

Procès-verbal de l'Assemblée Générale ordinaire du 16.05.2024

Lieu : Salle FXB du café restaurant de l'Aéroport à Sion

Heure : 19h00

Présidence : Schroeter Jean-Paul

Ordre du jour

1. Ouverture de l'AG – contrôle des présences
2. Adoption du procès-verbal de l'AG 2023 (à consulter sur le site ARAS)
3. Rapport du Président
4. Rapport « Aéroport Civil »
5. Rapport « Emplacement extérieur des Forces Aériennes »
6. Comptes au 31.12.2023
7. Rapport du vérificateur des comptes 2023
8. Décharge au Comité
9. Comité : à compléter
10. Stratégie 2024
11. Budget 2024
12. Divers et discussion

1. Ouverture de l'AG

Le Président ouvre la séance et remercie les membres présents pour leur fidélité. Il salue la présence des invités : M. Christian Bitschnau, Vice-Président de la Ville de Sion et responsable administratif de l'aéroport, M. Ilias Ziragachi, responsable du site Signature et M. Frédéric Joly, responsable Sécurité de l'Aéroport de Sion.

Il cite les absences excusées des invités :

- M. Philippe Varone, Président de la Ville de Sion,
- M. Christophe Beney, Président de la Commune d'Ayent,
- M. Sébastien Menoud, Président de la Commune de Vex,
- M. Marius Dumoulin, Préfet du district de Sion,
- Mme Carole Schmid, conseillère municipale de la Ville de Sion,
- M. Christophe Chollet, Directeur de l'Aéroport de Sion,
- M. Vincent Favre, Président de l'Association des usagers de l'Aéroport,
- M. Marc Vettovaglia, responsable de l'antenne Skyguide Sion,
- M. le Conseiller national Christophe Clivaz, membre de l'Aras,
- Mme la responsable du Service Innovation au Canton, Sophia Dini,
- M. le Directeur de Dassault, Laurent Burnier,
- la Direction de la société H55, par Mme Valérie de Lavallaz.

Et des membres : MM. René Lorétan, Charles Edouard Barras, Yves Balet, Antoine Schmidlin, Directeur du camping TCS, Philippe Pralong, Laurent Seppey, Alexis Voide, Olivier Delaloye, Jean-Michel Constantin, Philippe Dubuis, Marcel Andenmatten, Marcel Schwestermann et Paul Tabin.

Ont démissionné de notre Association : MM. Didier Fournier et Patrice Bagnoud ainsi que Mme Isabelle Trabelsi.

L'effectif de l'Association est en diminution : 125 adresses représentant des membres individuels, des collectivités telles que l'Association des Habitants de Châteauneuf, des campings, des agences immobilières ou autres PPE continuent de nous soutenir. Aucune nouvelle admission.

Une pensée émue est adressée à M. Georges BISE, membre de notre Association, décédé le 11 avril 2024.

2. Adoption du PV de la dernière AG 2023

L'assemblée valide le PV AG 2023 sans question, ni commentaire particulier.

3. Rapport du Président

Durant l'année 2023, sur l'ensemble des aéroports suisses, Skyguide a surveillé et guidé 459'366 départs/arrivées aux instruments (IFR), ce qui constitue une nouvelle hausse par rapport à l'année précédente (+9,2%). Le volume reste malgré tout inférieur à celui de 2019, l'écart étant de 7,6%.

Comme en 2022, 2023 a été marqué par un trafic très volatile. Ces variations sont considérables en fonction non seulement des périodes, mais aussi des segments de marché. Les segments charter, aviation d'affaires et fret ont enregistré une contraction, tandis que les compagnies de ligne et les compagnies « low cost » ont profité de la reprise :

- Compagnies aériennes de ligne : +17,3% (-6,6% par rapport à 2019)
- Compagnies low cost : +4,2% (-7,8% par rapport à 2019)
- Vols charter : -14,2% (+9,5% par rapport à 2019)
- Aviation d'affaires : -10,8% (+10,3% par rapport à 2019)
- Fret -13,8% (+20,1% par rapport à 2019)

Selon Skyguide les vols militaires se sont élevés à 85'237. C'est 3,4% de moins qu'en 2022.

A titre indicatif, Skyguide Sion a enregistré 7'469 mouvements IFR contre 8'556 en 2022, soit une diminution de 12.7% mais qui correspond à 1,6% du trafic national.

Sur l'aéroport civil de Sion, si en termes de vols charter et Low-cost, la situation n'a toujours pas décollé, le nombre de mouvements de jets privés dont fait partie l'aviation d'affaires a augmenté elle, de 34,8 % à 8'761 vols. Ce chiffre doit être divisé par deux car un atterrissage comme un décollage est considéré comme un mouvement, ce qui en conséquence, fait 12 avions par jour. Mais attendons les statistiques globales officielles 2023 qui sortiront en juin. A titre indicatif, en 2022 il y avait eu 35'929 passagers et 43'586 mouvements qui se répartissaient de la manière suivante : Aviation générale - 18'684 (42,6% du vol total : - 5,3% vs 2021) ; Hélicoptères - 16'141 (36,7% : +1%) ; Charters/Vols de ligne - 367 (0,8% : +0.4%) ; Aviation d'affaires - 8'761 (19.9% : + 4.2%).

Mais le fait important de ce début d'année 2024 reste le retrait du Canton du Valais dans le processus de cantonalisation de l'aéroport. Après une annonce en fanfare par le Canton et la Municipalité de Sion de la nouvelle stratégie au mois de février, la mise en consultation auprès des différents partis et partenaires du projet de loi et de la nouvelle société d'exploitation mixte – public-privé, le Canton seul, annonce le retrait du projet, après seulement 15 jours de consultation.

Tant de mois de travail et d'écriture, de négociation avec les différents partenaires que sont les partis politiques, les juristes, les instances fédérales de l'OFAC, du DDPS et d'Armasuisse, les usagers de l'aéroport et l'Association des Riverains, ont ainsi été balayés et stoppés. L'Aras a été systématiquement consultée tout au long de la procédure. Nos remerciements à Mmes Dini et Cristo pour la confiance qu'elles nous ont accordée.

Cette frilosité est incompréhensible car le projet ne prévoyait que de tripler le nombre de mouvements en vols charter qui serait passé des environ 400 actuels à un millier de mouvements mais aurait permis d'augmenter le nombre de passagers à un peu plus de 80'000. Le bilan carbone par passager aurait sans aucun doute été amélioré. Les partis qui se sont opposés à cette stratégie préfèrent assurément déplacer le problème des nuisances sonores et chimiques vers les grands aéroports que sont Genève ou à Zürich puisque que, à leurs yeux, « les nuisances actuelles à Sion sont soutenables ».

La position favorable à la cantonalisation de la part de l'ARAS était purement stratégique avec comme objectif de faire diminuer les nuisances militaires dans le Valais Central et de mieux répartir les nuisances civiles sur la journée. En effet, la libération de l'espace aérien valaisan par les Forces Aériennes aurait permis de mieux répartir dans la journée les mouvements civils actuels (qui ont lieu avant 08h00 – entre 12h00 et 13h30 – après 17h00) et futurs.

Notre action continuera dans ce sens puisqu'un gros problème se présente : le **Plan Sectoriel Militaire PSM** va être intégré dans le **Plan Sectoriel Infrastructures Aéroportuaires PSIA**. Comme aucune mesure de bruit du nouvel avion F35-A ne sera effectuée à Sion, je n'ose imaginer ce qui va se passer pour le cadastre du bruit de l'aéroport de Sion. Les valeurs qui seront inscrites seront extrapolées à partir des résultats obtenus à Payerne où les courbes de bruit ont été élargies à l'insu des communes avoisinantes.

De notre avis, le Canton aurait été bien plus fort que la Municipalité sur tous les plans face aux Forces Aériennes et nous, citoyens sédunois, n'aurions payé que le 20% du déficit annuel au lieu des 50% actuels pour une clientèle qui ne s'arrête même pas à Sion.

L'Aras continuera donc son intense collaboration avec la Direction actuelle, avec qui l'entente est réelle et constructive. Elle ne doute pas que les objectifs :

- de passer en chiffres noirs seront rapidement atteints avec les nouvelles normes et la stratégie que souhaite mettre en place le nouveau Directeur, M. Christophe Chollet,
- de continuer à assurer la protection du riverain avec les différentes mesures négociées avec elle et qui seront mises en place.

NB : Nous y reviendrons tout à l'heure dans la présentation « aviation civile » de M. Frédéric Joly qui remplacera au pied levé M. Chollet

La Municipalité de Sion devra prévoir à nouveau dans ses investissements futurs, les mises en conformité du tarmac NORD et autres installations selon les demandes de l'OFAC ainsi que fixer la stratégie à moyen/long terme qu'elle souhaitera mettre en place pour ces prochaines années.

Côté militaire, la situation est on ne peut plus claire. En 2023, les nuisances sont restées les mêmes : touch & go avec FA/18 pour le maintien des connaissances du personnel Skyguide et la formation des pilotes. Les mouvements des jets à réaction restent dans un volume plus que satisfaisant : 192 dont 86 pour le FA/18. La communication avec les commandements de la base aérienne de Payerne et le centre de planification de Dübendorf a été excellente. Une certaine volonté de transparence et de compréhension de la problématique est manifestée ; notre attitude franche vis-à-vis d'eux y est pour beaucoup. L'élévation du plafond d'exercices de combat reste un objet à résoudre.

Mais le gros problème annoncé l'an dernier avec la décision d'achat de 36 avions F35A américains continue à faire couler beaucoup d'encre. La multiplication par 2, voire par 3 pour les nuisances latérales par exemple, du bruit généré par cet avion par rapport au FA/18 actuel reste problématique et le DDPS ne veut toujours pas entrer en matière pour des mesures de bruit à Sion. L'Aras continue à chercher des pistes pour éviter que ces nuisances soient ainsi minimisées par les Forces Aériennes alors que les exercices de combat ou le passage pour un « touch and go » d'un tel jet dans le ciel valaisan généreront une gêne instantanée importante et insupportable. Des détails seront donnés tout à l'heure dans le rapport sur l'emplacement extérieur de Sion, puisque c'est ainsi que les Forces aériennes le nomment.

Conclusion : Les appuis des partis politiques et des Communes sont rares et faibles, ce qui est incompréhensible, si l'on considère ce que pourrait amener cet aéroport en termes de plus-value « tourisme et économie ». L'aviation civile et ses vols charter, qui fait d'énormes progrès en termes de réduction des nuisances, aurait pu apporter de la clientèle pour nos stations touristiques tant en hiver qu'en été. L'entreprise Buchard prolonge avec succès chaque année son activité sur Majorque et la gêne engendrée par ces vols est pratiquement négligeable.

L'investissement du Canton de Frs 10 Mios annuels aurait été faible en comparaison des montants discutés actuellement au Grand Conseil : 53 Mios pour la viticulture à fonds perdu. Pour mémoire : 150 Mios pour les téléphériques l'an dernier. Je citerai en conclusion, le député Bruno Perroud qui s'est opposé à titre personnel à l'octroi de ce crédit-cadre à la viticulture, en citant les autres priorités pour le Canton que sont l'entretien des routes cantonales, la prise en charge des personnes en situation d'handicap ou les prisons inadaptées.

4. Rapport « aéroport civil » - MM. Frédéric Joly et Christian Bitschnau

OBJECTIFS

- Travailler en étroite collaboration avec l'ARAS
- L'aéroport est sensible au besoin des riverains
- Nouvelle direction de l'aéroport de Sion depuis nov. 2023
- PSIA en cours d'élaboration

PROJETS RÉALISÉS

- **PAROI ANTI-BRUIT** : 370m supplémentaires ont été construits.
- **ECLAIRAGE NORD** : 6 mâts supplémentaires ont été installés. L'éclairage « rouge » en tête de mât côté habitations NORD dont la luminosité est importante et gênante la nuit pour les riverains, a été masquée. Reste les 4 lumières sur le bâtiment de maintenance Air Glaciers.

FERMETURE PISTE POUR ENTRETIEN : semaine 45 /2024, du 04 au 08.11.

NUISANCES

- **SURVEILLANCE HELICOPTERES** : On assiste à tout et n'importe quoi. Aucun respect des routes de vol en général. Par le NORD, la sortie est interdite ; seule l'entrée y est autorisée. Des cartes ont été établies avec les emplacements HS HE HO et HN par où doivent passer les hélicoptères basés. Dénonciations ont été effectuées à l'OFAC ; la Direction de l'Aéroport attend réponse.
- **APU/SUD** : l'Aras confirme sa demande concernant l'utilisation du GPU diesel mis à disposition des groupes basés au sud/est de l'aéroport.

FUTUR - fin de convention en 2031

M. Christian Bitschnau parle de la surprise au sein de la Municipalité de Sion occasionnée par l'abandon du projet de cantonalisation par l'Etat du Valais. Il nous informe qu'un groupe de réflexion a été créé, composé de Mme Volpi-Fournier (Economie) et de MM. Varone (Finances), Marclay (Travaux publics) et Bitschnau (Aéroport) pour la préparation de l'après 2031 : maintien ou abandon de la convention tripartite DDPS-Canton-Municipalité. La procédure pouvant durer de 4 à 5 ans (mise à l'enquête, négociations et validation par la Confédération), il est nécessaire que les travaux commencent le plus rapidement possible.

Remarque : L'Aras demande à M. Bitschnau de faire partie de ce groupe.

5. Rapport « Emplacement extérieur des Forces aériennes »

L'aéroport de Sion fonctionnera comme aéroport de dégagement en tous les cas, jusqu'à fin 2030. Le commandement des Forces Aériennes, le divisionnaire EMG Peter Merz, nous l'a encore confirmé dans son courrier de décembre 2023. Il nous a aussi informé sur le programme 2024 de toutes les bases aériennes de Suisse.

Concernant celle de Sion, vous pouvez trouver son détail d'activités sur le site www.aras.ch . Celui-ci ne change guère d'une année à l'autre : surveillance WEF (une patrouille de 2xFA/18 s'est posée dans la soirée du vendredi pour repartir le lendemain ; neige à Payerne), Patrouille de Glaciers, vols de familiarisation pour les nouveaux pilotes, vols aux instruments guidés par radar pour maintenir le niveau d'entraînement et la validité des licences du personnel de Skyguide. Sion sert d'aérodrome de réserve en cas de fermeture des autres bases.

Depuis la nomination de M. Christophe Chollet à la Direction de l'Aéroport de Sion, tous les mouvements militaires prévus sur l'emplacement de Sion lui sont communiqués par le centre de planification de Dübendorf et il nous les transmet. Les séances constructives de discussion et de négociation (Touch and go, Go Around, type d'avions utilisés pour ces opérations, routes de vols hélicoptères)

ont été maintenues avec M. Marc Vettovaglia, chef opérationnel Skyguide. Toutes ces informations sont aussi publiées sur notre site www.aras.ch.

Le nombre total des mouvements militaires sur la base de Sion a diminué en 2023, passant de 1146 à 680. Ce changement est essentiellement dû aux vols hélicoptères car il n'y a pas eu de Patrouille des Glaciers. Les mouvements de jets à réaction (FA/18 – Tiger F5 : 50%-50%) qui se limitent à des « Touch and go » et des « Go Around » sont restés stables à 160 vs 2022, respectant ainsi la convention signée en 2018 à 300 mouvements au maximum.

Concernant la stratégie en haut lieu du côté de Berne, notre Conseillère fédérale valaisanne, Madame Viola Amherd, responsable du Département Militaire Fédéral nous ignore toujours et ne répond pas à nos sollicitations. Elle laisse le soin aux responsables des Forces aériennes de répondre aux nombreuses questions que nous nous posons concernant l'utilisation de la place et la présence du futur avion F35-A, dont l'introduction est prévue en 2028.

Les essais qui avaient été effectués en 2021 dans le plus grand des secrets, n'ont pas été poursuivis et à raison, puisque les courbes de bruit à 110 dB sont déjà doublées passant de 4 km à 8 km dans le sens du décollage et ceci à Payerne où la postcombustion n'est pas utilisée, ce qui n'est pas le cas ni à Meiringen, ni à Sion.

L'EMPA a même revu son modèle de calcul appelé aujourd'hui « sonAIR » et qui confirmerait soi-disant les calculs de son ancien système FLULA 2.

« Avec la baisse de moitié des décollages et atterrissages (22'000 à 11'000 répartis sur les 3 sites) les nuisances sonores resteront comparables à celles créées par les FA/18 et Tiger F-5. »

Telle avait été la conclusion du rapport présenté par les Forces aériennes à Payerne en février 2021.

Lors de la nouvelle présentation à Payerne, en décembre 2023, une augmentation des nuisances accompagnée d'un élargissement des courbes de bruit a été mise en évidence pour la base de Payerne et ce, malgré une réduction supplémentaire de 25% des vols dans le modèle de calcul ; ce fut un tollé général au sein des représentants des communes environnantes qui n'avaient été informés qu'au dernier moment avec l'envoi du communiqué de presse (politique traditionnelle du fait accompli).

Voici quelques questions qui ont été posées par les participants à cette séance d'information et les réponses des représentants des Forces aériennes :

- L'augmentation moyenne de 3dB n'est pas correcte car latéralement, c'est + 4dB et à l'arrière, c'est + 5dB. Les nuisances sonores sont plus que doublées.

Réponse FA : *L'oreille ne perçoit plus la différence.*

- Les courbes de niveau tiennent compte d'un niveau équivalent sur une période de 6 mois. Ainsi un bruit 2x plus fort mais émit 2x moins souvent est comparable à un bruit 2x moins fort mais émit 2x plus souvent. Le riverain est sensible au bruit direct et réagira à chaque passage. Cette méthode de calcul n'est pas appropriée à la gêne ressentie.

Réponse FA : *La réduction du nombre de mouvements permet d'atténuer. Au lieu d'avoir 4 décollages d'escadrille par jour, il n'y en aura plus que 2, 1 le matin et l'autre l'après-midi.*

- La vitesse du vol standardisé et en approche utilisée pour les calculs est la même que celle lors de l'atterrissage : 160 nœuds. L'avion va bien plus vite que ces 160 nœuds. Simulation avec 300 nœuds ?

Réponse FA : *Avec tous les paramètres introduits dans le mode de calcul, ce changement n'influencerait que très peu les résultats.*

- L'utilisation de la post-combustion amplifie les nuisances sonores.

Réponse FA : *Son utilisation n'est pas systématique et sa durée est relativement courte. Son influence n'est pas très importante.*

- La pollution chimique avec la combustion de kérosène. Des mesures compensatoires sont-elles prévues ?

Réponse FA : *Le F35-A est plus gourmand que le FA/18. Avec la réduction du nombre de mouvements, la consommation de kérosène est réduite de 25%. Photovoltaïque prévu.*

Comme vous pouvez l'imaginer, ces réponses n'ont satisfait personne et une nouvelle séance a été exigée. Nous attendons toujours convocation.

L'Aras est à nouveau intervenue concernant les mesures de bruit et le nouveau cadastre pour l'aéroport de SION. Répondant à notre question, M. Bruno Locher-DDPS a déclaré : « L'aéroport de Sion qui a une orientation civile, reste une base de dégagement. Les 300 mouvements par an seront toujours respectés. Des essais sont inutiles et les valeurs calculées pour le bruit du F35-A seront introduites dans le Plan Sectoriel des Infrastructures Aéronautiques PSIA de l'aéroport. Un Plan Sectoriel Militaire PSM est inutile. »

Les nuisances provoquées par ce nouvel avion seront donc intégrées dans le cadastre civil et les courbes de bruit seront assurément élargies. Une attention particulière sera de mise face aux pertes de valeur foncière qui risquent de toucher une bonne partie du bassin du Valais Central, y compris certains villages d'altitude.

Certaines instances politiques se sont surtout souciées de balayer la nouvelle stratégie concernant le développement civil de l'aéroport sans tenir compte de ce changement drastique dans l'équipement aéronautique de nos Forces aériennes qui impactera le PSIA et le cadastre bruit.

Autre problème à venir, à partir de 2025, les opérations de sécurité et de surveillance aérienne, les exercices journaliers dans le ciel valaisan, les passages T/A et G/A seront effectués uniquement avec des FA/18 puisque le Tiger sera retiré définitivement du service. Et la situation se corsera encore plus avec l'arrivée du F35A en 2028, qui remplacera progressivement le FA/18.

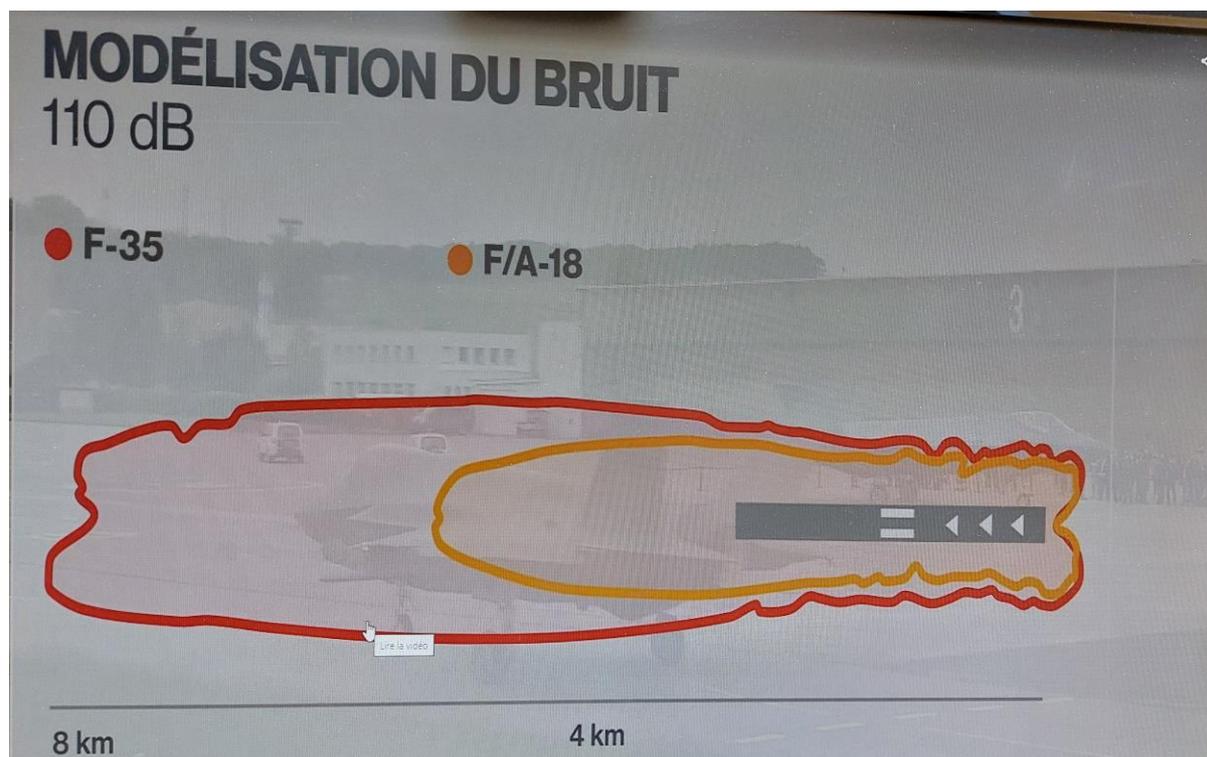
A partir du 01.01.2031, la convention signée entre la Ville, le Canton et le DDPS sera-t-elle prolongée ? La Ville de Sion reconduira-t-elle la concession qui lui a été accordée par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile OFAC ? L'aéroport de Sion sera-t-il toujours civil ? Restera-t-il une base dégagement ? Ou redeviendra-t-il une base aérienne ? Que deviendra l'aéroport si un élément tiers obtiendra la concession ?

Ainsi donc, comme vous pouvez le constater à travers ces quelques éléments, la situation de l'emplacement extérieur de Sion va devenir lentement mais sûrement problématique pour les riverains du Valais Central dans les années à venir si aucune réaction politique n'est mise en place. Le DDPS et les Forces Aériennes ont probablement déjà établi une nouvelle stratégie à moyen/long

terme concernant la base de Sion. Sa politique sciemment réfléchi et cachée sera révélée au grand jour selon la pratique habituelle du fait accompli.

En conclusion, les Forces Aériennes respecteront la stratégie mise en place dans le plan DEVA de l'époque (Développement de l'Armée) jusqu'à fin 2030. Mais à partir de 2031 ce sera une autre histoire. La stratégie aéroportuaire de la Ville de Sion devra être définie rapidement et, selon cette stratégie, les éventuelles négociations entre celle-ci et le DDPS devront débiter pour la prolongation de la convention existante afin de protéger l'ensemble de la population du Valais Central.

COURBES ISOSONIQUES FUTURES



Commentaire : La courbe isosonique de 110dB (F35-A) de 8 km en avant de la piste nous amène à la hauteur de Riddes lorsque le décollage se fait d'Est en Ouest (décollage habituel) et à Granges lorsqu'il est effectué d'Ouest en Est (lorsque souffle le foehn). **Le riverain ne se limite définitivement pas aux habitants de Châteauneuf mais à tout le bassin du Valais Central, y compris les villages d'altitude.**

6. Comptes au 31.12.2023

La fortune de l'Association au 31.12.2023 se monte à Frs 5'850.00.
Les entrées étaient de Frs 1'520.- et les dépenses de Frs 2'339.15.
Remarque : seul, un peu plus d'un tiers des membres paie leur cotisation !

7. Rapport du vérificateur des comptes 2023

La vérification des comptes 2023 s'est déroulée le 16.01.2023, dans les bureaux du vérificateur de comptes, M^e Philippe Pralong. Son rapport affirme que les comptes ont été tenus avec exactitude.

En l'absence de M^e Philippe Pralong, excusé, Mme Evelyne Gapany, notre secrétaire, procède à la lecture de son rapport.

8. Décharge au Comité

L'Assemblée approuve les différents rapports ainsi que les comptes 2023 ; elle donne décharge au Président et à son Comité pour la parfaite tenue de la comptabilité et la bonne gestion de l'Association.

9. Comité – à compléter :

Il manque deux personnes au sein du Comité.

Proposition : si quelqu'un dispose de temps libre, il peut s'annoncer et sera convoqué à une séance de Comité pour se faire une idée de son fonctionnement. Deux à trois séances sont prévues par année, selon actualité.

10. Stratégie 2024

GLOBAL : DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

- Adaptation des paramètres de protection des riverains face au développement des mouvements d'hélicoptères, d'avions à moteur, de charters et autres jets à réaction ;
- Ecriture et mise en place des normes PSIA – suivi ;
- Master plan et planification investissements Ville de Sion – suivi.

AVIATION CIVILE : AMÉNAGEMENT - ROUTES DE VOLS - NUISANCES

- Hélicoptères – route de vols SUD-OUEST, respect sortie NORD et élévation des bandes verticales / suivi de mise en œuvre ;
- FATO SUD -EST : agrandissement (sécurité) ;
- Aménagement tarmac NORD et démolition Village bois : fin de réaménagement – suivi ;
- Transfert du GVM sur le site des Vergers - suivi ;
- Hélicoptères d'épandage nettoyage – transfert SUD.

AVIATION MILITAIRE : EMPLACEMENT EXTÉRIEUR DE SION

- Mouvements Forces aériennes 2023 : 300 mouvements maxi annuel – suivi ;
- Espace aérien Valais Central – élévation du plancher à 6000 m - suivi ;
- Touch & Go et Go Around avec propellers au maximum – suivi ;
- Formation pilotes : passages FA/18 en novembre – suivi.

11. Budget 2024

Le budget 2024 de l'Aras est conforme avec les traditionnels frais annuels : envois de cotisation et de convocation à l'Assemblée Générale, frais de CCP, de Comité et d'Assemblée Générale. Dépenses : Frs 2'000.- ; Entrées : Frs 2'000.-

Le budget 2024 est validé par l'Assemblée Générale, tel que présenté.

Remarque : Demande de subvention à la Municipalité pourrait être effectuée.

12. Divers et discussion

Remerciements sont adressés au Comité pour le travail accompli et les nombreuses informations apportées.

La parole n'étant plus demandée, la séance est levée à 20h50.

Schroeter Jean-Paul,
18 mai 2024