Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 968

Artikel: Délit d'initié : Stäubli, Stifag, Hermes
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011234

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DÉLIT D'INITIÉ

Stäubli, Stifag, Hermes

(*ag*) Le promoteur genevois Staübli, domicile annoncé par le répertoire des administrateurs: Monaco, fait partie du conseil d'administration de Stifag qui a racheté pour 150 millions (estimation) le parc immobilier d'Hermès, inscrit au bilan pour 1,3 million.

On sait que l'annonce de la mise en vente de cette réserve latente a fait remonter fortement l'action Hermes quand bien même la liquidation était annoncée. En effet, la capitalisation boursière était, vu le cours très bas du titre, nettement inférieure à la valeur des terrains.

Or Jurg Stäubli de Monaco s'est révélé être propriétaire *aussi* d'un gros paquet d'actions Hermes dont la valeur a presque doublé en quelques semaines.

Beat Kappeler (*Services publics*, 5.10.89) pose la question: *«Les autorités doivent se demander si tout cela ne ressemble pas à une opération d'initié contraire à la nouvelle norme en vigueur.»*

Précisons que le délit d'initiés doit être poursuivi d'office et non sur plainte. ■

BUSINESS CLASS

Ah! dormir dans le train

(*jg*) Toujours à l'affût d'une clientèle haut de gamme, les CFF envisagent d'introduire une «business-class». On se souvient du wagon-bureau, pure opération de relations publiques d'une maison alémanique de bureautique, qui consistait à équiper un wagon de places de travail avec micro-ordinateurs.

Cette opération, qui s'est soldée par un échec, est aujourd'hui terminée. Un minimum de bon sens aurait permis de se rendre compte que pianoter sur un clavier dans les virages entre Chexbres et Fribourg relève de l'équilibrisme, ensuite que personne ne va «charger» des disquettes contenant des informations confidentielles dans un ordinateur en accès public dans un wagon (on peut oublier d'effacer les fichiers) et enfin que les hommes d'affaires en costume sombre, usagers de la première classe n'utilisent pas eux-mêmes un micro-ordinateur. Ils ont un assistant ou une secrétaire pour faire ce travail.

L'idée de la business class, qui n'est pas mauvaise en soi, consiste à fournir aux hommes d'affaires du calme, de la discrétion et de l'espace pour qu'ils puissent étaler leurs dossiers, ce qui entraîne une réduction importante du nombre de sièges offerts. Mais pourquoi diable les CFF s'imaginent-ils que l'on veut travailler dans leurs trains?

Le cadre stressé, il m'arrive d'en être, qui prend le train pour assister à une réunion importante, va d'abord lire les pages sportives de son quotidien préféré, boire un café et manger quelques croissants, si le wagon-restaurant est ouvert. Ou s'abandonner à une torpeur engourdie en attendant d'arriver à destination.

Voilà les vrais avantages du train sur la voiture. Alors la business-class, pourquoi pas, si on peut y faire un petit somme. ■

DÉSENDETTEMENT

Générosité et solidarité

(*réd*) En mai 1987, dans un éditorial, nous lancions l'idée: et si, à l'occasion du sept centième anniversaire de la Confédération, nous offrions aux nations les plus pauvres sept milliards de francs, un milliard par siècle. *«Non pas pour avoir bonne conscience,* précisions-nous, *peut-être pour notre image, mais pour retrouver par la solidarité le sens de la fête généreuse.»* Et nous faisions ce parallèle: à l'occasion de ses 125 ans, une grande banque suisse promettait pour 125 millions de francs de dons.

Les auteurs de la pétition «Le désendettement : une question de survie» reprennent l'idée de DP en l'alignant sur la «générosité» de la grande banque: ils demandent la constitution, pour le 700e anniversaire de la Confédération, d'un fonds d'au moins 700 millions de francs destiné au désendettement des pays les plus pauvres. Ce n'est plus 1 milliard par siècle, c'est un million par an.

L'utopie dont nous parle Marco Solari, le délégué du Conseil fédéral aux festivités du 700e, semble devoir être principalement à usage interne. La constitution de ce fonds doit donc être soutenue sans réserve. ■

Renseignements et feuilles de signatures — il s'agit d'une pétition et non d'une initiative, chacun peut donc signer: Pétition «Le désendettement: une question de survie», rue de Bourg 49, 1003 Lausanne.

CHEMINOTS

Coup de collier

(*pi*) Alors que se négocient les revalorisations de salaire pour l'année à venir, il nous a paru intéressant de publier ces chiffres, tirés du *Cheminot*. Ils montrent qu'il y a eu gain de productivité aux CFF, puisqu'avec moins de personnel les prestations de l'entreprise ont augmenté. Il faut certes voir d'où partait la régie: on imagine bien que sur plus de 30'000 employés, la chasse au «gaspi» et la rationalisation étaient possibles. Mais les cheminots ont fourni un effort, les retards dans les congés en témoignent. Il faudra en tenir compte si l'on veut éviter que la grève du zèle marginale que nous avons connue en septembre ne fasse tache d'huile.

Résultats CFF
Comparaison de la période janvier – juillet 1989 par rapport à la même période de 1988 (année record)

Trafic voyageurs (V/km)	+ 2,2%
Recettes voyageurs	+ 7,2%
Trafic marchandises (T/km)	+ 15,8%
Recettes marchandises	+ 8,4%
Trafic Cargo Rail	+ 5,6%
Recettes Cargo Rail	+ 9,1%
Transit	+ 14,1%
Recettes transit	+ 17,7%

Personnel

Différence d'effectif	
– en moyenne mensuelle	– 104
– (juillet 88/juillet 89)	(– 434)
– par rapport au budget	– 916
Entrées	– 541
Départs	+ 215