

# Médias

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 1007

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

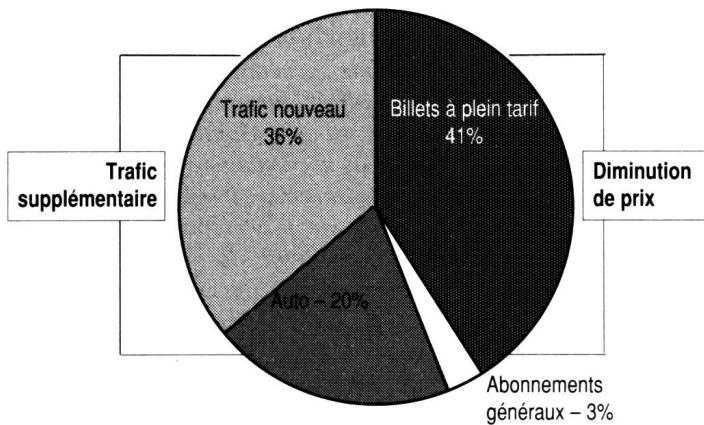
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Quels voyages avec le 1/2 tarif ?



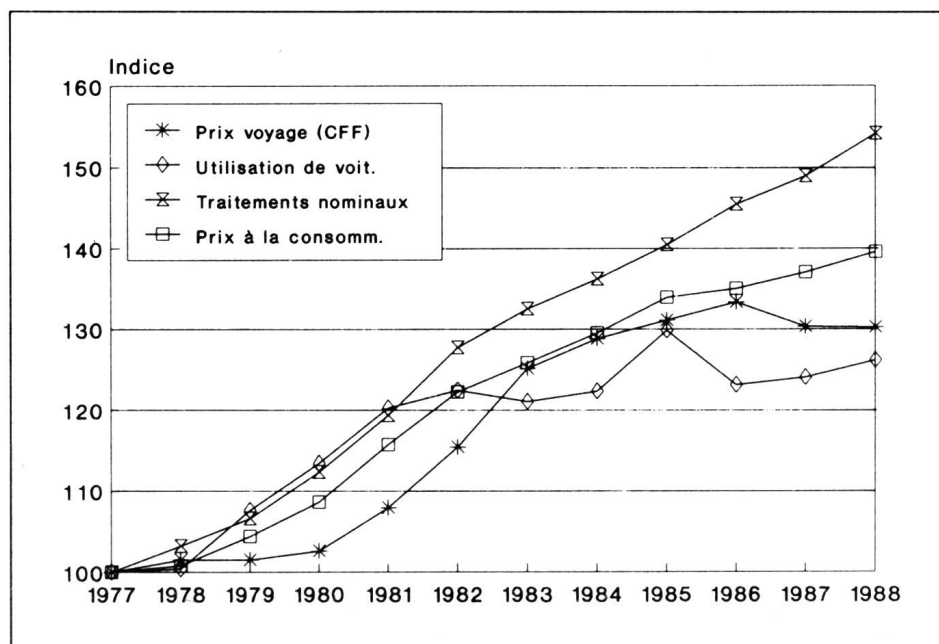
On constate que sur cent voyages effectués avec un abonnement 1/2 tarif, 41 se faisaient avant 1977 avec des billets à plein tarif, 3 avec un abonnement général, 20 en voiture, alors que 36 déplacements n'étaient pas effectués. (Source: *Tages-Anzeiger*, 30.08.90.)

1991. Les mesures décidées l'étaient pourtant pour six ans afin qu'après un essai de cinq ans le parlement puisse décider de les reconduire définitivement ou de les supprimer. Trop de changements pendant cette période risquent de compromettre la valeur des résultats de cette expérience.

Le coût de la vie augmentant, il faut certes bien que les CFF puissent adapter leurs tarifs. Mais il faut dire et redire qu'ils se trouvent en situation de con-

outre des améliorations dans les prestations et le confort, soit abaisser ou au moins maintenir les tarifs, soit augmenter le coût d'utilisation de la voiture. C'est jusqu'à maintenant, par manque de courage politique, toujours la première solution qui a prévalu — les nombreux abonnements écologiques apparus ces dernières années en Suisse représentent en fait une sorte de dumping obligé si les transports publics veulent maintenir leurs positions. Cette solution

## Le coût d'utilisation: train et voiture



currence déloyale avec la route: le coût d'utilisation d'une voiture croît en effet moins rapidement que celui d'utilisation du train, et cela malgré l'existence de l'abonnement à cent francs (*voir le tableau LITRA ci-dessous*). Le choix politique est donc clair: pour que les transports publics continuent à renforcer leur part de marché, il faut,

n'est financièrement pas viable à long terme et elle a le désavantage d'encourager la mobilité par des prix faussés. Le moment est donc venu de rendre l'utilisation de la voiture plus chère en intégrant dans son coût d'usage les frais externes actuellement supportés par la collectivité (lutte contre la pollution) ou par tout un chacun (accidents, dégâts aux bâtiments, etc). La décision n'est certes pas facile tant elle touche un domaine symboliquement chargé, mais elle est la seule qui permettra de faire payer à chacun le véritable prix de ses déplacements, donc de ses nuisances. ■

## MÉDIAS

Forte concurrence sur le marché des journaux spécialisés dans les programmes de radio et de télévision en Suisse alémanique. L'hebdomadaire *Tele*, de Ringier, publie un *miniTele* joint en supplément à diverses revues et quotidiens (tirage actuel: 550'000 exemplaires). *TR 7*, édité par plusieurs journaux et Publicitas, envisage la parution d'un *TR 7 extra* et l'éditeur du *Tages-Anzeiger* publie un *TV Plus* dont le tirage se monte à 740'000 exemplaires.

Ringier lance en Tchécoslovaquie le journal économique *Profit* et publie une édition spéciale de son hebdomadaire *Cash* pour les lecteurs de *Die Wirtschaft*, principal journal économique de la RDA.

Mario Cortesi, journaliste libre âgé de 25 ans, et les trois autres personnes réunies à Bienne le matin du 20 septembre 1965 pour fonder un bureau de presse, s'imaginaient-ils que 25 ans plus tard le Bureau Cortesi serait largement connu dans toute la Suisse pour ses travaux journalistiques, ses productions filmées, ses activités publicitaires et de relations publiques et son hebdomadaire régional *Biel-Bienne*, fondé en 1978? Nombreux sont les collaborateurs du Bureau Cortesi qui ont fait ensuite connaître leur qualification dans le domaine de la communication. L'agence a maintenant 25 ans et celui qui lui a donné son nom le double.