

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 6

Artikel: Un exemple de "dispatching"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39497>

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: 15.01.2026

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

(4 unités ; puissance maxim. : 2760 ch. ; chute : 2,4 à 5,2 m ; n_s : 730 à 1080 ; rendement maxim. : 89 % ; puissance rapportée à 1 m de chute : 265. — *Bulletin technique* du 16 août 1924). En outre, nous apprenons que les Ateliers de Vevey ont construit 3 turbines à hélice, d'une puissance totale de 960 ch., sous 3,6 m. de chute, pour le Service de l'éclairage et des eaux d'Interlaken et 3 autres turbines du même type, développant, au total, 600 ch.

Un exemple de « dispatching ».

L'exemple suivant, très suggestif et très clairement décrit, de dispatching est emprunté au remarquable exposé¹ que M. E. Epinay, ingénieur en chef adjoint au chef de l'exploitation de la C^{ie} Paris-Orléans a présenté au dernier Congrès international des chemins de fer.

Réd.

Particularités du dispatching de voie unique.

Sur le réseau de la C^{ie} Paris-Orléans, en voie unique comme en double voie, c'est le Régulateur qui autorise la mise en marche des trains facultatifs et spéciaux, et s'il y a lieu, prescrit la suppression des trains réguliers et le remplacement de ces trains par d'autres trains facultatifs ou spéciaux ; c'est lui qui commande la machine de secours et notifie aux gares les conditions de marche de cette machine, sous forme de train spécial.

Le Régulateur se substitue entièrement au Chef de la gare de commande (agent spécial de la voie unique) qui n'existe plus.

Le Régulateur prescrit d'autre part, les changements de croisement et les changements de dépassement (qui sont en voie unique ce que sont les garages et les expéditions hors tour en double voie).

On a, de plus, sur la ligne dispatchisée de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière, apporté à la réglementation normale les trois importantes simplifications suivantes :

1^o Le Régulateur peut prescrire que le croisement de deux trains qui doit normalement se faire à une gare A sera reporté à une gare M séparée de la gare A par plusieurs gares intermédiaires B, C, D, sans que le train soit obligé de s'arrêter à B, C, D, s'il n'a pas d'arrêt normal à ces gares ; sur les lignes non dispatchées au contraire, le changement de croisement ne peut se faire qu'entre une gare et la gare suivante et le train est tenu de s'arrêter à toutes les gares entre le point de croisement normal et le point de croisement accidentel.

2^o En cas d'interversion de deux trains circulant dans le même sens, le train expédié devant un train qu'il doit normalement suivre au départ d'une gare A peut recevoir du Régulateur l'ordre de se rendre directement jusqu'à une gare M, séparée de la gare A par plusieurs gares intermédiaires B, C, auxquelles il est dispensé de s'arrêter s'il n'y a pas d'arrêt normal : sur les lignes non dispatchées au contraire, le premier train n'est en pareil cas autorisé à s'avancer que de gare en gare en faisant viser par chacune d'elles son ordre de passe-devant.

3^o Le régulateur peut autoriser un train ne transportant pas de voyageurs à prendre sur son horaire normal une avance ne dépassant pas quinze minutes, de manière à faciliter le passage des autres trains et à alléger le travail des gares du parcours : sur les lignes non dispatchées, cette faculté n'existe pas en voie unique.

¹ Cet exposé est reproduit *in extenso* dans le volume VII, N° 1, janvier 1925, du « Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer ».

Etant donné que la ligne de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière est la seule ligne à voie unique dispatchisée des réseaux belge et français, nous croyons utile de montrer sur un cas concret tous les avantages que l'on peut tirer du Dispatching sur une ligne à voie unique chargée, parcourue par des express, comme l'est la ligne de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière, qui constitue l'un des tronçons de la grande artère transversale de Bordeaux vers Lyon-Genève-Milan d'une part, Dijon-Belfort-Strasbourg d'autre part.

Nous prendrons comme exemple la circulation du train rapide E. G. (Milan-Bordeaux) le 31 décembre 1923, où ce train est parti de Montluçon avec 60 minutes de retard et indiquerons les opérations faites par le Régulateur pour assurer, dans les meilleures conditions possibles, la circulation de ce train, en évitant de retarder les trains de même sens et les trains croiseurs.

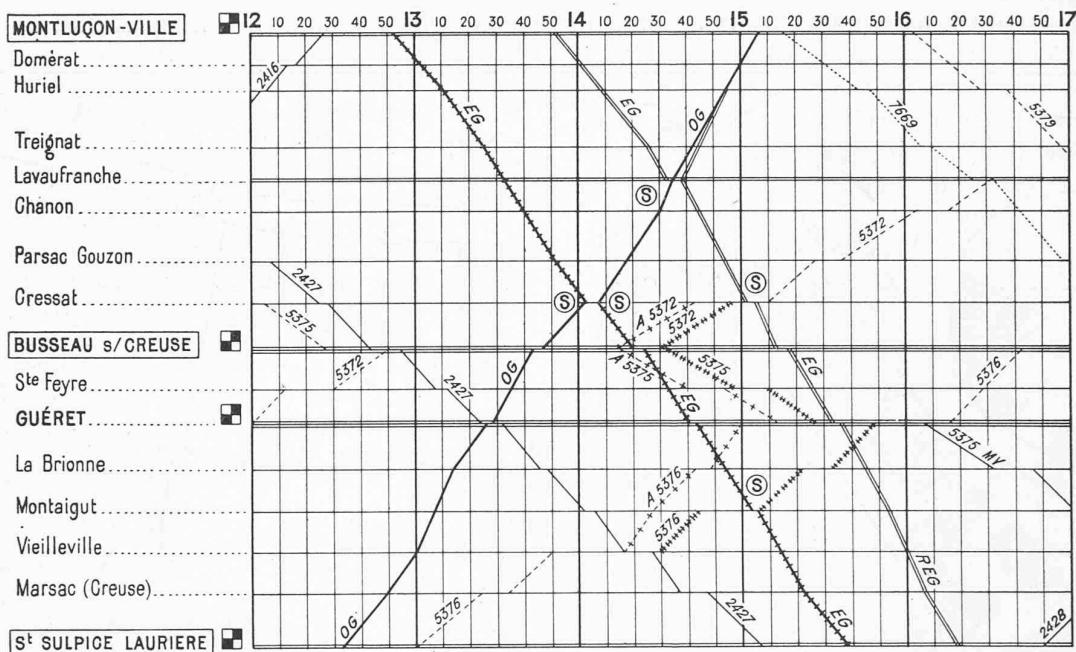
Ces opérations sont résumées sur le graphique (fig. 1) et comportent :

a) Le report du croisement de l' EG :

1^o A Lavaurfranche au lieu de Cressat avec le train Rapide OG :

2^o A Cressat au lieu de Busseau-sur-Creuse avec le train de marchandises régulier 5372 ;

Circulation avec le Dispatching.	Circulation avec le régime applicable sur les lignes non dispatchées.
Le croisement de l'OG avec l'EG a été reporté directement de Cressat à Lavaurfranche. Un seul arrêt supplémentaire, perte de temps, 4 minutes.	L'OG aurait dû s'avancer successivement de Cressat à Parsac-Gouzon, de Parsac-Gouzon à Chanon, de Chanon à Lavaurfranche. Trois arrêts supplémentaires, perte de temps 12 minutes.
Grâce à l'avance donnée au train 5372, ce train de marchandises de détail a pu manœuvrer à Cressat avant le passage du train EG et être expédié à son heure réglementaire.	Le train 5372 n'aurait pu partir de Busseau-sur-Creuse qu'à son heure réglementaire.
Le train de marchandises de détail 5375 a été expédié de Busseau-sur-Creuse avec une avance de 15 minutes devant le train EG. Il est parvenu dans les mêmes conditions à Guéret après avoir desservi normalement la station de Sainte-Feyre et a pu être expédié à l'heure de Guéret.	Il pouvait à la vérité gagner Cressat sans retarder le train EG, mais il aurait dû attendre le passage de ce dernier pour manœuvrer, d'où perte de temps de 10 minutes pour lui.
Le train 5376 a été supprimé entre Vieilleville et Guéret et remplacé par le train spécial A 5376, marche parvenant à Guéret 50 minutes en avance sur l'heure normale du 5376 et permettant son croisement à Guéret avec le train EG.	Le train 5376 n'aurait pu partir de Busseau-sur-Creuse qu'à son heure réglementaire ce qui aurait obligé la station de Sainte-Feyre à le gérer pour laisser passer le train EG.
Le train EG n'avait donc plus aucun train à croiser ni à dépasser entre Saint-Sulpice-Laurière et Guéret. La marche EG a pu ainsi être supprimée et remplacée par une marche REG sans arrêt de Guéret à Saint-Sulpice-Laurière.	Conséquences : Arrêt supplémentaire à Sainte-Feyre du train EG et perte de temps de 4 minutes à ce train. Départ de Sainte-Feyre du train 5375 à distance du train EG avec un retard de 29 minutes. Retard de 12 minutes du train 2420 ¹ au départ de Guéret pour attendre l'arrivée du train croiseur 5375.
	Le train 5376 n'aurait pu être expédié en avance au départ de Vieilleville. Il aurait croisé le train EG en retard à La Brionne où il aurait perdu 12 minutes pour l'attendre. De son côté le train EG aurait dû non seulement s'arrêter à La Brionne pour y croiser le 5376, mais encore observer l'arrêt de service prévu à Montaigut, soit une perte de temps de 7 minutes.
	¹ N. de la Réd. — La marche de ce train n'est pas tracée sur le graphique original.



Légende:

Tracé de la circulation normale	{	— Trains rapides	— Trains omnibus	— - - - Trains de marchandises réguliers Trains de marchandises facultatifs	= = = = Tracé de la circulation réalisée par le régulateur
---------------------------------	---	------------------	------------------	--	--	--

■ Point d'arrêt général (S) Arrêt de sécurité

Fig. 1. — Graphique d'opérations de dispatching effectuées, le 31 décembre 1923, entre Montluçon et St-Sulpice-Laurière (réseau de la *Cie Paris-Orléans*).

3^o A Guéret au lieu de Montaigut avec le train de marchandises régulier 5376;

b) Le report de Busseau-sur-Creuse à Guéret du dépassement du train de marchandises régulier 5375 par l'EG.

A cet effet, les marches régulières suivantes ont été supprimées et remplacées par des marches spéciales :

5372 par A¹ 5372 entre Busseau-sur-Creuse et Cressat ;
5375 par A 5375 entre Busseau-sur-Creuse et Guéret ;

5376 par A 5376 entre Vieilleville et Guéret.
De plus la marche du train *EG* lui-même a été supprimée entre Guéret et Saint-Sulpice-Laurière et remplacée par la marche spéciale *R. EG* de manière à supprimer l'arrêt de Montfaucon.

Les résultats ont été très heureux, puisque le train *EG* a gagné 19 minutes de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière et que tous les autres trains se sont trouvés à l'heure après croisement avec le train *EG* ou dépassement par ce train.

Le train rapide *OG*, qui avait perdu quelques minutes au croisement à Lavaufranche, les a récupérées de Lavaufranche à Montluçon.

Le tableau de la page 66 fait ressortir en détail les gains résultant du Dispatching, par rapport à ce qui se serait produit sur une ligne non dispatchisée.

Indépendamment de la régularité obtenue dans la marche des trains de marchandises, le Dispatching a donc permis d'éviter deux arrêts supplémentaires au train *OG* et trois arrêts au train *EG*.

Cette comparaison suppose d'ailleurs que les mesures utiles

auraient été prises par les gares intéressées aussi judicieusement que par le Régulateur. Il est fort douteux que cette hypothèse se fût réalisée dans la pratique.

M. Epinay termine son exposé par un «résumé» que nous reproduisons ci-dessous :

1. — Dans les pays autres que l'Amérique et l'Empire britannique, le « Dispatching-System », consistant à faire contrôler la circulation sur une section par un agent supérieur unique, le « Dispatcher » ou « Régulateur », en relation directe, télégraphique ou téléphonique, avec toutes les gares, stations, postes de mouvement et dépôts de la section, existe d'une manière générale sur les réseaux de l'Etat norvégien et de l'Etat suédois ; sur le réseau de l'Etat belge ainsi que sur les réseaux français de l'Est et du P. L. M., il est en voie d'application sur toutes les lignes importantes ; sur les réseaux français du P. O. et du Midi, il n'est appliqué jusqu'ici qu'aux lignes où la circulation présente des sujétions spéciales ; sur le réseau de l'Etat tchécoslovaque, il est en cours d'application systématique aux lignes secondaires et un essai vient d'être entrepris sur une ligne principale entre Prague et Kolin.

En Espagne on trouve actuellement des essais sur le Norte entre Madrid et Venta de Banos et, sur les lignes du réseau Catalan de la Compagnie Madrid-Saragosse-Alicante, une organisation spéciale qui ne constitue pas à proprement parler du Dispatching. (Sur le *M. S. A.* le Régulateur n'intervient pas normalement dans la marche des trains ; son rôle principal est d'assurer la bonne circulation des marchandises en contrôlant l'écoulement des wagons, la commande des trains facultatifs et spéciaux et en veillant à assurer à ces derniers les machines et équipes de conducteurs nécessaires.)

⁴ La lettre *A* indique que la marche spéciale remplaçant la marche régulière a été tracée *devant* celle-ci. Si elle avait été tracée *derrière* on aurait utilisé la lettre *B*. Exemple la marche *B.E.G* dont il est question plus loin.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE

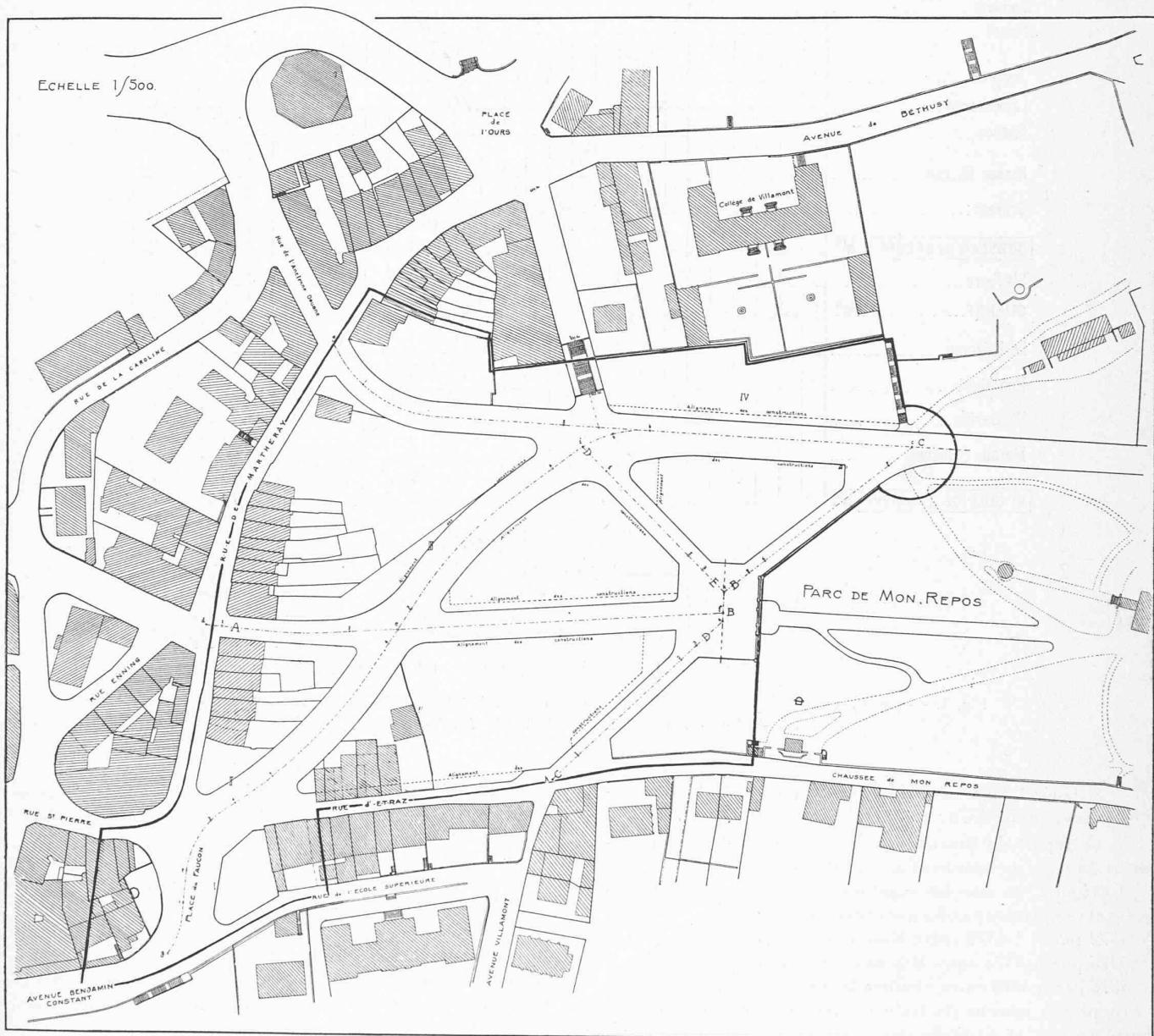


Fig. 1. — Plan de situation du quartier visé par le concours. — Echelle 1 : 3000.

2. — Le Dispatching fonctionne avec, à la base de la circulation, un Tableau de marche contenant non seulement des marches régulières (trains qui ont lieu tous les jours pendant toute l'année ou pendant certaines périodes de l'année) correspondant aux courants normaux de voyageurs et de marchandises, mais encore des marches facultatives (trains n'ayant lieu que les jours où les besoins du trafic l'exigent et qui ne sont mis en marche qu'après commande spéciale).

3. — Sauf sur les lignes secondaires des chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque, l'exploitation avec le Dispatching continue à comporter l'intervention des « chefs de service » des gares¹, à qui il incombe toujours de donner aux trains les ordres utiles émanant soit de leur propre initiative, soit du Régulateur.

4. — L'action du Régulateur est variable suivant les ré-

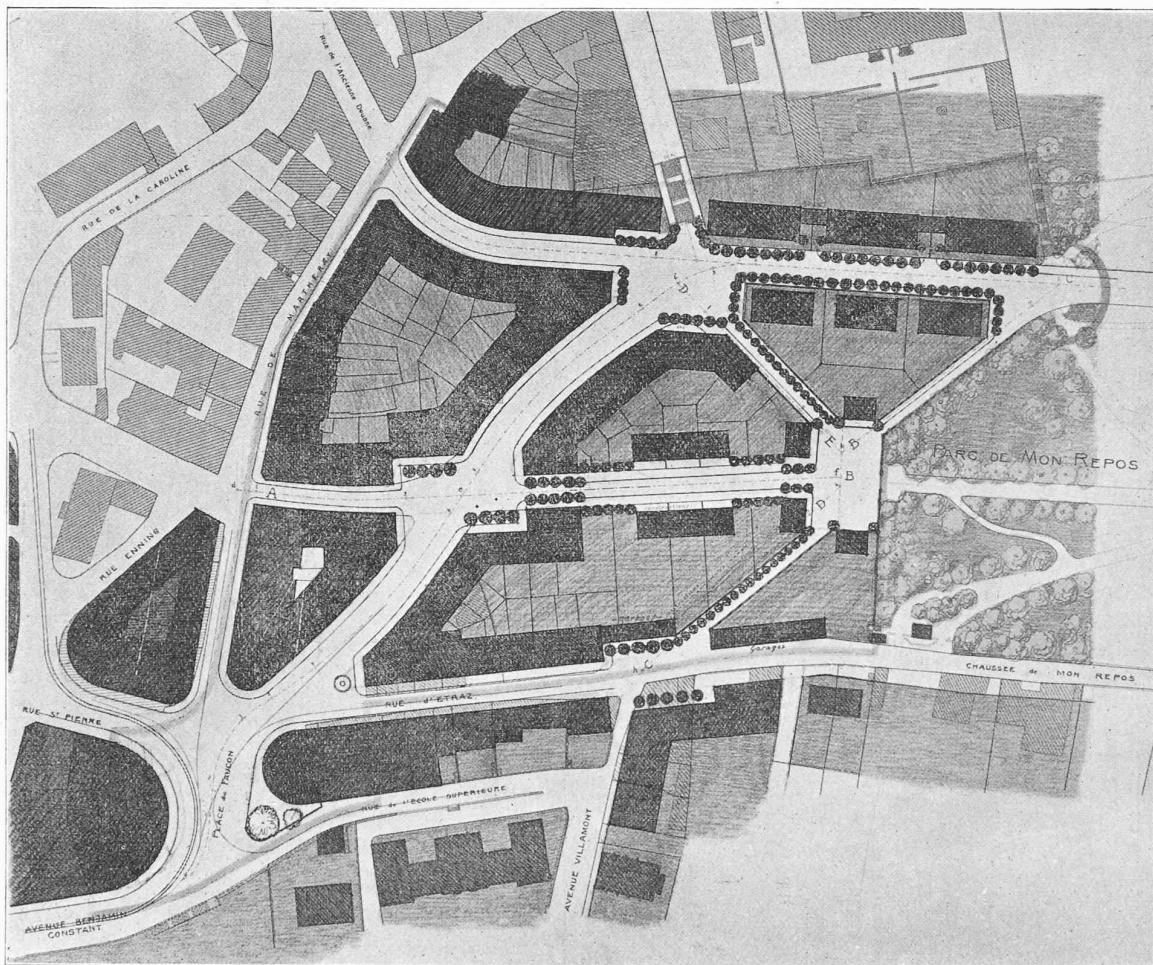
seaux ; son contrôle peut s'étendre à tout ou partie des quatre organismes qui coopèrent à l'exécution du service du Mouvement : les gares en tant que points de formation des trains, les gares en tant que points de garage, de croisement et de dépassement, les dépôts de machines et enfin les centres de commande des conducteurs.

Il semble recommandable, dans la mesure où l'organisation administrative du réseau et les sujétions des grandes gares de triage le permettent, que le contrôle du Régulateur s'étende sur l'ensemble de ces organes.

Dans la sphère d'action qui lui est dévolue sur chaque réseau, le Régulateur peut n'être qu'un conseiller, ou au contraire un chef auquel les gares et dépôts sont tenus d'obéir. Dans la pratique, là où le Régulateur n'est qu'un conseiller, ses conseils sont en général observés comme des ordres, en raison de sa parfaite connaissance du mouvement sur la section et de l'autorité morale qu'il a su partout acquérir.

¹ Nous appelons chef de service d'une gare l'agent chargé de la direction du service du mouvement de cette gare.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU FAUCON, ETC., A LAUSANNE



Plan de situation. — 1 : 2500.

II^e prix : projet « St-Pierre », de M. *Andréen*, architecte, à Lausanne.

5. — La communication directe entre le Régulateur et les gares qu'il contrôle peut être réalisée soit par le télégraphe Morse, soit par le téléphone.

Le téléphone à sélecteurs (type américain de la « Western Electric Company » ou types analogues) semble particulièrement bien répondre aux besoins des communications téléphoniques du Régulateur.

6. — Le Régulateur est mis au courant du mouvement sur la section par des communications qu'il reçoit des gares, (des chefs de train sur les lignes secondaires de l'Etat tchécoslovaque) consistant dans l'annonce soit des retards dépassant une certaine limite, soit des heures d'arrivée, de départ ou de passage des différentes circulations. Le Régulateur prend note des renseignements qui lui sont donnés par les gares, soit sur des formules ou des registres appropriés, soit sur un graphique de la marche réelle des trains sur la section, qu'il tient constamment à jour (France, Belgique et section Prague-Kolin en Tchécoslovaquie).

Sur les lignes où l'intensité de la circulation le comporte, ce dernier mode d'enregistrement paraît recommandable.

7. — Partout où il a été mis en service, le Dispatching a amené une amélioration considérable de la circulation sur la ligne, en permettant notamment l'utilisation de tous les blancs

possibles du graphique réel de la marche des trains, blanches que le Régulateur aperçoit immédiatement et que les gares ne connaissent pas en général.

On a obtenu ainsi une augmentation notable de la vitesse commerciale des trains de marchandises avec la diminution corrélative des dépenses (Exploitation et Traction) du service des trains. On a d'autre part accru le débit de la ligne, retardé ou rendu inutiles certains travaux complémentaires.

En voie unique, l'action du Régulateur est particulièrement efficace, en raison des combinaisons d'ensemble de croisements et de dépassements qu'il peut réaliser sur la totalité de la section en cas de désheurement des trains.

8. — Il semble désirable, sur les lignes dispatchisées, que le Régulateur puisse autoriser les trains de marchandises à prendre une avance quelconque sur leur horaire afin de ne pas occuper inutilement la ligne.

9. — Des constatations faites dans les différents pays, il résulte que les dépenses entraînées par le Dispatching, sur les lignes où il a été installé, sont nettement inférieures aux économies résultant de son application.