

# Economie & Finance

## 3,7%

**LE TAUX DE CHÔMAGE AUX ÉTATS-UNIS A AUGMENTÉ À 3,7% EN AOÛT (3,5% EN JUILLET) ET LES CRÉATIONS D'EMPLOIS ONT RALENTI À 315 000 (526 000 EN JUILLET).** Ce signal est paradoxalement positif car la lutte contre l'inflation passe par un ralentissement économique, même si le marché du travail reste tendu.

**PIERRE-YVES MAILLARD**  
Président de l'Union syndicale suisse (USS)

Il a demandé vendredi une hausse des salaires de 4 à 5% pour l'an prochain. Les syndicats estiment qu'il est temps de compenser le renchérissement et de rattraper la stagnation de ces dernières années.



## +3,2%

**LE NOMBRE DE POSTES DE TRAVAIL OCCUPÉS EN SUISSE A CRÛ DE 3,2% SUR UN AN AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2022, POUR ATTEINDRE UN TOTAL DE 5,316 MILLIONS D'EMPLOIS.** Par ailleurs, le nombre de places vacantes a explosé, inscrivant une hausse de 45,5% à 39 900, selon l'OFS.

SMI	10 891,71	↑	Dollar/franc	0,9802	↓
	+2,14%		Euro/franc	0,9830	↑
Euro Stoxx 50	3544,38	↑	Euro/dollar	1,0026	↑
	+2,54%		Livre st./franc	1,1352	↑
FTSE 100	7281,19	↑	Barih Brent/dollar	94,14	↑
	+1,86%		Once d'or/dollar	1715	↑

## La Suisse, un havre pour l'aviation privée

**TRANSPORT** Les déplacements en jet privé et leur impact climatique suscitent de plus en plus de critiques. A l'échelle européenne, l'aviation d'affaires est florissante en Suisse, qui accueille des compagnies fournissant des avions avec pilote et des entreprises de maintenance

ÉTIENNE MEYER-VACHERAND  
@etiennemeyva

Trop polluants, indécents, utilisés pour des vols ridiculement courts, les avions privés font l'objet de critiques croissantes. En France et aux États-Unis, des comptes sur Twitter et Instagram ont commencé à traquer les trajets des avions de grands patrons ou de célébrités. La pratique est arrivée en Suisse avec la création il y a quelques jours du compte @Caplanepourquoi également actif sur les deux réseaux sociaux.

La polémique générée par le suivi de ces appareils braque les projecteurs sur un secteur plutôt habitué à la discrétion. Le gouvernement français a annoncé son intention de mieux réguler cette activité, avec l'hypothèse d'une taxation particulière. Des mesures pourraient aussi être prises au niveau européen, touchant indirectement la Suisse qui occupe une place centrale dans ce que les acteurs du secteur appellent «l'aviation d'affaires» et ses détracteurs «l'aviation privée».

Indice de cette place particulière, chaque année, le salon EBACE (European Business Aviation

Convention & Exhibition) consacré à l'aviation d'affaires se tient à Genève. En 2022, Genève et Zurich occupaient respectivement les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> places des aéroports les plus actifs dans le domaine de l'aviation d'affaires en termes de mouvements (décollages et atterrissages) au niveau européen selon le rapport 2022 de la Swiss Business Aviation Association (SBAA), l'organisation faîtière du secteur.

**Cointrin représente un tiers du marché suisse**

La Suisse se partage avec la France, l'Allemagne, et le Royaume-Uni 76% des parts de marché au niveau européen. Et Cointrin représente, à lui seul, un tiers du marché helvétique. Selon des chiffres communiqués par l'Aéroport de Genève, en 2021, les vols de l'aviation privée (avions et hélicoptères) ont représenté 40 805 mouvements sur 99 249 au total pour l'ensemble des activités. Selon la SBAA, l'aviation privée contribue à la production de richesses en Suisse à hauteur de 15 milliards de francs.

Face aux critiques qui montent chez nos voisins, les acteurs

suisse sont évidemment attentifs, particulièrement à la question d'une potentielle taxe instaurée en France. «Le secteur se pose des questions pour son avenir. C'est une activité avec des marges fines, donc toute augmentation des coûts menace directement la pérennité de certains acteurs et les emplois liés. C'est dommage de polémiquer sur ce sujet, plutôt secondaire,

**«Les gens que nous transportons, ce sont essentiellement des gens qui travaillent»**

WALTER CHETCUTI, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION GENEVOISE D'AVIATION D'AFFAIRES

et d'éviter le vrai débat sur la rénovation des bâtiments et les énergies renouvelables», réagit Walter Chetcuti, président de l'Association genevoise d'aviation d'affaires (AGAA).

Si le secteur reconnaît sans peine que les émissions de gaz à effet de serre par passager sont plus élevées que dans l'aviation classique, il estime que la quantité globale est marginale. La SBAA met en avant une proportion de 0,04% des émissions de

CO2 au niveau mondial. Mais une étude menée en 2021 par l'ONG européenne Transport et Environnement estime que les passagers d'un vol privé ont une empreinte carbone 5 à 14 fois supérieure à ceux d'un vol commercial et 50 fois supérieure à un passager de train. Pour les trajets les plus empruntés par l'aviation d'affaires en Europe, des alternatives ferroviaires existent.

«En venant chez nous, nos clients achètent du temps», répond Nicolas Ducommun, fondateur de Starjet Aviation, une compagnie valaisanne basée à Sion qui emploie 30 personnes et fait voler cinq appareils. Pour le pilote, la clientèle est essentiellement constituée d'entrepreneurs faisant plusieurs trajets en une journée et ayant besoin de flexibilité. En Suisse, l'aviation d'affaires peut desservir une trentaine d'aéroports régionaux.

«Je trouve dommage que la première réponse soit punitive, ajoute-t-il. Plutôt que de chercher des solutions, on veut taxer des gens qui travaillent.» Selon lui, certains ajustements permettraient de réduire une partie des émissions polluantes: «Parfois nous devons attendre 15-20 minutes au sol, moteur allumé, pour pouvoir décoller. Ça, par exemple, ce pourrait être optimisé.»

Pour les acteurs du secteur, les critiques actuelles masquent aussi les efforts déjà réalisés. Selon le rapport de la SBAA, au cours des «quatre des dernières décennies, l'aviation d'affaires a déjà réduit de 40% ses émissions de CO2». «On en revient à l'idée que c'est l'aviation des riches, que c'est la jet-set et les émirs qui se baladent en avion privé, estime Walter Chetcuti. Mais les gens que nous transportons, ce sont essentiellement des gens qui travaillent. Il existe des besoins qui sont plus liés à des déplacements de loisirs, mais ce n'est pas la majorité.» A Genève, les vols dit «de taxi» représentent la grande majorité des mouvements enregistrés par l'aéroport. On trouve aussi par

exemple plus de 1200 vols sanitaires pour transporter des personnes malades ou encore 3000 mouvements liés à l'apprentissage du pilotage.

**La crainte d'une taxe en Suisse**

«Une taxe en Europe ne nous toucherait que de manière marginale», reconnaît Walter Chetcuti, mais ce que craint le secteur c'est une taxation helvétique qui pourrait menacer des emplois. Le secteur de l'aviation d'affaires revendique plus de 34 000 emplois directs et indirects. Il existe aussi tout un écosystème d'entreprises spécialisées dans la maintenance ou même l'aménagement d'avions privés, comme le groupe AMAC Aerospace qui emploie 1100 personnes, dont 900 à Zurich et Lausanne.

Proposant notamment des services de personnalisation sur mesure d'avions, l'entreprise estime qu'il est encore trop tôt pour mesurer les effets de cette polémique. En attendant, le secteur essaie de trouver un retour à la normale, entre les conséquences de la pandémie et la guerre en Ukraine. ■

## Swatch Group perd le procès Tissot et CK Watch

**JUSTICE** Hier soir, les anciens cadres des deux marques et l'homme d'affaires qui leur aurait versé des pots-de-vin ont tous été acquittés. La défense se réjouit, l'avocat du conglomérat ne commente pas

ALEXANDRE STEINER  
@letemps

Les trois prévenus du procès Tissot et CK Watch sont acquittés de toutes les charges qui pesaient contre eux. Le président du

Tribunal des Montagnes et du Val-de-Ruz, Christian Hänni, a rendu son verdict vendredi peu avant 20h30. Il a ainsi débouté le Ministère public qui demandait des peines d'emprisonnement pour gestion déloyale aggravée. L'accusation de corruption était prescrite, celle de blanchiment n'a pas été prise en considération en raison «d'absence de crime».

Concernant le dommage évalué par Swatch Group à 60 millions de francs pour Tissot et à 500 000 francs pour CK

**Le tribunal a estimé que le dommage évalué par Swatch Group à 60 millions de francs «n'est pas certain, ce qui ne veut pas dire qu'il est inexistant»**

Watch, le tribunal a estimé qu'il «n'est pas certain, ce qui ne veut pas dire qu'il est inexistant». Le conglomérat biennois a désormais 60 jours pour tenter une action civile.

**«Dossier très difficile»**

«Je salue le courage du tribunal pour avoir appliqué le droit. Le Ministère public a eu un dossier très difficile. Avec la cour, ils ont dû se prononcer sur un dossier incomplet», déclarait à la sor-

tie du Tribunal Me Marcel Egger, défenseur de l'ancien cadre de Tissot. Me Philippe Grumbach, défenseur de l'homme d'affaires français d'origine chinoise qui était accusé d'avoir versé 15 millions de francs de pot-de-vin, a aussi fait part de sa satisfaction. De son côté, l'avocat de Swatch Group, Me Sven Engel, n'a fait aucun commentaire. La procureure attendra pour sa part de recevoir le jugement motivé avant de se prononcer sur un éventuel appel. ■

## Une affaire qui remet le «Swiss made» sur la sellette

**HORLOGERIE** Si le procès Tissot et CK Watch avait pour seul objectif de juger une affaire de corruption horlogère, il est indirectement venu questionner la pertinence d'un label souvent décrié au sein même de la branche pour sa permissivité

«Le «Swiss made» n'est pas l'objet de ce procès. Tissot et les autres marques de Swatch Group ont toujours respecté ses directives.» Prononcée au deuxième tour des plaidoiries par Me Sven Engel, avocat du conglomérat biennois, cette justification témoigne du malaise que provoque cette audience vis-à-vis d'un label sur lequel les horlogers suisses ont bâti leur réputation. Elle répondait à des déclarations faites par les prévenus et leurs défenseurs durant les débats.

«Au milieu des années 2000, beaucoup de marques se tour-

naient vers l'Asie pour ses capacités de production. Cela devait rester secret. Il ne faut pas dire que 80% des composants d'une Tissot sont fabriqués en Chine», a par exemple lâché l'homme d'affaires accusé d'avoir versé des pots-de-vin à d'anciens cadres de la marque et de CK Watch. «Les reproches à l'encontre de mon client [ex-Tissot, ndr] concernent les boîtes, les verres saphir, les couronnes, les cadrans, les aiguilles... C'est à se demander ce qui est encore Suisse dans ces montres», a quant à lui ironisé Me Marcel Egger. Invité à réagir vendredi, Swatch Group répond: «Il y a eu beaucoup de déclarations outrancières et mensongères cette semaine de la part des parties adverses. A elles d'assumer ou prouver leurs déli-

**ANALYSE**

rantantes paroles.» Plusieurs professionnels de la branche ne sont guère surpris par les chiffres avancés.

Ils confient au *Temps* que cette affaire met en lumière un «secret de Polichinelle» de l'industrie. Selon eux, le recours aux composants chinois concerne dans des proportions similaires la quasi-totalité des montres méca-

**En délocalisant leurs achats de composants, les marques d'entrée de gamme ont affaibli l'outil industriel suisse**

niques «Swiss made» d'entrée de gamme, vendues à moins de 2000 francs. «Pour régater dans cette ligue sans augmenter leurs tarifs, elles sont obligées de délocaliser. En Chine, elles sont allées chercher des marges bien plus que des capacités de production», constate un observateur. La thématique étant éminemment sen-

sible, personne ne souhaite s'exprimer à visage découvert.

Me Engel a raison, ce procès n'est pas celui du «Swiss made». Mais il nous pousse à nous interroger une fois de plus sur la pertinence de ce label très décrié au sein même de la

profession. Ceci du fait qu'il repose essentiellement sur des critères de valeur générée en Suisse: 60% du coût de revient de la montre, idem pour le mouvement. La fabrication suisse est requise pour une partie du mouvement (50% au moins de la valeur de toutes les pièces qui le constituent), mais pas pour le reste des composants. «Au-dessous de

2000 francs, le «Swiss made» ne veut rien dire. Tant que la Fédération horlogère suisse sera le bras semi-politisé de Swatch Group – qui n'a aucun intérêt à durcir ces critères – rien ne changera», poursuit un bon connaisseur de la branche.

**Des critères «aberrants»**

Industriels et analystes n'hésitent pas à parler d'aberration, tant il est aisé pour les marques d'atteindre ces seuils en intégrant les coûts de recherche et développement, d'emboîtement, de contrôle, etc. La pratique n'est pas sans risque. En termes de réputation, comme le démontre le procès qui s'est tenu cette semaine, mais aussi en termes de perte de savoir-faire et de dépendance vis-à-vis de la Chine. En délocalisant leurs achats de composants, les marques d'entrée de gamme ont affaibli l'outil industriel suisse en la privant des volumes nécessaires à la pro-

duction en grandes séries. L'arrivée des montres connectées dès 2015 n'a fait qu'enfoncer le clou en faisant chuter les ventes des segments de prix inférieurs. Plus les volumes baissent, plus il est difficile de se passer de la Chine.

Les avis divergent quant à un possible rapatriement de la production de composants sur sol helvétique. Pour certains, il est déjà trop tard pour faire machine arrière. D'autres se montrent plus optimistes, tout en concédant que cela nécessitera une réelle volonté de la branche et des investissements colossaux, que seuls des géants comme Swatch Group, Rolex ou Richemont peuvent consentir. Si de premiers signes semblent aller dans le bon sens, le chemin à parcourir s'annonce long et difficile. Pour une industrie dont le savoir-faire frappé de la croix blanche sur fond rouge est le principal argument de vente, il est aussi incontournable. ■ A. ST.