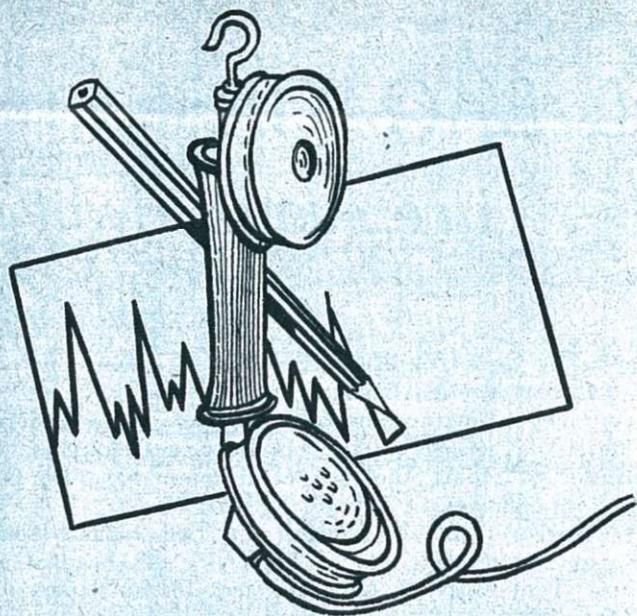


LE

GRAPHIQUAGE AUTOMATIQUE DU TRAFIC DES TRAINS



LA supervision du trafic sur une ligne de chemin de fer est entre les mains d'un dispatcher (1). Celui-ci contrôle la marche des trains, chacun étant marqué sur ses papiers d'une heure de départ et d'une heure d'arrivée ; la tâche du dispatcher est de faire respecter au mieux les horaires. En cas de retard ou d'incident, il doit prendre des mesures pour rétablir rapidement la situation. Ainsi la fluidité du trafic dépend-elle beaucoup de sa longue expérience et de son sang-froid. Il est donc normal qu'on mette à sa disposition le meilleur équipement pour lui permettre de faire face à la diversité des problèmes et des situations.

Pour remplir efficacement sa fonction, il est évident que le dispatcher doit connaître, à tout moment, la position des trains. A cet effet, il dispose d'un graphique théorique qui lui indique, en fonction du temps, l'emplacement où le train en question devrait se trouver. Il doit s'assurer si c'est bien vrai ! Les postes de bloc, les cabines de signalisation le tiennent au courant par téléphone grâce à un circuit spécial, le circuit de dispatching.

Mais, en signalisation, nous voyons de plus en plus le bloc automatique remplacer d'anciennes installations, et nous assistons à des concentrations en cabines modernes « tout relais » aux nœuds de lignes et dans les gares importantes.

(1) Le Comité d'Etude des Termes techniques français propose de remplacer ce mot anglais par « répartiteur ». L'usage ne le suit pas encore. (N.D.L.R.)

Ainsi, les cabines qui font le repérage des trains s'espacent de plus en plus, et le nombre d'indications données au dispatcher subit naturellement le même sort.

Examinons plus en détail la ligne entre deux cabines. Nous y trouvons des circuits de voie qui tronçonnent la ligne et permettent le bloc automatique. Ces circuits de voie donnent la possibilité de

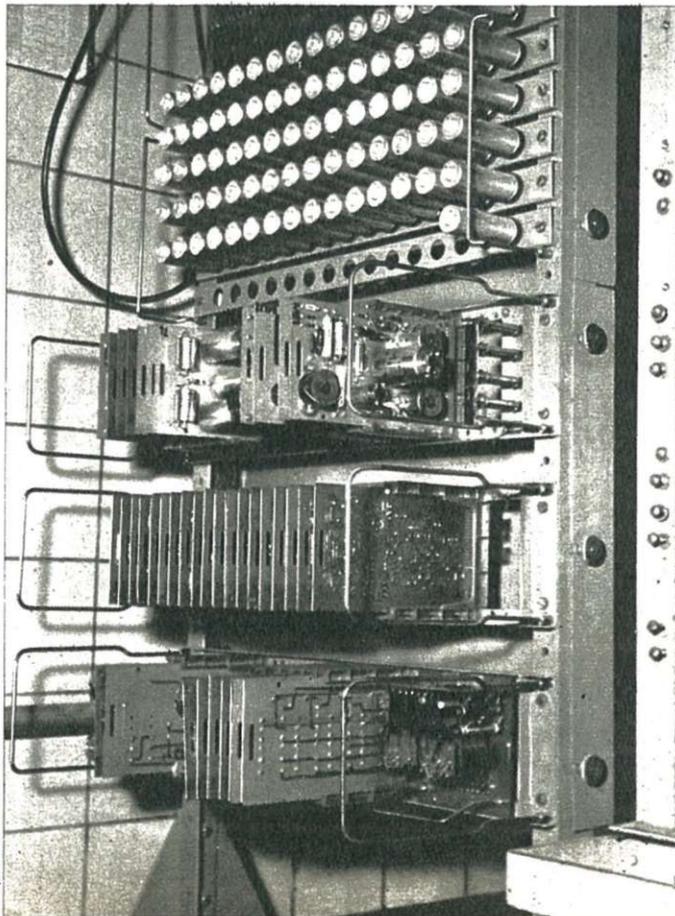
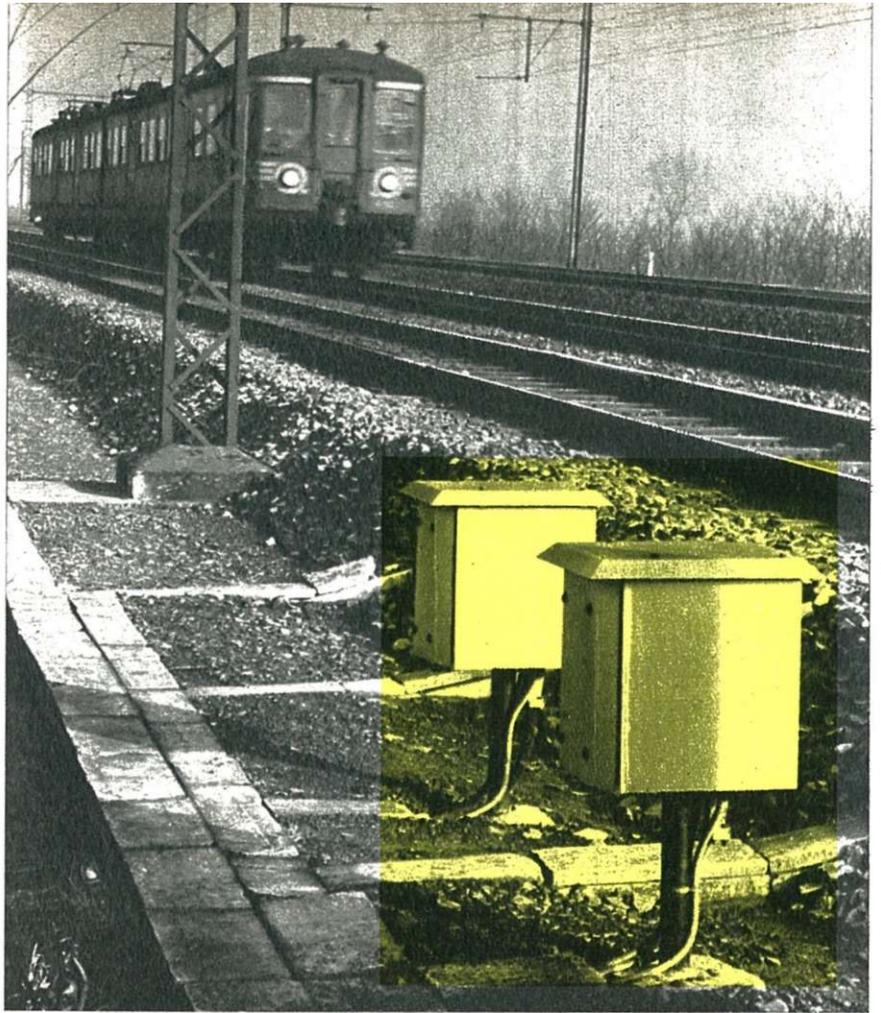


Comme c'est facile... Le train trace lui-même le graphique...

savoir si un train s'y trouve ou si le tronçon est libre.

Une technique moderne utilise les relais associés aux circuits de voie pour le graphiquage automatique. Ce système rend possible l'interrogation permanente des circuits de voie en ce qui concerne leur état d'occupation. Une paire de fils du câble téléphonique envoie ces informations au centre de dispatching, où les renseignements arrivent à grande vitesse (environ 160 interrogations par seconde) pour commander les frappes de petits marteaux disposés obliquement, de sorte qu'un véritable graphique du parcours du train en fonction du temps se dessine automatiquement sous les yeux du dispatcher au fur et à mesure que le train progresse.

Ce graphique donne la marche réelle des trains. Le dispatcher n'a qu'à comparer avec le graphique théorique pour voir directement si un train est en retard ou non. Ainsi, il est débarrassé



... à l'aide de ces dispositifs.

de la besogne fastidieuse du téléphone et il peut se concentrer sur sa véritable tâche : diriger la ligne. En outre, il dispose de bien plus de renseignements qu'il n'en avait auparavant, étant donné le nombre somme toute assez restreint des cabines de signalisation.

Seul un équipement moderne et bien étudié a permis cette réalisation, qui fonctionne à Anvers, où elle enregistre la circulation des trains sur la ligne 25. D'autres lignes seront prochainement pourvues d'installations semblables.

P. DE SMET.

Technique moderne.