

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1933/01.

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.

5. Organisation d'un service porte à porte sur le Chicago North Shore Milwaukee ⁽¹⁾. — En vue de faire face à la concurrence de la route et de la navigation sur le Michigan, ce réseau a résolu d'utiliser tous les moyens en son pouvoir pour faciliter le service de prise et de livraison des colis au domicile des expéditeurs et destinataires à Chicago, Racine (Wisconsin) et Milwaukee.

Réalisée il y a quelques années, la première étape a consisté dans la création, à Chicago, de plusieurs bureaux d'expédition et de livraison en ville. Les colis expédiés étaient transportés de ces bureaux à la tête de ligne du chemin de fer par camion et remorque. Or ce mode d'exploitation révéla que de nombreuses remorques pouvaient être transportées avec leur charge complète entre Chicago et Milwaukee, sans qu'il fût nécessaire de transborder leur contenu, dans la gare, de la remorque au wagon de marchandises.

De là, naquit l'organisation du service appelé ferry-truck, inauguré sur une petite échelle en Mai 1926 et étendu en Août 1927.

Le trafic ferry-truck est chargé sur de petites remorques s'ouvrant par bout et ayant intérieurement 3,20 m de long, 2,08 m de large et 1,80 m de haut. Après chargement, la caisse de la remorque, fermée à clé et scellée par l'expéditeur, est ramassée par le tracteur de la North Shore Line, amenée à la tête de ligne, pesée et refoulée sur un wagon plat auquel une rampe fixe ou mobile lui permet d'accéder. Chaque plat reçoit trois remorques.

Le temps nécessaire pour charger une remorque sur un wagon plat est à Chicago de 9 minutes, et le temps nécessaire pour la décharger de 8 minutes et demie. A Milwaukee, le temps moyen de chargement ou de déchargement est de 2 minutes.

L'équipement utilisé dans ce service comprend 78 remorques, 10 tracteurs et 14 wagons plats de construction spéciale, propriété de la North Shore Line et exploités par elle.

Les ferry-trucks doivent être chargés par l'expéditeur et déchargés par le destinataire dans les temps spécifiés aux tarifs qui les régissent. Ils sont transportés scellés avec une feuille de chargement d'expéditeur à destinataire ou avec une feuille de route. Le contenu n'étant pas manutentionné par le chemin de fer, aucune condition d'emballage n'est imposée.

Les tarifs et droits primitivement appliqués au tarif ferry-truck résultaient de l'addition des frais de camionnage au prix courant de transport par fer; depuis le 15 Avril 1927, des services de ramassage et de livraison sans frais supplémentaires ont été inaugurés à Chicago et Milwaukee pour les expéditions d'au moins 6 000 livres ⁽²⁾, puis étendus au transport des remorques chargées, de la porte des magasins des expéditeurs à Chicago à la porte des magasins des destinataires à Milwaukee, moyennant un supplément de 5 cents par 100 livres ⁽³⁾ avec un minimum de 3 dollars. Ces conditions ne permettant pas encore au chemin de fer de vaincre la concurrence non réglementée de la route, le service ferry-truck a été étendu, le 27 Février 1928, entre Chicago et Milwaukee (145 km) au ramassage et à la livraison des expéditions d'expéditeur à destinataire moyennant un prix ferme de 20 cents les 100 livres ⁽⁴⁾, applicable à tout trafic de marchandises, bétail et denrées périssables exceptés, avec minimum de 20 000 livres ⁽⁵⁾. Quelques mois après, on admit au bénéfice du tarif le tonnage en excédent, transporté dans une seconde remorque pour des charges minima de 12 000 livres ⁽⁶⁾.

Pour donner satisfaction aux expéditeurs de moindres tonnages, le réseau mit en vigueur,

(1) D'après *Railway Age* du 28 Mai 1932.

(2) 2 720 kg.

(3) environ 30 f par 1 000 kg.

(4) 120 f la tonne.

(5) 9 000 kg.

(6) 5 400 kg.

le 28 Février 1929, entre Chicago et Milwaukee, un tarif de 30 cents les 100 livres ⁽¹⁾ pour un minimum de 10 000 livres ⁽²⁾, comprenant ramassage et livraison à la porte des magasins ; mais certains expéditeurs susceptibles d'utiliser le service ferry-truck à ce tarif étaient en situation de faire eux-mêmes soit le ramassage, soit la livraison ; pour se plier à cette situation, un tarif fut créé le 1^{er} Juin 1930, prévoyant soit le ramassage, soit la livraison, mais non les deux, à un tarif de 15 cents les 100 livres ⁽³⁾ et un poids minimum de 20 000 livres ⁽⁴⁾. En même temps, les services ferry-trucks déjà existants entre Chicago et Milwaukee furent mis en vigueur à Racine (Wisconsin). Finalement, le 8 Décembre 1930, pour mieux lutter contre la concurrence des camions, on supprima le minimum de poids pour les ferry-trucks portant des excédents de chargement et on établit des services additionnels, comprenant ramassage et livraison à domicile, entre Chicago, Milwaukee et Racine aux taux de 40 cents les 100 livres ⁽⁵⁾ sur un minimum de 6 000 livres ⁽⁶⁾ et de 25 cents les 100 livres ⁽⁷⁾ sur un minimum de 15 000 livres ⁽⁸⁾.

L'exploitation de services de ferry-trucks par la North Shore Line a apporté au chemin de fer un trafic considérable qui, autrement, serait allé aux camions ou aux bateaux du lac, entre Chicago, Racine et Milwaukee. Bien que comportant des tarifs réduits, ces services constituent une forme d'exploitation si économique qu'ils sont la source d'un profit substantiel, tandis que les transports ordinaires sur plateforme exigeant des tarifs supérieurs sont déficitaires.

Une dernière innovation, appelée à compléter le succès obtenu par la North Shore Line, est l'extension de la méthode au transport des camions automobiles chargés de marchandises, par wagons plats de construction spéciale, sur lesquels les camions sont fixés par un nouveau système de verrouillage. Les camions ou remorques complets d'une longueur maximum de 7 mètres sont transportés à raison de 10 cents par 100 livres ⁽⁹⁾ de marchandises, avec un chargement minimum de 15 000 livres ⁽¹⁰⁾. Le tarif est le même pour les camions ou remorques d'une longueur de plus de 7 mètres, mais dans ce cas le chargement minimum est de 18 000 livres ⁽¹¹⁾. Des rampes sont prévues dans les gares des trois villes pour le chargement des camions ou remorques sur les plats et pour leur déchargement par les soins des expéditeurs ou destinataires.

Ce service est destiné à attirer la clientèle des compagnies de camionnage ou des expéditeurs, qui font actuellement eux-mêmes leurs livraisons par camions entre Chicago, Racine et Milwaukee. Au lieu de faire rouler leur matériel chargé sur la route, ces exploitants de camions sont ainsi mis à même d'utiliser les services du chemin de fer, et de réaliser, par suite, des économies de temps et d'argent. Pour atteindre ce but, aucun matériel nouveau n'est nécessaire. Le transport sur rails des véhicules chargés élimine les chances de retard et les risques résultant de l'usage de la route, tandis que sont écartées par surcroît toutes les dépenses occasionnées par le déplacement des camions sur la route.

6. L'accélération du transport des marchandises sur la Reichsbahn ⁽¹²⁾.— Pour réduire la durée du stationnement des trains de marchandises dans les stations et gares de moindre importance, la Reichsbahn s'efforce de diminuer les manœuvres de passage à quai des wagons de détail. D'une part, elle met en circulation pour la desserte des stations

(1) 180 f la tonne.

(2) 4 500 kg.

(3) 90 f la tonne.

(12) Die Reichsbahn du 29 Juillet 1931.

(4) 9 000 kg.

(5) 240 f la tonne.

(6) 2 720 kg.

(7) 150 f la tonne.

(8) 6 800 kg.

(9) 60 francs la tonne.

(10) 6 800 kg.

(11) 8 165 kg