

L'art de faire rouler les trains

Autor(en): **Koechlin, Simon**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizons : le magazine suisse de la recherche scientifique**

Band (Jahr): **24 (2012)**

Heft 93

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-970898>

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.

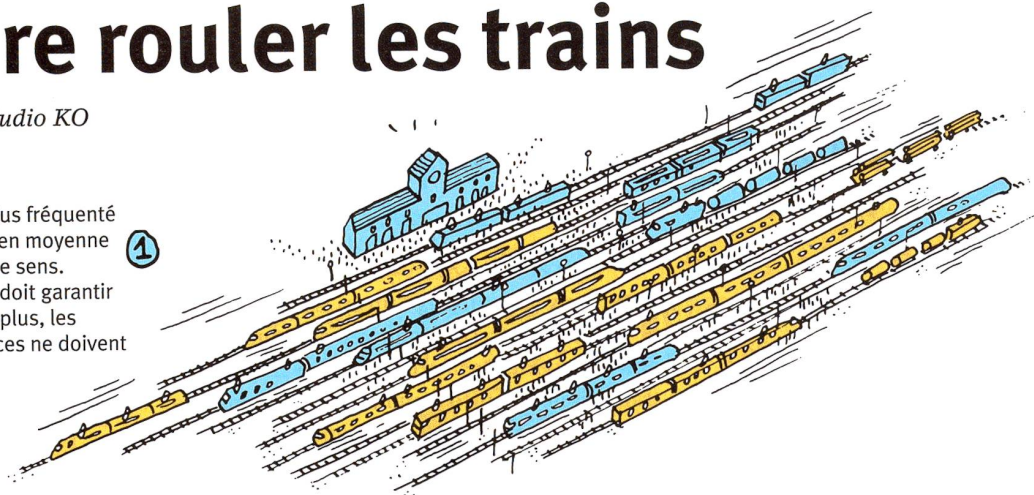
Haftungsausschluss

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.

L'art de faire rouler les trains

Par Simon Koechlin. Illustrations: Studio KO

La Suisse dispose du réseau ferroviaire le plus fréquenté du monde. Entre Olten et Aarau, on compte en moyenne un train toutes les trois minutes dans chaque sens. **1** L'horaire des Chemins de fer fédéraux (CFF) doit garantir que le trafic se déroule sans anicroches. De plus, les temps de battement pour les correspondances ne doivent être ni trop longs ni trop courts non plus.



2 Les concepteurs de l'horaire sont obligés de répondre à diverses exigences. La Confédération et les cantons posent leurs revendications, les entreprises de chemin de fer font valoir leurs intérêts dans le secteur du trafic voyageurs et marchandises. De nouvelles constructions ou des travaux d'entretien, qui imposent des fermetures de tronçons, doivent être pris en compte.



3 L'horaire est élaboré par des planificateurs expérimentés. Le trafic voyageurs à l'échelle nationale a en règle générale la priorité sur le trafic marchandises à grande distance et sur le trafic régional. La planification est effectuée à l'aide de systèmes informatiques, mais elle ne saurait être réalisée automatiquement par un superordinateur. Comme il n'est pas possible de satisfaire tous les besoins, on cherche à trouver des solutions en commun avec les cercles concernés.

4 Pendant toute la phase d'élaboration, les planificateurs veillent à ce que l'horaire soit stable. En cas de difficulté, ils peuvent recourir à un système de simulation. Une opération délicate et prenant du temps. Il n'est en revanche pas imaginable de procéder à une répétition générale. Dès lors, la tension est vive lors du changement d'horaire. Ce n'est en effet qu'à ce moment-là qu'on saura si les plans concoctés sur la planche à dessin fonctionnent dans la pratique.

