

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1930/05.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

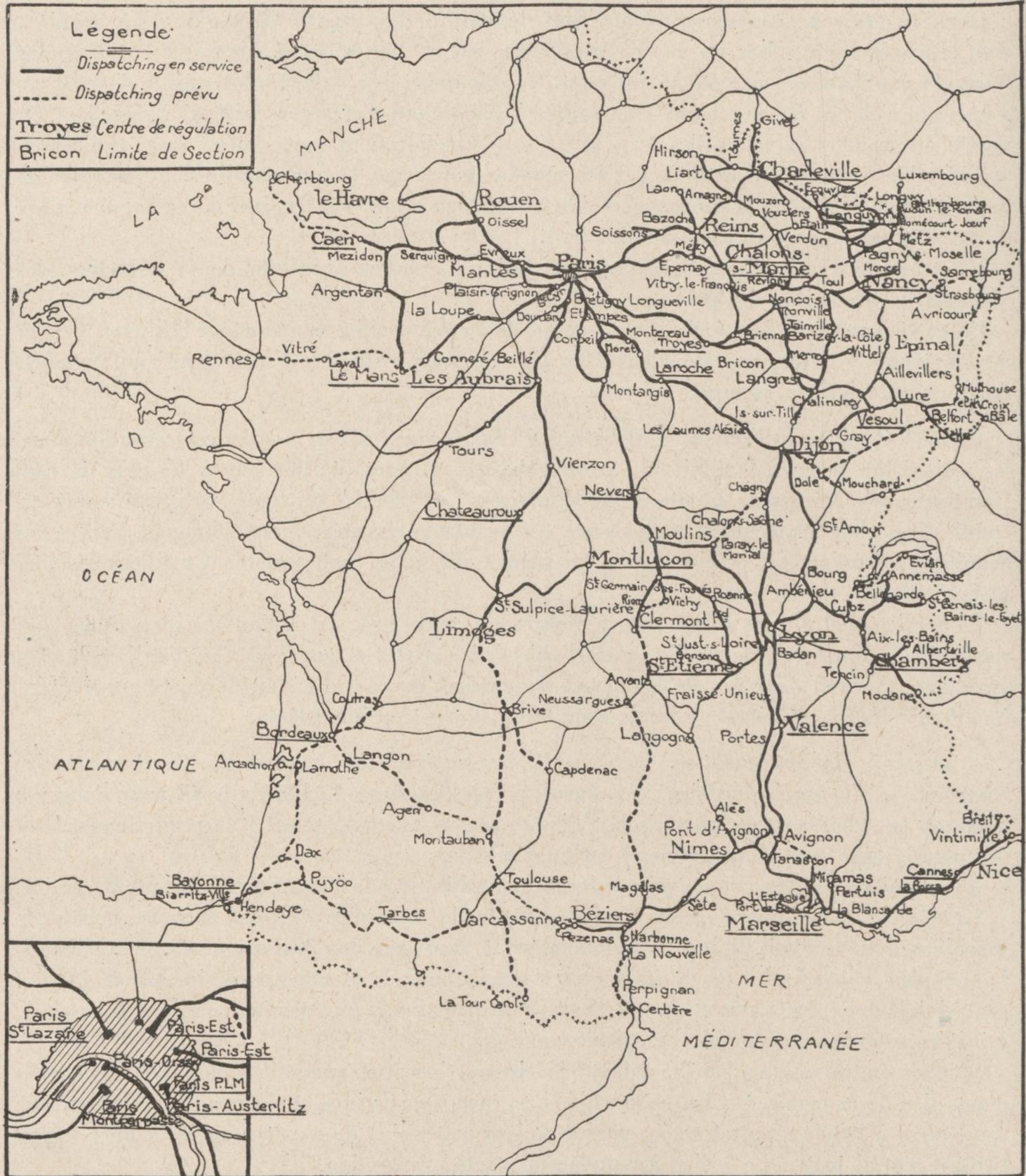
7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

1. Situation du Dispatching-System, en France, en Décembre 1929.

— Des renseignements sur le mode d'application et le développement, en France, du dispatching-system ont été donnés dans un article du N° de Juin 1927 (1) de la *Revue Générale*.

Fig. 1. — SITUATION DU DISPATCHING-SYSTEM, EN FRANCE, EN DÉCEMBRE 1929.



(1) Page 581. — Voir également N° d'Octobre 1927, page 416.

Ce système ayant été largement étendu depuis lors, sur la plupart des réseaux, il semble utile de faire connaître la nouvelle situation, avec une mise à jour de la carte publiée en 1927 (Fig. 1), que le lecteur comparera avec intérêt à celle du N° d'Août 1924 de la *Revue Générale*.

Réseau du Nord. — Depuis Mars 1927, aucune modification n'a été apportée, sur ce Réseau, à la situation du « Dispatching ».

Réseau de l'Est. — Presque toutes les prévisions d'extension du système de régulation indiquées sur la carte publiée en 1927 ont été réalisées.

D'autre part, dans certains centres où le service de régulation laissait les loisirs utiles, on a étendu les attributions du Régulateur en lui laissant le soin d'assurer la « permanence ». On désigne ainsi un organe mixte composé de représentants des Services de l'Exploitation et de la Traction, qui a pour mission de suivre l'utilisation des trains, ainsi que la situation des triages et de régler en détail, d'un commun accord, toutes les mesures exceptionnelles justifiées par le trafic, notamment les mises en marche de trains supplémentaires et les suppressions de trains réguliers, de manière à obtenir un aussi bon rendement que possible des machines et des brigades.

Cette fusion existe à Troyes, Reims, Vesoul et Longuyon.

En outre, on a également chargé tous les postes centraux de régulation de la répartition du matériel, ce que leur réseau téléphonique leur permet de faire avec la plus grande facilité.

Réseau de l'État. — Depuis 1927, ce Réseau a équipé les nouvelles lignes suivantes sans augmenter les attributions des dispatchers :

Connerre-Le Mans (Bif. Petite-Croix).....	28,2 k	9 postes
Épone-Mézières-Plaisir-Grignon	20 »	6 »
Oissel-Serquigny	57 »	12 »
Paris-St-Lazare-Versailles R. D.....	24 »	17 »
Puteaux-Champs-de-Mars	23,4 »	16 »
Caen-Serquigny	90 »	13 »
Mezidon-Le Mans	142,4 »	23 »

Prévision d'extension pour 1930 : Le Mans-Rennes.

Réseau P. O. — La ligne d'Orléans à Tours (Centre : Les Aubrais) a été soumise à l'autorité d'un Régulateur comme on l'avait prévu en 1927 et parmi les prévisions d'extension du Dispatching figurent les lignes ci-après :

Bordeaux à Coutras (Centre Bordeaux sera mis en service très prochainement).

Limoges à Montauban (Centre Brive) ;

Brive à Toulouse (Centre Capdenac).

Depuis 1929, il a été installé, au poste Central de Régulation de Paris-Austerlitz, un Régulateur de Traction, qui se tient en liaison directe avec le dispatcher de Paris et en liaison téléphonique avec le dispatcher des Aubrais pour la circulation des trains de Paris à Vierzon, de Brétigny à Dourdan et d'Orléans à Tours. Le Régulateur de Traction reçoit des Régulateurs

de section la commande des trains facultatifs et spéciaux qui doivent être mis en marche sur ces lignes et c'est lui seul qui la transmet aux dépôts intéressés.

Pour tout ce qui concerne les services facultatifs, il a la direction des machines et des équipes depuis leur sortie du dépôt d'attache jusqu'à leur retour, et il cherche à obtenir d'elles l'utilisation optima.

La liaison constante du Régulateur de Traction avec les Régulateurs de section peut permettre, dans certains cas, par des décalages appropriés acceptés par ces derniers, d'utiliser des machines en retour dans des conditions très avantageuses.

A Châteauroux et à Montluçon, le dispatcher assure lui-même les fonctions de Régulateur de Traction sur les lignes qu'il commande, en suivant les mêmes directives que le Régulateur de Traction de Paris.

Cette formule sera appliquée lors de la mise en service très prochaine de la Régulation de section de Bordeaux à Coutras. En outre, le Régulateur de Bordeaux commandera les machines et les conducteurs jusqu'à Angoulême et Périgueux.

Ce sera également le régime appliqué, dans l'avenir, sur les lignes de Limoges à Montauban et de Brive à Capdenac.

Réseau du Midi. — Depuis 1927, aucune extension n'a été apportée à la situation du Dispatching-system donnée à cette époque. Mais un projet prévoit l'équipement des sections de ligne à double voie ci-après :

1° Chemin de jonction Midi-P. O. et Midi-État de Bordeaux (Bordeaux-St-Jean à Bordeaux-Bastide, d'une part, et au Captaou d'autre part), Bordeaux-St-Jean à Arcachon et à Dax, d'une part, et à Langon, d'autre part (207 kilomètres) avec poste central de régulation à Bordeaux.

2° de Narbonne à Cerbère (102 kilomètres) avec poste central de régulation à Béziers.

3° de Langon à Carcassonne (308 kilomètres) ;

de Dax à Hendaye et à Biarritz-Ville (89 kilomètres).

de Toulouse à Bayonne et de Puyôo à Dax (352 kilomètres) ; avec création de postes centraux de régulation à Toulouse, à Tarbes et à Bayonne.

4° Enfin, l'application de ce système est également envisagée sur les lignes à voie unique, ou en majeure partie à voie unique, de Toulouse à La Tour-de-Carol (163 km) et de Béziers à Neussargues (277 km).

Par ailleurs, les attributions du régulateur (dispatcher) seront étendues notablement. Cet agent ne se bornera pas, comme actuellement, à renseigner les gares sur la marche des trains et à leur donner, le cas échéant, des conseils, compte tenu des renseignements qu'il possède sur l'état de la circulation des trains sur sa section ; il leur donnera des ordres pour régler cette circulation. Il autorisera notamment la création des trains extraordinaires (trains facultatifs et trains spéciaux) de marchandises G. V. et P. V., afin de pouvoir utiliser au mieux les brigades d'agents des trains ainsi que les machines et leurs équipes de conduite. A cet effet, il aura la surveillance de l'utilisation des agents des trains, et, d'accord avec une permanence d'agents du Service de la Traction, celle des machines et de leurs équipes.

Réseau d'Alsace et de Lorraine. — Les prévisions de 1927 ont été en partie réalisées.

La ligne de la frontière du Luxembourg à Sarrebourg et la section de ligne de Metz à Pagny-sur-Moselle ont été équipées.

On envisage toujours de dispatchiser les lignes d'Avricourt à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle.

Réseau P.-L.-M. — La situation est la suivante depuis 1927 :

On a équipé les sections de lignes suivantes :	dépendant du centre de régulation de :
Corbeil-Montargis et Moret-Montargis.....	Paris
Paray-le-Monial - Badan.....	Lyon
Nice - Breil.....	Cannes-La Bocca
Sont en voie de réalisation :	
Paray-le Monial Chagny.....	Nevers
Culoz - Bellegarde.....	Chambéry
Clermont-Ferrand - Arvant.....	Clermont
Pont-d'Avignon-Miramas (via Cavaillon) et Port-de-Bouc-L'Estaque (de Miramas).....	Marseille
Alès - Nimes.....	Nimes
Sont en projet :	
Dijon-Belfort et Dôle-Mouchard.....	Dijon
Bellegarde - Evian-les-Bains.....	Chambéry
Riom - Vichy.....	Clermont-Ferrand

La méthode de centralisation de la surveillance du mouvement a été par ailleurs adaptée aux besoins d'une grande gare pour coordonner l'activité de ses différents chantiers.

D'où la création de *Chefs de circulation* installés à Paris, Villeneuve-Triage, Dijon-Ville, Perrigny, Lyon-Perrache, Lyon-Guillotière, St-Etienne et Nimes et qui, reliés à tous les points intéressants de la gare, et aux centres de régulation, par un réseau téléphonique établi sur les principes du dispatching, peuvent tirer le maximum de rendement des installations, notamment dans les périodes de fort trafic ou de circulation troublée.

Le système a rendu de tels services qu'on a songé à l'étendre — à un degré plus élevé — à toute une région. C'est ainsi qu'a été créé le premier *Poste de Commandement* en service à Lyon : tenu par deux inspecteurs, l'un du Service de l'Exploitation, l'autre de la Traction, il coordonne l'activité des dispatchers et des chefs de circulation dans la région jalonnée par Chalon-sur-Saône, Ambérieu, St-Rambert-d'Albon, Peyraud, Paray-le-Monial. Surveillant particulièrement la bonne utilisation des règles du lotissement, il a donné des résultats si encourageants que la création d'un organisme semblable est prévue pour Marseille et envisagée pour Dijon.

2. Le Simplon-Orient-Express (1). — Le Simplon-Orient-Express a réalisé de nouvelles améliorations qui, à partir du 15 Mai 1930, vont notamment avoir pour effet d'augmenter son action en Asie Mineure. On sait que depuis quelque temps les perspectives de jonction sur le Réseau de l'Irak (2) retenaient l'attention de l'Administration Gérante parmi les autres problèmes relatifs aux prolongements des services du S.O.E. au delà du Bosphore, prolongements qui, de 1927 à 1929, ont permis d'incorporer Ankara dans la liste des capitales desservies par voitures de luxe, de relier l'Égypte au réseau européen et de faciliter l'accès de la Syrie et de la Palestine.

(1) Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer (Janvier 1930).

(2) Voir à ce sujet le N° de Septembre 1929 de la *Revue Générale*, p. 220, ainsi que la carte publiée dans le N° de Janvier 1929, page 38.