



Le bitume est un composé utilisé pour la construction de routes. Sa proportion dans l'asphalte est d'environ 5%, ce qui limite l'impact de la hausse de son prix sur les budgets des travaux publics effectués sur le réseau national. Florian Cella

# «Depuis janvier, le prix du bitume a presque doublé»

**Guerre et brut** Les tensions autour du détroit d'Ormuz et le passage à des pétroles plus légers réduisent la production de bitume. La Suisse doit anticiper d'éventuelles ruptures.

**Nina Devaux**

«Actuellement, l'approvisionnement en bitume en Suisse est encore assuré, mais il nécessite une grande anticipation dans la planification», constate Bernhard Kunz, président de l'association faîtière AsphaltSuisse. Depuis plusieurs mois, les tensions autour du détroit d'Ormuz secouent les marchés pétroliers mondiaux. Un choc qui ne concerne pas seulement les carburants. Il touche aussi par extension, le bitume, ce matériau indispensable à la fabrication de l'asphalte, qui recouvre nos routes et nos trottoirs.

En Suisse, l'entièreté du bitume utilisé pour la production et la transformation d'asphalte est importée, rendant le pays tributaire de ses voisins. «Les difficultés d'approvisionnement varieront selon les raffineries et dépendront des processus spécifiques d'approvisionnement en pétrole brut et de raffinage», détaille le président de l'association.

Cette dépendance s'inscrit dans un contexte de forte re-composition des flux pétroliers. Les raffineries qui alimentent

le marché suisse doivent adapter leurs procédés, avec des effets directs sur la disponibilité du bitume, selon le président de l'association. «Toutes les raffineries qui produisent pour le marché suisse ne sont plus en mesure de fournir suffisamment de bitume, car elles ont dû passer de bruts arabes lourds à des pétroles plus légers, ce qui réduit le rendement en bitume.»

## Approvisionnement menacé

«Par ailleurs, toutes les compagnies pétrolières ne disposent pas des alternatives nécessaires pour s'approvisionner en pétrole brut», poursuit-il. Dans ce contexte, les tensions géopolitiques jouent un rôle d'amplificateur. Bernhard Kunz avertit: «Si la situation liée aux tensions autour du détroit d'Ormuz ne se résout pas rapidement et que l'approvisionnement en pétrole brut ne se normalise pas, cela aura un impact très important sur le marché du bitume, tant en termes d'approvisionnement que de prix.»

«Si la situation d'approvisionnement ne s'aggrave pas davantage en raison de nou-

velles perturbations géopolitiques, relève encore Bernhard Kunz, on peut s'attendre à une sécurité d'approvisionnement limitée.» Le président de l'association conseille alors aux producteurs d'asphalte «de planifier leurs achats avec la plus grande prudence et se préparer à d'éventuelles interruptions d'approvisionnement à court terme».

Et la pression se fait déjà sentir sur les coûts. Depuis le début de l'année, le prix du bitume a fortement progressé, dans un marché où l'offre s'est réduite et où les contraintes de transport s'ajoutent aux difficultés de raffinage. «Depuis le début de l'année, le prix du bitume a presque doublé», souligne encore Bernhard Kunz. Une évolution qu'il attribue à la fois à la hausse du prix du pétrole brut et aux adaptations des raffineries vers des bruts plus légers, «qui offrent un rendement moindre en composants lourds comme le bitume».

## Impact maîtrisé pour l'Ofrou

Du côté des autorités fédérales, le ton est plus mesuré. L'Office fédéral des routes (Ofrou) indique qu'au niveau des travaux

routiers, «aucun retard n'est actuellement à craindre en raison de la hausse des prix. De manière générale, le renchérissement se répercute avec un décalage dans le temps, c'est-à-dire que les hausses de prix des matériaux ne se ressentent pas immédiatement sur les projets en cours.» En prenant en compte ce décalage, l'Ofrou estime que le prix du bitume a augmenté quelque 50% par rapport à l'année précédente.

Il rappelle également que le bitume ne représente qu'une part limitée du coût total des chantiers. «Le bitume est un facteur de coût, mais pas le seul. Une hausse du prix du bitume n'entraîne donc pas automatiquement un dépassement budgétaire global», détaille Marina Kaempf, porte-parole.

De plus, même si le prix a augmenté par rapport à l'année précédente, son poids dans l'asphalte reste d'environ 5%. Sur le plan des quantités, les estimations fédérales situent l'utilisation annuelle d'asphalte pour le réseau routier national entre environ 500'000 et 750'000 tonnes, dont seulement 17'500 à 26'250 tonnes de bitume.

# En Europe, l'onde de choc de l'inflation se propage

Éric Albert

## La hausse des prix engendrée par la crise pétrolière touche désormais la plupart des secteurs économiques

**D**eux mois après le début de la guerre américano-israélienne en Iran, le 28 février, la facture se matérialise pour Marcegaglia, un groupe italien d'acier : 4 millions d'euros de surcoûts par mois. Il faut compter le doublement du prix du gaz, utilisé comme source d'énergie dans deux de ses usines, le bond de 25 % de celui du transport maritime, nécessaire pour importer des produits d'Asie, ou encore le prix du diesel pour sa flotte de camions. « *C'est négatif mais ça ne représente que 2 % de nos coûts, l'impact n'a pour l'instant rien à voir avec la crise de 2022*, relativise Emma Marcegaglia, qui dirige cette multinationale familiale de 7 800 personnes. *En revanche, si le conflit dure, la situation peut devenir douloureuse.* »

L'économie européenne est à l'instar de cette société italienne : l'inflation commence à se répandre, après le quasi-doublement des prix du gaz et du pétrole. Mais le choc reste, pour l'instant, gérable. La hausse des prix en zone euro est passée de 1,9 % en février (sur douze mois), à 3 % en avril. C'est un coup au pouvoir d'achat des ménages, et aux marges des entreprises, mais cela reste loin des 10 % atteints fin 2022. En France, l'inflation est passée de 1,1 % en février à 2,5 % en avril, selon Eurostat.

« *On prévoit un pic de l'inflation en septembre autour de 3,1 % en zone euro* », dit Michel Martinez, chef économiste pour l'Europe à la Société générale. Qui reconnaît être obligé de revoir « *tous les quinze jours* » ses prévisions, le conflit s'étirant plus longtemps que les anticipations initiales. « *Si le détroit d'Ormuz restait fermé six mois, ça changerait la donne* », ajoute-t-il.

Le choc a donc commencé à se répandre dans une série de dominos, qui tombent les uns après les autres. Le premier, dès la semaine du 2 mars, a été le bond du prix de l'essence constaté par les automobilistes dans les stations-service. Aujourd'hui, en France, le sans-plomb 95 est 19 % au-dessus du prix d'avant la guerre, et le diesel, à 31 % au-dessus. Le deuxième domino a été la pétrochimie : le géant allemand BASF a appliqué une hausse allant « *jusqu'à 30 %* » pour ses acides aminés, qui servent de base aux détergents, aux cosmétiques ou encore aux solvants.

Le troisième domino, juste derrière, est celui de la chimie. Dès le 11 mars, Lanxess, un groupe qui a son siège à Cologne (Rhénanie-du-Nord-Westphalie) et achète des composants auprès des pétrochimistes pour les transformer, a annoncé une hausse des prix de 15 % à 50 % pour des additifs allant dans la fabrication des pneus. Depuis, il égrène les augmentations : 20 % pour des composants utilisés dans les peintures, 50 % « *ou plus* » pour un antioxydant, « *jusqu'à 35 %* » supplémentaires pour des polymères servant pour des produits ignifuges, etc. Soit huit hausses tarifaires depuis le début du conflit.

### Réaction rapide

Quatrième domino : les biens manufacturés. Les analystes de la banque suisse UBS ont, par exemple, passé en revue les fabricants de matériaux isolants. Et « *les produits ont vu une hausse de 5 % à 20 %* ». Plus inquiétant : si la progression est, pour l'instant, moitié moins forte qu'en 2022 et 2023, lors du choc gazier qui avait suivi l'invasion de l'Ukraine par la Russie, les entreprises ont réagi nettement plus vite.

Le dernier domino est celui des biens de consommation. Comme le textile : l'enseigne britannique Next, qui compte 500 magasins, estime que la crise en Iran augmenterait ses coûts de 15 millions de livres (17 millions d'euros) si elle ne durait que trois mois – il faudrait donc que le conflit soit résolu d'ici à la fin mai. La moitié de cette facture provient des avions que l'entreprise utilise pour transporter ses marchandises. « *Si le conflit persiste, ce coût sera passé dans des prix aux consommateurs plus élevés* », avertit Simon Wolfson, son directeur général.

L'alimentaire n'est pas exempt, l'agriculture utilisant en larges quantités des engrais et du carburant (tracteurs, transport...). Emmanuel Besnier, le PDG de Lactalis, premier groupe laitier au monde, a annoncé qu'il allait devoir « *répercuter* » l'impact de la hausse des coûts « *à la fois sur les transports et les emballages* ». Même les préservatifs n'échappent pas à la tendance haussière : Karex, un sous-traitant malaisien qui en produit 5 milliards

par an, notamment pour Durex, a annoncé une hausse des prix de 20 % à 30 %, à cause du renchérissement de la fabrication du caoutchouc synthétique, un dérivé du pétrole.

Néanmoins, l'un des facteurs qui amortit l'envolée des prix est la mollesse de la conjoncture. « *En 2022, on sortait de la pandémie [de Covid-19] et la demande était plus forte, explique M<sup>me</sup> Marcegaglia, la directrice du groupe d'acier italien. C'était plus facile de répercuter les hausses de coûts aux consommateurs.* » Ce sera plus difficile cette fois-ci.

La croissance au premier trimestre 2026 en zone euro n'a d'ailleurs été que de 0,1 %, contre 0,2 % et 0,3 % lors des deux trimestres précédents. En France, l'économie a stagné au premier trimestre, avec un produit intérieur brut inchangé. « *A cause de la crise au Moyen-Orient, on prévoit 0,4 point de croissance en moins pour la zone euro, à 0,8 %, et 0,5 point d'inflation en plus, à 2,6 % en moyenne sur l'année* », explique Alain Durré, économiste chez Natixis.

Mais ce scénario, où le choc est contenu, dépend d'une hypothèse forte : une réouverture complète du détroit d'Ormuz d'ici à la fin du mois de juin. L'Allemagne et l'Italie, pays plus industriels et plus dépendants de l'énergie, seraient les plus touchés. La France, protégée par l'électricité nucléaire – déconnectée du gaz – et son industrie plus faible, serait davantage épargnée.

Surtout, M. Durré n'envisage pas d'emballement de l'inflation, ce que les économistes appellent des « effets de second tour ». En clair, il parie sur le fait que les salaires ne repartiront pas fortement à la hausse. « *Contrairement à 2022, le choc énergétique se produit alors que le marché du travail est moins tendu, avec notamment une hausse du chômage en Espagne et en France. Les salariés auront moins de capacité à négocier des hausses* », explique-t-il.

Dans ce contexte, un scénario de stagflation (une stagnation économique et une inflation des prix) aussi violent que dans les années 1970 ne semble pas se dessiner, à en croire Paul Jackson, stratégeste à Invesco, une société de gestion d'actifs. Il souligne que les prix du pétrole avaient quadruplé en 1973, avant de doubler à nouveau en 1979. Il faudrait un baril de pétrole brut dépassant 200 dollars (171 euros) pour répliquer un choc similaire. « *Ça me semble improbable, ne serait-ce que parce que ça n'arrangerait pas le président [américain, Donald Trump]* », affirme-t-il. Mais cette hypothèse politique, qui peut paraître rationnelle, dépend aussi du régime iranien.

## Vols annulés : la colère des passagers monte



FREAK CITY

Éric Béziat

### La flambée des prix du kérosène a engendré une vague de suppressions de dessertes inédite depuis 2019

Cela aurait dû être la parenthèse du printemps, pour Annette, formatrice de 52 ans, et ses deux ados, vivant à Chambéry : une semaine en Grèce du 9 au 16 avril, réservée plusieurs mois à l'avance pour profiter de prix attractifs. Mais, le 12 mars, la compagnie Volotea annonce l'annulation de son aller-retour Lyon-Athènes « *en raison de l'instabilité géopolitique persistante au Moyen-Orient* », sans solution de remplacement acceptable pour Annette (les témoins cités ont souhaité garder l'anonymat). « *Ils viennent de me rembourser*, témoigne-t-elle, vendredi 1<sup>er</sup> mai. *Mais pour les sept nuits d'hôtel, j'ai juste un avoir de 40 % du prix du séjour.* »

Comme Annette, des centaines de voyageurs aériens se retrouvent entre frustration, embarras et parfois colère, du fait d'une vague d'annulations de vols inédite depuis la pandémie de Covid-19. La guerre au Moyen-Orient a entraîné le doublement du prix du kérosène en quelques semaines. Le carburant d'aviation représentait un gros quart des coûts des compagnies aériennes lorsqu'il revenait à 800 dollars (682 euros) la tonne. Il constitue aujourd'hui, à 1 500 dollars la tonne environ, presque la moitié de leurs frais.

Conséquence : de nombreux transporteurs ont décidé de réduire leurs programmes, supprimant les avions peu remplis ou peu rentables. Dernier cas en date, Transavia (filiale d'Air France-KLM) a annoncé, dimanche 26 avril, la suppression de 2 % de ses vols en mai et en juin. Combien d'annulations au total affectent-elles les clients des compagnies desservant la France ? Le chiffre est difficile à établir, mais, pour les seules « low cost », qui totalisent 25 000 à 30 000 décollages mensuels des aéroports tricolores, on peut évaluer au minimum que jusqu'à 500 vols auront été supprimés avant l'été.

Cela fait beaucoup de passagers dont les séjours sont chahutés. Pour en savoir plus sur leur expérience, *Le Monde* a lancé un appel à témoignages. Y ont répondu Hugues, 39 ans, attaché territorial à Paris, dont le vol Vueling entre Paris et Oviedo (Espagne) du 2 juin a été remplacé par un Paris-Barcelone-Oviedo de cinq heures au lieu d'une heure quarante-cinq. Il y a Nathalie, cadre parisienne, dont le vol Transavia Monastir (Tunisie)-Paris a été annulé le matin même, avec une solution de remplacement incompatible avec son emploi du temps. Il y a aussi Alexis, Francilien de 26 ans, qui, en raison de l'annulation de son aller-retour Paris-Milan (Italie) par Transavia, perd presque 3 200 euros de réservation Airbnb et de location de voiture.

Anne-Claire, 41 ans, salariée à Nantes, a elle aussi vu son projet familial compromis : un voyage de quatre jours à Pise (Italie), fin juin, en guise de cadeau d'anniversaire pour les 18 ans de sa nièce. Mais Volotea a modifié le retour, et voilà le séjour réduit de moitié ! Elle a changé de destination, toujours avec Volotea.

Cette compagnie low cost, établie en Espagne et spécialisée dans les vols directs entre villes régionales, est particulièrement ciblée par les griefs des voyageurs : suppressions sans préavis, remboursements tardifs, service après-vente injoignable... Elle a mis en place, le 16 mars, un programme qui indignes ses clients : le Fair Travel Promise, qui ajoute, dans les conditions générales, la possibilité de changer le prix après l'achat du billet. Le 20 avril, l'association espagnole de défense des consommateurs Facua a réclamé à son gouvernement l'ouverture d'une enquête sur ces pratiques.

Contactée, Volotea indique que ce « *mécanisme temporaire d'ajustement* » des prix, mis en place pour prendre en compte les variations du kérosène, joue autant à la hausse qu'à la baisse, et ne peut dépasser 14 euros. L'entreprise confirme au passage avoir ajusté son programme global jusqu'à fin juin, précisant qu'en France, où elle est très présente, « *les annulations concernées représentent moins de 0,5 % du total des vols prévus par la compagnie en 2026* ». Elle affirme, enfin, limiter l'impact pour ses clients et les accompagner au mieux dans la réorganisation de leur voyage.

## Règlement européen

On le voit, les droits des passagers aériens sont parfois mis à mal et risquent de continuer à l'être dans les semaines à venir. En France, ils sont protégés par deux législations différentes, selon qu'ils prennent un vol sec ou un voyage sous forme de forfait, qui englobe transport, hébergement et prestations éventuelles. Dans le premier cas, c'est le règlement européen 261/2004 qui s'applique. Il donne droit au remboursement intégral, dans les sept jours, du prix du billet en cas d'annulation, quelle qu'en soit la cause.

En plus de ce remboursement, une indemnisation versée par la compagnie, allant de 250 à 600 euros en fonction du trajet, est prévue après une suppression de vol ou en cas d'impossibilité de monter dans l'avion. Mais à deux conditions : que l'annulation ait été notifiée dans les quatorze jours avant le vol et qu'elle relève de la responsabilité de la compagnie. Lorsqu'il existe des « *circonstances extraordinaires* » conduisant la compagnie à annuler, le client n'est pas indemnisé.

La situation actuelle pourrait donner lieu à contentieux. « *Avec la pénurie de kérosène, la notion de circonstance extraordinaire paraît s'imposer* », analyse Imane El Bouanani, responsable juridique France de Flightright, plateforme spécialisée dans la défense des droits des passagers. Un point de vue partagé par Daniella Girondin-Vaudrémont, avocate à Paris, experte en droit de l'aérien.

Mais pas nécessairement par son confrère marseillais Ronny Ktorza, professeur de droit à Kedge Business School, lui aussi spécialisé dans la défense des voyageurs. « *La question n'est pas tranchée, estime-t-il. Car ce n'est pas un manque concret de kérosène, mais le choix économique de la compagnie qui motive l'annulation.* » « *Le règlement européen prévoit une assistance (un billet de remplacement) et une prise en charge (nourriture et hébergement) en cas de perturbation, ajoute M<sup>e</sup> Girondin-Vaudrémont. Des obligations auxquelles les compagnies ne peuvent se soustraire.* »

Ces débats adviennent dans un contexte particulier : celui de la bataille autour du règlement 261/2004. Une conciliation est en cours jusqu'au 15 juin, à Bruxelles, entre les représentants du Parlement européen, des Etats membres et de la Commission sur un projet de modification des droits des passagers, prévoyant un amoindrissement. Par exemple, l'indemnisation maximale en cas d'annulation ou de gros retard serait limitée à 500 euros, et le prix pour un vol de remplacement serait désormais plafonné.

Tout cela a de quoi faire renoncer les touristes aux voyages organisés par eux-mêmes, et à les faire revenir vers les solutions « tout en un » des agences, plus onéreuses, mais plus protectrices. « *Dans ce cas, c'est le code du tourisme qui s'applique, explique M<sup>e</sup> Girondin-Vaudrémont. Il permet un remboursement intégral de toutes les prestations, ce que ne prévoit pas le règlement de l'UE.* »

Contrôler les écarts salariaux selon le sexe, peu d'entreprises le font alors qu'elles y sont obligées

# LES FIRMES BRAVENT LA LOI

MAUDE BONVIN

**Egalité salariale** ► Pour lutter contre les discriminations salariales, les parlementaires fédéraux ont révisé la loi sur l'égalité il y a près de dix ans. La réforme prévoit une analyse des salaires entre les hommes et les femmes au sein des entreprises comptant au moins 100 collaborateurs. Avocate en droit du travail, Sandra Gerber n'a reçu aucune question à ce sujet.

«Toutes les sociétés helvétiques ne viennent évidemment pas me consulter. Cette absence de demande confirme toutefois le bilan intermédiaire plutôt négatif tiré par la Confédération au sujet de cette réglementation. Cela ne m'étonnerait pas que cette surveillance n'ait pas été effectuée par beaucoup d'employeurs», estime-t-elle.

## Obligation ignorée

La réforme prévoit non seulement une analyse de l'égalité salariale mais aussi son contrôle par un organe indépendant et la communication des résultats aux employés. Selon une enquête menée sur mandat de l'Office fédéral de la justice (OFJ), plus de la moitié des firmes concernées n'ont pas respecté au moins l'un de ces trois points. Celles qui n'ont pas effectué d'analyse ont mis en exergue trois arguments: la prétendue absence d'inégalités salariales dans leurs rangs, le manque de temps et de ressources ainsi que l'ignorance de cette nouvelle obligation.

Le coût de cette mesure se chiffre à une poignée de milliers de francs. Il est plus bas avec une grille salariale claire.

«Les employeurs qui ont fait fi de leur obligation légale n'ont pas engagé de dépenses à cette fin et ont potentiellement tiré un avantage économique aux dépens des salaires des femmes», déplore l'OFJ dans son rapport. Les bons élèves? Le secteur de la finance et des assurances. Les moins bons? L'hôtellerie et la restauration.



En cas de discrimination salariale liée au genre, une travailleuse n'a qu'une faible marge de manœuvre devant les tribunaux en Suisse.

KEYSTONE-PRÉTEXTE

Le seuil de 100 salariés à partir duquel la surveillance s'applique concerne peu de PME en Suisse, pays où les petites structures sont reines. La majorité des employés helvétiques n'est ainsi pas touchée par la nouvelle réglementation.

«La révision de la loi était pleine de bonne volonté au départ. Elle s'est cependant transformée en tigre de papier, du fait peut-être de l'absence de sanctions directes», juge Sandra Gerber. En cas d'écart de salaire dépassant 2,5%, les entreprises doivent uniquement reconduire l'analyse. Le législateur n'a pas

prévu de contrôle étatique. L'avocate rappelle qu'en matière d'égalité, la loi ne prévoit généralement pas de punir les sociétés fautives.

## Pas d'amendes

En cas de discrimination salariale liée au genre, une travailleuse peut récupérer la différence de rémunération sur une durée antérieure de 5 ans et obtenir une hausse de salaire correspondante pour le futur. Il y a peu d'arrêts du Tribunal fédéral à ce propos. Souvent, la justice est saisie au moment d'un licenciement,

donc d'une rupture des relations de travail.

«Cela ne signifie pas que les entreprises respectent la loi sur l'égalité. Il peut y avoir la crainte de salariées en poste d'intenter une action judiciaire contre leur employeur», fait remarquer l'avocate. Autre barrière: la liberté contractuelle prévaut en droit du travail. Un collaborateur peut donc à tout moment négocier ou renégocier son salaire.

Les syndicats peuvent néanmoins également agir devant la justice si un nombre important d'employées sont concer-

nées par une discrimination salariale.

Et si l'inégalité sévit au détriment d'un salarié? La législation ne précise pas le genre mais elle a été conçue pour lutter contre les discriminations faites aux femmes, selon l'avocate en droit du travail. «Il y a toutefois un débat pour élargir la législation à l'identité de genre de la personne», poursuit-elle.

Reste la question de l'efficacité de cette analyse. Les inégalités salariales ont-elles été réduites depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle norme? Le Conseil fédéral promet de répondre à

cette question à la fin de l'année prochaine, étude à l'appui. En attendant, l'écart salarial médian entre hommes et femmes est passé de 10,8% en 2020 à 8,4% en 2024. Il baisse cependant depuis 2018, soit avant l'entrée en force de la législation révisée.



«La révision de la loi s'est transformée en tigre de papier, du fait peut-être de l'absence de sanctions directes» Sandra Gerber

Les données de 2024 sur les salaires moyens, qui permettent de distinguer la part expliquée de l'écart salarial de sa part inexpliquée, seront publiées cet été. Les dernières indications disponibles à ce sujet datent de 2022. Cette année-là, un homme gagnait en moyenne 8400 francs bruts par mois contre 7000 francs pour une femme, tous deux à 100%. La part inexpliquée de cette différence, soit la discrimination salariale, se fixait à près de 8%. Ce pourcentage stagne depuis des années.

Mesure limitée dans le temps, l'analyse de l'égalité salariale devrait prendre fin en 2032. Une proposition sous la Coupole fédérale propose cependant de la prolonger. I

## UNE RÉFORME AU RABAIS

**Au moment où la Suisse célèbre les 30 ans de la loi sur l'égalité, les syndicats déplorent un affaiblissement du droit.**

Pas de contrôle ni de sanction. Devant ces deux lacunes, Travail.Suisse a décidé de faire le job elle-même. L'organisation faitière indépendante des travailleurs tient une liste disponible sur internet des bons et des mauvais élèves en matière d'analyse des salaires. Côté blanc, environ 200 entreprises vertueuses et, de l'autre côté, une centaine de moutons noirs. Dans les bons exemples figurent notamment les sociétés de moins de 100 collaborateurs qui ont effectué un contrôle des rémunérations sans y être obligées légalement.

Au côté de ces deux défauts, Valérie Borioli Sandoz pointe d'autres failles de la réforme entrée en vigueur en 2020. «Les critères qui définissent l'égalité salariale restent très flous. Le seuil de

tolérance de différence de salaire entre hommes et femmes est passé de 5% à 2,5% en 2024 mais reste à 5% dans les marchés publics. Il a d'ailleurs été renommé valeur cible facultative», illustre la responsable de la politique de l'égalité chez Travail.Suisse.

La spécialiste de la question estime qu'il faudrait davantage préciser ce que signifie «respecter l'égalité salariale» pour les entreprises qui sont ainsi exemptées de reconduire l'analyse, selon la loi. Et les sociétés qui dépassent cette valeur cible ne sont pas tenues de prendre des mesures correctives.

La syndicaliste fait également remarquer qu'en moyenne 15% des travailleurs suisses changent d'employeur chaque année. Cela la pose la question du non-renouvellement de l'analyse pour les entreprises qui respectent l'égalité salariale. Une firme peut être dans les clous une année mais pas la suivante.

Mandatées par des entreprises, des sociétés spécialisées dans l'audit et la révision ont procédé à l'analyse des salaires des collaborateurs de leurs clients et aussi à la vérification de leur propre analyse. «Le conflit d'intérêts n'est pas loin», tance la Vaudoise.

**Au moment où la Suisse célèbre les 30 ans de la loi sur l'égalité**, Valérie Borioli Sandoz déplore enfin un affaiblissement de la législation. A l'avenir, chaque employeur devrait décider quelle indemnité est, à ses yeux, discriminatoire ou pas et la retirer du contrôle des salaires, comme les indemnités pour le travail en équipe.

«Le problème est que les indemnités font partie intégrante du salaire et qu'elles peuvent cacher une discrimination indirecte illégale qu'il n'est pas facile à détecter. Les entreprises pourraient alors enjoliver les résultats de leur analyse», s'inquiète la syndicaliste. **MBO**

## La fin du tabou

**D'ici juin, l'Union européenne imposera la transparence salariale. Un tournant majeur.**

Les pays de l'Union européenne (UE) ont jusqu'en juin pour rendre les salaires transparents au sein de leurs frontières. Grâce à une nouvelle norme adoptée par les 27 Etats membres, les salariés ont le droit de demander à leur employeur des informations sur le revenu moyen des personnes qui effectuent un même travail. Le secret du salaire tombe.

Les patrons qui occupent au moins 100 personnes sont par ailleurs tenus de présenter régulièrement un rapport sur l'écart de rémunération entre les sexes. S'il est supérieur à 5% et que l'en-

treprise ne peut le justifier par des critères objectifs, des mesures correctives doivent être prises.

**Le respect** de la surveillance des salaires doit être contrôlé par une autorité officielle du pays et son non-respect sanctionné par des mesures efficaces, notamment des amendes. La nouvelle directive prévoit un droit à une indemnisation lorsque les travailleurs ont été lésés par une violation des droits et des obligations liés au principe de l'égalité des rémunérations.

Les entreprises helvétiques actives au sein de l'UE sont concernées par ce changement. Il en va de même pour une société française opérant en Suisse. **MBO**

## L'ISLANDE, CHAMPIONNE DU MONDE

L'Islande a durci le ton il y a huit ans. Depuis 2018, les entreprises d'au moins 25 collaborateurs doivent prouver que les femmes et les hommes reçoivent le même salaire pour un travail identique. Un organisme indépendant le vérifie. Si c'est le cas, la firme concernée reçoit un label. Ce certificat doit être renouvelé tous les trois ans. Le non-respect de cette obligation est passible d'une amende. L'Islande figure en tête du classement de PwC des pays les plus favorables aux femmes en matière d'emploi. La Suisse pointe à la 20<sup>e</sup> position. **MBO**

# «Lex UBS»: le parlement souhaite prendre son temps

**FONDS PROPRES** La réforme bancaire voulue par le Conseil fédéral se heurte déjà aux doutes sous la Coupole. La Commission de l'économie du Conseil des Etats a indiqué hier vouloir explorer des alternatives

ALEXANDRE BEUCHAT

A Berne, la prudence est de mise sur un dossier particulièrement sensible pour la place financière et l'ensemble de l'économie suisse. Réunie hier, la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats (CER-E) a décidé de ne pas se rallier immédiatement au projet du Conseil fédéral sur la «Lex UBS». Après de premières auditions, en présence de la conseillère fédérale Karin Keller-Sutter, elle souhaite explorer d'autres pistes et repousse la suite de ses travaux au mois d'août, a-t-elle annoncé en début de soirée dans un communiqué.

La commission a notamment auditionné des représentants de la Conférence des directeurs cantonaux des finances et de la Conférence des chefs des départements cantonaux de l'économie publique, de la Banque nationale suisse (BNS), de l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (Finma), d'UBS, de l'Association suisse des banquiers, ainsi que d'Economiesuisse et de Swissmem, l'organisation faitière de l'industrie des machines, des équipements et des métaux. Les professeurs Corinne Zellweger-Gutknecht et Yvan Lengwiler ont également apporté leur expertise.

Le projet gouvernemental, présenté il y a 2 semaines, demande qu'UBS augmente les fonds propres de ses filiales étrangères à 100% contre 45% actuellement. Cette mesure exigerait une levée de fonds de 20 milliards de dollars. En tenant compte des capitaux en surplus dont elle dispose déjà, il faudrait encore 9 milliards de dollars à la banque, selon la Confédération. Des chiffres contestés par la principale intéressée.

Les banques d'importance systémique ne disposent pas aujourd'hui de fonds propres suffisants pour couvrir leurs participations à l'étranger, estime l'exécutif. La chute de Credit Suisse en 2023 a mis en évidence cette faiblesse, qui a empêché sa stabilisation et nécessité sa reprise par UBS ainsi qu'une intervention de l'Etat. Pour le Conseil fédéral, cette lacune du dispositif «too big to fail» doit être corrigée par une

couverture intégrale de ces participations en fonds propres durs.

En cas de crise, cette mesure, si elle venait à être acceptée par le parlement, permettrait d'avoir la certitude que la maison mère en Suisse dispose des capitaux nécessaires, indépendamment des difficultés auxquelles ses succursales, par exemple aux Etats-Unis, pourraient faire face.

Mais la CER-E ne veut pas trancher à la hâte. Les échanges menés hier ont permis de dégager un constat partagé: tous les acteurs s'accordent sur la nécessité de préserver une place financière suisse à la fois «forte, stable et compétitive». En revanche, les divergences apparaissent dès qu'il s'agit de définir les moyens d'y parvenir. Le niveau exact des exigences en fonds propres ainsi que les instruments à privilégier font débat.

## Analyse approfondie

Face à ces incertitudes, la CER-E entend approfondir l'analyse. Elle souhaite examiner en détail différentes alternatives au projet du Conseil fédéral, dont certaines circulent déjà dans le débat public. Cette approche vise à mieux mesurer les conséquences des choix envisagés, tant pour la stabilité du système bancaire que pour la compétitivité internationale des établissements concernés. La commission reprendra les discussions en août. Ce qui veut dire que la «Lex UBS» ne sera pas débattue aux Chambres fédérales lors de la prochaine session d'été.

UBS s'oppose «fermement» au projet du Conseil fédéral, qu'elle juge excessif, non conforme aux normes internationales et ne tenant pas compte des préoccupations exprimées par la majorité des participants aux consultations menées par le gouvernement. «Si elles étaient adoptées, ces mesures auraient des conséquences considérables pour l'économie suisse», a averti à maintes reprises la grande banque.

Le dossier UBS divise profondément le parlement. A gauche, on estime que la réforme proposée par le Conseil fédéral ne va pas assez loin et qu'il faut tirer toutes les conséquences du sauvetage de Credit Suisse. A droite, en revanche, plusieurs élus jugent la mesure excessive et plaident pour des alternatives, comme le recours aux obligations convertibles AT1, moins coûteuses que les fonds propres durs. ■

# Rentenalter 67 gegen die 10-Millionen-Schweiz

*Reformen gegen Teilzeit und für längeres Arbeiten können die Zuwanderung bremsen*

FABIAN SCHÄFER, BERN

Das Ziel ist klar: «Die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz darf zehn Millionen Menschen vor dem Jahr 2050 nicht überschreiten.» So steht es geschrieben im ersten Satz der SVP-Initiative «Keine 10-Millionen-Schweiz». Doch je näher die Abstimmung vom 14. Juni rückt, desto deutlicher zeigt sich, dass der Weg zum Ziel weniger klar ist.

Die Initiative legt nur fest, was passieren muss, wenn es bereits zu spät ist, weil der 10-Millionen-Deckel nicht eingehalten werden konnte: Zwei Jahre nach dem erstmaligen Überschreiten des «Grenzwerts» müsste der Bund explizit die Personenfreizügigkeit mit der EU kündigen. In diesem Punkt ist die Initiative so klar, dass sie laut Staatsrechtlern direkt anwendbar wäre.

## Den Wohlstand nicht gefährden

Vage bleibt hingegen, was Bundesrat und Parlament genau machen müssten, damit es nicht so weit kommt und die 10-Millionen-Schweiz nicht vor 2050 Realität wird. Zwar sieht die Initiative vor, dass die Politik bereits ab 9,5 Millionen Einwohnern Massnahmen ergreifen muss. Diese sollen «insbesondere» im Asylbereich und beim Familiennachzug greifen. Die Statistik zeigt jedoch, dass sich die Zuwanderung damit kaum markant bremsen lässt.

Asylsuchende beispielsweise machen entgegen der SVP-Rhetorik nur einen kleinen Teil der Migration aus. In den vergangenen 25 Jahren entfielen gemäss Bund im Durchschnitt 8 bis 13 Prozent der Nettozuwanderung auf den Asylbereich. Selbst wenn sich dieser Anteil weiter reduzieren lässt, wird dies kaum ausreichen, um das 10-Millionen-Ziel einzuhalten.

Somit fragt sich, was Bundesrat und Parlament bei der Umsetzung zusätzlich beschliessen könnten, um die Vorgaben der Initiative einzuhalten, damit die Schweiz nicht die Personenfreizügigkeit und somit den bilateralen Weg mit der EU als Ganzes beenden muss. Weil die Zuwanderung vor allem von der Wirtschaftsentwicklung abhängt, liesse sie sich durch eine Rezession in der Schweiz am wirkungsvollsten drosseln. Aber das kann nicht das Ziel sein.

Die grosse Preisfrage ist, wie die Schweiz die Zuwanderung bremsen könnte, ohne den Wohlstand zu gefährden. Die Antwort ist nicht schwierig, aber auch nicht populär: Würde die einheimische Bevölkerung mehr Erwerbsarbeit leisten, müsste die Wirtschaft grundsätzlich weniger Angestellte aus dem Ausland rekrutieren.

Dabei geht es auch um ein Thema, das politisch und medial dieser Tage für Kontroversen sorgt: Teilzeitarbeit. Unlängst hat der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV) eine Analyse zum Thema publiziert, in der er unverblümt den Be-

griff «Lifestyle-Teilzeit» verwendet. Damit sind Personen gemeint, die nicht wegen Kinderbetreuung, Krankheit oder fehlender Stellenangebote auf ein Vollzeitpensum verzichten, sondern ganz einfach, weil sie es sich leisten können – weil sie auch mit einem kleineren Pensum gut über die Runden kommen und deshalb lieber ihre Freizeit optimieren.

## Ungenutztes Potenzial bei Ü 50

Wer nun meint, die «Lifestyle-Teilzeit» sei vor allem bei den angeblich arbeitsscheuen Jungen der Generation Z verbreitet, liegt falsch: Gemäss der Analyse des SAV sind es insbesondere Personen über 50, die mehr arbeiten könnten, aber nicht wollen. Das «grösste ungenutzte Arbeitskräftepotenzial» liege bei mittleren und älteren Gruppen, so der Verband. Anzuführen ist, dass Schweizer Akademiker schon in jüngeren Jahren relativ häufig ohne Not auf ein Vollpensum verzichten (bis zu 10 Prozent). Schweizer arbeiten öfter freiwillig Teilzeit als Ausländer, Personen mit Hochschulbildung öfter als jene ohne. Will heissen: «Lifestyle-Teilzeit» ist ein Wohlstandsphänomen.

Ebenso klar ist, dass sie die Zuwanderung zusätzlich antreibt. Wer sein Pensum senkt, erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass jemand aus einem anderen Land eingestellt wird. Der SAV liefert eine Gröszenordnung: Würden all jene, die derzeit freiwillig Teilzeit arbeiten, ihr Pensum auf

100 Prozent aufstocken, ergäbe dies ein Potenzial von 86 000 Vollzeitstellen. Das ist vergleichbar mit dem Wanderungssaldo in einem Jahr mit viel Migration.

Somit bietet sich als Teil der Umsetzung der 10-Millionen-Initiative eine Steuerreform an, die darauf abzielt, dass nur noch jene Teilzeit arbeiten, die keine andere Wahl haben. Im Parlament sind bereits Vorstösse mit dieser Stossrichtung hängig, bislang fehlen aber konkrete Vorschläge. Der Bundesrat hat jedoch in einer Stellungnahme die Problematik bestätigt: «Vor allem bei höheren Einkommen» bestünden negative Anreize, die gegen ein Vollzeitpensum sprächen. Fachleute des Finanzdepartements sollen nun «Massnahmen zur Attraktivierung von höheren Arbeitspensen» ausarbeiten.

Es gäbe noch eine zweite Option zur Reduktion der Zuwanderung, die technisch wesentlich einfacher wäre: Die Schweiz könnte das ordentliche Rentenalter von 65 Jahren auf 66 oder 67 erhöhen. Auch dies würde direkt den Fachkräftemangel reduzieren und in der Folge die Zuwanderung.

Dieser Hebel wäre heute besonders wirkungsvoll, weil in nächster Zeit Jahrgänge das Rentenalter erreichen, die nicht einfach nur sehr gross sind, sondern vor allem deutlich grösser als die Jahrgänge, die neu in den Arbeitsmarkt nachrücken. Das führt dazu, dass die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter ohne Zuwanderung stetig schrumpfen würde. Die «Lücke» zwischen 65- und 20-Jähri-

gen dürfte in nächster Zeit gemäss Zahlen des Bundes 20 000 bis 30 000 Personen pro Jahr umfassen.

Umso wirkungsvoller wäre eine sukzessive Erhöhung des Rentenalters: Sie hätte das Potenzial, die Nettozuwanderung gegenüber den bisherigen Szenarien um bis zu 23 Prozent zu reduzieren. Zu diesem Ergebnis kam eine Studie des Büros Ecoplan im Auftrag des Bundes. Sie befasste sich mit der Renteninitiative der Jungfreisinnigen, die das Rentenalter an den Anstieg der Lebenserwartung koppeln wollte, vor zwei Jahren aber krachend scheiterte (75 Prozent sagten Nein).

## Maximal unpopulär

Hier liegt denn auch das Problem: Ein höheres Rentenalter ist offenkundig maximal unpopulär. Nur so lässt sich erklären, dass der mehrheitlich bürgerliche Bundesrat die Lücken in der Finanzierung der AHV praktisch ausschliesslich über höhere Abgaben decken will. Er wagte es nicht, ein höheres Rentenalter vorzuschlagen, um die Mehrbelastung zu mildern.

Bei der SVP sieht es nicht viel anders aus. Obwohl ein höheres Rentenalter die Migration bremsen würde, sprach sich der Parteipräsident Marcel Dettling in einem NZZ-Interview vergangenes Jahr dagegen aus. Begründung: «Das Volk will das nicht.»

# Les mesures européennes face à la crise énergétique critiquées par le FMI

**SOUTIENS** Pour le Fonds monétaire international, les gouvernements européens répètent les erreurs de 2022 avec des aides trop généralisées qui risquent de peser sur les budgets et l'endettement

ÉTIENNE MEYER-VACHERAND

Depuis le début de la guerre contre l'Iran, les prix du pétrole se maintiennent à des niveaux très élevés. Le 29 avril, le baril de Brent a même atteint un nouveau sommet, à 126 dollars, face à la perspective d'un prolongement du blocage du détroit d'Ormuz. Pour contrer l'envolée des prix de l'énergie, de nombreux gouvernements de l'Union européenne ont mis en place des mesures de soutien pour atténuer ses effets sur les entreprises et les particuliers, comme en 2022.

Mais selon une étude du Fonds monétaire international (FMI), citée par le *Financial Times* dimanche, deux tiers de ces aides ne sont pas ciblées. Un choix qui, d'après Alfred Kammer, directeur du département Europe du FMI s'exprimant dans le quotidien britannique, risque d'entraîner une augmentation des charges fiscales à long terme face à la difficulté de couper ces aides. Selon lui, les gouvernements n'ont pas tiré les leçons de la crise de 2022.

Dans une note parue mi-avril, celui-ci tirait déjà la sonnette d'alarme, soulignant par ailleurs que des mesures indiscriminées

profitent davantage aux ménages les plus riches car ils consomment davantage d'énergie. «Lors de la crise de 2022, les pouvoirs publics européens ont dépensé en moyenne 2,5% du produit intérieur brut (PIB) pour des dispositifs de soutien à l'énergie – dont plus de deux tiers n'étaient pas ciblés. Selon les analyses du FMI, indemniser les 40% des ménages les moins aisés pour la totalité de la hausse des prix de l'énergie n'aurait nécessité que 0,9% du PIB», écrivait-il.

Mais le FMI n'est pas le seul à se montrer critique sur le déploiement d'aides généralisées. Le 20 avril, Christine Lagarde, directrice de la Banque centrale européenne, insistait elle aussi sur la nécessité de mettre en place des mesures ciblant les plus modestes et limitées dans le temps.

## Espagne et Allemagne parmi les plus dépensiers

Selon le centre de réflexion bruxellois Bruegel qui tient un décompte des mesures prises, les gouvernements européens (Royaume-Uni inclus) ont engagé 10,46 milliards d'euros (9,59 milliards de francs) en mesures de soutien. Les pays les plus dépensiers étant l'Espagne et l'Allemagne. Fin mars, Madrid a mis en place un plan anti-inflation, comprenant une baisse de la TVA sur les carburants, le gaz et le pétrole, pour un montant total de 5 milliards d'euros. Depuis vendredi, l'Allemagne

applique elle aussi une baisse de taxe généralisée sur l'essence qui doit courir jusqu'à fin juin.

D'autres gouvernements, comme la France, se montrent nettement plus mesurés dans leurs approches par rapport à 2022. Dans un premier temps, Paris a déployé un plan de soutien de 70 millions d'euros pour les transporteurs routiers, les pêcheurs et les agriculteurs. Mais le gouvernement français vient d'élargir ses aides à d'autres secteurs et certains travailleurs modestes. Coût estimé: 180 millions d'euros pour le mois de mai.

# 10,46

Les gouvernements européens ont déboursé 10,46 milliards d'euros pour des mesures de soutien, d'après Bruegel.

Ces mesures provoquent l'inquiétude du fait de la situation budgétaire et du niveau d'endettement de certains pays européens. Depuis le début du conflit, les rendements obligataires souverains des pays européens ont aussi pris l'ascenseur, renforçant le coût de la dette publique. Les critiques de ces mesures de soutien craignent par ailleurs qu'elles aient un effet inflationniste, ainsi que le retard qu'elles pourraient induire sur la transition énergé-

tique et les politiques nécessaires pour réduire la dépendance aux hydrocarbures importés.

## Taxe sur les profits des énergéticiens

Cependant, la semaine passée, l'UE a assoupli ses règles concernant les aides aux entreprises pour permettre à ses pays membres de soutenir davantage les secteurs touchés, particulièrement les transports, l'agriculture et la pêche. Les gouvernements pourront donc notamment compenser jusqu'à 70% des surcoûts subis pour le carburant mais aussi les engrais. Ce régime est néanmoins limité dans le temps et est prévu pour durer jusqu'à la fin de l'année.

Certains Etats demandent néanmoins la mise en place de mesures destinées à contrebalancer ces dépenses. Mi-avril, l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie et le Portugal, et l'Autriche appelaient la Commission européenne à mettre en place une taxe sur les bénéfices exceptionnels des entreprises énergétiques au niveau de l'UE. Une mesure déjà déployée en 2022.

Il y a 4 ans, certains pays, dont l'Espagne et le Royaume-Uni, avaient adopté de telles taxes, toujours en vigueur aujourd'hui. En France, le débat a été relancé après la publication des résultats de Total pour le premier trimestre. Le groupe a enregistré un bénéfice de 5,8 milliards d'euros de bénéfices, en hausse de 51% sur un an. ■

# Le plastique concourt-il à réchauffer l'air?

**ENVIRONNEMENT** Des scientifiques ont démontré, en laboratoire, que des nano et microplastiques présents dans l'air absorbent la lumière et augmentent les températures, en fonction de leur couleur. Un résultat important pour évaluer leur rôle dans le climat

AURÉLIE COULON

La pollution plastique a envahi tous les recoins de la planète, des abysses à l'atmosphère et de l'Arctique à l'Antarctique. Et ce, principalement sous la forme de nanoparticules (inférieures à 1 µm) et microparticules (entre 1 µm et 5 mm), qui peuvent voyager sur de longues distances dans l'air, sur terre et dans l'eau. Ces bouts de plastique proviennent surtout de l'usure des freins, des pneus et des déchets plastiques sous l'effet du temps, des UV ou de l'abrasion mécanique, et sont dispersés au-dessus de nos têtes par le vent.

Les particules fines de plastique ont des conséquences néfastes pour les organismes vivants et l'environnement, car elles transportent des produits chimiques et perturbent les habitats. Mais un autre aspect de la pollution aux micro et nanoplastiques demeure encore mal connu: cette contamination de l'air influence-t-elle la température globale? Des chercheurs chinois et américains viennent de livrer de nouveaux éléments de réponse dans des travaux publiés ce lundi dans la revue *Nature Climate Change*, qu'ils ont présentés le 30 avril lors d'une conférence de presse.

## La couleur et la taille changent avec le temps

«Pour évaluer le changement du climat, les modélisations prennent en compte la quantité d'énergie qui rentre et qui sort du système Terre», a expliqué Drew Shindell, climatologue à l'Université Duke en Caroline du Nord, aux Etats-Unis, et qui a dirigé l'étude. Or la communauté scientifique n'est pas certaine du rôle des particules de plastique dans le bilan énergétique de ce système: le réchauffent-ils ou le refroidissent-ils? «Les mesures précises et inédites, obtenues dans le laboratoire de Fudan sur des particules réelles, ont permis de le déterminer.»

À l'Université Fudan à Shanghai, le chercheur et premier auteur de l'étude, Yu Liu, a étudié les pro-



Lorsque les déchets plastiques se décomposent en microparticules, ces dernières finissent par être disséminées par le vent. Or elles absorbent de l'énergie du soleil quand elles sont colorées, ce qui pourrait contribuer au réchauffement de l'atmosphère. (IMAGO/POND5 IMAGES)

priétés optiques de plusieurs types de nano et microparticules de polymères, pour connaître leur capacité d'absorption de la lumière et donc de réchauffement.

Les particules fines colorées ont fortement absorbé la lumière, plus que les blanches, et particulièrement dans les UV. «Les [particules] les plus foncées augmentent la chaleur de l'air environnant, un peu comme lorsqu'on porte un t-shirt noir», a précisé Hongbo Fu, chercheur à l'Université Fudan et coauteur de l'étude. Plus précisément, à une même longueur d'onde de 550 nm (valeur de référence), les particules de couleur noire sont les plus absorbantes, puis viennent, dans l'ordre décroissant, les jaunes, les bleus et les rouges.

Les propriétés d'absorption n'ont pas varié selon la nature du plastique, qu'il s'agisse de

polystyrène, de polyéthylène ou de polyéthylène terephthalate (PET).

Les scientifiques ont également tenu compte du «vieillissement atmosphérique». Les particules fines de plastique s'altèrent avec le temps: leur couleur et leur taille changent. Par exemple, les blanches jaunissent, les rouges se décolorent et les microplastiques se dégradent en particules de plus en plus minuscules. Ils ont observé que le vieillissement n'entraîne qu'un changement optique minime, car, selon eux, «l'absorption due au jaunissement des particules blanches est largement compensée par la décoloration des particules rouges». Par contre, l'effet de la taille est plus saillant. Plus les particules sont petites et plus leur rapport surface/volume est élevé. Elles absorbent proportionnellement plus de lumière que les grosses.

En se dégradant en poussières de plus en plus petites, le plastique absorbe donc de plus en plus d'énergie.

## Une «soupe» peu ragoutante dans le Pacifique Nord

«Ces résultats suggèrent que ces aérosols ne constituent pas seulement un problème de pollution environnementale, mais pourraient également devenir un facteur climatique émergent», écrit Gilberto Binda, expert de la pollution environnementale au plastique, au Département des sciences théoriques et appliquées à l'Université d'Insubria en Italie, dans un commentaire de l'étude publiée dans *Nature*.

Pour connaître l'impact des nano et microplastiques sur le climat, Drew Shindell s'est appuyé sur des modélisations dans lesquelles il a injecté les données obtenues à Fudan. Les simula-

tions ont montré que le pouvoir chauffant des particules fines de plastique correspondrait à 20% de celui du charbon noir. Il pourrait même le surpasser au-dessus du gyre du Pacifique Nord, là où les courants accumulent les déchets plastiques sous la forme d'une «soupe» de particules plastiques. «Les particules fines de plastique dominent au-dessus des gyres, où les déchets s'entrechoquent et se dégradent. Le vent soulève les débris les plus légers et les disperse à travers toute la planète, affirme Drew Shindell. Les décharges sur les continents sont aussi un lieu qui émet beaucoup de particules de plastique.»

Cependant, les estimations actuelles du nombre de particules dans l'air sont encore très incertaines et ne font pas consensus au sein de la communauté scientifique, la littérature faisant état de résultats contradictoires. Or ces

valeurs sont déterminantes pour évaluer l'implication des nano et microplastiques dans le réchauffement. «Les modèles utilisés ici se basent sur d'anciennes estimations, qui sont surestimées, surtout pour les océans, commente Silvia Bucci, chercheuse à l'Université de Vienne, qui n'a pas participé à l'étude. La comparaison avec les particules de charbon est donc elle aussi surestimée.»

**«Les [particules] les plus foncées augmentent la chaleur de l'air environnant, un peu comme lorsqu'on porte un t-shirt noir»**

HONGBO FU, CHERCHEUR À L'UNIVERSITÉ FUDAN, À SHANGHAI

Avec deux collègues, la scientifique a publié en janvier dernier, aussi dans *Nature*, une étude démontrant que les continents sont les plus gros émetteurs de microplastiques dans l'air, avec 27 fois plus de microparticules émises par rapport aux océans. Les déchets plastiques terrestres en produiraient ainsi jusqu'à un demi-trillion par an.

## Une pollution qui ne disparaîtra pas

«Il est très difficile d'identifier la quantité et la distribution des particules fines de plastique dans l'atmosphère. Il faudrait mener plus de travaux de terrain, pour mesurer la concentration et la taille, à différents endroits de la planète, avance Silvia Bucci. C'est une nouvelle pollution humaine, qu'il faut étudier davantage. C'est important, car elle ne disparaîtra pas, nous aurons du mal à nous en débarrasser.» C'est d'autant plus important que l'impact sur la santé des populations dépendra aussi de ces paramètres. ■

# Voici la dernière pièce du puzzle du quartier des Eaux-Vives

**Urbanisme** Dans deux ans, 150 logements, une piscine et une crèche verront le jour. Le gros œuvre est terminé.

**Lorraine Fasler**

Derrière la gare du CEVA des Eaux-Vives, c'est un impressionnant chantier qui progresse, presque à l'abri des regards. Après la halte CFF inaugurée en 2019, la nouvelle Comédie en 2021 et des immeubles de logements, la dernière partie de ce quartier en mutation prend forme. Le gros œuvre est désormais terminé.

«Ce bâtiment hors normes qui sort de terre porte le nom poétique de Lot BC», sourit Marjorie de Chastonay, conseillère administrative de la Ville de Genève chargée du Département de l'aménagement, lors d'une visite du chantier ce lundi.

Les bureaux Brauen Wälchli Architectes et Tekhne, lauréats du concours lancé en 2013, matérialisent le programme des deux maîtres d'ouvrage: la Ville de Genève pour les équipements publics, et la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (FVGLS) pour la partie habitation.

Une continuité, puisqu'ils avaient déjà réalisé Atria, le bâtiment en face, un concept intergénérationnel régi par trois coopératives.



Ce bâtiment hors normes, composé de plusieurs structures, complétera les constructions du plan localisé de quartier. Laurent Guiraud

## Première livraison en 2027

Le Lot BC se distingue par la superposition de ses usages. Sur 205 mètres de long, 35 mètres de large et onze niveaux, dont trois en sous-sol, il doit accueillir 150 logements de type HM, ainsi que des équipements publics.

Dans le détail, le programme prévoit quatre appartements de six pièces, 44 de cinq pièces, 59 de quatre pièces, quatorze de trois pièces et 29 de deux pièces. Six logements seront adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Les premières livraisons sont attendues au dernier trimestre 2027 pour les deux immeubles situés à proximité de la Comédie. Les quatre autres allées devraient être achevées au premier trimestre 2028.

L'attribution des logements se fera via le portail commun avec la Gérance immobilière municipale. Mais l'intérêt s'annonce déjà très fort: «Le nombre de demandes en cours à la FVGLS dépasse les 2900 dossiers», précise Isabelle Bovay, directrice adjointe de la FVGLS.

## Piscine et mur de grimpe

Le Lot BC proposera également des équipements destinés à l'ensemble du quartier, dont une Migros.

Côté activités sportives, une cage d'escalier suspendue en verre conduira à la salle d'escalade de 14 mètres de haut, «suffisamment haute pour accueillir des compétitions nationales», note l'architecte Michel Vonlanthen.

Au même niveau, une salle omnisports verra se dérouler des matches de volleyball, basketball et handball, tandis que l'étage supérieur accueillera une piscine couverte de 25 mètres avec vue sur la galerie CFF. L'art s'y invitera, puisque l'artiste genevoise Mai-Thu Perret y concevra une œuvre.

Les étages supérieurs contiendront une crèche de 108 places ainsi que des espaces consacrés aux jeunes et aux habitants du quartier.

Outre un parking privatif de 227 places où circuleront des camions de 30 tonnes pour fournir la galerie commerciale CFF, une vélostation de 500 places est prévue dans ce nouvel en-

semble qui verra, en outre, passer à ses pieds la Voie verte.

## Polluants éternels

Ce chantier, qui représente un investissement de 110 millions de francs rien que pour les équipements publics, a démarré en juin 2023 par d'importants travaux préparatoires. Il a d'abord fallu dépolluer les sols. Ancienne friche industrielle, le terrain présentait d'importantes traces d'hydrocarbures et d'ammonium. Pour y remédier, la Ville a opté pour une technique innovante, la bioremédiation, qui consiste à utiliser des champignons pour «digérer» les polluants.

En quelques mois, ces champignons ont permis de réduire for-

tement, voire d'éliminer la contamination, rendant les matériaux réutilisables. Une méthode qui devrait être utilisée pour la parcelle CFF du futur parc de la pointe de la Jonction.

«Nous avons, par ailleurs, été les premiers à Genève à devoir faire la dépollution de PFAS (ndlr: composés chimiques surnommés les «polluants éternels»), sur demande du Gesdec», souligne l'architecte Delphine Bläuer. Outre l'assainissement des sols, une année d'excavation a été nécessaire.

Les ingénieurs ont également dû composer avec la proximité immédiate de la gare, en limitant notamment les vibrations. Autant de contraintes qui illustrent la complexité de ce chantier singulier.