

Zeitschrift: Domaine public
Band: 27 (1990)
Heft: 998

Rubrik: Échos des médias

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.11.2024

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

même de ne pas trouver trace d'une coordination avec nos partenaires à propos de l'utilisation des trous que nous allons percer. Il ne reste plus qu'à espérer que la Communauté européenne va effectivement aménager les terminaux nécessaires au bon fonctionnement du système de transport combiné rail-route sur lequel repose la NLFA. Même si le virage semble être pris à Bruxelles, une convention internationale sur ce sujet eut été une assurance loin d'être superflue. ■

Petits et grands trous

Le projet Lötschberg-Simplon peut surprendre, puisqu'il propose le percement de deux nouveaux tunnels sous des ouvrages existants (ce qui est d'ailleurs aussi le cas du Gothard). Il faut pourtant savoir que le tunnel actuel du Lötschberg ne permet pas le passage des trains chargés de camions au gabarit européen et qu'il n'est pas un tunnel de base; sa capacité s'en trouve limitée. Notons en passant que même si l'utilisation de la hauteur d'angle maximale ne représente qu'une petite part du trafic, ce gabarit doit être respecté, d'ailleurs pour des raisons politiques que de technique des transports. Quant au Simplon, si les camions de 4 mètres vont bientôt y passer chargés sur des wagons — après le remplacement de la ligne de contact par un rail électrifié fixé au plafond — ils devront obligatoirement être déchargés à Iselle, la suite de la ligne jusqu'à Domodossola ayant un gabarit et une pente qui limitent aussi considérablement la capacité de l'ouvrage. La pente et le tracé sinueux entre Iselle et Domodossola constituent également une limite pour le transport classique de marchandises (par conteneurs, caisses mobiles ou wagons complets); tous systèmes pour lesquels les gabarits actuels sont suffisants. Dans tous les cas les tunnels existants resteraient en service, pour le trafic régional et touristique, pour une partie du trafic marchandise et comme itinéraires de secours.

RER ZURICHOIS

Du neuf avec du vieux

(pi) Le RER zurichois est entré en service voilà bientôt deux semaines. Les Romands ont une nouvelle fois le sentiment d'être en retard sur leurs voisins alémaniques, encouragés il est vrai par les reportages et articles parus ici, qui décrivent comme un nouveau réseau ce qui n'est finalement — soyons provocants — guère plus qu'une opération de marketing rondement menée doublée d'une sérieuse réforme administrative.

Le «nouveau» réseau ne s'est agrandi en fait que de 5,88 kilomètres, soit 1,54% de ce que représente le réseau express régional (RER); si 11,49 kilomètres de lignes ont été construits, 5,61 kilomètres ont été abandonnés. Le truc donc du RER fut la construction d'une nouvelle gare où convergent désormais toutes les lignes régionales, ce qui permet des relations d'un bout à l'autre du canton, sans que la gare principale de Zurich ne constitue un cul-de-sac. Administrativement, la mise en place du RER correspond avec celle de la communauté d'exploitation des transports publics: les courses inscrites à l'horaire de toutes les entreprises du canton sont commandées et payées par un organe central, de manière à assurer une coordination et des correspondances optimales. Les titres de transport ont bien sûr été unifiés.

Le RER constitue donc une excellente valorisation d'un réseau existant à près de 98,5%. Et les fameux trains à deux étages qui ont servi depuis plusieurs années à la promotion du système, les voyageurs ne les rencontreront à coup sûr que sur une seule ligne, et avec un peu de chance sur deux autres. Enfin, même si le nombre de trains/kilomètres a été augmenté de 50%, plusieurs lignes ne connaissent que la cadence horaire, des passages plus fréquents résultant d'un tronçon commun à plusieurs lignes. Si les Zurichois ont leur RER et pas les Vaudois ou les Genevois, ce n'est pas seulement dû au dynamisme alémanique. Le canton de Zurich (le réseau comprend en fait encore Zoug) compte 1'122'000 habitants, les trois-quarts résidant dans 22 localités de plus de 10'000 âmes. Sur un espace presque deux fois plus grand, le canton de Vaud compte moins de la moitié des habitants de Zurich, un sur deux résidant dans 10 communes de plus de 10'000 habitants.

Quant à Genève ce n'est guère d'un RER qu'il a besoin en priorité, comme le démontrent les récentes statistiques de trafic, mais bien d'un réseau urbain performant auquel les autorités travaillent sur mandat populaire.

Autre élément important, le réseau ferroviaire zurichois se prêtait à merveille à la réalisation d'un RER en raison de nombreuses lignes à caractère uniquement régional. Essayez d'introduire une cadence semi-horaire pour les trains régionaux entre Villeneuve et Genève! La chose est possible... à condition d'y supprimer les trains directs et internationaux. Ce ne sont pas quelques kilomètres de rail qui suffiront à inaugurer le premier RER romand.

Cela dit, il ne faut pas sous-estimer l'importance du climat politique: il est bien clair que le renouveau des transports publics a quelques années d'avance dans les villes alémaniques, qui cherchent depuis longtemps à utiliser ce moyen de transport pour résoudre en partie leurs problèmes de trafic. Et depuis un siècle, Vaudois et Genevois sont passé à côté de plusieurs occasions d'améliorer considérablement leur réseau de transports publics. ■

ÉCHOS DES MÉDIAS

«Publicitas» a fêté son centenaire et donné quelques informations sur l'état de ses finances. En fait, l'entreprise dans sa forme juridique actuelle est centenaire, mais elle est plus ancienne puisqu'elle remonte à la représentation bâloise, en 1868, de l'agence de publicité allemande Haasenstein & Vogler. La raison sociale actuelle date de 1916 pour manifester que tous les liens avec la maison mère avaient été rompus.

Les ménages bernois reçoivent ces jours le premier numéro d'un journal consacré à *La Nouvelle constitution*. D'autres numéros suivront en fonction des progrès de la révision. Vote populaire prévu pour le printemps 1993.