

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1929/01.

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.

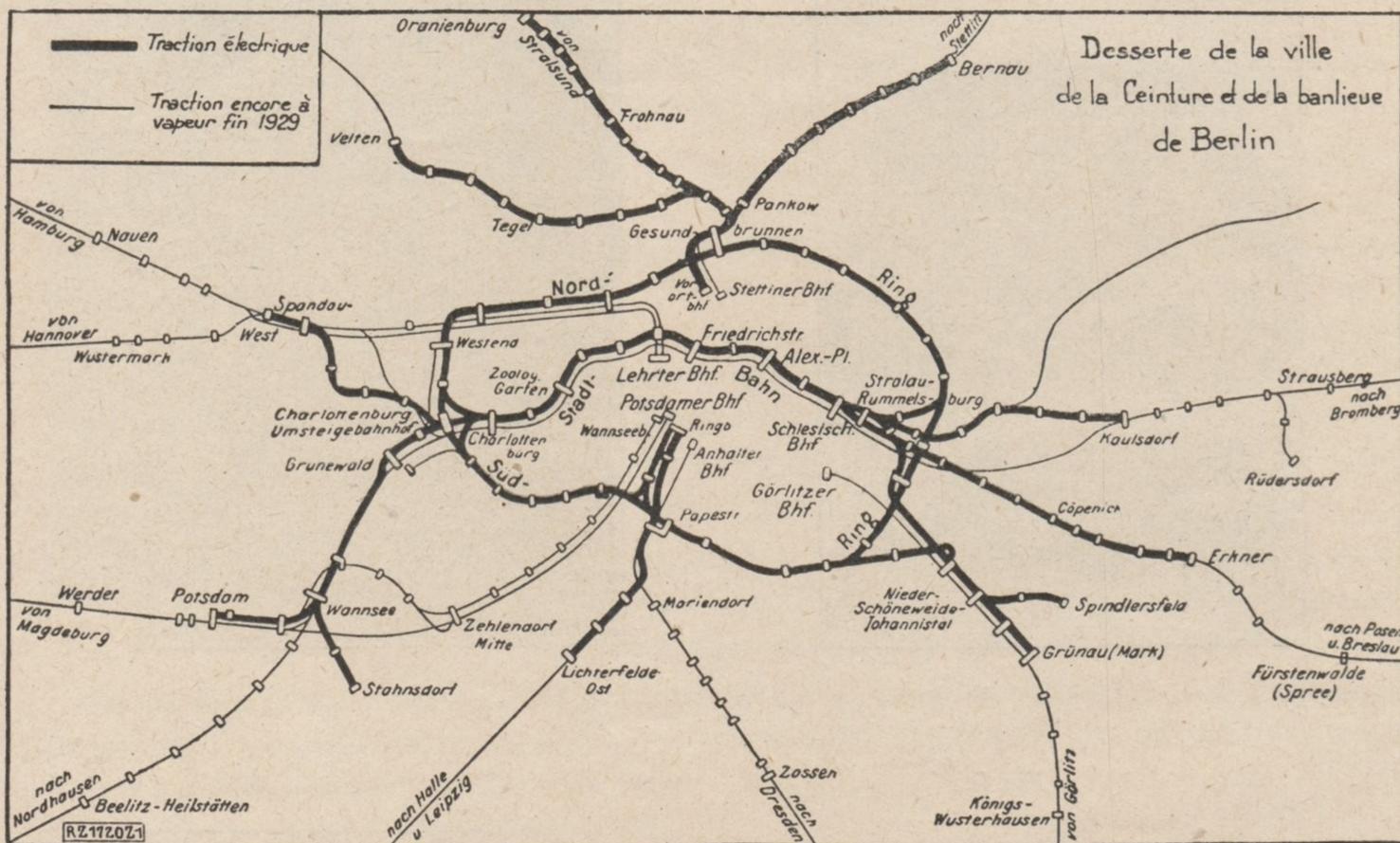
5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

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.

2. **Exploitation en courant continu des lignes desservant et traversant Berlin (1).** — La Reichsbahn emploie, depuis l'été dernier, la traction électrique sur la ligne Erkner Potsdam : c'est le premier stade de la réalisation du programme d'électrification des Chemins de fer urbains et suburbains de Berlin, établi il y a à peine deux ans et qui porte, pour 1928 et 1929, sur 155 km de lignes tracées en gros traits sur la carte figure 7.

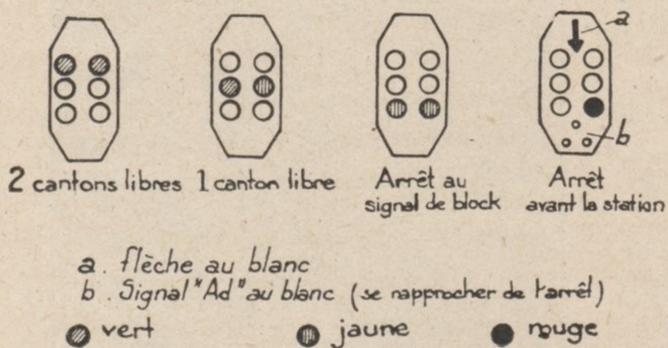
Fig. 7.



L'électrification permettra de réduire les durées moyennes des trajets d'environ 25 % et de faire passer jusqu'à 40 trains par heure.

Le courant, livré par l'industrie privée sous forme de triphasé à 30 000 volts, est transformé en courant continu 800 V dans 11 stations de commutation principales et 31 stations secondaires.

Fig. 8.



La prise de courant se fait par troisième rail protégé.

Les trains sont composés d'unités constituées par l'accouplement d'une motrice et d'une remorque, toutes deux de 17 m de longueur sur 3 m de largeur.

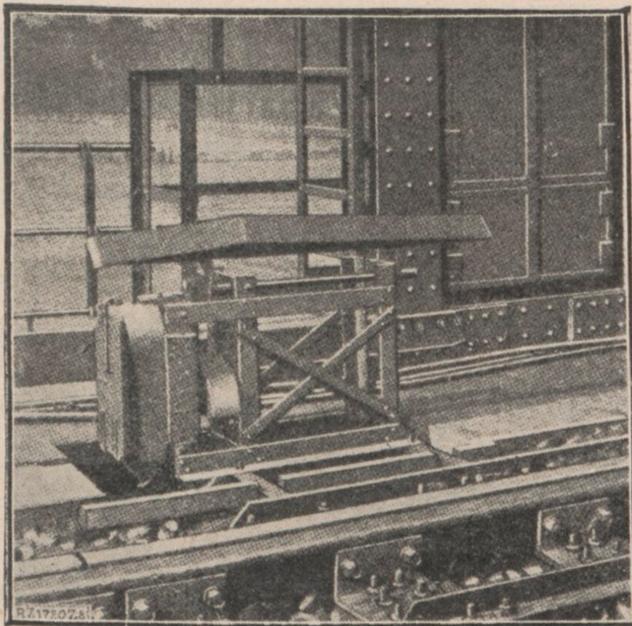
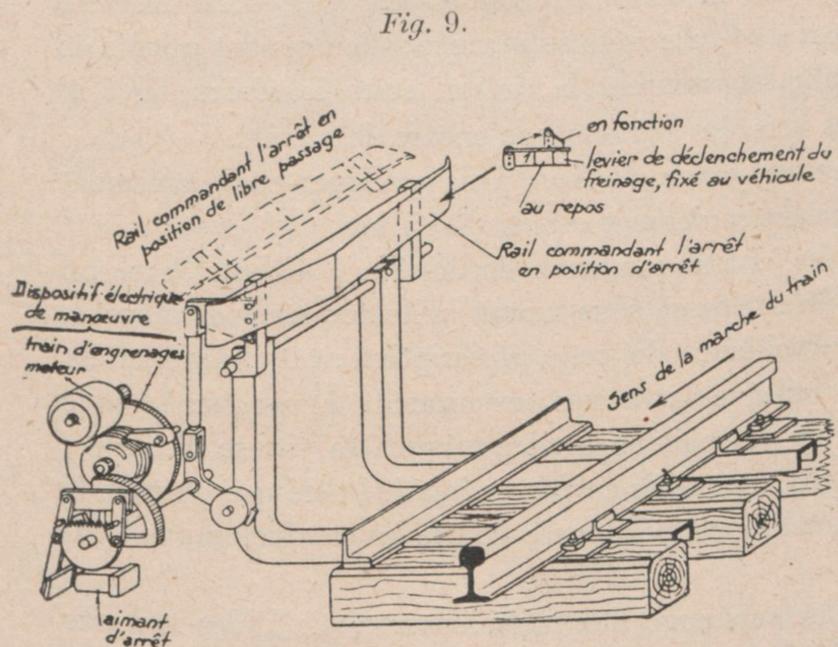
L'emploi d'acier au silicium, à forte résistance, a permis de réduire le poids mort de 8 000 kg par voiture sur le matériel de 1925 ; les motrices pèsent ainsi 37,6 t, elles offrent 54 places assises et 154 debout ; les remorques, de 27 t, en offrent respectivement 58 et 150.

(1) D'après V.D.I. du 23 Juin 1928 ; voir Revue Générale N° de Janvier 1925, page 88.

Les portes glissantes, de 1,20 m de largeur, sont munies de la fermeture automatique et garnies d'une bande de caoutchouc creux, de manière à permettre une montée et une descente rapide des voyageurs, sans risque de les blesser.

La signalisation diffère sensiblement de celle des autres lignes allemandes : les signaux de block à feux colorés sont normalement à « voie libre » ; ils fonctionnent automatiquement,

Fig. 10.



excepté ceux des stations terminus, où la signalisation est semi-automatique. La figure 8 fait connaître leur signification.

Enfin des dispositifs (fig. 9 et 10), installés au voisinage des rails, provoquent le freinage du train qui franchirait un signal à l'arrêt.

3. **Les services d'autocars aux Etats-Unis.** — Les transports automobiles ont pris aux Etats-Unis une importance telle, comme concurrents ou dans certains cas, au contraire, comme compléments et correspondants des voies ferrées, que les revues spéciales leur consacrent une part importante de leurs articles. *Railway-Age* a même créé une section constituant un fascicule séparé pour les transports au moyen de véhicules à moteurs.

La *Railway Gazette* du 6 Juillet 1928 a puisé dans cette édition de *Railway-Age* la matière d'un article qu'il nous paraît intéressant de reproduire ci-dessous à peu près in extenso, au moment où, en France, nos Compagnies de Chemins de fer se tournent vers une solution de même ordre de la question de la concurrence automobile.

La New England Transportation Company, filiale du New-York New Haven and Hartford Railway, est aux Etats-Unis la plus grande filiale d'autocars associée à une compagnie de chemin de fer ; constituée seulement en Juin 1925, elle effectue journellement aujourd'hui près de 600 voyages sur environ 1800 km de grandes routes, employant 80 automobiles, et 72 remorques les jours d'affluence, couvrant près de 10 millions de kilomètres-voitures par an, et transportant annuellement 4 000 000 de voyageurs.

L'horaire. — On a dressé un horaire analogue à un livret de marche des trains ; il contient une carte montrant les différentes correspondances entre les chemins de fer et les services automobiles et les terminus de ces services, avec les numéros de téléphone des bureaux

correspondants. Environ 130 000 exemplaires de l'horaire général sont imprimés et distribués dans les gares, les hôtels, les bureaux de voyages, etc. Des horaires particuliers sont aussi distribués pour les usages locaux. Ces horaires sont modifiés deux fois par an, comme pour les chemins de fer, et de nouveaux services sont créés, s'il y a lieu, après enquête. Quelques horaires sont saisonniers, mais la plupart s'appliquent toute l'année avec seulement quelques modifications à chaque saison.

Parmi les différents services dépendant de la filiale, quelques-uns ont complètement remplacé des lignes dont l'exploitation par voie ferrée a été supprimée ; d'autres ont permis de ne conserver que les trains express ; la plupart assurent la liaison entre le réseau ferré et d'autres lignes, ou constituent des antennes vers des régions non encore desservies.

La longueur de chaque parcours est en moyenne de 120 km, quelques-uns seulement comportent moins de 30 km, et trois ou quatre seulement moins de 15 km.

Les horaires sont établis sur la base d'une vitesse moyenne de 30 km à l'heure, avec un maximum de 50 km à l'heure qui ne doit être dépassé sous aucun prétexte ; un indicateur de vitesse a été établi spécialement pour la surveillance de cette prescription : cet indicateur est muni de deux aiguilles ; la plus longue indique la vitesse instantanée, et pousse la plus courte lorsque la vitesse augmente, mais revient seule en arrière lorsque la vitesse diminue ; les Inspecteurs, à chaque extrémité de la ligne, sont seuls en possession de la clé qui permet de ramener au zéro la petite aiguille, et une sanction est prononcée contre les conducteurs qui ont dépassé la vitesse maximum admise.

Lorsque le trafic est intense, comme au voisinage des fêtes, environ 94 % des voitures arrivent à l'heure, en temps ordinaire ce chiffre atteint 97 %.

Le personnel. — Autant que possible le personnel dirigeant est pris parmi les employés du New Haven Railroad, ceux-ci connaissant mieux que quiconque l'importance des questions de sécurité.

Un conducteur est tenu pour responsable :

- a) De la bonne marche de la voiture ;
- b) De la bonne marche du moteur ;
- c) De la conduite de la voiture en accord avec l'horaire dans les conditions normales ;
- d) Du bon usage des lumières ;
- e) Du bon usage des signaux de route ;
- f) De la sécurité et du confort des voyageurs ;
- g) De la comptabilité des billets.

Les limites d'âge pour les nouveaux employés sont de 25 et 35 ans ; ils sont choisis par le chef de service. Avant d'être autorisé à conduire une voiture sur la route, chaque chauffeur passe un examen d'aptitude physique (vue et ouïe) et subit une période d'entraînement dont la durée dépend un peu de son équation personnelle. Un règlement détaillé a été établi pour les conducteurs.

Un contremaître de transport fonctionne sur chaque section ; il est chargé de l'établissement des roulements de matériel et de conducteurs, de la surveillance du personnel et du contrôle des horaires. Au garage principal, un bureau centralise les opérations pour l'ensemble de l'exploitation.

L'Organisation Commerciale. — Les bénéfices réalisés sur chaque ligne sont surveillés de très près : chaque mois, on établit un état des recettes, ainsi que le prix de revient kilométrique sur

chaque ligne. Si ces états mensuels montrent qu'un service est déficitaire, l'autorisation de le suspendre est demandée aux autorités.

En Mai 1927, la Compagnie a réglementé la vente des billets et des cartes ainsi que le transport des journaux, de la poste et des bagages. Les tickets sont vendus dans les gares du New Haven Railroad ainsi qu'aux terminus des services automobiles. Le plein tarif est calculé sur la base de 3,6 cents au mille. (1)

Les tarifs pour voyages collectifs sont les suivants : Voyage aller et retour : 50 cents par mille-voiture (2) en charge et 30 cents par mille-voiture (3) à vide, avec minimum de 30 dollars (4) y compris une attente de 4 heures ; pour une attente plus longue, supplément de 4 dollars par heure ou fraction d'heure.

Voyage aller seulement — 50 cents par mille-voiture (5) en charge et 30 cents par mille-voiture (6) à vide, le tarif minimum étant de 30 dollars (4).

Les tickets sont en général identiques à ceux des chemins de fer. Ils portent tous un numéro de série permettant aux vérificateurs de tenir une comptabilité des billets vendus. Le ticket le plus commun est le ticket simple utilisé pour les voyages effectués sans arrêt d'un point à un autre, puis vient le ticket aller et retour comprenant trois parties ; la partie supérieure est le talon pour l'agent, les deux autres seront reprises après usage ; ces billets sont valables 30 jours. Pour rendre ces billets populaires, certains d'entre eux portent un coupon donnant droit à une entrée dans un parc d'attractions et valable seulement lorsqu'il est resté attaché au coupon de retour.

Il a été créé un certain nombre de billets à prix réduits, notamment le billet mensuel valable pour 60 voyages simples, les carnets de tickets pour familles valables pour 25 voyages et les billets mensuels pour écoliers valables pour 46 voyages, ainsi que des billets spéciaux pour les voyages en groupe.

Pour faciliter l'application des tarifs indiqués ci-dessus, un manuel a été mis entre les mains des agents ; il contient des tables indiquant le sectionnement des services pour la perception du prix des places, des instructions complètes réglant les arrêts, les conditions d'admission des voyageurs et les conditions de validité sur les parcours automobiles des billets de chemin de fer, des billets collectifs, des billets pour enfants.

Les conducteurs sont responsables de la perception des billets. Sauf cas particuliers, cette perception se fait lorsque le voyageur monte en voiture. Les tickets pris à l'avance au bureau sont poinçonnés et remis au voyageur et lui sont retirés lorsqu'il quitte la voiture. Si un voyageur ne possède pas de billet, le conducteur encaisse le prix indiqué par son barème et délivre à l'intéressé un billet dont il conserve la souche ; ce billet doit être présenté par le voyageur à sa descente de la voiture : la souche est envoyée au vérificateur.

Les conducteurs des autocars ne délivrent pas de billets mixtes pour les parcours empruntant route et voie ferrée, tandis que le chemin de fer délivre ces billets mixtes.

Lorsqu'un billet a été émis par une station de chemin de fer pour un point situé sur un des services automobiles, le billet est poinçonné lorsque le trajet par chemin de fer a été effectué, puis rendu au porteur, qui le gardera jusqu'à sa descente de l'automobile ; le billet repris sera envoyé au vérificateur. Sur les lignes où l'on utilise fréquemment les correspondances entre chemin de fer et automobile, il a été créé des billets spéciaux en coupons détachables.

(1) 0,55 f par kilomètre au cours de 25 f pour le dollar.

(2) 7,75 f environ par kilomètre-voiture à 25 f le dollar.

(3) 4,65 f environ par kilomètre-voiture à 25 f le dollar.

(4) 750 f environ.

(5) 7,75 f environ par kilomètre-voiture à 25 f le dollar.

(6) 4,65 f environ par kilomètre-voiture à 25 f le dollar.