

Zeitschrift: Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri

Herausgeber: Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe

Band: 50 (1972)

Heft: 3

Artikel: L'engagement des véhicules à moteur dans les directions d'arrondissement des téléphones

Autor: Aubry, René

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-874650>

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: 13.07.2025

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

L'engagement des véhicules à moteur dans les directions d'arrondissement des téléphones

René AUBRY, Bienne

654.116.6 (494)

Einsatz von Motorfahrzeugen bei den Kreistelephondirektionen

Zusammenfassung. Unter den in den letzten Jahren von den PTT-Betrieben verwirklichten Rationalisierungsmassnahmen, ist die starke Motorisierung gewisser Dienste zu erwähnen. Der Autor beschreibt zuerst die Aufgaben und die zur Verfügung stehenden Mittel der Transportzentrale einer Kreistelephondirektion. Einige Aspekte des Fahrzeugunterhaltes sowie der Behandlung von Verkehrsunfällen werden ebenfalls angeführt.

Résumé. Parmi les mesures de rationalisation introduites ces dernières années par l'Entreprise des PTT, il faut citer la motorisation poussée de certains services. L'auteur décrit tout d'abord les tâches et les moyens à disposition d'un centre de transport dans une Direction d'arrondissement des téléphones. Quelques aspects de l'entretien des véhicules et de la liquidation des accidents de la circulation sont également traités.

Impiego di veicoli a motore nelle direzioni di circondario dei telefoni

Riassunto. Tra i provvedimenti di razionalizzazione introdotti in questi ultimi anni dall'Azienda delle PTT, bisogna citare la motorizzazione molto spinta di certi servizi. L'autore descrive innanzi tutto i compiti e i mezzi a disposizione di un centro di trasporto di una direzione di circondario dei telefoni. Vengono ugualmente trattati alcuni aspetti concernenti la manutenzione dei veicoli e la liquidazione delle pratiche inerenti a incidenti della circolazione.

Les problèmes de transport de personnes et de marchandises par véhicules à moteur jouent un rôle très important dans les entreprises occupant un grand nombre de personnes dans le service extérieur et qui exercent leur activité dans un rayon géographique important, comme c'est le cas pour les Directions d'arrondissement des téléphones (DAT). D'une part, la forte activité dans la construction d'installations techniques de tout genre (lignes aériennes, câbles souterrains, centraux téléphoniques, émetteurs de radio et de télévision) exige une organisation des transports lourds efficace et rapide. D'autre part, le service à la clientèle (réparation des dérangements, entretien des installations techniques, contrôles techniques et administratifs) nécessite une motorisation très poussée et un parc de véhicules à moteur légers important.

Afin d'engager rationnellement le personnel spécialisé et compte tenu des difficultés de recrutement, les agents du téléphone et du télégraphe (TT) doivent être, d'une part, très mobiles et, d'autre part, indépendants, contrairement aux conceptions antérieures qui voulaient qu'on utilisât au maximum la capacité de transport de chaque véhicule en combinant les déplacements de plusieurs personnes, qui avaient des tâches différentes à accomplir. De ce fait, la motorisation a connu ces dernières années un essor très important. Les considérations qui suivent traiteront les sujets énumérés ci-après:

1. Le centre des transports dans les DAT
2. Les transports lourds effectués au moyen de véhicules conventionnels et spéciaux
3. Les transports au moyen de véhicules à moteur légers
4. L'entretien des véhicules à moteur dans les DAT
5. Les accidents de la circulation

1. Le centre des transports de la DAT

C'est une des branches des services du matériel et des transports qui eux-mêmes constituent un groupe indépendant, subordonné au directeur de l'arrondissement des téléphones.

Il ne serait pas difficile, avec un parc de véhicules largement calculé et constitué à tout prix, de satisfaire les besoins en transports des services de la DAT. Le chef du centre des transports doit cependant pouvoir fournir les prestations maximales avec un nombre de véhicules aussi réduit que possible. L'emploi économique des moyens de transport exige du chef des transports des connaissances étendues sur

- le domaine des transports en général
- l'organisation interne de la DAT
- les possibilités d'emploi des véhicules
- la capacité de charge des camions
- les connaissances professionnelles du personnel roulant
- la géographie du réseau

Dans les conditions normales, le parc des véhicules et le personnel dont dispose le chef des transports suffisent pour les transports à effectuer. Il peut, pour satisfaire aux besoins spéciaux, recourir à des entreprises de transport privées.

2. Les transports lourds

Il s'agit avant tout de ravitailler les chantiers de construction de lignes aériennes et souterraines disséminés dans tout l'arrondissement d'une DAT. Le matériel lourd est transporté du magasin situé en général au siège de la direction d'arrondissement sur toutes les places où s'effectuent des travaux dans le réseau des lignes. Pour les très grands chantiers, certaines marchandises sont expédiées directement par chemin de fer sur place depuis le dépôt du fournisseur. Certains transports d'équipements techniques pour les centraux téléphoniques, les émetteurs de radio et télévision se font également par la route.

Pour effectuer les transports lourds, les DAT disposent d'un nombre approprié de camions modernes de charge utile moyenne (env. 7 tonnes), équipés de grues individuelles (Fig. 1). Ces véhicules permettent, d'une part, les déplacements rapides sur les grandes artères et, d'autre part, vu leurs dimensions et leur poids raisonnables, ils peuvent également utiliser les chemins de campagne, ce qui est très

important pour desservir les chantiers situés très souvent en dehors des routes ordinaires. Grâce à la grue incorporée d'une capacité maximum de 3 tonnes, le chargement et le déchargement peuvent se faire avec un personnel réduit, souvent par le seul chauffeur. Ces manœuvres présentent ainsi moins de danger et sont moins fatigantes, les marchandises transportées sont traitées avec plus de ménagements. Dans la catégorie des poids lourds, mentionnons encore les véhicules spéciaux pour les transports dans les régions montagneuses et accidentées, qui, malgré la capacité restreinte de charge, rendent d'appréciables services grâce à leur traction sur les 4 roues et leurs vitesses tout-terrain (Fig. 2). Un nombre restreint est attribué à demeure aux DAT, les autres sont remis en prêt dans chaque cas particulier par la DG PTT lors de travaux importants ou spéciaux (Fig. 3 et 4). Il existe cependant des cas où l'objectif fixé ne peut pas être atteint par voie terrestre. Songeons aux émetteurs de radio ou de télévision qui sont en général construits sur les hauteurs ou encore aux installations techniques en montagne ou à la pose de câbles en région accidentée. Dans ces cas, on doit ou construire des installations de téléfériques ou avoir recours à l'hélicoptère. Les PTT s'adressent alors aux services d'entreprises privées de transports aériens, vu qu'ils ne disposent pas en propre de semblables moyens de transport.

Le service des transports établit en fin de chaque semaine un programme des transports lourds pour la semaine qui suit. Les transports sont répartis le plus harmonieusement possible sur les 5 jours ouvrables disponibles, en accord avec les services intéressés. Certaines DAT ont fixé les transports réguliers à des jours fixes et ont obtenu ainsi une meilleure utilisation des camions et l'acheminement plus



Fig. 1
Le camion avec grue rend d'appréciables services



Fig. 2
Le véhicule tout-terrain passe partout

régulier des ordres de matériel à préparer dans les magasins. Les chauffeurs de camions dépendent directement du chef des transports et doivent si possible, pour des raisons de sécurité, rouler un temps assez long avec le même véhicule. Ils sont occupés au garage lorsqu'ils n'ont aucun transport à effectuer. Les conducteurs sont soumis à l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des chauffeurs. Ils ne peuvent pas rouler plus de 50 heures par semaine et leur repos journalier doit atteindre en moyenne 9 heures consécutives. Il y a lieu de tenir compte de ces prescriptions lors de l'engagement de chauffeurs en dehors des heures de travail normales, par exemple lors de dérangements survenant aux installations TT.

Il existe encore des véhicules à moteur spéciaux pour le transport de marchandises, par exemple les camions-ateliers des groupes de remise en état des câbles souterrains. En plus du matériel courant utilisé pour ce genre de travaux, ils sont équipés d'une cabine pouvant transporter les 6 spécialistes qui forment l'équipe de travail. Signalons d'autre part les véhicules spéciaux pour la mesure des équipements sans fil utilisés dans la transmission des programmes de radio et de télévision. Ils comprennent tout un appareillage spécial et une ou plusieurs antennes escamotables ou non qui permettent aux spécialistes d'effectuer les recherches pour la planification des émetteurs et le contrôle de la qualité de la réception.

3. Les véhicules légers

Les DAT ont à disposition un parc important de véhicules à moteurs légers. Il s'agit des voitures de tourisme utilisées par les techniciens, chefs-ouvriers ou spécialistes qui travaillent continuellement ou sporadiquement dans les ré-



Fig. 3
Transport de câble en terrain accidenté

seaux extérieurs. Les employés chargés de la construction ou de l'entretien des installations qui doivent emporter avec eux du petit matériel (pièces de rechange, appareils de mesure portatifs, etc.) ou de l'outillage ont à leur disposition des fourgonnettes de type conventionnel, des voitures commerciales ou encore des fourgons. Citons dans ce genre les spécialistes du service des dérangements d'abonnés, les groupes d'épisseurs, les chefs de groupe aux lignes, etc.

Les véhicules qui sont utilisés régulièrement et journellement par la même personne sont attribués à demeure. Les autres véhicules, groupés au centre des transports, sont remis dans chaque cas particulier selon les besoins. Tous les véhicules à moteur ne sont pas stationnés au siège de la DAT. Les agents ayant leur domicile à l'extérieur utilisent les véhicules stationnés dans les centres importants de la circonscription.

Chaque conducteur est responsable de l'état de marche de son véhicule. Avant le départ, il doit s'assurer que le plein d'essence a été fait et que le niveau d'huile est suffisant. Il doit également contrôler l'état et la pression des pneumatiques. S'il constate en cours de route une irrégularité quelconque, un défaut ou un dérangement, il est tenu d'en informer immédiatement la direction du garage, afin que de plus graves dommages puissent être évités. Si le conducteur omet d'aviser le garage ou s'il ne respecte pas les instructions reçues, il peut être appelé à participer à la réparation des dommages.

4. L'entretien des véhicules à moteur

L'entretien des véhicules à moteur est effectué dans les garages PTT. Ces derniers sont subordonnés administrativement aux directions d'arrondissement postal ou aux

directions d'arrondissement des téléphones. Pour les questions techniques, ils dépendent tous du service des automobiles des PTT à Berne. Les véhicules à moteur des TT sont entretenus par le garage PTT le plus proche, qu'il soit soumis à P ou à T. Les garages disposent des mécaniciens et du personnel auxiliaire nécessaires pour un entretien sérieux du parc des véhicules. Certains travaux de remise en état, comme par exemple les dégâts de carrosserie et de peinture, sont confiés par les chefs de garage aux entreprises privées, vu qu'il ne serait pas rentable d'avoir en propre les installations et le personnel nécessaire pour ce genre de travail.

Les pièces détachées sont commandées en partie au magasin central du service des automobiles à Berne, en partie achetées sur place. Dans cet ordre d'idées, il est rationnel d'avoir le moins possible de types de véhicules en circulation. C'est pourquoi les PTT s'efforcent de limiter dans la mesure du possible les différentes marques de véhicules à moteur à un minimum raisonnable. Les véhicules doivent être soumis à intervalles réguliers à un service d'entretien. Les installations automatiques de lavage montées ces dernières années facilitent le travail et permettent d'appréciables économies. Toutes les réparations importantes et les pièces de rechange utilisées sont inscrites dans le livret de réparation du garage. On peut ainsi exercer un contrôle précis de l'état du véhicule. Les frais afférents à chaque véhicule sont déterminés par le centre de calcul électronique de la Direction générale des PTT. Distinction est faite entre les frais fixes et les frais variables. Les frais fixes comportent l'intérêt du capital d'acquisition, l'amortissement et la location des garages. Les impôts et les assurances, qui présentent une grande importance pour les entreprises privées, n'entrent pas en considération pour

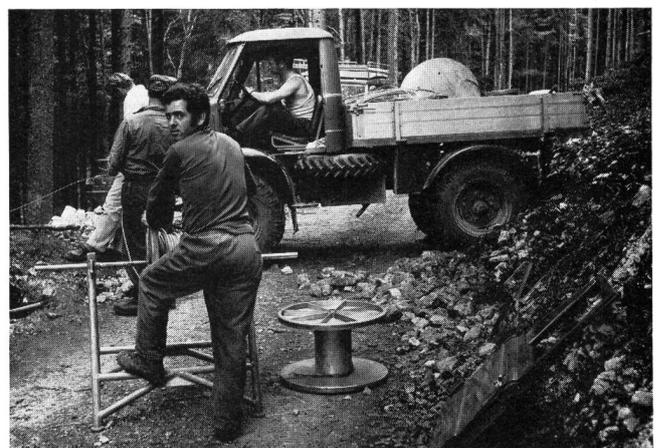


Fig. 4
Tirage de câble au moyen d'un véhicule avec treuil

nous, car la Confédération est dispensée du paiement des impôts cantonaux de circulation ainsi que de l'obligation légale de contracter une assurance en responsabilité civile. L'Entreprise des PTT couvre elle-même les dommages à sa charge, résultant d'accidents de la circulation. Les frais variables dépendent des km parcourus et de l'état du véhicule. Ils concernent les carburants et lubrifiants, les réparations ordinaires ou par suite d'accident exécutées par notre personnel ou par des entreprises privées, ainsi que l'achat des pièces de rechange.

En dehors des mesures d'entretien et de réparation normales, la sécurité et l'état de marche du véhicule sont contrôlés lors de visites périodiques par les spécialistes du service des automobiles qui déterminent si le véhicule peut encore être remis en état ou s'il doit être retiré de la circulation et remplacé par un autre. Tous les carburants et lubrifiants nous sont fournis par le commissariat central des guerres (CCG). A titre de réciprocité, les véhicules de l'armée peuvent, en cas de besoin, s'approvisionner à nos citernes.

5. La liquidation des accidents de la circulation

Chaque véhicule de service risque d'être impliqué dans un accident. En pareil cas, le conducteur est tenu d'aviser immédiatement le chef des transports. Selon les cas, ce dernier se rend immédiatement sur le lieu du sinistre avec le chef de garage pour constater les faits et prendre les mesures adéquates. Le chef de garage est spécialement chargé d'estimer les dégâts et de faire, le cas échéant, remorquer ou enlever le véhicule hors d'état de marche. Le conducteur doit présenter un rapport écrit relatant les circonstances de l'accident et toutes les indications nécessaires, sans oublier un croquis aussi précis que possible. Le fonctionnaire des transports complète ces données par ses propres constatations, les déclarations des témoins éventuels et celles des tiers impliqués dans l'accident. Le rapport est ensuite transmis à la Direction générale des PTT, c'est-à-dire au service des automobiles, au service du contentieux et à la section des transports. En tant que le cas soit juridiquement clair, que le dommage total n'excède pas 2000 francs et qu'il n'y ait pas de blessés, la DAT liquide le cas dans sa propre compétence.

Il y a lieu de distinguer les deux aspects juridiques d'un accident de la circulation. Tout d'abord, la question pénale. En enfreignant une loi, en l'occurrence la loi sur la circulation routière, le conducteur est pénalisé personnellement par le juge, en quelque sorte pour la faute commise vis-à-vis de la communauté. C'est l'amende ou l'emprisonnement dans les cas graves. D'autre part, l'aspect civil représente la couverture du dommage qui a été causé à des tiers, et pour lesquels ils demandent réparation conformément au code civil. Alors que, dans la procédure pénale, le conducteur

seul est concerné, dans la procédure civile c'est l'Entreprise des PTT qui est pleinement responsable du dédommagement des tiers lésés. Cependant, si le conducteur a agi intentionnellement ou par négligence grave, l'Entreprise des PTT peut le faire participer dans une mesure appropriée à la couverture du dommage. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, une négligence grave est l'acte de celui qui, au mépris des plus élémentaires règles de prudence, a omis de considérer ce qu'aurait observé tout homme raisonnable se trouvant dans la même situation et dans les mêmes circonstances.

Le prononcé pénal influence en général la liquidation civile du dommage, mais pas nécessairement. Il faut encore mentionner que le conducteur impliqué dans un accident peut, s'il estime le prononcé pénal injuste, recourir contre le jugement et demander une assistance judiciaire que lui accorde généralement son association professionnelle en accord avec les PTT qui, dans certains cas, participent aux frais qui en résultent. Il n'est cependant en aucun cas grave permis de renoncer à faire intervenir la police en vue d'éviter une amende, car la liquidation civile du cas pourrait être fortement compromise.

Il est intéressant de connaître les causes principales des accidents de la circulation. Elles sont indiquées ci-après dans l'ordre décroissant selon les statistiques d'une DAT portant sur plusieurs années:

- déplacement en marche arrière
- fausses manœuvres
- neige, verglas
- dégâts provoqués par des inconnus (places de stationnement)
- collisions en colonne
- dépassement
- non-respect de la priorité
- excès de vitesse

Il est clair que ces indications ne sont pas absolues.

Le soin apporté à la formation des conducteurs PTT n'est certainement pas étranger à la renommée dont ils jouissent. Si ces dernières années, le nombre des accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués nos agents est en augmentation, il faut en rechercher la cause dans des conditions de trafic plus difficiles que par le passé. L'accroissement continu de la densité de circulation des véhicules de l'économie privée et des PTT, ainsi que l'état du réseau routier, qui n'est pas toujours à même d'absorber le trafic, ne doivent pas être négligés dans l'appréciation de la situation. Il est toutefois important que chacun fasse preuve de vigilance et de prudence dans la conduite d'un véhicule pour apporter sa contribution personnelle à la diminution des accidents en général.

Adresse de l'auteur: R. Aubry, Direction d'arrondissement des téléphones Bienne, CH - 2500 Bienne.