Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 75 (1949)

Heft: 15

Sonstiges

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: 09.12.2025

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

75e année 16 juillet 1949 N° 15

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 ». Cependant, 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° 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.