Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger

Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger

Band: 17 (1990)

Heft: 3

Artikel: Le réseau express régional RER zurichois (S-Bahn) est entré en service : trafic public - mobilité pour tous

Autor: Finkbohner, Walter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912312

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: 15.07.2025

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

Le réseau express régional RER zurichois (S-Bahn) est entré en service

Trafic public – mobilité pour tous

Avec le changement d'horaire du 27 mai, l'ère du réseau express régional RER vient de commencer à Zurich. Des trains pendulaires à deux niveaux amènent désormais les navetteurs dans le cœur même de la ville du bord de la Limmat.

La zone d'influence de la ville de Zurich englobe un territoire de près de 1500 km² et une population d'un million d'habitants env. La majeure partie de la région se situe dans le Canton de Zurich qui forme en quelque sorte un «état dans l'état» au cœur de la Confédération, car il dispose d'une autonomie législative et financière très importante. Le centre de la région, à savoir la ville de Zurich, compte 360 000 habitants pour 300 000 emplois.

Dans les années 60, 420 000 personnes habitaient dans la ville de Zurich et on pensait que d'ici l'an 2020, leur nombre allait passer dans la grande agglomération à 1,5 millions. Dans les années 60 et 70, on s'est effectivement mis frénétiquement à créer tout autour de la ville des quartiers d'habitation destinés aux citoyens désireux de quitter la ville qui devenait de plus en plus chère et bruyante. Leurs appartements en ville étaient transformés en bureaux ce qui s'accompagnait d'une augmentation correspondante des loyers.

Avec le boom automobile dans la même période, on a également construit partout des routes, car on pensait pouvoir à l'avenir se passer en grande partie des transports en commun.

Suite à l'importance croissante de Zurich en sa qualité de métropole économique, le trafic a augmenté de façon considérable en raison de l'afflux massif des pendulaires. A Zurich, on cherchait à maîtriser le surcroît de trafic en modernisant les bons vieux trams.

Discussion du projet d'un réseau express régional RER

Au cours des années 70, le canton de Zurich a élaboré un plan des transports qui prévoyait la transformation des lignes CFF sur le territoire du canton en «RER» selon le modèle allemand. Par ailleurs, il était prévu d'aménager un métro à travers le centre-ville jusqu'à l'aéroport. Les lignes de trams et d'autobus étaient censées servir au trafic à courte distance.

Ce train de mesures d'un coût estimé à 800 millions de francs (valeurs 1964) aurait dû être financé par le canton et la ville de Zurich. 11 ans auparavant déjà, les citoyens avaient rejeté lors d'une votation un projet de tram souterrain: les Zurichois étaient à l'évidence opposés aux moyens de transport souterrains. Les politiciens et planificateurs ne voulaient ni ne pouvaient cependant baisser les bras. Le Parlement cantonal a donné son aval à un «Fonds pour les transports publics» qui devait être alimenté chaque année et qui était censé servir de base financière à une amélioration du système de transport.

Huit années après le rejet en votation d'un Réseau express régional et souterrain (S- et U-Bahn), les citoyens ont approuvé une participation financière massive du canton au développement d'un réseau express régional (RER). Ce fut un moment historique car jusqu'à cette date, on n'avait jamais vu un canton participer financièrement à un projet des CFF.

L'issue favorable de cette votation s'expliquait sans doute également par le succès de la ligne de l'aéroport des CFF qui avait été inaugurée trois années auparavant. Cette nouvelle ligne avait d'emblée séduit la clientèle et permis en plus de délester les voies d'accès et parkings dans l'aire de l'aéroport.

Mais quelle est l'idée de base du RER de Zurich qui est entré en fonction le 27 mai 1990 et qui constitue par la même occasion la première étape vers la réalisation de «Rail et Bus 2000»? («Rail et Bus 2000» est un concept de coordination des transports en commun sur tout le territoire suisse. Il a été adopté par le Souverain lors d'une votation populaire).

Le RER de Zurich est l'épine dorsale des transports publics de l'ensemble du canton. Il relie entre eux des villes et localités et sert également d'accès au réseau des transports nationaux.

Le RER se rapproche des besoins de la clientèle. Le rythme cadencé de 30 ou de 15 minutes rend désormais inutile de consulter un horaire. Les nouvelles liaisons directes, la nouvelle ligne et les heures d'arrêt de 30 ou de 15 secondes seulement permettent de réduire le temps du trajet pour de nombreuses destinations.

A l'aide de différents modèles, on a calculé les coûts pour la nouvelle ligne à construire d'une longueur de 11 kilomètres et pour l'exploitation du RER. Comme il était désormais décidé que la «gare de passage souterraine» à construire allait à l'avenir délester la «gare en cul-de-sac» en faveur du trafic à destination lointaine, plus intéressant financièrement, les CFF et le canton de Zurich ont convenu d'une clé de répartition des coûts de 20 contre 80%.

Recours à la technique moderne

En vue de maîtriser le surcroît de trafic prévu, les CFF ont été obligés d'acquérir du nouveau matériel roulant. Le choix a été porté sur les locomotives très performantes avec deux voitures intermédiaires à deux niveaux et une voiture de commande. Pour une même longueur du convoi, ces trains offrent 60% de places assises supplémentaires par rapport aux trains conventionnels. Leur accélération rapide et les portières très

Le RER zurichois (S-Bahn) est en service depuis la fin mai. C'est la première fois qu'on a recours en Suisse à des trains à deux étages. (Photo: Keystone)

larges permettent en plus de réduire les temps d'arrêts et de trajets. Grâce aux voitures à deux niveaux, le coût de revient d'une place assise a pu être baissé de 20% par rapport à un wagon IC: aux heures de pointe, trois trains sont acrochés les uns aux autres et offrent ainsi 1200 places assises. Un système de fermeture des portières très sophistiquée permet de faire circuler ces trains sans personnel d'accompagnement. Un conducteur de locomotive en tête de train suffit. Contrairement à d'autres réseaux express régionaux, les trains du RER zurichois ne disposent pas de leur propre réseau (à l'exception de la nouvelle ligne centrale d'une longueur de 11 km). Sur 369 kilomètres, les trains Eurocity, Intercity, RER, trains de marchandises et de service circulent sur les mêmes voies. Ce trafic mixte est certes très rentable grâce à l'utilisation optimale du réseau, mais son exploitation n'est pas facile à gérer. C'est la raison pour laquelle les CFF ont construit une centrale de gestion assistée électroniquement qui liste non seulement la situation actuelle, mais qui «anticipe» et facilite les dispositions.

En principe, la Confédération garantit et finance pour chaque station CFF une liaison de train par heure dans chaque direction. Dans le cas du RER de Zurich en revanche, le canton a souhaité un horaire plus étoffé en prenant à sa charge les coûts supplémentaires y afférents. Comme il s'agit à Zurich d'un véritable essai-pilote, on a convenu dans le contrat de collaboration CFF/canton d'une période d'exploitation d'une durée de trois ans à charge des CFF. Après cette période, le déficit d'exploitation sera entièrement mis à charge de la caisse du canton. En effet, le canton ne donne pas priorité au succès financier de l'opération mais souhaite principalement encourager les transports en commun et réduire le trafic individuel.

C'est dans cet esprit que le Canton de Zurich a fondé avec l'accord de ses citoyens la «Communauté de trafic». Cette dernière est compétente pour fixer les tarifs de toutes les 35 entreprises de transport du canton et est également chargée d'assurer la coordination des offres (horaires/qualité des véhicules mis en service/lignes).

Les futurs clients du RER pourront donc se contenter d'acheter un billet à l'arrêt le plus proche et circuler librement dans les zones et pendant le temps choisi en utilisant tous les moyens de transports publics disponibles. Toutes les recettes en provenance des transports cantonaux alimenteront la caisse de la Communauté de trafic qui devra ensuite payer les comptes d'exploitation des différents services.

Le système des billets simplifiés ou des abonnements a d'ailleurs déjà fait ses preuves en ville de Zurich: aujourd'hui déjà, le nombre des citoyens qui ont en poche un abonnement mensuel ou annuel est supérieur à ceux qui tiennent en main une clé de voiture.

Si de nos jours, plus de 200 000 personnes entrent et sortent de cette gare, leur nombre sera dans dix ans de plus de 350 000 voyageurs et visiteurs et le nombre des trains de plus de 2000. En collaboration avec une entreprise privée, une gare supplémentaire sera dressée sur la partie ouest du faisceau de voies. Vers la fin des années quatre-vingt-dix, ce complexe abritera 3000 emplois de bureaux, des écoles, des hôtels et des locaux de culture ainsi que 430 appartements.

Walter Finkbohner
Secrétaire de direction CFF, arrondissement III, Zurich

Aspects de la politique des transports entre la Suisse et la CE

Les problèmes de transports qui se poseront en Suisse après l'aménagement de l'Espace économique européen (EEE) doivent rapidement trouver une solution. Seul un développement systématique de l'offre des transports publics peut contribuer à canaliser l'augmentation du volume des transports à laquelle il faut s'attendre.

Au cours des 25 années passées, le trafic en Europe a augmenté de façon spectaculaire. Entre 1965 et le milieu des années quatre-vingt-dix, le trafic-voyageurs est passé de quelques 1500 à 3100 personnes-kilomètres par année, soit une augmentation annuelle moyenne de près de 4%. Dans la même période, le trafic-marchandises est passé de quelque 700 à près de 1200 tonnes-kilomètres par année, soit une augmentation annuelle de près de 3%!.

Dans l'optique de notre pays, c'est avant tout *le trafic transitant par les Alpes* qui pose problème. Depuis 1965, le trafic transitant par les Alpes est passé de moins de 20 millions de tonnes à près de 65 millions de tonnes, alors que les chemins de fer n'ont pu augmenter leur tonnage que de façon insignifiante; la presque totalité de cette augmentation du trafic depuis 1965 a donc concerné les transports par la route.

Augmentation du coût social des transports

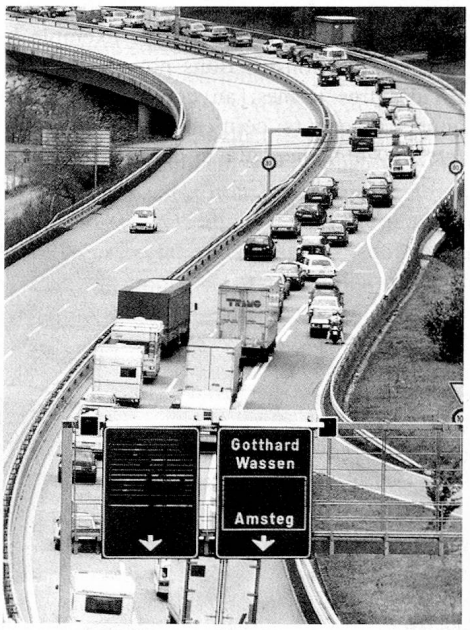
Il devient de plus en plus manifeste que le trafic en général et le trafic routier en particulier occasionnent des coûts à la société sans les prendre eux-mêmes en charge. Prenons l'exemple du trafic routier. Les coûts globaux du trafic routier peuvent être décomposés de la manière suivante:

Coûts d'exploitation des véhicules pris en charge par les détenteurs ou exploitants.
Frais occasionnés par les routes et les places de parc mises à disposition par le secteur public. Frais dits externes, par exemple dégâts provoqués par les émissions de bruit et de gaz d'échappement.

Aujourd'hui déjà, nous devons considérer que ces coûts externes sont très élevés. On peut soupçonner à juste titre que l'offre de transport est dans l'ensemble proposée à un prix trop avantageux.

Cela conduit parfois à des situations grotesques: il arrive que des pommes de terre en provenance d'Allemagne soient transportées en Italie pour y être lavées et qu'elles soient ensuite retournées en Allemagne pour leur traitement ultérieur! On pourrait citer des exemples semblables pour le trafic-voyageurs.

Il ne faut pas non plus se cacher le fait que les transports publics sont eux aussi pro-



Pendant les principales périodes de voyage, nos autoroutes sont souvent surchargées. (Photo: Keystone)