

505 LH 73/8

3622

(1940)

v. (pour l'ensemble de la question)
D. 3723 - Gare de Boulogne-Ville et
abords - Achèvement de la gare de
marée.

ARCHIVES

Suppression des P.N. 143, 144, 144 bis à Boulogne
sur mer.

Lettre SNCF au M.T.P.

(s) C.A. 2. 4.40 13 V 1°
13. 4.40

Suppression des P.N. 143, 144, 144 bis à Boulogne-sur-Mer.

Gare de BOULOGNE-VILLE
et abords

Achèvement de la gare
de marée, suppression
des P.N. 143, 144 et
144 bis et construc-
tion d'un pont-route
sur la Liane.
(4.050.000 fr)

13 avril 1940

D 3331.490

Monsieur le Ministre,

Par dépêche "Ports maritimes - 2ème Bureau" du 3 mars 1938, fai-
sant suite, notamment à la présentation qui vous a été faite par la
Compagnie du Nord, les 24 août 1936 et 16 août 1937, du projet d'a-
chèvement de la gare de marée de BOULOGNE et de suppression des pas-
sages à niveau 143, 144 et 144 bis, vous avez fait connaître entre
autres à M. le Préfet du Pas-de-Calais :

"- que vous autorisiez les Ingénieurs du Service Maritime de ce dé-
partement à dresser, en addition au projet susvisé, et à vous sou-
mettre, un avant-projet de construction d'un pont-route au travers
de la Liane;

"--que la prise en considération de cet avant-projet serait subordon-
née à un engagement de la Ville de BOULOGNE, de verser à l'Etat,
à titre de fonds de concours, une somme égale au 1/10 de la dépen-
se de construction de "cet" ouvrage qui lui serait remis après a-
chèvement et dont elle devrait assurer l'entretien, et, en outre,
de classer dans la voirie urbaine les voies publiques déviées pour
la suppression des P.N. 143 et 144, y compris la déviation du quai
Chanzy et la chaussée de la partie conservée de ce quai jusqu'au
pont Marguet;

"- que vous autorisiez l'Ingénieur en chef du Service maritime à se
mettre en rapport, d'une part, avec la Ville de BOULOGNE, en vue
d'obtenir l'accord de celle-ci sur les conditions indiquées à l'a-
ligné précédent; d'autre part, avec la S.N.C.F. (Région Nord) au
sujet des propositions à présenter pour la répartition des frais
d'entretien des voies d'accès à ces installations qui ne seraient
pas incorporées dans la voirie urbaine;

"- que vous n'aviez "pas d'objection à la combinaison financière pro-
posée pour l'imputation du fonds de concours de la Chambre de Com-
merce de BOULOGNE" à la dépense de construction du pont-route sur
la Liane, fonds de concours qui serait égal à 30 % de la dépense
réelle."

Par ailleurs, en raison de cette dernière contribution et de
l'augmentation des prix des matériaux et de la main-d'oeuvre, il
n'était plus possible de trouver immédiatement les ressources néces-
saires pour financer la totalité des améliorations prévues au projet

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

présenté par la Compagnie du Nord les 24 août 1934 et 16 août 1937 et complétés par la construction du pont-route sur la Liane.

Un accord est, en conséquence, intervenu entre les Ingénieurs du Service Maritime, la Chambre de Commerce et la S.N.C.F. pour répartir en deux phases l'exécution de toutes ces améliorations:

- la première, financée par les ressources dont on dispose, et à entreprendre en premier lieu, comprenant l'ensemble des travaux de gare, la suppression du P.N. n° 143 et le pont-route sur la Liane;
- la deuxième comprenant la suppression des P.N. 144 et 144 bis, à n'entreprendre que lorsqu'on aura créé les ressources supplémentaires correspondantes.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de soumettre à votre approbation le projet de la première phase, qui ne comprend, toutefois, au point de vue financier et en ce qui concerne le pont-route sur la Liane, que la part à la charge de la Chambre de Commerce, des dépenses de construction de cet ouvrage, les Ingénieurs du Service maritime devant, de leur côté, vous présenter les autres propositions utiles concernant le dit ouvrage.

La notice explicative de ce projet indique les conditions de l'accord intervenu entre ces Ingénieurs, la Ville de BOULOGNE, la Chambre de Commerce et la S.N.C.F. au sujet, d'une part, du placement des voies publiques à effectuer dans la voirie urbaine et, d'autre part, de la répartition des frais d'entretien de la déviation du quai Chanzy.

La dépense à la charge de la S.N.C.F., évaluée à 4.050.000 fr environ, est imputable au compte d'établissement. La dotation nécessaire pour les dépenses à engager en 1940 est comprise au programme des Travaux complémentaires de cet exercice.

Je vous serais reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet.

Je crois devoir attirer votre attention sur le fait que les travaux dont il s'agit, s'ils présentent, au point de vue chemin de fer un réel intérêt, ne sont cependant pas de ceux dont l'exécution est indispensable en temps de guerre au trafic ferroviaire.

Mais le Chemin de fer n'étant pas le seul intéressé, nous sommes amenés, sur les vives instances du Service des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce à vous présenter néanmoins le projet, en vous demandant de bien vouloir nous dire si vous estimez que l'exécution des travaux doit être entreprise pendant les hostilités. Bien entendu, il devrait être reconnu d'accord avec le Commissariat Général à la Construction et au Bâtiment que nous pourrions nous procurer, dans le cadre national, les moyens d'exécution utiles.

Nous vous soumettrons, le moment venu, de nouvelles propositions, en vue de l'exécution de la deuxième phase des travaux.

signé : GRIMPRET.

2 avril 1940

3622

QUESTION V - Projets

- 1°) Gare de Boulogne-ville et abords - Achèvement de la gare de marée, suppression des P.N. n° 143, 144 et 144 bis, et construction d'un pont-route sur la Liane (4.050.000 fr).-

P.V. court

Le Comité arrête les bases sur lesquelles devra être établi le projet de lettre transmettant au Ministre des Travaux Publics le projet de travaux en question. Ce projet de lettre sera soumis au Comité dans sa prochaine séance.

Sténo (s) p. 13

Suppression des P.N. 143, 144, 144 bis

M. LE BESNERAIS - Ce projet concerne l'achèvement de travaux d'amélioration de la gare de Boulogne-ville et de ses abords, travaux qui ont fait l'objet de toute une série de projets.

M. GRIMPRET - Il s'agit d'un projet dont le financement est assuré essentiellement par des surtaxes locales temporaires. La note indique que la Ville de Boulogne n'a accepté de donner son adhésion au projet et d'y participer financièrement que si la construction d'un pont-route reliant les deux rives de la Liane y était incorporée. La construction de ce pont intéresse-t-elle la S.N.C.F. ?

M. LE BESNERAIS - Oui, indirectement.

M. GRIMPRET - Vous savez que le Conseil d'Etat se montre plutôt strict et n'accepte la couverture par des surtaxes locales temporaires que des travaux faits dans l'intérêt du chemin de fer, alors que les Municipalités ont tendance à faire financer de cette sorte leurs propres travaux.

M. LE BESNERAIS - Le projet comporte essentiellement l'achèvement de la gare de marée. Mais il existe, aux abords de la gare de Boulogne, un P.N. qui est très utilisé, parce qu'il met en relation

la ville elle-même avec le quartier de Capécure, qui est important, et dans lequel se trouvent beaucoup d'installations de mareyeurs. Vous savez que le poisson, après avoir été pêché, est entreposé quelque temps chez le mareyeur avant d'être expédié. Or, ce P.N. est très utilisé justement par les mareyeurs qui vont apporter leurs marchandises à expédier à la nouvelle gare de marée. Le projet comporte la suppression du P.N. et son remplacement par un passage supérieur.

En même temps, la ville de Boulogne veut faire un pont-route important pour relier les deux rives de la Liane entre les faubourgs de Brequerecque et de Capécure, entre lesquels n'existe pas de relation directe. Nous sommes également intéressés à la construction de ce pont. L'Etat prend d'ailleurs à sa charge 60 % de la dépense afférente à cette construction. La totalité du prix du pont n'est donc pas couverte par des surtaxes.

M. GRIMPRET - La ville ne paye rien pour la construction de ce pont. Aussi, je me demande si le Conseil d'Etat acceptera le projet.

M. MARLIO - Ce qu'on nous propose ici, c'est un ensemble de travaux dont une faible partie est à la charge de la S.N.C.F. (4 M. sur un total de 28 M.). Les intérêts financiers de la S.N.C.F. dans cette affaire ne sont donc pas très importants; aussi je me demande si, en ce moment, l'utilité de ce projet ou, plus exactement, son opportunité, est telle qu'il soit nécessaire de l'exécuter à une époque où le défaut de main-d'oeuvre est si préoccupant et où l'exécution de travaux qui sont au premier chef des travaux de défense nationale subit des retards de plusieurs mois de ce chef.

M. LE BESNERAIS - Je suis tout à fait d'accord avec M. le Président MARLIO en ce qui concerne l'exécution des travaux. Mais il s'agit, en l'espèce, de faire approuver par le Ministre un projet et une combinaison financière qui est le résultat de pourparlers extrêmement longs et très difficiles. Je crois qu'il faut obtenir

cette approbation de principe. Ensuite, il appartiendra au Ministre de décider si l'on doit passer ou non à l'exécution. Les travaux les plus importants doivent être faits, d'ailleurs, par la voirie routière; nous n'exécutons nous-mêmes que des travaux accessoires. Si le Ministre estime qu'il n'y a pas assez de ciment, de main-d'oeuvre ou d'acier pour exécuter ce projet, il ne sera pas exécuté immédiatement, mais il n'en demeurera pas moins approuvé.

.....

M. BOUFFANDEAU - Si on ne l'exécute pas, la combinaison financière sera une fois de plus par terre.

.....

M. MARLIO - Je n'ai pas d'objection majeure à ce qu'on soumette cette combinaison financière à l'approbation du Ministre, bien que, comme le disait M. BOUFFANDEAU tout à l'heure, il soit à présumer que, l'exécution ne devant pas être immédiate, il faudra, au moment où on passera à l'exécution, la remanier une fois de plus. Si, cependant, il est utile de prendre acte de certaines participations, je n'y vois pas d'objection. Mais je voudrais tout de même que, dans la lettre d'envoi, on insiste sur le fait qu'il ne s'agit que de prendre acte de la combinaison financière et de l'accord de la S.N.C.F. avec les collectivités locales et la Voirie routière.

.....

M. BOUTHILLIER - Je suis tout à fait d'accord avec M. le Président MARLIO pour poser la question sur le plan où il l'a fait. Il y a la question de main d'oeuvre dont il a parlé. Il y a aussi la question financière qui n'est pas négligeable. Il y a encore, dominant tout cela, un certain état d'esprit qu'il faut créer en France et qui n'est pas partagé suffisamment par toutes les Administrations et par tous les Français. Je crois, pour ma part, que tous, autant que nous sommes, nous devons donner l'exemple et ne pas remettre à d'autres le soin d'écarter les travaux dont nous considérons l'exécution

comme inopportune. Par conséquent, je crois qu'il faut que nous allions jusqu'au bout du raisonnement de M. le Président MARLIO. Je considère qu'il faut que, dès à présent, le Comité de Direction prenne une position extrêmement nette et ajourne ce projet à des temps meilleurs. Constamment, nous sommes obligés de lutter avec des Chambres de Commerce, des Municipalités, des Administrations, pour faire ajourner des projets qui ne sont pas nécessaires à la Défense Nationale Aussi, ...
..... je propose d'ajourner sine die le projet qui nous est soumis.

M. ARON - Tour en étant ^{tout à fait}/d'accord avec M. BOUTHILLIER, je crois qu'il n'y a jamais d'inconvénient à mettre au point une affaire au point de vue technique. Or, que nous demande-t-on ? Simplement de soumettre au Ministre un projet intéressant en lui-même et qui, en temps de paix, n'aurait pas soulevé les objections de principe qui viennent d'être faites. Je ne vois pas bien la nécessité de différer l'approbation du projet lui-même. Cette approbation ne présente en elle-même aucun inconvénient.

.....
M. BOUFFANDEAU - J'entends bien que nous serions dans notre rôle en approuvant ce projet. La Direction Générale des Chemins de fer sera aussi dans son rôle en l'approuvant. Mais, quand ces approbations auront été acquises, qui arrêtera l'affaire ? Pour les raisons qu'indique M. BOUTHILLIER, les formalités administratives continueront à se dérouler et on arrivera à passer des marchés. C'est cela que je crains.

M. LE BESNERAIS - J'insiste néanmoins pour que le Comité approuve le projet.

.....
M. GOY - Ne serait-il pas possible d'envoyer le projet, en précisant que nous demandons ^{uniquement son}/l'approbation au point de vue technique, étant bien entendu que les travaux ne seraient commencés qu'après la

fin des hostilités.

.....

M. GRIMPRET - Nous préparerons un projet de lettre dans le sens des observations présentées et la question reviendra dans huit jours avec le projet de lettre en question. Je crois qu'on pourra arriver à une rédaction qui donne satisfaction à tout le monde: Nous tâcherons de faire un projet qui réponde bien aux idées exprimées, sans que nous nous mêlions de ce qui ne nous regarde pas.

M. MARLIO - D'accord.

Gare de BOULOGNE- VILLE et abords

Achèvement de la gare de marée, suppression
des P.N. n° 143, 144 et 144bis et construction d'un pont-route
sur la Liane

(Première phase)

NOTE JUSTIFICATIVE

(extraits relatif à la suppression des P.N.
et à la construction du pont-route)

Déjà avant la guerre 1914-1918, la Chambre de Commerce de Boulogne avait envisagé la création d'une gare importante de marée. L'idée en fut reprise aussitôt après et la Compagnie du Nord présenta au Ministre, en 1922, un avant-projet de travaux financés au moyen de surtaxes locales temporaires et qui fut pris en considération par décision ministérielle du 10 août 1923.

Le projet d'ensemble fut présenté en 1923 et un décret en date du 29 juillet 1924 déclara les travaux d'utilité publique et autorisa la Chambre de Commerce à contracter un emprunt de 18 M. gagé par surtaxes locales temporaires dont il approuvait le programme et qui furent mises en perception dès 1924.

Les travaux comprenaient :

- 1°) l'établissement d'une gare d'expéditions de la marée;
- 2°) la suppression des P.N. 143 et 144
- 3°) la construction à Boulogne-Tintelleries d'un passage souterrain pour les voyageurs, et l'amélioration des quais.

À la suite de plusieurs autorisations partielles du Directeur du Contrôle V.B., une partie seulement des travaux fut exécutée de 1925 à 1932

A la suite de modifications successives apportées au reste du projet, la Compagnie du Nord envisagea une nouvelle combinaison financière.....

Enfin, elle présentait d'une part le 26 septembre 1935 un nouveau projet de financement qui fut approuvé par décision ministérielle du 27 février 1936 et d'autre part, le 24 août 1936 un projet technique comportant l'achèvement du programme correspondant.

Ce dernier ~~programme~~ projet modifié légèrement en août 1937 ~~xxx~~ (remplacement de remblais par des estacades et suppression du P.N. 144bis) n'a pas encore été approuvé.

La Ville de Boulogne qui se préoccupait par ailleurs depuis longtemps de la réalisation d'un pont-route reliant les deux rives de la Liane, entre les faubourgs de Bréquerecque et de Capécure, ne se montrait disposée à donner son adhésion au projet et à y participer financièrement

que si le pont-route était incorporé au programme de travaux dont le financement était assuré.

Ce point de vue fut accepté par l'Administration Supérieure qui demanda au Service Maritime, par dépêche du 3 mars 1938, d'établir le projet de pont-route demandé et indiqua les conditions de son financement (60 % à la charge de l'Etat, le reste à la charge des collectivités locales dont 30 % à la charge de la Chambre de Commerce qui était autorisée à gager sa participation sur le produit des surtaxes locales).

Cette décision, et l'augmentation du coût des matériaux et de la main-d'oeuvre compromettaient l'équilibre de la combinaison financière présentée en 1935, et approuvée par décision du 27 février 1936, et remettait en question le projet présenté par la Compagnie du Nord le 24 août 1936.

Il était donc nécessaire de présenter un nouveau projet financier et technique à l'approbation ministérielle.

Tel est l'objet du présent dossier.

Mais le montant de la dépense à engager pour l'exécution de l'ensemble des travaux s'étant avéré trop important eu égard aux ressources disponibles immédiatement, les Organismes intéressés envisagent de réaliser les travaux en deux phases.

Le projet actuel concerne donc uniquement la première phase qui comprend :

I - les travaux intéressant la gare de marée et les autres installations du chemin de fer -

II - Travaux d'aménagement des voies urbaines-

- a) suppression du P.N. n° 143 et construction d'un P.S. en remplacement.
- b)
- c) construction du pont-route sur la Liane et travaux de voirie corrélatifs, (part à la charge de la Chambre de Commerce)

La suppression des P.N. 144 et 144 bis serait reportée en 2ème phase.

.....

Le Service des Ponts-et-Chaussées et la Chambre de Commerce insistent vivement pour une exécution immédiate des travaux pour lesquels les ressources nécessaires existent, et, pour éviter, si l'on différerait encore cette présentation, que l'Administration Supérieure ne mette en question la combinaison financière, ce qui entraînerait la réalisation de nouveaux accords avec les organismes intéressés, il est proposé à M.M. les Membres du Comité de Direction de bien vouloir approuver le présent projet.