

505 LHHO/25

2h3

(1939)

A

Remplacement des grues à vapeur de la Gare maritime de DIEPPE

Remplacement des grues à vapeur de la gare maritime de DIEPPE

Lettre de la S.N.C.F. au M. des T.P. 27. 5.39

D.3311/455

27 mai 1939

COPIE

Monsieur le Ministre,

Les cinq grues à vapeur de la gare maritime de DIEPPE appartiennent à la Société Nationale des Chemins de fer. Elles datent: l'une de 1898, deux autres de 1901, les deux dernières de 1908; il est devenu nécessaire de procéder à leur remplacement.

Toutefois, la puissance des grues actuelles et leur portée ne permettent ni de débarquer les gros colis ni d'atteindre le bord du navire opposé au quai. De ce fait, les cargos du service maritime franco-anglais doivent assez fréquemment être envoyés au quai du Tonkin, pour utiliser la grue de 30 tonnes de la Chambre de Commerce. De plus, l'obligation d'agrafer les grues pour permettre la manutention des charges un peu lourdes est incompatible avec la rapidité des manoeuvres. Nous éprouvons de très grosses difficultés pour le chargement ou le déchargement des voitures automobiles. Ces difficultés de manutentions entraînent souvent des retards dans les départs des cargos.

La Chambre de Commerce de Dieppe nous a demandé, à de nombreuses reprises, de remédier aux inconvénients graves signalés.

En accord avec le Service des Ports et Chaussées, nous envisageons de remplacer les grues à vapeur actuelles par quatre grues électriques à semi-portique dont deux de 5 tonnes affectées à la gare voyageurs et les deux autres de 16 et 5 tonnes, à la gare des marchandises.

La dépense nette du projet s'élèverait en principal à la somme de 8.600.000 fr.

En vue de couvrir cette dépense, l'association S.N.C.F. Southern Railway, exploitante de la ligne maritime Dieppe-Newhaven, verserait chaque année dans les caisses de la Société Nationale des Chemins de fer français le produit d'une surtaxe prélevée temporairement sur le trafic maritime franco-anglais.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
2ème bureau.

.....

Cette surtaxe, mise en application depuis le 1er juin dernier, à raison de 6 pence (4,50 fr environ) par voyageur, a déjà donné près de 1.200.000 fr à la fin de 1938. En tablant sur 325.000 voyageurs par an (la moyenne des trois dernières années est de 327.508 malgré une année 1936 très faible), la surtaxe produirait 1.462.500 fr.

L'association sus-visée serait donc en mesure de verser d'ici la fin de l'année un acompte de deux millions et demi permettant de couvrir les dépenses qui pourraient être effectuées d'ici le 31 décembre 1939.

Pour continuer les travaux en 1940, la S.N.C.F. ferait l'avance du montant des dépenses restant à engager, soit environ 6 M. et serait remboursée ensuite, en 6 ans au maximum du montant total des dépenses réelles augmenté des intérêts calculés au taux des emprunts obligatoires à contracter par la S.N.C.F. à la date du 1er janvier 1940.

Cette somme de 6 M. serait prélevée, au titre du budget des travaux complémentaires de 1940, sur le compte d'établissement qui serait crédité au fur et à mesure des versements destinés à assurer le remboursement.

Les grues en cause pourront, lorsqu'elles ne seront pas utilisées pour les besoins de la Société Nationale être mises à la disposition du commerce local à titre onéreux.

Pour cela, elles feraient l'objet d'une concession d'outillage privé avec obligation de service public, pour laquelle nous présenterons, dès approbation du présent projet, une demande auprès de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Seine-Inférieure.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, d'attirer votre attention sur l'urgence que présente la réalisation de ce projet pour éviter de perdre une grosse partie du trafic de transit, et de vous demander de bien vouloir approuver ce projet dans le plus court délai possible.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Signé: GUINAND