

## ING supprime 7000 postes

**Belgique/Pays-Bas** » Le banquier néerlandais ING a prévenu hier qu'environ 7000 emplois seraient menacés dans les cinq prochaines années. Les principales coupes sont envisagées en Belgique et aux Pays-Bas. Parmi ces suppressions, «950 postes sont potentiellement concernés auprès de fournisseurs extérieurs», annonce le groupe dans un communiqué. L'entreprise souligne, par ailleurs, que les chiffres articulés

sont le résultat d'un programme de réduction des coûts annuels d'environ 900 millions d'euros (973 millions de francs).

Dans le détail, la société prévoit la réduction d'environ 3500 emplois à temps plein en Belgique et environ 2300 aux Pays-Bas entre 2016 et 2021. Mais «l'ensemble des annonces faites hier ne concerne pas les activités ni les personnes en Suisse», a indiqué le chef d'ING pour la Suisse. » **ATS/AFP**

## Le Brexit fait plonger la livre

**Royaume-Uni** » L'annonce par la première ministre britannique, Theresa May, de l'ouverture des discussions sur le Brexit d'ici fin mars a fait plonger la monnaie britannique. Elle a ravivé les craintes d'un divorce douloureux sur le plan économique. Véritable baromètre de l'humeur du marché, la livre décrochait fortement face au dollar et à l'euro. Elle a atteint 87,46 pence pour un

euro, son niveau le plus faible depuis début août 2013, tout en tombant à 1,2846 dollar pour une livre, son niveau le plus bas depuis début juillet dernier. Elle avait alors atteint un plus bas depuis juin 1985.

La décision de Theresa May d'activer avant fin mars l'article 50 du Traité de Lisbonne, qui déclenche les discussions de sortie de l'Union européenne (UE), a ravivé les incertitudes

liées à la complexité des négociations à venir et à leur issue. Les propos de la première ministre britannique, qui a signifié que son pays comptait bien répondre à la demande des Britanniques de contrôler l'afflux de migrants européens, suggèrent que «le Royaume-Uni pourrait être tenté par ce que l'on appelle un Brexit dur». Il s'agirait alors d'une séparation sans compromis. » **ATS/AFP**

### ACHAT EN LIGNE

#### COOP TESTE DES RELAIS

Les restoroutes Marché pourraient être utilisés comme guichets pour retirer des achats en ligne. Coop teste cette nouvelle prestation à Würenlos (AG). Elle s'adresse aux pendulaires en voiture qui ont commandé des articles sur Coop@home. Il est envisageable que d'autres restoroutes soient bientôt adaptés en ce sens, selon Joos Sutter, patron de Coop. **ATS**

Portique de sécurité séparé, salons feutrés, *La Liberté* a pu glisser un œil au terminal des jets privés

# Le tarmac, son business et ses affaires

« RACHEL RICHTERICH

**Aviation d'affaires** » Ne pas photographier les installations de douane ni de sûreté. Ne pas photographier le personnel en uniforme. Ne pas utiliser le flash en direction d'un cockpit. Une douzaine de conditions au total, pour obtenir la précieuse autorisation de Genève Aéroport. Accordée! Nous visiterons son terminal réservé à l'aviation d'affaires, le T3. C'est que la ville du bout du lac abrite la deuxième plateforme de jets privés en Europe, derrière Le Bourget à Paris, structure incontournable pour l'importante concentration de multinationales et de l'intense activité diplomatique dans la région.

Départ pour Cointrin, Jet Aviation assure la visite, l'un des quatre opérateurs de base aéroportuaires (FBO) dédiés au secteur, avec Tag Aviation, PrivatAir et Ruag. Une fois les cartes d'identité déposées à l'accueil, Carine Jegat, chargée des relations clientèle, commence la visite dans les salons feutrés réservés aux clients. «Ils n'y passent que peu de temps, l'avion est prêt quand ils arrivent. Et les passeports nous parviennent à l'avance, c'est un gain de temps.» Avoir son propre jet a ses avantages. Pilotes et personnel de bord patientent à l'étage, machine à café, corbeilles de fruits et encas, même une petite salle de conférences avec vue imprenable sur les Falcon, les Gulfstream et leurs immenses hublots ou encore les Pilatus argentés parqués sur le tarmac.

### L'avion d'Arafat

Pour y accéder, une petite porte à l'extrémité des locaux. Elle s'ouvre sur un décor qui tranche avec le sas feutré: le poste de contrôle et ses gardes-frontières en uniforme nous rappellent que nous sommes dans un lieu hautement sécurisé. Notre photographe en a fait les frais en prenant des clichés au portique de sécurité: immédiatement intercepté par trois agents, contraint d'effacer les photos. Les consignes étaient pourtant claires. L'incident est évité, non sans un dernier contrôle de la carte mémoire de l'appareil. «C'est la première fois que ça m'arrive!», se défend l'auteur des clichés...

Pas le temps d'épiloguer. C'est à bord d'un minibus que nous poursuivons la visite, lon-



Avant l'arrivée de chaque nouveau client, les employés de maintenance se mettent en quatre pour bichonner les jets privés, à Genève. Keystone

geant le terminal commercial. A notre gauche, la seule et unique piste que se partagent les avions de ligne, les charters, les vols cargo et les jets. Sans oublier les passionnés des airs de l'aéroclub, installé en bord de piste. Une cohabitation source de tensions pour l'attribution des slots, les très disputés créneaux d'atterrissages et de décollages. Les mouvements se succèdent, toutes les deux minutes environ, dans un ballet de moyen-porteurs, surtout, bardés d'orange souvent, entrecoupé d'un ou deux gros aéronefs et petits jets.

Avant de bifurquer en direction de la piste, un coup d'œil sur le parking longue durée, ouvert occasionnellement aux voitures pour accueillir les flots de visiteurs lors d'événements dans les halles voisines de Palexpo. C'est là que se trouvent les jets qui ne repartent pas tout de suite, «quelques semaines tout au plus». A part ce vieux coucou vert et blanc dé-

### DANS CE SECTEUR, LES PRIX PEUVENT VOLER TRÈS HAUT

Difficile d'avoir une fourchette de prix pour un vol en avion d'affaires. «Il n'y a pas de surveillance. C'est le propriétaire de l'avion qui fixe le tarif», relève Eymeric Segard, fondateur et directeur de LunaJets, un courtier du secteur. Il propose des vols sur mesure, en profitant des avions inutilisés des clients des compagnies, ou des vols à vide – quand un avion rentre au bercail après avoir déposé ses passagers. Des charges fixes toutefois, «car un avion, ce n'est pas comme une belle voiture de sport. Son acquéreur ne peut pas le sortir du garage à sa guise». Il doit le confier à un opérateur, pour l'immatriculer auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, le parquer, fournir personnel de bord et pilotes, assurance et maintenance. La compagnie s'occupe aussi, sur demande du



«C'est le propriétaire de l'avion qui fixe le tarif»

Eymeric Segard

propriétaire, de louer l'appareil, souvent via un courtier justement, pour accroître sa visibilité. Propriétaire et opérateur évitent de perdre de l'argent, le courtier se rémunère grâce à une commission, «entre 3 et 7%» du prix total du vol, indique Eymeric Segard. Ce prix oscille entre 115 000 francs pour relier Zurich à Tijuana, au Mexique, à moins de 3200 francs pour une liaison Genève - Nice. La clientèle? «Des personnes qui voyagent en avion d'affaires, mais ne veulent plus payer le prix fort.» Pas le même modèle d'affaires qu'à la fondation de la société ou il visait les clients de première classe prêts à payer plus cher pour se faire plaisir. «La crise financière de 2008 est passée par là.» LunaJets table sur 2500 vols cette année, soit environ sept par jour. **RR**

crépité, «l'avion de Yasser Arafat». Plus personne n'a payé les factures de parking et d'entretien du jet après la mort du dirigeant palestinien. «L'avion ne peut même plus décoller», relève Carine Jegat, il ne recevrait pas l'autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile, réputé taillon en comparaison internationale.

Virage à gauche, sous les lampes de guidage de la piste. Le ventre immense d'un gros-porteur d'une compagnie du Golfe nous survole juste à ce moment-là, impressionnant. En longeant la piste, du côté de la frontière française, on nous signale brièvement le «passage diplomatique». Plus discret, moins glamour. Près du terminal de Ruag, d'où partent les avions-ambulances.

### Braquage UBS

Juste à côté, les pistes d'atterrissage des hélicoptères. Elles nous rappellent un fait divers retentissant: le braquage de la succursale d'UBS à Cornavin en 2013. Les malfaiteurs ont pris la fuite en deux-roues avec le butin – 1,25 million de francs extorqués en pleine journée après avoir pris en otage la famille d'un employé de la grande banque. Direction Prangins, où un hélicoptère les y attend et les dépose à... Genève, directement sur le tarmac, ce qui leur permet de grimper directement dans un jet sans passer par le fameux portique de sécurité et de fuir au Maroc.

Ni les pilotes, ni la compagnie n'ont été mis en cause, la pratique est possible. Mais ce n'est pas la norme. La législation est censée être la même pour tous: bagages et identité sont contrôlés. «Les gardes-frontières montent régulièrement dans les avions pour des contrôles inopinés», expliquait à l'époque Michel Bachar, porte-parole des gardes-frontières. Des inspections devenues plus fréquentes depuis le casse, glissent discrètement quelques pilotes.

La visite s'achève devant les hangars de Jet Aviation. Un employé de maintenance finit de préparer un petit aéronef, chaussons aux pieds pour ne pas salir la moquette. Les clients sont déjà là. Un coup d'œil intrigué par notre présence, un peu méfiant. La discrétion, argument de poids pour que ces hommes d'affaires, capitaines d'entreprises, artistes ou héritiers fortunés paient ces prix. »