

Coop donnera trois centimes de plus par kilo de lait

Paysans » Le prix indicatif du lait de centrale A restera à 65 centimes par kilo au troisième trimestre, a décidé mercredi l'Interprofession du lait. La Coop a toutefois choisi de suivre la demande des producteurs et de payer 3 centimes supplémentaires.

«Les producteurs suisses de lait de centrale sont sous pression», ont écrit hier les producteurs suisses de lait (PSL). Ceux-ci avaient demandé une augmentation du prix du lait de trois centimes.

La fédération des producteurs exige également que le prix indicatif du lait soit désormais effectivement payé. Dans

le contexte actuel, il n'y a en effet plus rien qui justifie les réductions pour l'euro ou pour la matière grasse, selon elle.

«Il est temps de donner un signal pour les paysans et l'agriculture suisse», selon Coop. Le distributeur a toujours soutenu l'augmentation du prix indicatif du lait, a indiqué hier son porte-parole Urs Meier. C'est pourquoi Coop paiera trois centimes de plus dès le 1^{er} juillet. Une démarche saluée par les producteurs. Le consommateur ne paiera pas plus.

Quant à Migros, elle déboursera le prix indicatif établi par l'Interprofession du lait. » **ATS**

Les Suisses toujours plus eurosceptiques

Sondage » Le scepticisme des Suisses face à l'Union européenne grandit.

Moins d'un tiers de la population suisse est favorable à un rapprochement politique avec l'UE. Une grande majorité souhaite toutefois une collaboration plus étroite en matière économique. C'est ce que révèle l'étude Sécurité 2017 de l'académie militaire et du Center for Security Studies de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, présentée hier à Berne. Cette étude est menée depuis 1999.

Cette année-là, 70% des personnes interrogées s'étaient exprimées en faveur d'un rapprochement politique avec

l'Union européenne. En 2017, ce taux est au plus bas et n'atteint plus que 31%, contre 35% en 2016 et 39% en 2015. Les partisans à une adhésion à l'UE ne représentent que 15% des Suisses. Mais 81% veulent plus de collaboration économique.

En outre, une majorité prône un engagement plus fort dans l'ONU, plus d'aide au développement ou une Suisse plus active lors des conférences internationales. Tout lien institutionnel est en revanche mal vu. Seuls 19% sont pour une adhésion à l'OTAN. La part de la population qui veut un pays le plus indépendant possible et voit l'ONU d'un mauvais œil est elle passée de 32 à 37%.

Les auteurs mentionnent plusieurs raisons à cette vision sombre de l'autre côté des frontières helvétiques: les tensions persistantes entre l'UE et la Russie, le Brexit, le débat sur les réfugiés ou les attaques de Berlin et d'Istanbul. Au contraire, 82% de la population ont une perception optimiste de la Suisse, soit 7% de plus qu'une année auparavant.

Parallèlement, le sentiment général de sécurité s'est amélioré, passant de 86 à 93%. Dans les espaces publics, ce sentiment a toutefois légèrement reculé. Près d'une personne sur cinq ne se sent pas en sécurité. Près de 90% des personnes interrogées

sont d'avis que la lutte contre le terrorisme est l'extrémisme politique doit être renforcée.

Les autorités et les institutions jouissent d'une bonne renommée. En tête du classement des autorités: la police avec un score de 7,9 points sur 10. Suivent les tribunaux (7,4) et le Conseil fédéral (7,1). Les médias et les partis se trouvent en queue de classement avec chacun 5,5 points.

L'armée (6,5 points) est également appréciée au sein de la population. Plus de 80% estiment que les forces armées sont nécessaires, seul un tiers des personnes interrogées veut abolir le service obligatoire ou réduire le budget. » **ATS**

TUNISIE

BERNE REMET 3,8 MILLIONS

La Suisse a remis à la Tunisie environ 3,8 millions de francs hier à la suite d'une demande d'entraide judiciaire de Tunis. La Confédération avait bloqué dès 2011 quelque 60 millions de francs du clan de l'ancien président Ben Ali. **ATS**

BÂLE-CAMPAGNE

DÉMISSION DU COMMANDANT

La Police cantonale de Bâle-Ville doit se trouver un nouveau commandant. Gerhard Lips a démissionné avec effet immédiat hier. Il était l'objet de critiques sur sa façon de diriger la police. Son départ a été convenu d'un commun accord. **ATS**

ZURICH

LE DRONE A FRÔLÉ L'AVION

Un drone est presque entré en collision avec un avion de Swiss le 6 mai près de Zurich. L'appareil était en approche finale lorsque l'incident s'est produit. Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) a ouvert une enquête. **ATS**

GRISONS

ARAIGNÉE DANS L'HABITACLE

Une automobiliste a été blessée aux jambes à cause de sa peur des araignées. Alors qu'elle effectuait une marche arrière dans un parking hier à Coire, elle a soudain sauté de son véhicule à la vue de l'araignée à l'arrière de l'habitacle. **ATS**

JUSTICE

RUDOLF ELMER DÉBOÛTÉ

Rudolf Elmer ne pourra pas poursuivre le président de la Cour suprême zurichoise qui l'avait condamné en août 2016. Le Tribunal fédéral a débouté l'ex-banquier qui avait remis des données bancaires en 2008, notamment à WikiLeaks. **ATS**

ALPES

DEUX ASCENSIONS FATALES

Deux alpinistes ont perdu la vie, jeudi et hier, dans les Alpes. Un Allemand de 63 ans a fait une chute alors qu'il gravissait le Mönch (BE/VS) jeudi après-midi et un Valaisan de 45 ans a dévissé non loin du sommet du Pollux (VS) hier matin. **ATS**

A Genève, on fait son marché aux jets. Un secteur sensible pesant 1% du produit intérieur brut du canton

Un avion privé acheté clés en main

« RACHEL RICHTERICH

Aviation » Première étape, un passage à la banque. Un jet privé, ça ne s'achète pas comme on le ferait pour un canapé, mais plutôt comme pour une voiture très, très chère, on demande un leasing calculé selon un certain apport de fonds propres. Cela tombe bien, les deux grandes banques, UBS et Credit Suisse, ou encore Société générale, ont pignon sur Palexpo, lors du Salon européen de l'aviation d'affaires EBACE, qui se tenait cette semaine à Genève. Le secteur, qui représente 1% du PIB (produit intérieur brut) du canton, d'après une étude dévoilée par l'Association genevoise de l'aviation d'affaires (AGAA) – soit près d'un demi-milliard de francs –, est encore chahuté depuis la crise financière de 2008.

«Nous nous dirigeons vers une embellie», note Eymeric Segard, patron de la société de courtage LunaJets. Cependant la reprise est lente, de l'ordre de 3 à 4% sur les quatre premiers mois de l'année. D'où un salon un peu plus petit qu'à l'époque, avec une fréquentation aujourd'hui stable à 13 000 visiteurs. Mais avec tout le nécessaire pour repartir avec son avion, clés en main. La Suisse constitue le 3^e marché européen des jets de taille moyenne ou grande. Entre 2012 et 2016, 32 nouveaux appareils de ce type ont été livrés, soit 7% du total européen. Selon les estimations, la valeur de ces commandes a atteint 1,6 milliard de dollars (plus de 1,5 milliard de francs), calcule la société britannique de financement de l'aviation privée Global Jet Capital.

Puissance selon usage

Une fois obtenu le feu vert de la banque, on se met en quête d'un fuselage, «le métal, comme on dit dans le jargon». Neuf ou d'occasion. On peut avoir un faible pour un petit Cessna à hélices, être un féru de la technologie des Falcon



Avant de pouvoir voler dans son jet privé, il faut encore recruter un pilote, un copilote et un équipage. Alain Wicht-archives

de Dassault, inspirée de l'aéronautique militaire, avoir la fibre patriotique et opter pour le dernier Pilatus, ou craquer pour les spectaculaires hublots ovales des Gulfstream.

Une haie de modèles réduits orne les stands des constructeurs, tous présents au salon. «Le choix dépend surtout de l'utilisation que l'on en fait», souligne Eymeric Segard. L'appareil n'aura besoin ni de la même puissance, ni de la même autonomie, si l'on fait de courts trajets vers sa villa à Saint-Tropez ou si, au contraire, on se rend deux fois par semaine à New York pour affaires. Ceux pour qui le jet est un outil de travail représentent 45% des utilisateurs chez LunaJets. Ils y ont recours jusqu'à six fois par mois, rappelle l'AGAA. Là, on a de quoi voler.

Ces facteurs vont aussi déterminer les aménagements intérieurs, salles de conférences avec projecteurs, ou salon cosy avec lit king size et douche tropicale. Maroquiniers, ébénistes et ferblantiers exposent leurs parois en cuir gaufré serties de dorures, leurs compartiments en acajou marqueté et leurs robinets en or massif, qui laissent imaginer les plus folles extravagances. Sans oublier le wifi, les systèmes de navigation et écrans de loisirs. Ou encore les éclairages – ils peuvent être programmés pour simuler l'aube ou le crépuscule pour atténuer les effets du décalage horaire. «Tous ces éléments, qui sont fixés à l'appareil, doivent répondre aux normes de sécurité de l'autorité de surveillance du pays où l'avion est immatriculé», explique Eymeric Segard.

Recruter les pilotes

L'immatriculation, justement. Elle peut se faire indépendamment du lieu de résidence du client, elle dépendra plutôt de sa situation fiscale. Il est même possible d'enregistrer son avion à Saint-Marin, petite république enclavée dans l'Italie, qui ne possède même pas d'aéroport. La Suisse, Malte et le Portugal sont aussi

considérés comme «aviation-friendly», avec des réglementations favorables.

L'avion est presque prêt à voler. Il faut encore lui trouver un opérateur. Car on ne sort pas son jet le dimanche pour une balade. Il faut un pilote, un copilote, un équipage. C'est l'opérateur qui va les recruter, lire leur curriculum vitae. A Genève, Jet Aviation, Privat Air et Tag Aviation se partagent le terminal affaires. L'opérateur se charge aussi des assurances. Et surtout de la maintenance de l'avion, responsabilité strictement réglementée et très coûteuse. C'est pourquoi il confie les appareils à des courtiers, qui les affrètent pour d'autres utilisateurs. «Cela permet de limiter les frais fixes, très élevés», poursuit Eymeric Segard. Un segment très porteur, puisque sa société a connu une croissance de 40% l'an dernier.

«Le choix dépend surtout de l'utilisation que l'on en fait»

Eymeric Segard

Les opérateurs s'occupent aussi de réserver les créneaux de vol (slots). Et la lutte est acharnée à Genève, où aviation privée, commerciale et charters se partagent une seule piste. Une situation qui pousse certains opérateurs à réserver plusieurs tranches horaires pour être sûrs de pouvoir satisfaire le client, ce qui a conduit à un gaspillage de 12 000 slots chaque année, estime l'AGAA, qui réfléchit à un moyen de sanctionner ces abus. Au bout de la halle, un tunnel débouche sur une navette, direction le tarmac, où sont exposés les tout derniers modèles de jets. Le cheminement parcouru entre les travées feutrées de Palexpo se concrétise. Sous le soleil radieux, les fuselages étincellent. Prêts à décoller. »