

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1990)

Artikel: Le RER de Zurich : une première suisse en trafic d'agglomération
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676169>

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

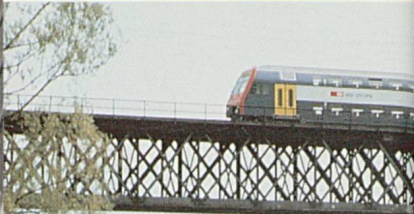
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.04.2026

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





Une nouvelle manière de se déplacer: le RER de Zurich. Trains à deux niveaux à Zurich Stadelhofen (grande photo), sur le pont de la Limmat, à Zurich, et sur la rive droite du lac de Zurich.

Le RER de Zurich: une première suisse en trafic d'agglomération

Tous les trains desservant l'agglomération de Zurich, qu'il s'agisse de trains des CFF ou des compagnies privées, circulent avec le label RER. Sur les lignes existantes, qui rayonnent autour du centre de l'agglomération, un service RER dense a été réalisé. Contrairement à ce qui se passe à l'étranger, les trains RER de Zurich empruntent les mêmes tracés que le trafic voyageurs grand parcours et le trafic marchandises.

Offre

L'horaire est cadencé à 30 ou 60 minutes. Dans les régions moins habitées, la cadence est à l'heure, alors qu'elle est plus rapprochée en zone urbaine. Aux heures de pointe, des trains supplémentaires sont intercalés. Le RER n'est pas séparé du trafic national. Un regard sur le plan des lignes le montre : le RER de Zurich est intégré dans le réseau de Rail 2000 et il est articulé en fonction des gares de jonction.

Etant donné que les trains du RER n'ont pas leur propre tracé, il est possible de passer sur le réseau national dans les gares les plus diverses.

Préparatifs

Le réseau existant a dû être modernisé, aménagé et complété par des lignes nouvelles. Les travaux les plus considérables ont porté sur la construction d'un tunnel sous le Zürichberg. La ligne nouvelle Dübendorf/Dietlikon-Stettbach--Stadelhofen-gare principale relie l'Oberland à la région du lac, et, moyennant des installations souterraines, fait de la gare principale en cul-de-sac une gare de passage. Sur cette ligne, les trains se suivent toutes les deux minutes. Il a fallu également effectuer des travaux sur d'autres lignes, notamment pour adapter bâtiments, caténaires et tunnels au gabarit des rames à deux niveaux. La longueur des quais a été portée à 320 mètres là où cela était

possible, ailleurs à 225 mètres. Par étapes, les quais ont été relevés à 55 cm, ce qui facilite et accélère l'accès aux trains. Malgré les efforts consentis, les voyageurs et le personnel attendent encore cette amélioration dans quelques gares, où ils doivent pour l'instant se contenter d'installations provisoires.

Matériel roulant

Durant quelques années encore, les voyageurs ne rencontreront pas encore de matériel unifié sur les différentes lignes, mais un large éventail de véhicules plus ou moins récents - économie oblige. De plus en plus toutefois, la forme et la livrée des rames à deux niveaux forgeront l'image du RER de Zurich. Une rame RER mesure 100 mètres; elle est composée d'une locomotive, de deux voitures intermédiaires et d'une voiture-pilote. Un train RER est formé au maximum de trois rames totalisant 1200 places. Après la livraison des trois tranches commandées, le parc comptera 95 rames à deux niveaux.

Les compositions RER sont plus puissantes que les trains régionaux actuels. Les portes de 190 cm de largeur permettent à un grand nombre de voyageurs de monter ou de descendre en peu de temps, à telle enseigne qu'il est possible de prévoir des arrêts de 30 secondes. Dans l'ensemble, ces innovations permettent de meilleures accélérations et décélérations, et de moins longs arrêts en gare, ce qui réduit les

temps de parcours. Les problèmes, notamment en liaison avec la fermeture des portes, ont pu être éliminés.

Feu le billet de parcours

La communauté de trafic de Zurich a vu le jour avec la mise en service du RER. Celle-ci permet à l'usager d'utiliser tous les transports publics avec un seul billet ou un seul abonnement. Tous les titres de transport de la zone communautaire peuvent être retirés aux distributeurs bleus dans les gares; les voyageurs peuvent également les acquérir dans le bus, auprès du chauffeur, ou aux arrêts des trams et des bus, ou encore au débarcadère ou à la poste. Sur le réseau du RER, les titres de transport ne sont contrôlés que sporadiquement.

Ainsi, le bon vieux billet de parcours a vécu. On achète maintenant du transport à l'heure. Dans la région choisie, qui peut couvrir une ou plusieurs zones, l'utilisateur a le droit, s'il le veut, de faire quatre fois de suite le même trajet durant le temps de validité, même en faisant des détours. La définition de l'éventail de titres de transport et des tarifs communautaires est du ressort de la communauté de trafic et de celui du Canton, et non plus, comme jusqu'ici, de celui des CFF.

Les quelque 40 entreprises de transport du canton ont conclu chacune un contrat avec la communauté de trafic. Aux termes de celui-ci, la communauté définit la desserte et fixe les tarifs - les entreprises de transport fournissent les prestations demandées au prix convenu et mettent à disposition personnel, installations et véhicules.

*«See me – touch me – love me»:
la nouvelle gare de Zurich
Stadelhofen plaît tant aux usagers
qu'aux passants. Création de
l'architecte Santiago Calatrava.*



Financement

La ligne nouvelle est un ouvrage commun du Canton de Zurich et des CFF. Etant donné qu'elle vise en premier lieu à étoffer la desserte ferroviaire de la région, elle devait être financée pour l'essentiel par le Canton; étant donné par ailleurs que la gare souterraine décharge les CFF dans le domaine du trafic grand parcours, les CFF y ont participé. Ainsi, le Canton a pris à sa charge 80% des coûts et les CFF 20%. Pour les autres travaux préliminaires et les transformations dans la région de Zurich, les CFF ont investi à eux seuls largement plus d'un milliard de francs. Il mérite d'être relevé que les coûts de la ligne du Zürichberg, après une révision du budget en 1984, sont restés exactement dans le cadre prévu. La dépense finale s'est élevée à 740 MFr sur la base des prix de 1980. La comparaison avec l'autoroute du lac de Walenstadt, qui a coûté environ le même prix, permet d'affirmer que la ligne RER, compte tenu du nombre de voyageurs, est trois fois mieux utilisée que l'autoroute.


En ce qui concerne les contributions financières à l'exploitation du RER, la Confédération ne verse ni plus ni moins qu'avant la mise en service du système. Les prestations de trains supplémentaires vont à la charge de la communauté de trafic. Après déduction des recettes découlant de la vente de titres de transport et des contributions de la Confédération pour les prestations de base, il résulte pour la communauté un déficit, qui, aux termes de la loi cantonale sur le trafic voyageurs, est couvert à raison de moitié par le Canton de Zurich d'une part, et par les Communes d'autre part.



Premières expériences

Il n'est pas encore possible de dire dans quelle mesure le nombre d'usagers du chemin de fer a progressé. Certains indices toutefois portent à croire que la demande s'est accrue. L'on admet qu'à fin 1990, le nombre de voyageurs avait augmenté de 20% sur les lignes du RER comparativement à la même période de l'année précédente. Sur le plan opérationnel, il est particulièrement réjouissant de constater que la progression touche en premier lieu les heures hors pointes. Ce qui est certain, c'est que les Zurichois ont adopté le système, même s'il n'est pas encore parfait. Durant la phase d'introduction, de nom-





breux problèmes sont apparus, notamment en ce qui concerne les nouveaux systèmes électroniques, considérés comme indispensables pour l'exploitation du RER : centrale de gestion du trafic, enclenchement, radio sol-trains. Tous ces systèmes eurent des problèmes au niveau des logiciels, et le personnel dut avoir recours aux méthodes traditionnelles. Pour les voyageurs, ces difficultés se traduisirent par de fréquents retards. Entre-temps – et grâce à l'engagement des collaborateurs et des fournisseurs – la situation s'est sensiblement améliorée.

Avant et après la mise en service du RER, il y eut de grandes discussions en place publique quant à l'offre et au service, notamment en ce qui

concerne l'ouverture des guichets et la présence de personnel dans les trains. Ces discussions, aussi critiques fussent-elles, montrèrent cependant l'intérêt de la population pour son RER.

Tant pour ce qui est de la vente de titres de transport au guichet que de l'accompagnement des trains, les CFF recherchent, à Zurich et ailleurs, de nouvelles solutions et font des essais. Là où pour des raisons financières, il n'est pas possible d'envisager l'ouverture des guichets, la vente des billets par la

poste, par un kiosque ou par un tiers peut constituer une solution de rechange. Lorsque les conditions techniques le permettent, les CFF cherchent à renoncer à l'accompagnement des trains régionaux et des trains d'agglomération; toutefois, le parc de véhicules disparate du RER exigera durant une période assez longue encore qu'un nombre élevé de trains soient accompagnés.

