Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 19

Artikel: L'horaire des trains sur votre ordinateur
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77787

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: 24.04.2025

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

développement du rail[7] visant à rééquilibrer le système de transport de ce vieux continent. En Suisse, les NLFA ont un rôle majeur à jouer dans l'extension du système Rail 2000 à l'ensemble du pays. Sur le plan européen, les NLFA assureront l'indispensable continuité et la qualité de transport à travers les Alpes, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. C'est un projet d'avant-garde, dont il faut lancer la réalisation au plus vite.

[7]Le chemin de fer est un ensemble de techniques remarquable, qui ne connaît pas de limites dans ses développements, notamment les progrès actuels spectaculaires de la grande vitesse. Des efforts considérables sont faits pour rendre le chemin de fer aussi euro-compatible que nécessaire afin de tirer parti de l'existence d'une infrastructure européenne comportant des centaines de gares et des milliers de kilomètres de lignes susceptibles d'adaptation aux grandes vitesses. La récente commande de rames TGV aptes à circuler sur les réseaux de quatre pays (France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas) montre que les obstacles techniques peuvent être surmontés, non sans surcoûts. L'extension de la compatibilité des matériels ferroviaires, des infrastructures et des systèmes d'exploitation est un challenge majeur à surmonter pour assurer le succès du chemin de fer du XXIe siècle. La Suisse participe activement à ces efforts européens.

Bibliographie

Touring, Journal du Touring Club Suisse, Genève, août 1992

GAUDERON PH., Office fédéral des transports, Berne, juillet 1992

Alptransit, DFTCE et CFF, Berne, juillet 1992

WEIBEL J.-P., *Ingénieurs et architectes suisses*, No 14/92, Lausanne, juin 1992

BOVY PH., DFTCE, Symposium de politique européenne des transports, Interlaken, juin 1992

Conseil fédéral, ainsi que l'accord trilatéral entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail/route, Berne, mai 1992

BENZ G., Les transports – Un défi européen, Georg – *Journal de Genève et Gazette de Lausanne*, Genève, 1992

CEMT, 12e symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Lisbonne, mai 1992

UIC-CCFE, Union internationale des chemins de fer (UIC) et Communauté des chemins de fer européens (CCFE), Paris, avril 1992

Transports urbains No 74, Paris, janvier-mars 1992

Service d'étude des transports, DFTCE, Berne, décembre 1991

Comité interministériel d'aménagement du territoire, Paris, 14 mai 1991

PISANI E., Paris, mars 1991

Groupe de réflexion Transport 2000 Plus, Communauté européenne, Bruxelles, janvier 1991

BOVY PH., *Schweizer Ingenieur und Architekt*, N° 33-34/90, Zurich, août 1990

Conseil fédéral (Arrêté sur le transit alpin), Berne, mai 1990

BOVY PH., *Ingénieurs et architectes suisses* No 3/90, Lausanne, janvier 1990

L'horaire des trains sur votre ordinateur

La très large diffusion de l'ordinateur personnel justifie l'édition d'horaires sous forme informatisée. C'est ainsi que les CFF viennent de lancer sur le marché leur premier horaire électronique, couvrant les lignes de train et de bateau suisses.

Fourni sous forme de trois disquettes 3,5 pouces haute densité, il offre la possibilité de choisir le point de départ, une station intermédiaire, le point d'arrivée, la date et l'heure (avec quelque difficulté) du voyage prévu, sur quoi il offre une série de possibilités, assorties de détails tels que numéro et type de trains, correspondances, indications diverses (wagon-restaurant, minibar, téléphone, etc.)., le tout pouvant être imprimé. La somme d'information disponible pour 28 francs est considérable et correspond à celle offerte par le premier volume de l'indicateur imprimé.

En outre, une maison privée offre depuis quelques années l'indicateur *Finajour*, qui tient en deux disquettes 3,5 pouces double densité seulement. On peut de même choisir son itinéraire, ainsi que le jour de la semaine, pour obtenir toutes les relations pour le jour donné. Le détail de la relation choisie, tout comme l'ensemble des possibilités, peut être affiché ou imprimé. Si le prix est plus élevé (50 francs), le coût en mémoire d'ordinateur est moindre: 0,9 MB contre 6,3 MB pour l'horaire CFF. Par ailleurs, *Finajour* est disponible sous MS-DOS ou MacIntosh, sur disquettes 3,5 ou 5,25", alors que les CFF ne fournissent pour l'instant que des disquettes 3,5" MS-DOS.

Le choix de l'un ou de l'autre horaire sera fonction de l'étendue des renseignements demandés (p. ex. horaire des bateaux!), d'une part, et de la rapidité d'accès souhaitée, d'autre part. Contrairement à *Finajour*, l'horaire électronique des CFF nous a été fourni sans manuel d'utilisation; l'aide *on line* ne supplée à notre avis pas à cette lacune. C'est ainsi que nous n'avons pas réussi à imprimer seulement la relation cherchée, ce qui aurait suffi à notre bonheur: elle s'accompagne de plusieurs de celles qui la précèdent ou la suivent dans le temps. En outre, tous les *bujs* ne sont pas encore éliminés.

Ce qui est en revanche très pratique, c'est qu'en choisissant la date de voyage, on obtient les trains qui circulent effectivement ce jour, sans avoir à se soucier de savoir s'il s'agit d'un jour ouvrable ou férié, d'un train permanent ou saisonnier, par exemple. En outre, la rectification d'une orthographe imprécise est offerte. Cet indicateur électronique est en vente dans les grandes gares CFF, mais doit pouvoir être commandé dans les autres stations.

Le chargement du programme, la recherche et l'impression d'une liaison donnée – dans notre cas Satigny/GE Cinuoschel-Brail/GR, un choix parfaitement aléatoire – nous a pris 40 secondes avec Finajour, contre 110 secondes avec l'indicateur CFF. Ce dernier nous indique une relation de plus, alors qu'une heure de départ diverge de 2 minutes entre les propositions respectives. Nonobstant ces différences, les deux logiciels constituent des aides fort utiles, d'accès aisé.

Jean-Pierre Weibel

Indicateur Finajour, case postale 455, 4106 Therwil, tél. 061/721 72 92, fax 061/721 73 40, prix: Fr. 50.–. Horaire électronique CFF, prix: Fr. 28.–. (En vente seulement aux guichets des grandes gares, ce qui constitue une restriction incompréhensible.)