

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **75 (1949)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs
Etranger : 22 francs

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie

F. ROUGE & Cie
à Lausanne

Prix du numéro :
1 fr. 25

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg* : MM. † L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. D'OKOLSKI, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte, *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; G. FURTER, ingénieur ; R. GUYE, ingénieur ; *Valais* : MM. J. DUBUIS, ingénieur ; D. BURGENER, architecte.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur. Case postale Chauderon 475, LAUSANNE

TARIF DES ANNONCES

Le millimètre
(larg. 47 mm) 20 cts
Réclames : 60 cts le mm
(largeur 95 mm)

Rabais pour annonces
répétées

ANNONCES SUISSES S.A.

5, Rue Centrale
Tél. 2 33 26
LAUSANNE
et Succursales



CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; R. NEESER, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le problème du « dispatching » sur les chemins de fer suisses*, par J.-P. BAUMGARTNER. — *La production et la consommation de l'énergie électrique en Suisse pendant l'année hydrographique 1947/48*. Extrait du communiqué publié par l'Office fédéral de l'économie électrique, Berne. — Association amicale des Anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne : *Rapport du Comité sur l'exercice 1948*. — CARNET DES CONCOURS. — SERVICE DE PLACEMENT.

Le problème du « dispatching » sur les chemins de fer suisses

par J.-P. BAUMGARTNER

Sur les chemins de fer suisses, comme sur la plupart des chemins de fer européens, tous les trains doivent circuler, en principe, selon un horaire préétabli.

L'expérience quotidienne montre que des incidents et des retards se produisent, et que l'horaire n'est pas suivi rigoureusement. Il faut donc intervenir constamment dans l'horaire théorique. Les principes de cette intervention diffèrent sensiblement sur les chemins de fer suisses d'une part, et sur la plupart des réseaux du monde d'autre part.

Sur les chemins de fer suisses, le chef de gare et le chef de station jouissent d'une marge d'initiative extraordinairement étendue. Selon le règlement suisse sur la circulation des trains, toute gare et toute station peut, seule ou d'accord avec une ou plusieurs autres, ordonner l'exécution de trains facultatifs (à certaines conditions, également celle de trains spéciaux), supprimer des trains, organiser l'exploitation temporaire en voie unique, et changer les croisements et dépassements. Cette méthode d'exploitation est favorisée par la distribution des horaires graphiques à tous les services, et par l'extension du réseau téléphonique ferroviaire. L'organisation du mouvement des trains se caractérise donc, sur le réseau suisse, par une *décentralisation* extrême des compétences et des responsabilités.

La plupart des chemins de fer du monde sont exploités selon des principes qui, contrairement aux errements suisses, tendent à *concentrer* les renseignements, les compétences et la responsabilité dans les mains d'un nombre d'agents aussi réduit que possible. On a donné à l'ensemble de ces méthodes le nom générique de « dispatching » ou « régulation ». Cepen-

dant, le « dispatching » n'est pas une méthode unique ; son organisation varie dans une très grande mesure d'un réseau à l'autre. Il convient de distinguer :

1^o le « dispatching » *américain classique* en usage en Amérique du Nord et dans tous les pays qui suivent la pratique ferroviaire américaine. Dans ce système, les trains sont placés, sur tout leur parcours, même au passage des gares, sous la direction du chef de train. Les trains de voyageurs et les trains de marchandises accélérés circulent selon l'horaire ; les trains de marchandises P. V. n'ont pas d'horaire préétabli. Chaque ligne (de 30 à 250 km) est placée sous l'autorité d'un « dispatcher » ou « régulateur ». Le « dispatcher » est seul autorisé à apporter des modifications à l'horaire (changements de croisements et de dépassements, marche à contre-voie, suppression des trains, etc.) et à diriger les trains de marchandises P. V. Il donne ses ordres (« train orders ») non pas aux agents des gares et des stations, mais aux chefs de train. Dans ce but, à la requête du « dispatcher », les trains doivent être arrêtés à l'aide des signaux ; sur quoi le chef de train reçoit un « train order » écrit par l'agent sédentaire sous la dictée du « dispatcher » (ou transmis par télégraphe), ou prend lui-même l'ordre au téléphone. Le personnel des gares et stations ne joue donc aucun rôle actif dans la circulation des trains.

On trouve un « dispatching » très analogue sur certaines lignes secondaires anglaises, scandinaves, tchécoslovaques, italiennes, etc. Ce système semble appelé à un certain avenir pour l'exploitation des lignes à faible trafic, le personnel sédentaire n'ayant plus qu'un rôle exclusivement commercial.