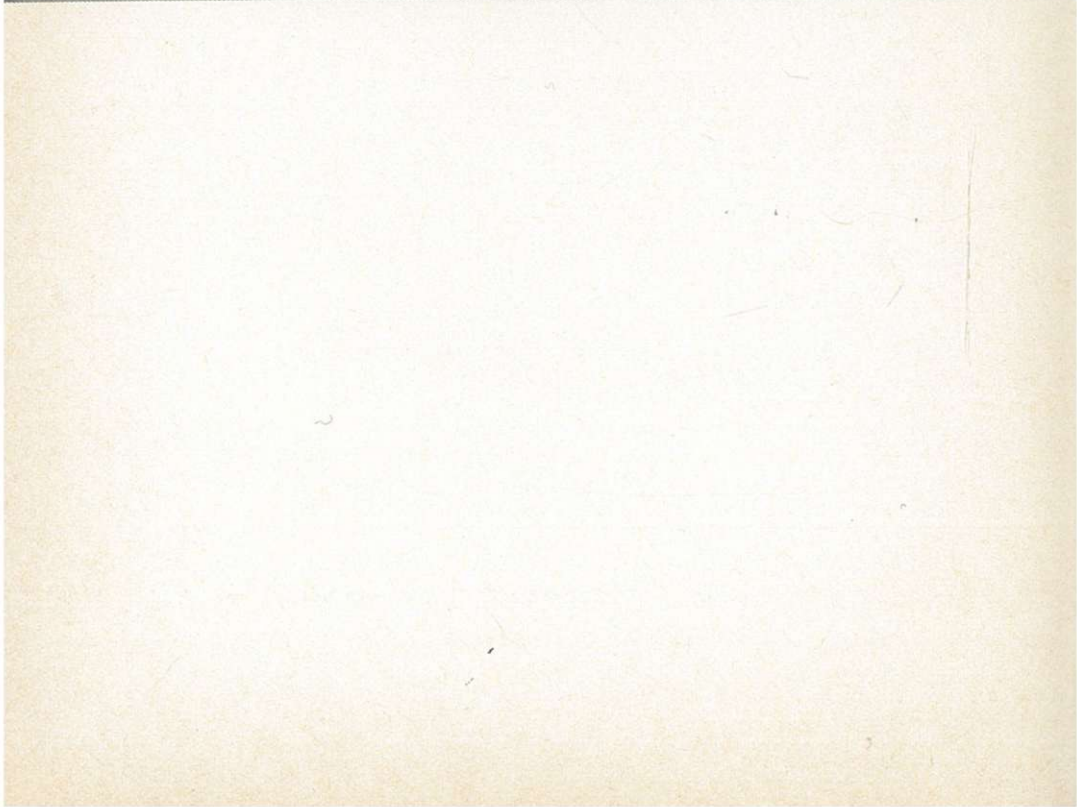
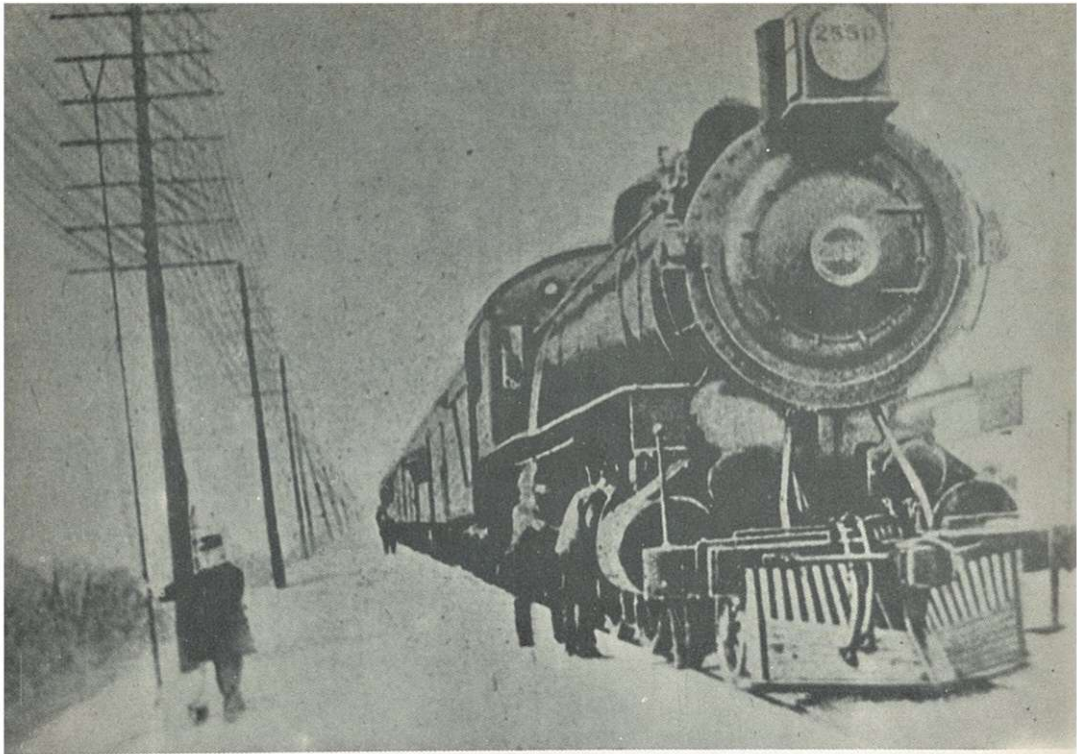


LE DISPATCHING
DE NAMUR
VOUS INVITE



LE DISPATCHING
DE NAMUR
VOUS INVITE



La S.N.C.B. fait circuler, chaque jour ouvrable, une moyenne de plus de 1 300 trains de marchandises et de 3 500 trains de voyageurs.

A ce trafic, minutieusement organisé dans tous les détails, viennent s'ajouter, journellement, environ 80 trains extraordinaires de marchandises et sporadiquement jusqu'à 50 trains spéciaux de voyageurs du service intérieur et international.

Aujourd'hui, la porte du dispatching est ouverte pour répondre à la question : « qui règle, au fur et à mesure, la circulation de tous ces convois ».

LES ORIGINES DU DISPATCHING

En Amérique, dès 1907, l'usage du téléphone aux chemins de fer a donné naissance à un nouveau système d'exploitation dit « dispatching-system ». Sur les réseaux U.S.A., les trains de marchandises ordinaires n'avaient pas d'horaires et étaient considérés comme « trains sauvages ».

En échange, chaque convoi était équipé d'un poste téléphonique portatif et le machiniste pouvait converser, à tout instant avec le dispatcher. Les trains étaient expédiés dès leur formation et pris en charge par un dispatcher qui, sur des distances considérables pour l'époque et sur des lignes pour la plupart à voie unique, décidait jusqu'où chaque train pouvait poursuivre sa route pour croiser ou éviter d'autres trains.

LE DISPATCHING EN BELGIQUE

En 1918, les armées américaines installent, en France, un système de dispatching adapté aux méthodes d'exploitation des réseaux français.

En juin 1921, l'administration des chemins de fer belges a décidé de réaliser un système au moyen d'appareils téléphoniques à sélecteurs, afin d'obtenir des communications rapides et simultanées avec les postes des gares d'une même ligne.

Le premier dispatching belge a été mis en service, le 1er octobre 1921, sur la ligne Schaerbeek - Namur. D'emblée, ce fut un succès remarquable au point de vue rendement des moyens de traction et régularité de la marche des trains.

Le 15 décembre 1922, le dispatching a été prolongé jusqu'à Arlon et, à la fin de cette même année, 417 km de lignes belges étaient déjà exploités par dispatching. Actuellement, le réseau S.N.C.B. s'étend sur 4 000 km de lignes dont 2 600 sont dispatchisés par 8 centres régionaux de dispatching comprenant chacun 3 ou 4 zones distinctes.

Le centre de Namur dispatchise, en 4 zones, 430 km de ligne.



Le centre de Nantes, dispatché en 4 zones
comportant chacun 3 ou 4 zones secondaires.

dispatchées par 8 centres régionaux de dispatching
étendus sur 4 000 km de lignes dont 2 000 sont
par dispatching. Actuellement, le réseau S.N.C.F.
compte 4 170 km de lignes peuplées de 15 millions
d'habitants. Afin de la fin de cette même
année 1933, le dispatching a été

révisé de sorte que le rendement des lignes est
amélioré de 10 à 15 %.

CINQ GENERATIONS DE DISPATCHING

LA GENERATION 1921.

La ligne téléphonique comporte deux circuits à sélecteurs, un casque-écouteur et un microphone-plastron. Le dispatcher est constamment à l'écoute et, pour lui parler, il suffit de décrocher l'appareil installé dans les gares.

Au moyen de clés électro-mécaniques de sélection des postes, le dispatcher envoie, sur la ligne, du courant électrique selon un rythme déterminé de telle façon que seul le poste correspondant à la clé manœuvrée reçoit l'appel.

Le dispatcher assure la régulation du trafic au moyen de cet équipement complété par un graphique théorique de circulation et par un graphique réel qu'il élabore au fur et à mesure de la saisie des repérages des trains (Position géographique en ordonnée, position dans le temps en abscisse). Ces repérages sont transmis d'office et sur-le-champ, par les signaleurs de la ligne (en gare, aux bifurcations et en pleine voie).

En bref, le dispatcher règle tout ce qui concerne la circulation des trains y compris la fourniture des moyens de secours en cas de panne ou d'accident et l'assistance aux gares en difficulté.

LA GENERATION 1949.

Le système se perfectionne, dès 1925, pour aboutir, en 1949, à la mise en service de tables très élaborées du genre «presse-bouton» offrant des possibilités de rendement plus élevé et une fiabilité technique remarquable. Les haut-parleurs et microphones sont intégrés.

Les lignes aériennes sont remplacées par des câbles souterrains, moins vulnérables. Un circuit téléphonique spécial dit «S.O.S.» permet de correspondre avec le dispatcher depuis la pleine voie.

LA GENERATION 1958.

Depuis la génération 1921, la position des trains était communiquée par les signaleurs au fur et à mesure du passage aux différents postes de signalisation. Toutefois, sur certaines lignes où les postes de signalisation sont très éloignés, le repérage est devenu trop espacé pour assurer une régulation de qualité.

Alors est apparue la 3ème génération dite «graphique automatique». Au moyen de circuits électriques, chaque train circulant dans la zone dispatchisée actionne un appareil central où le graphique s'imprime automatiquement.

**LA GENERATION 1961 APPELEE
«COMMANDE CENTRALISEE
DE CIRCULATION». (C.C.C.)**

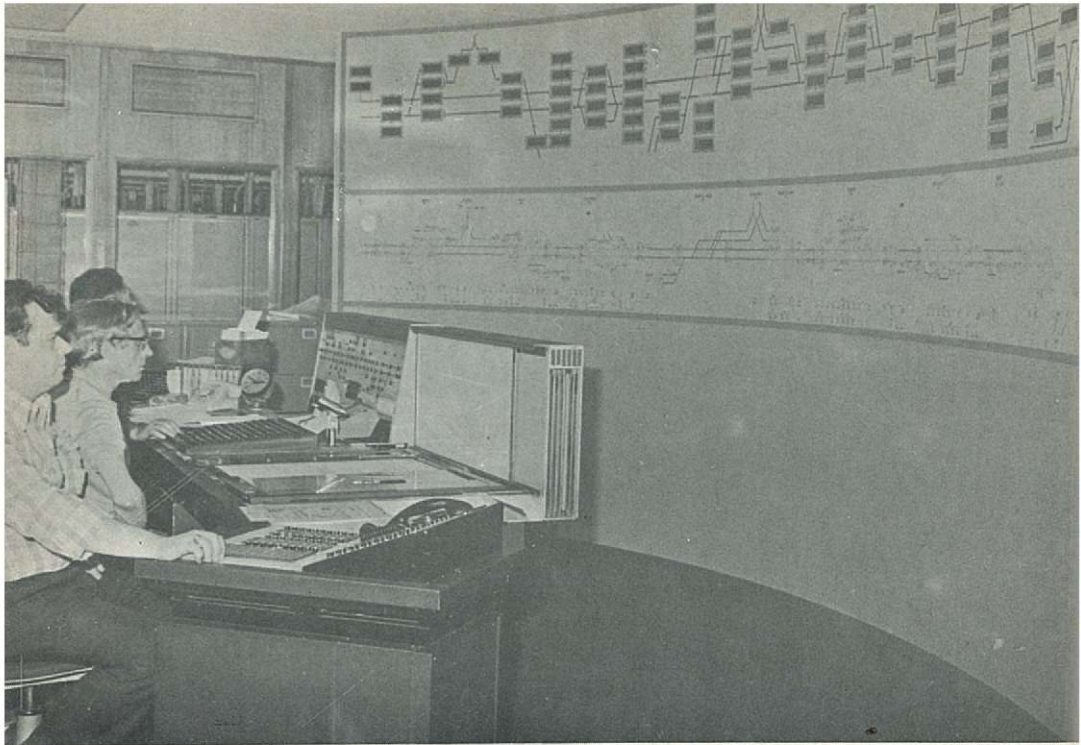
Comme pour un dispatching du type classique, la régulation du trafic se subdivise en 3 phases :

- saisir les informations;
- diagnostiquer les problèmes;
- exécution de la décision.

Le graphiquage automatique répond aux besoins essentiels de la 1ère phase.

Le dispatcher reste le cerveau encore indispensable à la 2ème phase.

En 3ème phase, l'exécution de la manœuvre des aiguillages et des signaux est télécommandée directement, à distance, par le dispatcher lui-même, sans l'intervention de signaleurs, sauf dans les installations des gares importantes.



Le système de communication est basé sur un réseau de fibres optiques. Les données sont envoyées à une station de base qui les transmet à un serveur central. Le serveur est relié à un réseau de fibres optiques qui permet de transmettre les données à une grande vitesse. Le système est très sécurisé et permet de protéger les données contre les attaques. Les données sont stockées dans une base de données et peuvent être consultées à tout moment. Le système est très fiable et permet de garantir la disponibilité des données. Les données sont envoyées à une station de base qui les transmet à un serveur central. Le serveur est relié à un réseau de fibres optiques qui permet de transmettre les données à une grande vitesse. Le système est très sécurisé et permet de protéger les données contre les attaques. Les données sont stockées dans une base de données et peuvent être consultées à tout moment. Le système est très fiable et permet de garantir la disponibilité des données.

**LA GENERATION 1975 APPELEE
«COMMANDE NODALE
DE CIRCULATION». (C.N.C.)**

Il ne s'agit pas d'une modification fondamentale du «dispatching-system». La C.N.C. consiste en la création, entre les gares importantes, de postes de signalisation «satellisés».

La commande des aiguillages et des signaux est centralisée dans une cabine de grande gare (nœud).

L'action du dispatcher n'est guère modifiée, mais son efficacité est accrue grâce à la rapidité d'exécution.

La mise en service de la C.N.C. Jemelle - Hatrival (25 km) est en voie d'achèvement, celle de Namur (52 km) est prévue pour 1978 (Rhisnes - Assesse et Moustier - Namêche) et l'étude est en cours à Dinant, Bertrix, Virton.



La mise en service de la C.N.C. Jomelle - Hérival
120 km) est en voie d'achèvement, celle de Nain
123 km) est prévue pour 1978. (Finances - Asses et
Moulin - Naméche) et l'étude est en cours à Dant
Bonne Vierge

La mise en service de la C.N.C. Jomelle - Hérival
120 km) est en voie d'achèvement, celle de Nain
123 km) est prévue pour 1978. (Finances - Asses et
Moulin - Naméche) et l'étude est en cours à Dant
Bonne Vierge

La mise en service de la C.N.C. Jomelle - Hérival
120 km) est en voie d'achèvement, celle de Nain
123 km) est prévue pour 1978. (Finances - Asses et
Moulin - Naméche) et l'étude est en cours à Dant
Bonne Vierge

La mise en service de la C.N.C. Jomelle - Hérival
120 km) est en voie d'achèvement, celle de Nain
123 km) est prévue pour 1978. (Finances - Asses et
Moulin - Naméche) et l'étude est en cours à Dant
Bonne Vierge

LE DISPATCHER

La S.N.C.B. recrute ses dispatchers parmi les agents déjà initiés au métier de chef de gare ou de sous-chef de gare.

Dispatchiser c'est revenir sans cesse sur les données d'un problème, les comparer, corriger l'action en cours, l'affiner et cerner au plus près l'impondérable. Les dispatchers veillent jour et nuit pour le meilleur ou pour le mieux, au service de la clientèle.

Dans un train en panne, chaque minute d'attente paraît trop longue aux voyageurs et cependant, au même instant, un dispatcher donne le branle, analyse le problème, synthétise l'exécution et met en œuvre tous les moyens pour un rétablissement de la situation normale.