous aviez une baguette magique...

Si j'avais une baguette magique, je la mettrai en direction de quelques grandes compagnies d'aviation comme par exemple Easyjet ou Ryanair, qui ont le potentiel de voyageur conséquent.

Source : Selon communication personnelle, 7 avril 2017

Annexe III : Entretien de M. Nicolas Emery, responsable finances et comptabilité chez Buchard Voyages SA, le 11 avril 2017

Que pouvez-vous me dire sur votre produit Sion-Majorque, et pourquoi avoir lancé une telle opération ?

Développer des produits comme les vols pour Majorque est un risque pour nous, car nous ne sommes pas une compagnie aérienne et il n'y a pas de compagnie aérienne basée en Valais, à part Air-Glacier dans une autre mesure. Une grande difficulté est déjà de faire venir des compagnies aériennes comme Helvetic Airways à Sion. Ceci est dû au fait que cet aéroport n'a pas été développé dans un but commercial au départ. Il y a eu l'armée, les jets d'affaires, mais pas de développement de vols commerciaux de masse. Il faut se réinventer, et l'aéroport se montre très dynamique face à la problématique actuelle du départ de l'armée.

La première difficulté à laquelle nous avons dû faire face lorsque nous avons initié ce projet de vols Sion – Majorque a été de trouver une compagnie aérienne qui soit d'accord de venir à Sion. En effet, vu qu'il n'y a pas de compagnie aérienne basée à Sion, cela induit des pattes vides qu'il faut rentabiliser. Cette année, nous avons obtenu un « W » de la compagnie Helvetic dans son programme quotidien BERN-PALMA-SION-PALMA-BERN, et n'avons donc pas de vols de positionnement de l'avion sur Sion, au contraire de l'an dernier lorsque le vol Etihad Regional devait faire LUGANO-SION pour ensuite faire SION-PALMA-SION en encore rentrer sur LUGANO en soirée.

Il faut également trouver des compagnies proposant des vols avec le bon nombre de places. Par exemple, Etihad Regional disposait d'avions de type SAAB 2000 de 50 places, ce qui était un peu limite pour nous. Helvetic Airways avec qui nous travaillons actuellement, utilise des Embraer 190 de 112 places, ce qui nous convient beaucoup mieux. Un dernier problème est l'accessibilité de l'aéroport, qui nécessite une approche GPS plus compliquée. Les compagnies doivent former (certifier) des pilotes pour qu'ils puissent y atterrir, ce qui implique un nouveau coût qu'il faut intégrer dans une offre.

L'approche GPS mise en place par l'aéroport, actuellement en test sur la saison hivernale, facilite les procédures d'atterrissage des appareils, mais ne leur permet cependant pas de le faire aux instruments uniquement. Il faut également tenir compte des déroutements possibles des avions en cas de mauvais temps.

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ? (appréciation générale)

Je suis un convaincu par cet aéroport. C'est un luxe pour les passagers. Etant donné mon implication dans ces projets, j'ai testé plusieurs vols au départ de Sion. Quand on habite dans la région et que nous avons une famille, dont des enfants en bas âge, c'est génial. Depuis Sion, il suffit de 5 minutes pour rejoindre l'aéroport. Comparé à Genève ou Zürich, c'est une autre expérience de l'aéroport. Il n'y a que ce vol-là, pas d'attente, une convivialité exemplaire, pour les passagers c'est un luxe incroyable. Par beau temps, la vue est imprenable sur les montagnes, et les clients s'amuse à citer les noms des villages valaisans qu'ils survolent.

On souhaiterait que cet aéroport se développe, mais on ne peut pas le faire tout seul. Il faut que chacun développe son produit.

Quels services développeriez-vous à l'aéroport ?

Il y a déjà énormément de sur mesure pour nos clients. Cet aéroport reste un lieu de passage, je pense donc qu'il ne faut pas s'enflammer sur des prestations annexe. L'accueil excellent, la rapidité de l'enregistrement et du passage de la sécurité sont actuellement pleinement à ce que nous amenons. Par exemple, nous demandons aux passagers de venir se présenter 40 minutes avant le départ, contre 2h à 3h dans les grands aéroports, ce qui ne laisse pas beaucoup de temps pour d'autres activités comme le Duty Free.

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quel est l'impact de l'aéroport sur l'économie et le tourisme en Valais ?

Comme tout Valaisan on se pose des questions sur notre aéroport. On sait que si on souhaite garder cet aéroport, il faut le réorienter dans l'aviation civile. Plus il y a d'acteurs, mieux se portera l'aéroport, mieux ce sera pour l'économie valaisanne. Si Powdair apporte un plus à l'économie touristique, ce sera bien pour tout le monde. Je crois qu'il y a un énorme potentiel avec cet aéroport. Le Valais doit travailler ensemble pour son développement, et non uniquement la ville de Sion.

Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux de ce développement pour vous ? Quels bénéfices / risques pour vous et vos clients?

Il y a toujours des gens qui sont contre cet aéroport, même si depuis l'annonce du départ de l'armée et des F/A-18 les plaintes se font moins présentes. Du point de vue économique, je ne vois que des impacts positifs, la mobilité concernant tout le monde. La mobilité représente une partie de l'avenir de notre tourisme.

Il faut également oser prendre des risques. Avec nos 27 rotations Sion – Majorque, on ne peut pas se permettre de couper la chaîne des vols. Bien que les ventes se passent bien pour cette offre depuis 3 ans, on prend le risque de voir des vols partir moins bien rempli si les ventes se passent mal, surtout avec les avions ayant une capacité supérieure cette année.

Il faut également tenir compte de la dimension du prix ; on ne pourra jamais faire du Low-Cost au départ de Sion, vu qu'on ne dispose pas d'avions. On voit que les gens sont sensibles au prix, surtout lorsque nous faisons des offres ou des promos sur des dates et des hôtels, mais cela restera toujours un marché pas bon marché. Il faut toutefois voir tout le luxe que cet aéroport offre, un luxe auquel beaucoup de monde ne réfléchit pas. Beaucoup sont attirés par des offres choc comme des vols à 80.- avec des compagnies Low-Cost au départ de Genève, mais il ne faut pas oublier tous les frais qui se rajoutent à côté comme les différentes taxes, le billet de train ou le parking. A titre d'exemple, le parking est à 20.- la semaine à Sion, et le gain de temps est considérable. Le luxe de l'aéroport de Sion vaut un prix légèrement plus élevé. Les gens qui partent une fois de Sion sont convaincu.

Si vous aviez une baguette magique...

J'achèterais deux avions pour développer cet aéroport et nos produits. Deux avions car si un des avions est indisponible, l'autre peut prendre le relai.

Source : Selon communication personnelle, 11 avril 2017

Annexe IV : Entretien de M. Sébastien Epiney, directeur de Nendaz Tourisme, le 13 avril 2017.

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ?

L'aéroport de Sion est une opportunité pour le tourisme valaisan car il est situé au cœur du canton. Le vol aux instruments y est possible ce qui permet l'usage de plus gros appareils. Comme Veysonnaz, nous sommes très proches de l'aéroport et voyons un énorme potentiel dans le développement d'une activité civile. Mon souhait est que l'on puisse faire venir des compagnies telles que Powdair, et Swiss. Nous discutons en ce moment avec Powdair qui prévoit 6 jours d'activités par semaine à partir de décembre 2017. Les discussions portent sur des relations avec plusieurs villes comme Bruxelles, Amsterdam, Londres, Edimbourg et Manchester entre autres. Tout ceci est évidemment encore en discussion. Avec d'autres stations, la ville de Sion et l'aéroport, nous sommes partenaires de cette opération.

Quelle image avez-vous de l'aéroport ?

J'ai une bonne image de l'aéroport de Sion, et je suis enchanté par l'évolution actuelle des discussions.

Le potentiel est énorme. A titre d'exemple, en Valais il y a actuellement 3 millions de nuitées hôtelières; en parahôtellerie locative nous sommes à 7 millions, et en plus de cela nous avons les nuitées non locatives qui sont estimées à environ 8 millions par année.

A Nendaz, moins de 5% de notre volume touristique séjourne en hôtellerie, le reste étant de la parahôtellerie locative ou dans des résidences secondaires. Nous avons 4'500 objets en résidences secondaires; sur ces 4'500 objets une grande partie appartient à des Suisses, et quelques milliers sont la propriété d'étrangers. La plupart de ces étrangers viennent de Grande-Bretagne et du Benelux. Pour l'aéroport de Sion, la création de lignes aériennes directes vers ces pays permettrait de rapprocher ces personnes de leurs résidences secondaires en les faisant passer de 10 heures de route à 1 ou 2 heures d'avions. Une personne qui, à l'heure actuelle, vient 1 ou 2 fois pendant l'hiver pourra le faire plus souvent grâce au gain de temps réalisé. Cela est également valable pour la clientèle qui viendra dans des hôtels, des appartements chalets ou encore des logements Airbnb. Pour ce qui concerne la clientèle commerciale (hors résidence secondaire) de Nendaz, soit plus de 50% d'étrangers, le potentiel est d'autant plus marqué.

L'avantage que procurerait le développement envisagé est très important car, à la différence des aéroports majeurs, tel celui de Genève, les clients pourront se présenter moins d'une heure à l'avance et il est facile d'organiser des bus pour les transferts dans les stations.

L'aéroport avait une vocation essentiellement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile. Que pensez-vous de cette réorientation ?

Le fait que l'armée parte est une bonne chose car elle n'apportait rien au tourisme. Au contraire, Les vacanciers se plaignaient fréquemment du bruit causé par les avions au décollage et à l'atterrissage. A l'époque j'avais suggéré à l'aéroport militaire d'organiser des visites des avions militaires comme animation pour nos hôtes, ce qui avait été accepté et rencontré un certain succès. Depuis l'abandon de cette mesure compensatoire, il ne restait que les nuisances des FA 18 ou des Tigers !

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quel impact la création de nouvelles lignes régulières / charter / Low-cost peut-elle avoir pour la station de Nendaz ?

Un essor du trafic aérien civil de l'aéroport est nécessaire, voir même indispensable pour la viabilité de celui-ci et on espère que cela sera le cas avec de nouvelles compagnies comme Powdair. Un bon développement de l'activité civile de l'aéroport permettra d'éviter les lits froids de la station.

Il ne faut non plus pas négliger le potentiel d'outgoing de l'aéroport, ce qui est le cas avec Powdair ou Bucharth Voyages. Des destinations comme le Portugal ou l'Espagne présentent un intérêt non négligeable pour les communautés ibériques et lusitaniennes présentes en Valais. On peut donc y voir un atout social pour la région.

Selon vous, quel est l'impact de l'aéroport sur l'économie et le tourisme en Valais ?

Je dirais qu'il n'est pas visible pour le moment, mais il va croître à l'avenir. Avec les vols prévus, on escompte une plus grande présence des propriétaires venant des nouvelles régions desservies, mais également la venue d'une nouvelle clientèle qui viendra découvrir ou apprécier des activités de loisirs (ski, randonnée, hors-piste, etc.) chez nous plutôt afin d'offrir des prestations identiques à celles que proposent déjà Chambéry ou Innsbruck.

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous et votre destination ?

La force de l'aéroport est premièrement sa situation centrale. Ensuite son arrivée spectaculaire et les conditions météorologiques très favorables. Celui qui doit attendre à l'aéroport de Sion est déjà dans la nature, dans l'esprit des vacances. L'aéroport offre une expérience différente. Le gain de temps est un atout majeur pour nous. Nous sommes à 25 minutes de l'aéroport en bus ou en voiture.

Le business modèle de Powdair prévoit d'assurer le transport des équipements de sports, ainsi que des transferts dans les différentes destinations de la région.

Le potentiel de développement existe non seulement pour l'aéroport, mais pour le tourisme valaisan en général. Pour les stations valaisannes, le temps gagné par les touristes sur les routes et les transports publics entre l'aéroport de Sion et l'aéroport de Genève est un facteur important.

Quelle sont vos attentes ?

Si la création de ces nouvelles lignes rencontre le succès escompté, cela nous permettrait de récupérer ce qu'on a perdu sur les taux de change grâce à une accessibilité plus simple. Au sens très large, la mobilité est extrêmement importante. Aujourd'hui les gens veulent tout, tout de suite. Avoir un aéroport qui dessert nos destinations à proximité représenterait un avantage concurrentiel très important.

Pour aider à ce développement, les destinations doivent faire des efforts. Les destinations se doivent de faire du marketing actif en relation avec ces innovations. Nous allons activement communiquer à ce sujet avec notre clientèle, dès qu'il y aura une confirmation de ces nouvelles lignes.

Source : Selon communication personnelle, 13 avril 2017

Annexe V : Entretien de Mme Miriam Scaglione, professeure à la HES-SO de Sierre, le lundi 29 mai 2017

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ?

L'aéroport de Sion a une image d'aéroport militaire. Pendant des années, on savait donc qu'on ne pouvait pas l'utiliser. C'est suite à l'annonce du conseil Fédéral d'abandonner ses activités militaires à l'aéroport de Sion qu'on a commencé à se poser des questions.

Quelle image avez-vous de l'aéroport ?

J'ai une image chic de l'aéroport de Sion, car il est situé au milieu d'une ville, à proximité des chemins de fer, dans un point névralgique d'une région fortement caractérisée par le tourisme. L'aéroport n'est pas dans un endroit où il faut créer les infrastructures touristiques, il est déjà où elles sont. Il y a toutefois des problèmes avec les riverains, et il faut voir si le développement de lignes régulières va les affecter de la même manière.

A votre connaissance, quels services sont disponibles à l'aéroport ? Quels services développeriez-vous ?

Je n'ai jamais été à l'aéroport de Sion, mais je pense qu'il y a les infrastructures de bases comme des comptoirs de check-in, un kiosque et un endroit pour boire un café. Après je ne sais pas s'il faut développer ça. Toutefois, ce que je peux voir c'est qu'il est extrêmement bien situé avec des infrastructures de transports à proximité.

L'aéroport avait une vocation principalement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile, que pensez-vous de cette réorientation ?

Je pense que cette réorientation est l'unique solution. Le problème est le suivant : faut-il faire un aéroport uniquement dévoué au transport des passagers ? Si oui, quels types de lignes aériennes ? Normale, commerciale, charter ? Ou alors on fait un aéroport dévoué à l'aviation privée ?

Une autre solution serait de faire un aéroport de fret, qui permettrait une livraison de pièces efficacement et rapidement. Aux Etats-Unis, de petits aéroports régionaux, souvent mieux situés que des grands aéroports, se sont lancés dans cette optique. Il faut toutefois avoir un service aérien prêt 24h sur 24h pour expédier des pièces.

Pour l'aéroport, je pense que la venue de compagnie low-Cost est possible.

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux de ce développement de nouvelles lignes ?

Je sais que l'aéroport a des vols charter à des moments très marqués de l'année. Toutefois, on constate que ce type de méthode de voyage est en déclin selon des études, et il faut voir si on ne devrait pas se tourner vers le low-cost. Se tourner uniquement sur le charter serait une erreur selon moi.

Cependant, le problème avec les compagnies low-cost, c'est qu'il faut les payer pour qu'elles viennent dans notre aéroport, à l'inverse des compagnies traditionnelles ou charter qui paie des frais en venant. On connaît cette situation avec Ryanair par exemple. Maintenant est-ce que le Valais est d'accord de payer une compagnie comme Ryanair pour qu'elle vienne ici ramener des touristes ?

Quel impact le développement de nouvelles lignes régulières / charter / low-cost peut-il avoir pour la région ?

Tout ce qui peut amener une nouvelle fréquentation est bon à prendre. Dans une étude que j'ai menée, on a constaté que la venue de compagnie low-cost dans une région avait un impact sur la valeur des « real estate ». Ceci est expliqué par le fait que la région se rapproche du reste du monde, et des personnes viennent plus facilement s'y installer. Ce phénomène a été constaté avec la venue du TGV, où des personnes quittaient des quartiers de Paris pour venir s'installer sur la ligne du TGV.

Il faut se demander si la venue d'une compagnie low-cost, rapprochant le Valais du reste de l'Europe, peut également avoir un impact sur le tourisme MICE ou avec l'antenne de l'EPFL à Sion. Il faut dire que la situation actuelle est handicapante, avec les prix élevés du marché Suisse combiné à l'accessibilité difficile de la région. Je ne vois donc que des avantages à la venue de compagnie aérienne à Sion, aussi bien pour le tourisme MICE que pour le tourisme traditionnel. On pourrait même imaginer des touristes qui prendraient l'avion le matin, skient la journée, et repartent le soir.

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous et la région ?

Il n'y a pas d'autres aéroports ayant la même situation, il est donc difficile de faire des comparaisons. La politique Suisse a aussi un impact. Ainsi, je ne pense pas qu'il soit possible de subventionner des compagnies comme Ryanair pour qu'elles viennent se poser ici.

Concernant Powdair, je pense qu'un problème se pose. Quand une grande compagnie comme Easyjet ou Ryanair ouvre une nouvelle destination, elle va amener sa clientèle avec elle. On n'a peut-être pas connaissance de cette destination, mais le fait qu'elle y aille nous incite à y aller. Or une compagnie comme Powdair n'a pas encore les moyens marketings pour cela, elle n'a pas une clientèle de base. Dans notre cas, c'est donc à la destination de faire le marketing, et non à la compagnie aérienne.

Quels sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?

Je souhaite simplement que l'aéroport reste un aéroport.

Source : Selon communication personnelle, 29 mai 2017

Annexe VI : Entretien de Mme Jocelyn Pépin, cheffe de l'unité d'affaire de la ville de Sion, le 28 mars 2017.

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ?

L'aéroport de Sion est une infrastructure utile pour un canton encore malheureusement jugé périphérique. Des activités aéroportuaires contribuent à l'économie d'une région.

Quelle image avez-vous de l'aéroport ? (environnement, taille, accessibilité, voyageurs)

Pas concernée

A votre connaissance, quels services sont disponibles à l'aéroport ? Quels services développeriez-vous ?

Pas concernée

L'aéroport avait une vocation essentiellement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile, que pensez-vous de cette réorientation ?

L'aéroport de Sion a déjà des activités civiles, voire même commerciales. Ce n'est donc pas un réorientation de ses activités mais un développement nécessaire et indispensable s'il veut être maintenu. Ce développement est utile au secteur touristique, mais également aux différents autres secteurs de l'économie afin d'attirer de nouveaux investissements étrangers dans le canton. L'accessibilité d'une région est un critère essentiel à son développement et le site aéroportuaire de Sion pourrait y contribuer davantage.

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux de ce développement de nouvelles lignes ?

Actuellement, et ce depuis de nombreuses années, l'aéroport peine à développer ses activités. Ce sont surtout les usagers et des acteurs touristiques privés qui contribuent à son activité. Une augmentation des mouvements est indispensable à la rentabilité de l'aéroport et créera davantage de nuisances. Toutefois, les nouveaux appareils créent moins de nuisances sonores que les appareils utilisés lors des activités militaires.

Quel impact le développement de nouvelles lignes régulières / charter / low-cost peut-il avoir pour vous et les personnes que vous représentez ?

Pas concernée.

Selon vous, quel est l'impact de l'aéroport sur l'économie et le tourisme en Valais ? A quels besoins répond-il ?

Déjà répondu sous un autre point.

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous et les membres de votre association ?

Faiblesse : dépendance forte vis-à-vis de l'armée qui absorbe les frais de maintenance et entretien de la piste, tout comme les activités de SkyGuide (dans la journée).

Force : localisé dans un canton avec une météo très favorable. Peut ainsi servir d'aéroport de dégagement – augmentation des mouvements – non seulement pour l'aviation militaire, mais également pour l'aviation civile et commerciale.

Quelle sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?

Les opportunités sont nombreuses de faire de l'aéroport civil de Sion un outil de développement économique complètement intégré dans le paysage valaisan touristique, industriel et de l'innovation. Le site aéroportuaire doit faire partie des éléments de la stratégie cantonale en matière de développement économique. La gouvernance actuelle et les conditions cadres du site limitent fortement la vision qui doit être globale et coordonnée avec de nombreux acteurs. Ainsi, cette gouvernance doit être revue afin de pouvoir développer davantage les activités et relever nombreux défis.

Source : Selon communication personnelle, 28 mars 2017

Annexe VII : Entretien de M. Alain Quartenoud, co-fondateur de Travelise, le 8 juin 2017

Que pensez-vous de l'aéroport de Sion ?

Je ne le connais pas très bien. Je sais que l'armée s'y trouve et qu'il a une bonne activité touristique hivernale, notamment avec des vols liés au ski. Il existe également des vols charters vers des destinations comme la Corse, ou encore beaucoup d'activités faites avec des hélicoptères. Pour ce qui est du tourisme, je dirais qu'il s'agit d'une activité de niche, axée sur l'hiver.

Quelle image avez-vous de l'aéroport ? (Environnement, taille, accessibilité, voyageurs)

Je ne m'y suis jamais rendu, mais de manière générale j'ai une bonne image de cet aéroport. Habitant à proximité de l'aéroport de Payerne, je connais toutefois les nuisances que les vols militaires peuvent occasionner. Mais au niveau de Sierre, je ne connais pas beaucoup de personnes ayant une mauvaise image de l'aéroport. J'ai une bonne image de lui en ce qui concerne les vols panoramiques dans les Alpes, vols de plaisances, vols en hélicoptères.

J'assimile l'aéroport de Sion à des personnes qui ont de l'argent, en particulier avec des vols de jets privés, les transferts vers les stations par hélicoptères ou encore l'héliski. Pour moi, cet aéroport est beaucoup orienté par des vols au départ de Sion avec retour sur Sion, des excursions à la journée. Je pense toutefois que cette situation est en train de changer avec le développement de nouvelles lignes.

A votre connaissance, quels services sont disponibles à l'aéroport ? Quels services développeriez-vous ?

Je connais tout ce qui est des vols panoramiques avec des petits avions, l'héliski, saut en parachute ou transfert VIP dans les stations. En vue de la petite taille de l'aéroport, je pense que l'embarquement et les procédures de sécurités doivent être relativement rapides.

Avec les montagnes aux alentours, je pense qu'il existe de grandes opportunités au niveau des excursions touristiques comme les sauts en parachute.

L'aéroport avait une vocation essentiellement militaire. Il cherche à se repositionner vers l'aviation civile, que pensez-vous de cette réorientation ?

Ce départ de l'armée ne me dérange pas. En tant qu'agence de voyage en Valais, le développement de la partie civile serait une bonne opportunité pour nous. La cible serait toutefois principalement restreinte à la clientèle résident en Valais.

Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent être les impacts environnementaux / sociaux de ce développement de nouvelles lignes ?

Je pense que le développement de vols commerciaux et touristiques serait bon pour l'économie locale. Au niveau environnemental et social, il faut veiller à ce que le développement de nouvelles lignes ne provoque pas trop de nuisances.

Quel impact le développement de nouvelles lignes régulières / charter / low-cost peut-il avoir pour vous et les personnes que vous représentez ?

Le développement de nouvelles lignes est une bonne chose, mais il faut voir si on arrive à les remplir. Pour Travelise, le développement de nouvelles lignes serait un atout, surtout pour notre clientèle valaisanne. J'imagine également que l'aéroport présente plusieurs avantages comme le fait que les passagers n'ont pas besoins de se présenter deux heures à l'avance et qu'ils évitent les foules des grands départs de vacances.

Le problème qui se présente pour nous serait le choix des destinations proposées par l'aéroport. Nous recherchons des destinations qui sortent du commun, leur proposer de telles destinations au départ de Sion ne serait certainement pas un choix rentable au début. Mais la présence de grandes destinations comme Rome ou Londres trouverait certainement une clientèle auprès des autres agences de voyages.

Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ? Quels bénéfices pour vous et les membres de votre association ?

Comme faiblesses, je dirai que sa taille restreinte va représenter un frein à son développement si de trop nombreux vols se développent. Je pense également qu'en ce qui concerne le départ de touristes, il s'adresse principalement à la clientèle valaisanne. Le faible choix de destinations pour le moment est également une faiblesse.

Comme avantages, je vois tout d'abord le cadre magnifique qu'offre l'aéroport, certainement moins d'attente au check-in et l'embarquement.

Quelle sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?

Je souhaiterais que l'aéroport développe de nouvelles destinations, ce qui pourrait nous ouvrir de nouvelles possibilités. Je pense également que le départ de l'armée va accélérer ce développement. Dès la fin de l'année, nous souhaitons développer des activités en Suisse. A ce titre, un partenariat avec l'aéroport pourrait être une bonne opportunité.

La taille de l'aéroport et son aspect privatif pourrait également nous permettre d'imaginer de pousser plus loin notre concept, avec des passagers découvrant leur destination seulement une fois qu'ils arrivent à la destination. Cette situation n'est pas possible dans un aéroport comme Genève avec la masse de passagers présent et les panneaux d'informations.

Si vous aviez une baguette magique ?

Je leur demanderais à l'aéroport de pouvoir louer un jet tous les samedi matin pour essayer des destinations avant de les proposer à nos clients.

Source : Selon communication personnelle, 8 juin 2017

Annexe VIII : Réponse du Lt col EMG Alexandre Willi, le 9 juin 2017

Romain Gilliard

HES-SO Valais/Wallis

Travail de Bachelor analysant le potentiel de développement de l'aéroport de Sion à la contribution de l'économie touristique en Valais.

1. Que pensez-vous de l'aéroport de Sion
 - Un magnifique aéroport (je vole en glacier l'hiver depuis SIO)
 - Un aéroport au personnel civ et mil accueillant
 - Un aéroport de petite taille mais de très grande importance économique et militaire (opératif et stratégique)
2. Quelle image avez-vous de l'aéroport ? (environnement, taille, accessibilité, voyageurs)
 - Un aéroport aux conditions météorologiques excellentes (comme alternative pour les avions mil)
3. Quels services développeriez-vous à l'aéroport ?
 - Je garderai un service des FA minimum avec des infrastructures mil des FA (alternative) de manière semi-permanente
4. L'aéroport avait une vocation principalement militaire. Il cherche à accroître ses activités civiles, qu'en pensez-vous ?
 - C'est une excellente idée. Il en a besoin pour survivre.
5. Quels changements le départ de l'armée de Sion¹ peut-il avoir pour l'aéroport de Sion ? Quels avantages / problèmes techniques / structurels cela peut-il amener ?
 - Avantage: moins de bruit
 - Problèmes: financement, déneigement, entretien de la piste et des infrastructures après 2021 et 2015, skyguide (prix)
6. Que pensez-vous du développement actuel de l'aéroport ? Quels peuvent-être les impacts environnementaux / sociaux du développement de nouvelles lignes aériennes régulières² ?
 - Il est essentiel pour la région et l'économie du VS
7. Quels sont les forces / faiblesses de cet aéroport par rapport aux autres ?
 - Forces: météo / emplacement au milieu des Alpes (vol de montagne), terrain pour développement futur
 - Faiblesses: bruit dans la vallée - résonance, départ des FA
8. Quelles sont vos attentes auprès de l'aéroport de Sion ?
 - Entente cordiale avec les FA lors d'exercices, accueil des avions mil dans le futur
 - Entretien et collaboration avec FA des infra et pistes
 - Solutions pragmatiques avec FA

¹ Excepté son utilisation par l'armée comme aéroport de dégagement

² Par exemple : <https://www.powdair.ski/>

Romain Gilliard

HES-SO Valais/Wallis

Il s'agit bien sûr de mon avis personnel comme cdt du cours de répétitions de la BA 11 et non celui des FA et de l'Armée.

Lt col EMG Willi Alexandre

Chef de groupe / Coach d'EM

Cdt SP trp BA 11

Département de la défense, de la protection de la population
et des sports DDPS

Armée suisse

Formation supérieure des cadres de l'armée FSCA

Ecole d'Etat-Major Général EEMG

Emplacement: Eichwilstrasse 5, 6010 Kriens

Adresse postale: Murmattweg 6, 6000 Luzern 30

Tél. (direct): +41 58 469 42 46

Tél. (centrale): +41 58 469 40 40

Fax: +41 58 469 43 25

Mobile: +41 79 637 53 10

Courriel: alexandre.willi@vtg.admin.ch

Source : Selon communication personnelle, 9 juin 2017

Déclaration de l'auteur

« Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de Bachelor ci-annexé seul, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du RF et du professeur chargé du suivi du travail de Bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré, à l'exception des personnes qui m'ont fourni les principales informations nécessaires à la rédaction de ce travail et que je cite ci-après : Olivier Luyet, Aline Bovier ».

Sierre, le 3 juillet 2017



Romain Gilliard