

*REVUE DE PRESSE DE LA CRÉATION DE
LA LIGNE CALAIS BOULOGNE*

1862

*JOURNAL DE CALAIS
EDITION DU 03 MAI 1862*

SOUS-PRÉFECTURE DE BOULOGNE SUR MER

Le préfet du Pas de Calais , commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'Honneur.

Vu la demande de MM les administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord , tendant à ce qu'il soit pris des mesures pour la conservation des balises , piquets et bornes de nivellement nécessaires pour la fixation du tracé de la ligne de Boulogne à Calais ;

Vu les rapports de MM. Les ingénieurs du contrôle en dates de 20-25 novembre courant ;

ARRÊTE :

Article 1er : les propriétaires ou occupants de terrains traversés par le tracé du chemin de fer de Boulogne à Calais , sont tenus de conserver intacts , les piquets et balises et bornes de nivellement destinés à l'exécution du tracé .

Ils veilleront à ce qu'ils ne soient pas dérangés par leur faute .En cas d'enlèvement de ces repères , il sera dressé procès-verbal contre le propriétaire ou occupant de champs où ils auraient été enlevés , les délinquants seraient poursuivis devant le conseil de Préfecture pour contravention à un règlement administratif .

Article 2ème : M. le Sous-Préfet de Boulogne , M. l'ingénieur en chef du contrôle et les agents de la compagnie du chemin de fer du Nord sont chargés , chacun en ce qui le concerne , de l'exécution du présent arrêté , qui sera affiché à la porte de la mairie de chacune des communes traversées par le tracé et publié à son de trompe , à la diligence de MM les maires , pendant trois dimanches consécutifs à l'issue de la messe paroissiale

Arras , le 27 novembre 1861

Signé : L. de Tanlay

Pour copie conforme

Le Sous-Préfet signé Menche de Loisne

Pour copie conforme

M. le maire de Boulogne , B.Gosselin

L'IMPARTIAL
Édition du 30 mai 1862

Le vice-président de la Compagnie du chemin du Nord a présenté dernièrement à l'assemblée générale des actionnaires de cette compagnie un remarquable rapport sur les opérations de 1861. Nous extrayons du compte rendu le passage suivant qui concerne la ligne de Boulogne à Calais :

« Les longues discussions auxquelles a donné lieu le tracé de la ligne de Boulogne à Calais sont terminées ; elles ont abouti à l'adoption d'un projet différent de celui qui avait été défini par le décret de concession. Au lieu de se détacher à Pont de Briques de la ligne d'Amiens à Boulogne, et de desservir Marquise par un embranchement, le chemin de Boulogne à Calais partira de Boulogne même et passera par Marquise. Il en résultera un supplément de dépense dont la Compagnie sera indemnisée au moyen d'une subvention fournie par l'Etat et par la ville de Boulogne. Une loi votée dans la dernière session du Corps législatif a fixé cette indemnité à deux millions de francs. Nous attendons l'approbation des projets définitifs que nous avons soumis à l'administration

L'IMPARTIAL
Édition du 13 juin 1862

A l'occasion des élections de la Chambre de Commerce, on essaie de nouveau de jeter la division dans la ville de Boulogne, en excitant toutes les mauvaises passions, c'est à dire l'envie et la jalousie contre les familles du commerce dont les membres sont parvenus à s'élever au premier rang par leur travail et les services rendus au pays.

Alexandre ADAM est d'abord l'objet de ces attaques. Ses actes sont dénaturés et tout ce qu'il a fait d'accord avec le Conseil municipal et la Chambre de Commerce est représenté comme contraire aux intérêts de la ville. Nous sommes étonnés qu'on est pas remonté jusqu'à 1844, époque à laquelle la Chambre de Commerce, le Conseil municipal et la population délivraient à Mr Adam des récompenses civiques pour le dévouement et l'énergie qu'il avait déployés dans la question du chemin de fer d'Amiens à Boulogne et qu'on ait pas contesté les services rendus par lui à cette époque. Et puisqu'on cite les paroles si naturelles de M le Préfet exprimant le regret qu'on ait cru pouvoir obtenir la substitution du chemin de Saint Omer à celui de Calais, déjà décrété et préféré par l'Empereur, la bonne foi n'imposait elle pas l'obligation de rappeler que, dans son allocution, ce magistrat, après avoir mentionné les titres de M. Adam à la reconnaissance publique, l'avait proclamé deux fois le premier citoyen de la ville de Boulogne sur mer.

Lorsqu'il est notoire qu'à la suite de l'approbation générale donnée par les notables à ces paroles du premier magistrat du département M. Alexandre Adam s'est mis de nouveau à l'œuvre avec une nouvelle ardeur pour seconder M. le Préfet dans ses démarches et pour obtenir de l'Empereur le raccordement à la gare de Boulogne du chemin de fer de Calais, n'est il pas étrange qu'on vienne l'accuser d'avoir été la cause du sacrifice de 500 mille francs fait par la ville et la Chambre de Commerce, parce qu'il a sollicité avec toute la partie intelligente de la population le chemin de Saint Omer, qui devait être pour la ville de Boulogne le complément de sa fortune. Quel est l'homme de bonne foi, au courant de ce qui s'est passé, qui ignore que le principal motif qui a fait obtenir le chemin de Calais à la gare de Boulogne a été la nécessité d'accorder à notre ville un dédommagement pour le rejet du chemin de Saint Omer !

Quelle était la situation en 1855 lors de la réunion de la commission d'enquête dont M. Adam fit partie pour donner son avis sur un avant-projet de chemin de Calais à Boulogne. Tout en le repoussant et en cherchant à prouver la supériorité du chemin de Saint Omer, ne fallait il pas démontrer ce qu'avait de vicieux le tracé proposé et indiquer le moyen de l'améliorer pour le cas où on ne pourrait l'évincer ? C'est ce que fit M. Adam, en réclamant que le tracé fut, dans ce cas, dirigé sur Crémarest pour se raccorder à Hesdigneul avec la ligne d'Amiens à Boulogne, afin de réserver la possibilité de faire partir plus tard de Crémarest un embranchement sur Saint Omer. Et en cela M. Adam ne fut que l'organe des hommes intelligents et expérimentés qui avaient étudié ces questions.

Les guerres de Crimée et d'Italie ayant fait ralentir tous les travaux publics, le chemin de fer de Calais fut ajourné comme tant d'autres et ce fut seulement quand le gouvernement s'en occupa de nouveau que la question fut reprise et que le projet du chemin de fer de Saint Omer, qui avait fait tant de progrès dans

les esprits , fut produit officiellement avec le concours de toutes les localités intéressées .Ce projet avait sa raison d'être , et s'il a été repoussé par un obstacle insurmontable , il n'en a pas moins eu cette heureuse conséquence d'avoir été un des motifs déterminants de l'obtention du raccordement à la gare de Boulogne , qui certes n'eût pas été obtenu quelques années auparavant. Il eut été fort indifférent à Boulogne de voir augmenter de quelques kilomètres sa distance de Calais par un tracé traversant Crémarest et réservant la possibilité de porter de là un embranchement vers Saint Omer ; mais dès que la ligne de Saint Omer a été écartée , le raccordement de Boulogne devenait une nécessité , et ce rejet formait un puissant argument en faveur de notre ville .C'est ce que M. Adam a compris et c'est un nouveau service qu'il a rendu à son pays .

A.PETIT

L'IMPARTIAL
Édition du 24 juin 1862

Par décision en date du 20 juin , S. Ex. M . le Ministre des Travaux publics a donné son approbation au projet présenté par la Compagnie du Nord pour le tracé du chemin de fer de Boulogne à Calais , dans la section comprise entre la première de ces deux villes et Marquise .Ce tracé s'embranchera par rebroussement sur les voies du chemin de Boulogne , au passage à niveau situé à 400 mètres du centre de la gare voyageurs .

JOURNAL DE CALAIS
N° 1978 25 juin 1862

Le chemin de fer qui reliera Dunkerque à Furnes est concédé; il va être construit. Si le chemin de fer de Boulogne à Calais était terminé, on pourrait concevoir l'espérance que cette ligne irait bientôt se souder à celle de Dunkerque. Cette réunion aura beaucoup de chance, on s'en conviendra, et on peut dire que ce serait vraiment un chemin de ceinture.

Espérons que le chemin Franco-belge qui va se faire ne sera qu'une pierre d'attente pour le chemin boulonnais et calaisien. Nous ajouterons que de bonnes paroles du ministre des Travaux publics, à son passage par Boulogne, promettent la prompte exécution de cette dernière ligne. M. Routier a positivement annoncé à M. le maire de Boulogne qu'une solution complète allait être donnée à ce projet, que les travaux allaient commencer et qu'ils seraient terminés en dix-huit mois. Prenons date.

Voici ce que nous lisons dans l'Impartial de Boulogne, hier mardi:" Par décision en date du 20 juin, S. Ex. M. le ministre des Travaux publics a donné son approbation au projet présenté par la Compagnie du Nord, pour le tracé du chemin de fer Boulogne -Calais. Dans la section comprise entre la première de ces deux villes et Marquise, le tracé s'embranchera par rebroussement des voies du chemin de Boulogne au passage à niveau situé à 400 mètres du centre de la gare voyageurs.

LE JOURNAL DE CALAIS
N° 1981 16 juillet 1862

On sait toutes les contrariétés qui ont entravés la construction du chemin de fer de Calais. Elles ont été surmontées et on a lieu de croire qu'il n'en surviendrait pas d'autres.

Les paroles encourageantes de M. le ministre du commerce, à son passage à Boulogne, le disait formellement; nous avons donc la certitude que les travaux allaient commencer et marcheraient rapidement. Erreur, voici une grave difficulté qui se présente. M. le ministre, en approuvant le 29 juin le tracé proposé par la Compagnie du Nord, a fait une réserve suivante:

"L'administration se réserve le droit d'exiger de la Compagnie, lorsque la nécessité sera reconnue, l'établissement du raccordement direct qui permettra à un train de se rendre sans rebroussement de Paris à Calais et réciproquement."

Cette réserve ne convient nullement à Boulogne qui s'est imposé 375,000 francs comme contribution aux travaux nécessités par la jonction du chemin de fer de Calais à la ligne d'Amiens, à la gare de Capécure. Boulogne craint que le bénéfice attendu de ce raccordement ne lui échappe. A ce sujet, le conseil

municipal s'est réuni et a pris une délibération par laquelle il déclare qu'une députation sera envoyée à M. le ministre des Travaux publics pour le supplier de revenir de cette réserve; il déclare en même temps que M. le Préfet sera prié de se joindre à la députation et d'appuyer sa demande de toute son influence. En attendant, les travaux ne commencent pas. Il est évident que rien n'empêche qu'ils aient lieu sur le tronçon de Calais à Marquise. La Compagnie s'entendrait pour le reste avec l'administration supérieure.

L'IMPARTIAL DE BOULOGNE
Édition du 05 août 1862

On sait que le conseil municipal a pris récemment une délibération en vertu de laquelle une députation présidée par M. le Maire , se rendra auprès de M. le Ministre des Travaux publics et le priera de revenir sur sa dernière décision au sujet du point de raccordement du chemin de fer de Boulogne à Calais .M. le Ministre s'était réservé le droit d'exiger de la Compagnie , en cas de nécessité , une second point de raccordement et la députation voudrait obtenir la suppression de cette dernière clause . La députation partira demain .M le Préfet a bien voulu se joindre à la députation et se charger de la présenter .

JOURNAL DE CALAIS
N° 1984 *06 août 1862*

Un arrêté de M. le Préfet, en date du 31 juillet 1862, ordonne qu'une enquête spéciale sera ouverte sur l'emplacement des stations que l'on propose d'établir sur les communes de: 1 Wimille, 2 Marquise, 3 Caffiers. Cette enquête sera de huit jours, elle commencera dans lesdites communes le dimanche 10 août et sera close le dimanche 17 août.

Sont appelées à délibérer sur cet emplacement -les communes traversées par le chemin de fer ou qui, sans être situées directement sur le parcours, ont un intérêt reconnu dans la question soumise à l'enquête.

Dans la première catégorie sont les communes de Boulogne, Wacquinghen, Beuvrequent, Rinxent, Réty, Ferques, Landrethun, Pihen, Saint-Tricat, Nielles-les-Calais, Coquelles, Saint-Pierre-les-Calais.

Dans la seconde sont Ambleteuse, Audresselles, Audinghen, Wierre-Effroy, Hardinghen, Wissant, Fiennes, Guînes, Hames-Boucres, Saint-Inglevert.

Les communes voisines de la ligne qui en feraient la demande sont invitées à délibérer sur la convenance des emplacements proposés le 22 août, les dossiers et délibérations posées seront mis sous les yeux d'une commission d'enquête présidée par M. le Sous-Préfet de Boulogne. Le procès-verbal des opérations de cette commission, avec les dossiers, seront, après une durée de huit jours, transmis à la préfecture.

Sont nommés membres de cette commission MM.:

Al. Adam, membre du Conseil Général

L. Delaye, maire de Calais, membre du Conseil Général

Dewailly, maire de Marquise, membre du Conseil d'Arrondissement

Goddy, docteur en médecine à Guînes, membre du Conseil d'Arrondissement

Hubert Codron, propriétaire à Frethun, membre du Conseil d'Arrondissement.

LE JOURNAL DE CALAIS
ÉDITION DU 06 Août 1862

Les chambres belges ont approuvé pour la partie qui les concerne la construction de la ligne de Furnes à Dunkerque .C'est un acheminement de plus vers celle qui , probablement , reliera un jour Dunkerque à Calais par voie directe .Quant à la ligne de Calais à Boulogne , nous n'avons à en dire que qui est ci-dessus . Les travaux ne sont pas encore commencés sur le tronçon de Calais à Marquise , et nous croyons savoir que les formalités d'expropriation pour le tronçon de Marquise à Boulogne ne sont pas remplies .Voici , au sujet de l'emplacement des stations pour lequel l'enquête est ouverte , un article publié sous la rubrique *Boulogne* par un journal du département .Il est bon de savoir ,pour l'intelligence de cet article , qu'en approuvant le projet de raccordement de la ligne dans la gare de Boulogne , le gouvernement s'est réservé le droit d'enjoindre à la Compagnie du Nord d'établir une ligne pour les trains directs .

"C'est nouveau pas de fait vers l'exécution des travaux , mais la grosse difficulté qui s'est élevée dernièrement , n'est pas résolue .Les Boulonnais ont la tête fort montée par cette affaire ; ils disent que si les trains de Calais ne touchent pas tous à la gare de Boulogne , l'avantage qu'ils s'étaient promis de leurs sacrifices n'existant plus , ils ne paieront pas les 500.000 francs qu'ils ont votée à la Compagnie .Cette subvention , pour laquelle la Ville s'est imposée en centimes additionnels , et dont la répartition est déjà faite et connue , paraît fort lourde aux habitants .Du reste , la Compagnie , à ce que nous croyons , abandonnera l'argent sans difficulté , si elle peut éviter le raccordement direct et absolu , qui la gêne beaucoup .C'est au Gouvernement de trancher la difficulté .La faculté éventuelle obtenue par la Compagnie de faire passer des trains directs , qui éviteraient le rebroussement de Boulogne , peut avoir un intérêt général , il est inutile de le nier ; mais il est certain que les Boulonnais entendaient interdire ce passage direct , en votant les 500.000 francs .

L'IMPARTIAL
EDITION DU 12 août 1862

La réponse que la députation de notre ville a reçue de M le Ministre des Travaux publics , doit rassurer nos concitoyens .Nous en étions certains d'avance ,et , à ce sujet , nous avons exprimé assez nettement notre opinion sur les intentions du gouvernement .En se réservant le droit d'établir , pour la ligne de Boulogne à Calais , un raccordement plus direct que celui qui avait été demandé par la ville de Boulogne , l'administration supérieure s'était proposé de parer à certaines éventualités , mais cela ne pouvait faire supposer qu'elle voulut retarder les travaux d'exécution du tracé adopté par elle qui plaçait le point de rebroussement à 400 mètres seulement du centre de la gare .Si l'on observe que dans l'établissement d'un chemin de fer dirigé de Paris vers les frontières , le Gouvernement doit tenir compte ,non seulement , des intérêts des localités desservies , mais encore des exigences de la défense du pays , on s'explique pourquoi l'administration s'est réservée le droit de modifier plus tard le tracé actuel et l'on comprend que ces modifications si la nécessité les amenait ne compromettraient en rien les intérêts commerciaux de Boulogne .

Cette affaire de raccordement avait produit une vive agitation .Des journaux , plus ou moins favorables à notre ville , en avait fait le sujet de leur réflexion .Voici , en autres choses , ce que l'une de ces feuilles publiait quelques jours avant la réception de la députation au sujet des dernières phases de la question du chemin de fer de Boulogne à Calais :

« c'est un nouveau pas de fait vers l'exécution des travaux , mais la grosse difficulté qui s'est élevée dernièrement , n'est pas résolue .Les Boulonnais ont la tête fort montée par cette affaire ; ils disent que si les trains de Calais ne touchent pas tous à Boulogne , l'avantage qu'il s'était promis de leur sacrifice n'existant plus , ils ne paieront pas les 50.000 francs qu'ils ont votés à la Compagnie .Cette subvention pour laquelle la ville s'est imposée en centimes additionnels , et dont la répartition est déjà faite et connue , paraît fort lourde aux habitants .

Du reste la Compagnie , à ce que nous croyons , abandonnera l'argent sans difficulté , si elle peut éviter le raccordement direct et absolu , qui la gêne beaucoup .C'est au gouvernement à trancher la difficulté .

La faculté éventuelle obtenue par la Compagnie de faire passer des trains directs , qui éviteraient le rebroussement de Boulogne , peut avoir un intérêt général , il est inutile de le nier mais il est certain que les Boulonnais entendaient interdire ce passage direct en votant les 500.000 francs » .

Oui , sans doute , il appartenait au gouvernement de trancher la difficulté , mais il ne pouvait la trancher équitablement en sacrifiant les intérêts de Boulogne à des intérêts locaux .D'ailleurs M. le Ministre des Travaux publics s'est expliqué sur cette grave affaire , et ses paroles nous apprennent une chose dont nous étions déjà certains , c'est que les réserves de l'administration supérieure ne font courir aucun risque à la prospérité de notre ville

A.PETIT

L'IMPARTIAL DU AOÛT 1862

CONSEIL MUNICIPAL

Dans sa séance du 14 août , le Conseil Municipal a nommé M. le docteur Livois secrétaire pour la session , adopté le procès verbal de la séance précédente , voté les centimes additionnels selon la forme ordinaire , ajourné la question relative aux eaux d'Odre , et nommé M. Duflos-Lonquéty membre de la commission des logements insalubres et M. Bourgain-Dumertreau membre directeur de la caisse d'épargne .

Mais le conseil avait surtout à s'occuper , dans cette séance de diverses questions relatives à l'exécution du chemin de fer de Boulogne à Calais , et notamment du choix des emplacements proposés pour former les stations sur cette ligne .

Le Conseil , après avoir entendu la lecture du rapport de la commission nommée pour examiner ces questions , a adopté les conclusions de ce rapport , lesquelles donnent la préférence à Wimereux sur Hobangue pour l'établissement d'une station .En outre , le Conseil a chargé le rapporteur , M.Baudelocque , de rédiger la délibération dont voici le texte :

" Le Conseil Municipal

Vu le rapport de MM. Les ingénieurs de la Compagnie du Nord , en date du 22 juillet 1862 et les plans y annexés ;

S'en rapporte aux observations de la commission en ce qui touche les stations de Marquise et Caffiers .

En ce qui touche la station de Wimille ;

Considérant que la ville de Boulogne a un intérêt immédiat à se trouver en relations rapides et commodes avec les centres de population qui l'avoisinent et principalement avec les communes composant le canton dont elle est le chef-lieu ;

Considérant que la plus importantes de ces communes est Wimille , dont la population est de plus de 2500 âmes ; que dans cette commune existent des industries de diverses natures donnant lieu à de nombreux transports , soit pour les approvisionnements des marchés , soit pour les nécessités multiples de ces mêmes industries ; que les habitants de Boulogne et Wimille sont réciproquement en relations quotidiennes ;

Considérant que l'emplacement projeté pour la station dite de Wimille sur la palier d'Hobangue , à 9088 mètres de la gare de Boulogne , aurait pour effet d'obliger les habitants de la commune à s'éloigner du chef-lieu de canton pour se rendre à la station , qu'ils ne pourraient accéder à cette station que par un chemin à pentes très fortes et difficilement praticable surtout en hiver ; qu'ils conserveraient même plus d'avantages à user de leur mode actuel de communication et à parcourir , pour se rendre à Boulogne , les 4 kilomètres de la route impériale n°1 rendue excellente par le redressement qui en a été fait depuis peu ;

Considérant que le choix de l'emplacement d'Hobangue ne satisferait pas mieux aux intérêts des populations maritimes d'Ambleteuse et d'Audresselles , dont les communications obligées et continuelles avec le port de Boulogne se font depuis quelques années par le chemin du littoral créé lors de l'établissement des camps et classé même depuis comme chemin de grande communication ;

Considérant que la station serait , à tous les points de vue , plus avantageusement situé près de Wimereux , hameau dépendant de la commune de Wimille et qui se trouve tout à la fois sur le parcours même de ce chemin de grande communication entre Audresselles , Ambleteuse et Boulogne , et relié à Wimille par un petit chemin vicinal sans pente aucune , d'une étendue de deux kilomètres à peine , pouvant dès lors être franchie en quelques minutes ;

Considérant qu'ainsi placée à Wimereux , la station serait dans de meilleurs conditions , non seulement au point de vue des intérêts des populations , mais aussi au point de vue des intérêts de la compagnie elle même , puisqu'en favorisant , pendant la saison des bains et surtout à l'époque des courses , l'accès à des lieux fort aimés des étrangers et très fréquentés , cette station assurerait à la compagnie de sérieux avantages ;

Considérant qu'il existe à cet endroit un palier de cent mètres qui répondrait aux nécessités pratiques de construction comme aux vues qui paraissent avoir déterminé MM. Les ingénieurs de la compagnie dans le choix de l'emplacement d'Hobangue ;

Que d'ailleurs , le Conseil a surtout à se préoccuper ici des intérêts des populations lors même que la compagnie aurait à s'imposer quelques minimas dépenses pour atteindre ce but ;

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de placer la station dite de Wimille , non pas à Hobangue ,ainsi qu'il est projeté , mais à Wimereux , au point indiqué ci-dessus ou à tout autre , le plus rapproché possible du chemin qui conduit de Wimereux à Wimille .

De nombreuses considérations peuvent être invoquées en faveur de Wimereux , on ne peut en faire valoir qu'une seule en faveur d'Hobangue : le minerai de cette dernière localité est exploité par les usines de Marquise .Mais cette exploitation est trop médiocre pour qu'on sacrifie à Hobangue les communications qu'il est dans l'intérêt de Boulogne de conserver avec Wimille et quelques autres communes situées dans cette même direction .On peut donc espérer que la question sera trancher en faveur de Wimereux .

A.PETIT

JOURNAL de CALAIS

Edition du 20 août 1862

Chemin de fer de Calais à Boulogne

Dans notre précédent numéro nous avons fait connaître ,d'après les journaux de Boulogne , le résultat des démarches tentées par les délégués de cette ville , auprès de S. EX M .le Ministre , à l'effet d'obtenir la suppression de l'obligation imposée à la Compagnie du chemin de fer du Nord d'établir , lorsque la nécessité en sera reconnue , un raccordement permettant à un train de se rendre , sans rebroussement de Paris à Calais et réciproquement .

Nous sommes aujourd'hui en mesure d'affirmer que l'administration n'a nullement l'intention de supprimer la réserve qu'elle a cru devoir insérer dans sa décision du 20 juin dernier et qu'elle l'appliquera dès que l'intérêt public lui paraîtra l'exiger .

N'eût il pas mieux valu pour Boulogne consentir immédiatement au raccordement de Pont de Briques et garder les 500.000 francs qu'elle ne s'est résignée à sacrifier que pour nous éloigner de Paris de quelques minutes et de quelques kilomètres de plus que ne le comportait le projet primitif ?

JOURNAL DE CALAIS

N° 1992

01 octobre 1862

Décidément et positivement vous pouvez considérer les travaux du chemin de fer comme en cours d'exécution. L'entrepreneur est arrivé avec un matériel considérable; des ouvriers sont embauchés en grand nombre, et il y a de grands mouvements de terre du côté de Rinxent. Un homme pratique me disait que, dans son opinion, le chemin de fer pouvait être livré à la circulation d'ici à dix-huit mois.

JOURNAL DE CALAIS

N° 1999

19 novembre 1862

Les travaux du chemin de fer, dans la section de Marquise à Calais, sont poussés avec beaucoup d'activité. En ce moment, trois cents ouvriers sont sur le terrain à Elinghen et, d'après la déclaration de l'ingénieur en chef chargé de la direction des travaux, ce nombre sera porté à cinq cents à partir du 1er janvier.

1863

Journal de Calais
N° 2018 01 avril 1863

La construction du chemin de fer de Calais à Boulogne va prendre, il y a tout lieu de le croire, une activité raisonnable, si nous nous en rapportons à une nouvelle donnée par (Impartial. Ce journal annonce que le tribunal civil de Boulogne a rendu le jugement ordonnant (expropriation des terrains compris dans la seconde section, c'est-à-dire dans la section de Boulogne à Marquise. On sait que les travaux sont en pleine activité dans la première section (de Calais à Marquise), et que le principal obstacle au commencement des travaux sur la seconde section était (incertitude dans le choix du tracé. Il paraît qu'on s'est mis d'accord à Boulogne et que le tracé est définitivement fixé, puisque le tribunal civil a ordonné les expropriations nécessaires. Ce sera aux entrepreneurs de regagner le temps perdu.

L'impartial
Édition du 03 avril 1863

Si nous nous en rapportons au Journal de Calais , des ouvriers employés aux travaux du chemin de fer de Boulogne à Calais , auraient découvert dans un état parfait de conservation , une maison enfouie lors du tremblement de terre du 18 février 1756 .Selon toute vraisemblance , cette découverte aurait eu lieu le **1er avril** .

L'impartial
Édition du 01 mai 1863

Un ouvrier terrassier , employé au chemin de fer de Boulogne à Calais , vient de disparaître , sa femme et un complice après s'être fait livrer dans les communes environnantes (on parle de Groffliers et Hardinghen) , à l'aide de bons fraudeurs , une certaine quantité de marchandises diverses dont le chiffre total s'élève à près de mille francs .Il avait même emprunté d'un homme trop crédule une somme de 212 francs . La justice informe contre les prévenus .

L'impartial
Édition du 08 mai 1863

On écrit de Marquise au Journal de Calais :

Les travaux du chemin de fer sont poussés avec activité sur le tronçon de Marquise à Calais , et les entrepreneurs organisent des ateliers sur celui de Boulogne ; de la route impériale à la descente de la côte d'Epître , on peut voir des dispositions de travail

L'impartial
Édition du 22 mai 1863

On écrit de Marquise au "Courrier"

Les travaux du chemin de fer , poussés avec activité dans la section qui doit relier notre ville à celle de Boulogne , viennent d'amener une découverte intéressante pour l'histoire de nos contrées .

Au hameau d'Hardenthun , sur une colline nommée vulgairement les Grandes Ziulles , la tranchée ouverte pour la voie , a mis au jour un cimetière mérovingien , dans lequel on a déjà constaté l'existence de 100 à 120 squelettes .Les corps n'avaient pas inhumés séparément chacun dans une fosse , comme c'est assez l'ordinaire , mais ils paraissent avoir été jetés pour ainsi dire pêle-mêle dans une vaste fosse commune , de trois ou quatre mètres de largeur , sur une longueur qui n'est pas encore déterminée .Le désordre dans lequel se présente les ossements pourrait du reste être le résultat de fouilles antérieures , faites dans un but de cupidité ou de curiosité . Les cadavres n'avaient été ensevelis qu'à une très faible profondeur dans le sol ; la plupart ne sont qu'à trente ou quarante centimètres de la surface .Tout porte à croire que ces inhumations ont été ainsi faites précipitamment , à la suite d'une bataille .

L'administration du chemin de fer a fait recueillir dans les fouilles une certaine quantité d'objets dont elle se propose de faire don au musée de Boulogne . On y remarque les débris d'une fibule ronde , en or , rehaussée de verroteries enchâssées en forme d'émaux cloisonnés ; quelques fibules ou attaches en bronze , de forme ordinaire ; une trentaine de morceaux d'ambre taillé , percés de trous en manière de perles de collier ; quelques perles en pâte de verre , de diverses couleurs , une boucle d'oreille en bronze de cinq à six centimètres d'ouverture , avec pendant de même métal ; deux stylets en bronze ; une belle garniture de ceinturon et plusieurs autres ornements de même genre en fer avec des clous de bronze ; des scramasaxes ou sabres-poignards , des lances , trois ou quatre vases en terre dont un parfaitement intact etc.. etc ..

Une chose digne de remarque et qui tendrait à prouver que ce cimetière n'est pas exploré pour la première fois , c'est que la plupart des objets ont été trouvés dans des sépultures isolés , plus profonde que la grande tranchée supérieure et pour ainsi dire dans la première couche de ce dépôt mortuaire .

Les fouilles continuent mais elles ont pris maintenant un caractère scientifique .En effet nous apprenons que M . l'abbé Haigneré , membre de la commission des antiquités départementales , vient d'être autorisé à prendre la direction de cette exploration intéressante .On sait que , marchant sur les traces du docte abbé Cochet , l'archiviste de la ville de Boulogne n'en est pas à ses débuts en fait de fouilles de cimetières mérovingiens .Le Musée de Boulogne , dont M. l'abbé Haigneré est un des administrateurs , s'est enrichi de 180 objets par lui découverts en 1858 dans le cimetière franc d'Echinghen et lui est redevable d'une collection qui va s'augmentant chaque jour .Nous espérons que le patient explorateur du cimetière d'Echinghen ne sera pas moins heureux dans les travaux qu'il vient d'entreprendre à Hardenthun .

L'impartial
Édition du 09 juin 1863

Un ouvrier employé au travaux de la nouvelle ligne de chemin de fer a voulu dans un cabaret où il prétendait faire la loi , prouver à tous qu'il avait un poignet solide , un coup de pied ferme et juste .Après avoir proclamé fièrement que tous les Flamands allaient avoir affaire à lui , François S se porta envers un ouvrier terrassier à des violences telles que le pauvre diable dut être reconduit chez lui par ses camarades . Aujourd'hui , le prévenu rejette sur son état avancé d'ébriété les torts qu'il s'est donné et argue d'une provocation qui , d'ailleurs , n'excuserait nullement sa conduite .
Le tribunal lui inflige deux mois de prison

L'IMPARTIAL
Édition du 21 juillet 1863

Des travaux de terrassements s'opèrent sur le territoire de Caffiers , pour l'établissement du chemin de fer de Boulogne à Calais ; un ouvrier belge avait reçu la somme de 670 francs qu'il devait partager avec seize de ses camarades , il paya d'abord le premier inscrit sur la liste , puis il disparut , emportant avec lui le reste . On est à sa recherche , on présume qu'il est retourné en son pays .

L'Impartial
Édition du 06 septembre 1863

Si les travaux du chemin de fer de Calais à Boulogne sont suspendus aux abords de Saint Pierre , il n'en est pas de même du côté de Marquise .En effet , depuis Caffiers jusqu'à la route Impériale vers le mont d'Epître , les travaux ont été poussés avec une grande activité , d'abord à travers les carrières , depuis Elinghen, le Haut-Banc et Hydrequen jusqu'à Rinxent , et de ce dernier point à la route impériale .Chaque jour de nombreuses mines font entendre leurs explosions et disloquent les roches vives que traverse le futur chemin de fer .

Journal de Calais
N° 2042 *16 septembre 1863*

Un accident de chemin de fer est arrivé hier sur la voie de chemin de fer, au chantier de la gare. Le sieur Emile Gest, écrivain, dans une manœuvre, est tombé entre un wagon et une locomotive et a eu un bras cassé et une contusion à la tête. Après la remise de la fracture et le premier pansement, faits par le docteur Darnel, le blessé a été transporté chez lui, à Saint-Pierre.

Journal de Calais
N° 2043 *23 septembre 1863*

Le rapport fait par M. le Préfet, à l'ouverture de la session du Conseil Général, contient sur les travaux d'exécution du chemin de fer de Calais à Boulogne l'extrait suivant:

"La période laborieuse de l'instruction a fait place, pour cette ligne importante, à celle de l'exécution. Sauf une question de station intermédiaire à établir près de Caffiers, et qui exigera un remaniement partiel du tracé, l'Administration et la Compagnie sont aujourd'hui d'accord sur tous les points et rien ne viendra plus, nous l'espérons, paralyser des travaux embarrassés par des difficultés exceptionnelles et des lenteurs d'études longtemps discutées. Avec la puissance des moyens dont elle dispose, la Compagnie du Nord, une fois sortie de toutes les incertitudes administratives qu'elle a dû subir jusqu'ici, marchera, selon son habitude, avec rapidité, vers l'achèvement de son entreprise.

L'impartial
Édition du 02 décembre 1863

Chemin de fer du Nord

Le jury chargé de fixer les indemnités dues à raison de l'expropriation des immeubles nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Boulogne à Calais , s'est réuni lundi matin au Palais de Justice , sous la présidence de M Caron de Fromentel , juge au tribunal civil et délégué par lui pour remplir les fonctions de Magistrat Directeur du Jury .Dans cette première session , le jury s'occupera seulement des indemnités concernant les propriétés situées entre Calais et Marquise .

Les intérêts de la Compagnie du Nord sont défendus par Maître Busson , avocat à la Cour Impériale de Paris , député de l'Ariège et premier secrétaire du Corps législatif .

1864

L'IMPARTIAL
Édition du 10 FÉVRIER 1864

Nous avons peu de renseignements sur la marche des travaux de construction de la nouvelle des deux côtés où ils sont entrepris ..Mais ce que nous savons bien , c'est que l'activité extraordinaire avec laquelle ils sont poussés entre Calais et Marquise assure à cette seconde section une priorité réelle sur la première puisqu'elle sera achevée beaucoup plus tôt .Il importe donc dès maintenant de rechercher quelles conséquences pourraient sortir , à un moment donné , d'un fait dont l'évidence et la gravité ne paraissent pas jusqu'ici avoir sérieusement touché les intérêts boulonnais .

On s'explique l'intérêt énorme que l'ouverture par anticipation de ce tronçon pourrait offrir à quelques industries particulières , notamment la métallurgie .La nouvelle ligne qui dessert moins directement Marquise que les vastes usines de la maison Pinart et le centre populeux qu'elles ont formé près de Rinxent , affranchira les hauts-fourneaux du voiturage profondément onéreux de leurs fours jusqu'à Boulogne : propriétaires pour ainsi dire d'une station qui touchera à leurs foyers , ils expédieront leurs produits par la voie ferrée , sans autres frais que ceux des transports ordinaires .Les Usines de Marquise ont des avantages pécuniaires et commerciaux exceptionnels à ce que l'inauguration de la ligne nouvelle se fasse le plus tôt possible , principalement vers Boulogne ; mais en attendant un débouché de ce côté elles se serviront , si elles peuvent , et provisoirement du débouché qui leur sera accordé sur Calais . Qui souffrira de cette combinaison ? Non seulement les communes situées sur le parcours actuel des charrois de Marquise à Boulogne , mais le mouvement croissant d'activité de la gare de Boulogne .

Ce ne serait là néanmoins qu'un dommage peu considérable et qui n'affecterait pas sensiblement la prospérité de Boulogne et des cantons qui l'entourent à l'est et au nord .

Malheureusement l'ouverture de l'embranchement de Marquise à Calais aurait des résultats plusperturbation dans les relations d'affaires entre les communes et les villes de notre arrondissement ; et cette perturbation nous le répétons ne pourrait qu'être préjudiciable à la situation et au développement de notre cité .

Il serait donc à souhaiter que de tous les points de notre arrondissement paraît un vœu ainsi formulé à savoir ; que la construction du chemin de fer de Boulogne à Calais soit poursuivie avec une égale et vigoureuse activité sur toute sa longueur , de telle sorte que l'inauguration de la ligne tout entière puisse avoir lieu dans le plus bref délai .

Journal de Calais
N° 2067 *09 mars 1864*

Nos voisins boulonnais se préoccupent vivement de la probabilité de (ouverture à l'exploitation de la section du chemin de fer de Calais à Marquise avant celle de la section de Marquise à Boulogne.

L'Impartial nous apprend que "plusieurs membres du Conseil Municipal auraient manifesté l'intention de saisir cette assemblée de la question, et de demander que toutes les démarches seraient faites auprès du gouvernement impérial pour empêcher l'éventualité qui menace Boulogne."

En présence des intérêts de l'usine de Marquise et de la Compagnie du Nord, nous voyons peu de chances à la demande projetée: il serait plus simple d'activer les travaux sur la section de Boulogne.

L'IMPARTIAL
Édition du 12 MARS 1864

Le Journal de Calais publie l'entrefilet suivant :

«Nos voisins les Boulonnais se préoccupent vivement de la probabilité de l'ouverture de l'exploitation de la section de Calais à Marquise avant celle de la section de Marquise à Boulogne , l'Impartial nous apprend que plusieurs membres du conseil municipal auraient manifesté l'intention de saisir cette assemblée de la question et de demander que toutes démarches soient faites auprès du gouvernement Impérial pour empêcher l'éventualité qui menace Boulogne »

Le Journal de Calais paraît singulièrement piqué de ce que l'éventualité de l'ouverture de la section de Calais à Marquise excite nos vives préoccupations .Mais puisqu'il affecte une indifférence si royale , puisqu'il tranche si carrément et d'un ton de petit maître la question très grave qui nous agite , puisqu'il est si convaincu qu'elle sera résolue au détriment de Boulogne et au bénéfice de Calais , pourquoi notre confrère daigne t il condescendre à parler de nos vaines et puérides réclamations ?

Il nous semble au contraire que si quelque chose peut aider au succès des démarches que , dans sa prévoyante sagesse , le Conseil Municipal de Boulogne a décidé de tenter en cette conjoncture , c'est bien l'inanité et le ridicule des arguties que nos adversaires nous opposent .

Et quoi ! les intérêts de l'Usine de Marquise et ceux de la Compagnie du Nord prévaudraient ici sur le droit , le texte légal , l'esprit même de la concession , les intérêts boulonnais et la justice ! Est ce pour l'Usine de Marquise ou pour l'arrondissement de Boulogne tout entier que l'Empereur a imposé à la Compagnie du Nord l'exécution de la ligne de Boulogne à Calais ? Et n'est il pas de la plus haute importance que ,pour la prospérité de cette même usine , que la section de Boulogne à Marquise soit livrée dans un délai plus bref que la section de Marquise à Calais , par laquelle ses transports seront incomparablement plus onéreux , en raison des quantités expédiées ? d'un autre côté , est ce que la ligne a été décrétée dans le but de favoriser exclusivement la Compagnie du Nord ? Et en tout cas , comment une feuille publique ose t elle proposer de sacrifier quand même les intérêts considérables des villes et des communes de l'arrondissement de Boulogne à celui d'une compagnie particulière ?

N'y a t il pas là de l'aveuglement ?

Le Journal de Calais , cédant là à un vieux levain de rivalité mesquine , rapetisse donc le débat et n'en fait qu'une minime affaire de clocher , où Calais a la part du lion .Placée sur ce terrain la discussion n'est pas possible ; et d'ailleurs l'évidence ne se discute pas .Notre cause est légitime .Ayons confiance dans l'équité du Gouvernement Impérial , et rappelons nous , quelques soient les subtilités de langage du Journal de Calais , que le décret de juin 1857 a voulu , non pas un chemin de fer de Calais à Marquise , mais un chemin de fer de Boulogne à Calais

Edmond MAGNIER

Journal de Calais
N° 2068 *16 mars 1864*

Le Journal de Calais reproduisait, il y a huit jours, une phrase de l'Impartial de Boulogne annonçant un projet de démarche du Conseil Municipal pour obtenir du gouvernement qu'il ne permette pas l'exploitation du tronçon du chemin de fer de Calais à Marquise avant que celui de Marquise à Boulogne soit terminé. A cette note, prise en memorandum simplement, se joignait une réflexion du journal sur les obstacles que, selon lui, la demande projetée devait rencontrer. Il n'y avait certes là rien de blessant pour personne: (Impartial ne fa pas vu ainsi, et dans le Memorandum de mercredi dernier, il ne trouve qu'indifférence royale, ton de petit maître, rivalité mesquine, arguties ridicules et autres gentillesses.

Laissons là ces aménités qui ne prouvent rien et parlons raison; cela vaut mieux. Il ne faut pas faire prendre le change et nous faire dire ce que nous n'avons pas dit.

Nous n'avons pas écrit que " les intérêts de l'usine de Marquise et ceux de la Compagnie du Nord dussent prévaloir sur le droit, le texte et l'esprit de la concession, sur la justice."

Le Journal de Calais n'a pas dit " que la ligne a été décrétée dans le but de favoriser la Compagnie du Nord."

Il n'est pas exclusif. Il a dit: " En présence des intérêts de (usine de Marquise et de la Compagnie du Nord, nous voyons peu de chances à la demande projetée."

Il est bon d'expliquer notre pensée.

L'usine de Marquise a pesé dans les débats qui ont eu lieu à propos de l'adoption du tracé; elle a été une des causes déterminantes qui en ont fixé le choix; il est inutile de nous étendre davantage sur ce point. Il est évident que ses frais seraient considérablement allégés par le transport au moyen de la voie ferrée. Supposons que le tronçon de Calais à Marquise soit ouvert à l'exploitation et que le gouvernement y mette un veto négatif: l'usine n'aurait-elle pas le droit de réclamer: "c'est dans l'intérêt de Boulogne que la ligne m'est fermée; que la ville de Boulogne m'indemnise du surcroît de dépenses qu'elle m'impose.".....

Boulogne, au contraire, a mis toutes les entraves possibles à son achèvement par des demandes de changement de tracé; en définitive elle en est venue à la perforation de deux tunnels et s'est engagée à indemniser la Compagnie de cinq cents milles francs, payables non par la caisse municipale, mais par les contribuables et sur le bordereau. Elle l'a voulu, soit. Qu'elle attribue ces retards à ses prétentions et qu'elle en subisse les conséquences; mais vouloir les faire retomber sur Calais, Marquise, les trois cantons, ce n'est pas admissible.

Une circonstance récente contribuera peut-être à la poussée des travaux.

Par la suite de la relâche en notre port du paquebot La Reine des Belges, M. Le Maire de Boulogne, qui en était passager, a dû, pour retourner chez lui, se servir du moyen de transport le plus usité, de la diligence Caillette. Si le chemin de fer de Calais à Boulogne était terminé, comme il devrait (être depuis deux ans, M. le Maire, au lieu d'être cahoté quatre heures durant sur une route passablement ennuyeuse, eut été rendu en quarante minutes à ses administrés.

Ce qui prouve qu'au point de vue particulier, cette ligne sera aussi utile et aussi agréable aux Boulonnais qu'aux Calaisiens.

L'IMPARTIAL *Édition du 20 AVRIL 1864*

Si la voie publique n'est pas menteuse , la question très grave , quoiqu'on ait pu en dire , de l'ouverture anticipée du tronçon de Calais à Marquise serait résolue dans un sens favorable à la ville de Boulogne et conformément à nos vœux légitimes .il paraîtrait même que la Compagnie du Nord n'avait jamais sérieusement projeté aucune exploitation partielle .

Dans tous les cas , la crainte apparemment justifiée d'une telle éventualité devait suffire à émouvoir la sollicitude de la Chambre de Commerce et du Conseil Municipal ; et personne ne contestera la célérité et la sagesse prudente que ces deux institutions ont montrés en cette conjoncture dont les suites pouvaient compromettre la fortune locale .

On va même jusqu'à laisser espérer que les travaux seront d'ici un an , si rapidement poussés qu'il ne serait pas impossible que la ligne de Calais fut livrée à la circulation ,sur toute l'étendue de son parcours , au mois de juin 1865 .Nous le disons en toute sincérité ; nous inclinons fort à croire qu'il y a de l'optimisme dans cette présomption que nous nous réjouissons de savoir exacte .Il est évident , en effet , que si la nouvelle ligne peut être ouverte à l'époque précitée , la saison des bains de 1865 en bénéficiera considérablement , la distance qui nous sépare de la France du Nord et de la Belgique devant se trouver par le fait supprimée

Edmond MAGNIER

L'IMPARTIAL
07 MAI 1864

CHEMIN DE FER DE BOULOGNE A CALAIS
PASSERELLE SUR LA LIANE

On nous demande s'il est vrai que devant la commission mixte qui s'est réunie sous la présidence de l'autorité , l'administration municipale ait obtenue de la Compagnie du chemin de fer du Nord la construction sur la Liane d'une passerelle , en pierre ou en bois ,le long du viaduc qui doit relier la rive droite et la rive gauche .

Cette question nous comprenons qu'on se la pose ; mais la presse n'a malheureusement pas le pouvoir de la résoudre .

Cependant , à en croire certaines rumeurs qui ont précédemment couru , la demande de la Ville , sur ce point ,n'aurait pas été admise , malgré les efforts énergiques de M.Gosselin , maire à cette époque . Nous espérons que cette décision n'est pas irrévocable .

Tout nous autorise à penser ainsi : d'abord et surtout la nécessité de la passerelle réclamée ; puis la modicité de la dépense .

Il est évident qu'une passerelle sur la Liane , dépendante du viaduc , serait une chose essentiellement utile à notre population .Elle mettrait toute une partie extrême de Capécure , qui a une incontestable importance , en rapport direct avec l'extrémité de la Rue Royale et avec Bréquerecque , dont l'activité industrielle s'accroît chaque jour .Il y a plus : on ne saurait se dissimuler que le prolongement assez prochain du boulevard de l'Impératrice jusqu'à la route impériale N° 1er et la passage de la nouvelle ligne de chemin de fer , en faisant communiquer ensemble des quartiers et des faubourgs qui jusqu'ici se trouvaient , par les voies publiques , très éloignés , en fait , l'un de l'autre ,imprimeront un mouvement exceptionnel aux intérêts de Bréquerecque .Ce sera peut être toute une ville qui sortira de là .De quel avantage ne serait pas ,dès lors , et pour Bréquerecque et pour la rue Royale et pour Capécure , une simple passerelle , si modeste qu'elle fût , jetée sur la Liane pour les réunir ?

Il n'est besoin d'insister davantage sur cette utilité évidente de la passerelle , que nous voudrions voir construire .

Maintenant , pour entrer sans plus de retard dans le côté pratique de la question , quelle serait la dépense de cette construction ? On y emploierait le bois de préférence à la pierre , pour qu'elle fut aussi peu coûteuse que possible .C'est ainsi que le chemin ménagé le long de la jetée ouest , et large d'environ deux à trois mètres , est en bois et rend depuis de longues années de grands services .Une telle installation serait très peu onéreuse , par suite de l'exécution simultanée du viaduc , et relativement aux bons résultats qu'elle aurait infailliblement

Ch.AIGRE

Journal de Calais
N° 2100 26 octobre 1864

A propos du chemin de fer, on sait qu'ils (les travaux) sont forts avancés sur le tronçon Calaisien; il ne reste plus que quelques œuvres d'art à lever, notamment le pont sur la Rivière Neuve, et l'on compte que dans un an la ligne pourrait être livrée à la circulation.

1865

Journal de Calais

N° 2121

22 mars 1865

On écrit de Boulogne, 17 mars:

"Mardi dernier, un ouvrier du chemin de fer en construction de Boulogne à Calais, du nom de Dubois, dirigeait la manœuvre d'un déchargement de matériaux destinés au puits n°2 du tunnel de la Montagne d'Odre. Soit que cet ouvrier ait été pris d'un éblouissement, soit qu'un de ses pieds ait glissé, il est précipité dans le puits d'une profondeur de 54 mètres environ. On s'empessa de secourir Dubois; mais son corps n'était plus qu'un cadavre; on ne put le ramener à la vie; les membres du côté gauche étaient brisés en plusieurs endroits. Il était marié, sans enfants, mais venait en aide à son vieux père et à sa vieille mère.

Journal de Calais

N° 2139

26 juillet 1865

Le "Constitutionnel" publie une nomenclature intéressante des chemins de fer à (état d'exploitation ou de construction. Des renseignements recueillis sur des états officiels, il résulte que la Compagnie du Nord doit livrer à l'exploitation: en 1865, la fraction de ligne de Marquise à Calais, 23 kilomètres et en 1866, la fraction de ligne de Marquise à Boulogne, 17 kilomètres.

Journal de Calais

N° 2152

25 octobre 1865

Le chemin de fer de Boulogne à Calais est enfin devenu une réalité, du moins dans sa plus longue partie. Le service des marchandises a commencé aujourd'hui sur le tronçon de Calais à Marquise, ou le sera dans quelques jours. Le service des voyageurs ne s'ouvrira qu'au premier janvier. Il est probable qu'un service d'omnibus s'organisera pour le transport des voyageurs de Marquise à Boulogne, comme il en a été pour le service de la ligne d'Amiens, arrêtée à Neuchâtel. Les travaux du tronçon de Boulogne à Marquise sont activement poussés.

1866

Journal de Calais
Édition du 05 avril 1866

Le diligence embourbée

Un retard de six quarts d'heure dans l'arrivée de la diligence de Boulogne paraît émouvoir le public plus qu'il vaut .On parle déjà d'accident , de versement , de quatre morts , de nous ne savons combien de blessés .Pour peu que le temps passe , de même que pour les œufs du mari de Lonfaitaine , il y en aura bientôt un cent .Sans prétendre en rien rassurer le public , voilà le fait dans sa simplicité .Il n'y a rien d'effrayant .

Hier , donc mercredi , la diligence , partie de Boulogne à midi et demi, avançant vers Marquise , au trot lourd de ses quatre chevaux .Au passage à niveau du chemin de fer , le cocher voulant dépasser une charrette , fit prendre le bas côté à ses chevaux ; mais y trouva le terrain tellement détremé , que les deux roues de droite , s'enfoncèrent jusqu'au moyeu .Pour réparer sa bévue , il donna à son attelage une forte impulsion à gauche ; la flèche se rompit .Voilà la diligence embourbée .

Les voyageurs descendirent et gagnèrent Marquise à pied .On commença par alléger la voiture de ses bagages ; puis au moyen de crics , le cocher et le conducteur aidés de voyageurs secourables , de voituriers passants , remirent la voiture debout , un exprès envoyé à cheval au relais d'Huzelot en rapporta une flèche de rechange ; on remonta les bagages , enfin , après six quarts d'heure de travail , le cocher fouetta ses chevaux .La route s'acheva sans nouvel encombre .Personne n'a été blessé .

Les voyageurs n'éprouveraient pas ces désagréments si le chemin de fer de Boulogne était terminé .

JOURNAL DE CALAIS
Édition du 07 avril 1866

On annonce comme devant se réaliser dans un délai assez rapproché , une réforme des matériels de chemin de fer , affecté au service des voyageurs .On substituerait la tôle et le fer au bois .Les wagons seraient construits à l'instar des omnibus de Paris .Les avantages seraient , d'une part une plus longue durée du matériel , de l'autre une garantie contre l'incendie .Ce nouveau système n'enlèverait rien aux voitures de leur commodité et de leur élégance .

Il est question ,en outre , d'appliquer à ce nouveau mode de wagons , le système de circulation d'une voiture à l'autre .On sait qu'en Allemagne et en Amérique surtout , cette circulation est mise en pratique sans qu'il en résulte autre chose que d'inappréciables avantages .

JOURNAL DE CALAIS
Édition du 02 mai 1866

Un de nos compatriotes , habitant de Boulogne , nous donne des renseignements satisfaisants sur la prochaine terminaison du chemin de fer de Calais à Boulogne .

On sait que le tronçon de Calais à Marquise est en voie d'exploitation pour les marchandises ; l'ouverture , nous dit on a été faite le dimanche 22 avril .

Quant au tronçon de Marquise à Boulogne , les travaux en avancent d'une manière rapide ; les deux tunnels sont terminés ; ainsi que le pont de la rue Royale et le viaduc sur la Liane .Il reste à faire la tête d'entrée du tunnel des Tintelleries .On pose les rails .Il est à croire que le chemin pourra être mis en exploitation dans deux ou trois mois .

JOURNAL DE CALAIS

Édition du 12 mai 1866

On lit dans la Colonne :

Nous avons déjà donné au commencement de l'année , l'état des travaux de la ligne de Boulogne à Calais ; depuis que les jours deviennent plus longs et le temps plus sec, on remarque des progrès rapides dans la construction de ce chemin , dont l'exploitation est autant désirée par le public que par la compagnie elle même .Mais maintenant l'état d'avancement des travaux est tel , qu'on peut dire qu'ils touchent à leur fin .On a de fortes raisons d'espérer que l'inauguration de cette ligne pourra avoir lieu dans le courant du mois d'août , peut être même le jour de la fête de l'empereur , si toutefois le vœu de la compagnie peut se réaliser .Jetons maintenant un coup d'œil rapide sur les ouvrages qui s'exécutent dans la traversée de Boulogne .

Comme nous l'avons dit plus haut , tous les travaux importants sont terminés ou sur le point de l'être . Si nous partons de l'endroit où s'opérera la jonction de ce chemin de fer à celui d'Amiens près de la gare, nous voyons qu'il ne reste plus rien à faire au magnifique pont de la Liane .On y pose la voie définitive en ce moment .Le remblai considérable qui doit exister entre la rue Royale et la Liane , est opéré presque jusqu'à l'extrémité du pont .

Quant au souterrain de la citadelle , il avance tellement que dans un mois ou six semaines au plus , il sera terminé malgré les immenses difficultés qu'on y a rencontrées , soit dans le passage au dessus du château Chanlaire , soit à l'extrémité de la rue Royale , où l'on a du réparer des éboulements occasionnés par l'abondance de l'eau , à la suite de pluies torrentielles .Ces obstacles imprévus ont été heureusement vaincus en prolongeant le souterrain de quelques mètres à ciel ouvert .

Le pont de la rue Dutertre est terminé et livré à la circulation dans toute sa largeur .Certes on aurait bien tort de se plaindre de cet ouvrage d'art : la Compagnie n'a rien négligé pour que le passage à travers le jardin des Tintelleries fut agréable à l'œil .Si en traversant notre ville , la Compagnie a dû occasionner un léger dommage , elle a su au moins rendre élégants les travaux qu'elle était forcée d'y construire . Passons au boulevard des Tintelleries et nous y trouvons des ouvriers à monter le pont métallique presque aussi élevé que les ormes qui embellissent cette promenade ; et d'ici à un mois , il ne serait pas impossible qu'on vit une machine le traverser ; car malgré un retard de peu d'importance qu'il y a dans le montage du pont , on espère le terminer dans quinze jours .

On s'occupera ensuite du pont métallique du boulevard de l'Impératrice , de celui de la rue Royale et de la passerelle de la Tour Française .Ces ouvrages , à cause des milliers de boulons qu'on doit y river demanderont encore au moins deux mois .

Quoiqu'il en soit , on espère qu'avant trois mois , il ne restera plus rien à faire dans la traversée de Boulogne .

On doit poser la voie définitive au fur et à mesure de l'avancement des travaux ; nous avons dit qu'on avait déjà commencé cette pose à la gare , au point de raccordement de la ligne de Calais , avec celle d'Amiens et qu'on était déjà arrivé au milieu du viaduc sur la Liane ; on doit aussi s'occuper de la pose de la voie au Moulin-Hubert et continuer dans le long souterrain de la montagne d'Odre , entièrement terminé .

Les autres travaux de la ligne sont aussi très avancés ; les ouvrages d'art sont partout achevés , il ne reste plus à exécuter que des terrassements .

De Marquise à Calais tout est terminé et les trains de marchandises y circulent plusieurs fois par jour . On le voit , on avance à grands pas vers le terme désiré : tout marche bien et les entrepreneurs encouragés par la Compagnie ont donné une nouvelle impulsion à leurs travaux , et si des obstacles ou des accidents qu'on ne peut pas prévoir , ne viennent pas déranger les calculs des ingénieurs , nous pourrions certainement , dans l'espace de quatre mois , aller rendre visite à nos voisins de Calais .

La COLONNE du 31 mai 1866

Lundi dernier un train tirant des wagons lourdement chargés a parcouru pour la première fois , le viaduc ou pont du chemin de fer de Boulogne à Calais , jeté avec tant de hardiesse à l'embouchure de la Liane à

l'endroit de sa plus grande largeur .L'essai a parfaitement réussi ; rien n'a bougé .Ce viaduc est un ouvrage d'art remarquable , qui fait honneur à l'ingénieur qui en a composé le plan , et à l'entrepreneur qui l'a exécuté avec autant de bonheur que de rapidité .

Il est à regretter que la ville n'ait pas eu d'argent pour profiter de ce pont , afin de faire exécuter une passerelle pour les piétons qui se rendent du quartier de la rue Royale à Capécure et vice versa

L'IMPARTIAL du 06 juin 1866

Le chemin de fer de Boulogne à Calais est proche de son achèvement .Dans la traversée de Boulogne les ouvrages d'art sont arrivés à la dernière phase d'exécution ; on y met la dernière main ; et de l'avis des hommes compétents il n'est pas impossible que la ligne soit livrée à la circulation pour les voyageurs , dans le milieu du mois d'août prochain .

Puisse cette prévision se réaliser !

Notre Exposition Internationale de pêche profiterait particulièrement tout d'abord de cette ouverture du chemin de fer vers Calais .Le Nord de la France , la Belgique , la Hollande , l'Allemagne , s'ils avaient cette ligne à leur disposition , nous enverraient certainement un plus grand nombre de voyageurs que si les choses restaient en l'état actuel .Enfin notre saison de bains gagnerait beaucoup à cette affluence exceptionnelle d'étrangers .

Un quartier nouveau , qui est appelé à être un des plus agréables et des plus riches de Boulogne , celui du Boulevard de l'Impératrice , attend avec une impatience bien naturelle que les locomotives roulent sur le magnifique viaduc de la Liane .En effet , d'après des informations dont nous osons garantir l'exactitude , l'administration des ports et des phares se proposerait de transporter du côté de la Madelaine , aussitôt le chemin de fer en cours d'exploitation , les chantiers de construction des navires , qui sont provisoirement installés le long de la rive gauche de la Liane .Grâce à cette mesure , on pourrait immédiatement restaurer la partie construite du boulevard , procéder à la vente des terrains indivis entre l'Etat et la Ville , qui ont été conquis sur la Liane , réaliser les acquisitions de terrain nécessaires pour prolonger cette voie jusqu'à Bréquerecque où elle aboutirait à la route impériale n° 1er et commencer sans plus de délais les travaux d'établissement de cette dernière partie du boulevard .

Ce projet a depuis longtemps reçu l'approbation du public , et nous croyons que l'opinion serait satisfaite de le voir s'exécuter dans le délai le plus court possible

Edmond Magnier

JOURNAL DE CALAIS *Édition du 11 juillet 1866*

Il existe plusieurs projets ayant pour but de faire communiquer l'Angleterre avec le continent par une voie ferrée .L'un consiste en un pont posé sur des poteaux en maçonnerie et recouvert d'un énorme capuchon ou voûte dans toute sa longueur .Ce projet a le mérite de laisser les voyageurs à peu près à l'air libre . ; il a le défaut de ne pas tenir compte assez de la force et des ravages de la mer .

Le second projet vise à creuser sous le détroit un long tunnel sous lequel passeraient des trains .Dans ce parcours de sept lieues , des cheminées donneraient l'air suffisant pour que les voyageurs ne fussent pas asphyxiés .Nous ne nous chargeons pas de les analyser l'un l'autre .Il est un fait incontestable cependant , c'est que ce second projet a trouvé de fermes croyants , des appuis et des actionnaires .Il est à l'état d'étude .

De Boulogne à Calais , des ingénieurs procèdent à des sondages pour rechercher l'endroit où le terrain serait le plus convenable pour ouvrir le tunnel .En ce moment , les ouvriers sont au travail entre Sangatte et les Baraques .Les ouvriers creusent un puits , qui sera poussé , dit on profondément .Si nous obtenons des détails sur les résultats de ce sondage , nous en ferons part à nos lecteurs .

On nous dit de Boulogne qu'un des soutiens des arcades du tunnel du chemin de fer , sous la Colonne s'est déplacé , on travaille à réparer le dommage .Le pont viaduc qui traverse les Tintelleries est presque terminé .

JOURNAL DE CALAIS *Édition du 18 juillet 1866*

Le chemin de fer de Calais à Boulogne est en construction depuis près de quatre ans ; il n'est pas terminé ; les travaux du tronçon de Boulogne avancent avec une lenteur désespérante , et les accidents qui s'y produisent de temps à autre ne font qu'en retarder l'achèvement ; on dirait d'un parti pris .La mise en exploitation promise pour le mois de juin , puis pour juillet , reportée en août , est reportée en octobre ; elle fuit comme un mirage .Il est même des gens , de ceux qu'on reconnaît comme bien posés pour en juger , qui affirment que l'ouverture du chemin de fer n'aura pas lieu avant un an .

A quoi attribuer ces lenteurs , matérielles ou intentionnelles ? Nous ne saurions le dire , mais nous croyons savoir que l'autorité ministérielle s'en étonne et on nous assure que , tout récemment , le compagnie a été mise en demeure de terminer les travaux pour le quinze août prochain .C'est bien près , mais n'examinons pas .

Terminée ou non , la ligne est exploitée pour les marchandises de Calais à Marquise .Pourquoi ne transporte t elle pas les voyageurs ?

Des omnibus achèveraient le service jusqu'à Boulogne .Cela s'est fait pour la ligne d'Amiens , quand la perforation du tunnel de Nesles retardait le raccord de la ligne .Des omnibus prenaient les voyageurs à Neufchâtel et les transportaient à Boulogne, sans inconvénients .Pourquoi ne ferait on pas pour la ligne de Boulogne à Calais ce qui a été trouvé si bon pour la ligne d'Amiens à Boulogne ?

La colonne du 19 juillet 1866

Le mois d'août approche et d'autres distractions viendront occuper nos visiteurs .Nous aurons , outre des régates , l'Exposition internationale de pêche , l'inauguration de la Halle aux poissons , l'inauguration de l'aquarium , et les fêtes qui seront donnés à ce sujet .

De plus , un ingénieur des travaux sur la ligne de Boulogne à Calais , nous a assuré que l'inauguration de ce chemin , pourrait avoir lieu , comme on l'a déjà dit , le 15 août , et il a même ajouté que vers le 10 , il espérait voir arriver une locomotive de la gare de Calais à celle de Boulogne .

On s'occupe activement de la construction du pont de chemin de fer qui traverse la rue Royale ; on ne se contente pas de travailler de jour à cet ouvrage difficile , on y travaille aussi la nuit à la lueur des torches

La colonne du 22 juillet 1866

Arrivé au port ensablé de Wimereux , on aperçoit le pont grandiose à trois arches du chemin de fer , jeté avec hardiesse sur la rivière et sur la route de Gazemetz ; de chaque côté de ce viaduc , s'élèvent à une hauteur considérable des remblais considérables sur lesquels sont posées les deux voies de la ligne . Les wagons et la locomotive qui roulent sur cette masse énorme de terre amoncelée , dans une large vallée , pour unir deux montagnes , semblaient , vus d'en bas , suspendus en l'air .

A peine se trouve t'on sous l'arche où passe la route , le tableau change , ce n'est plus une terre aride et la mer immense que l'on aperçoit , mais bien une riante et verte vallée , ombragée d'arbres au loin et entourées de côteaues chargés d'une riche moisson . On est arrivé dans les prés de Gazemetz , où vont avoir lieu les courses dangereuses que nous allons décrire

L'Impartial
Édition du 25 juillet 1866

Un autre accident d'une nature différente est arrivé lundi dans la rue Royale .Un ouvrier serrurier du nom de Champeau , âgé de 26 ans , travaillait au montage du viaduc du chemin de fer de Calais qui traverse cette rue .Son pied a glissé et il est tombé sur la chaussée , d'une hauteur de 4 à 5 mètres .Il n'avait que de légères contusions à la tête , à la hanche et au bras droit .

L'Impartial
Édition du 01 août 1866

Les travaux d'achèvement du chemin de fer de Boulogne à Calais se continuent avec activité , dans la partie comprise entre Wimereux et Boulogne , où se rencontrent les ouvrages d'art les plus importants .On déblaye la voie dans le tunnel de la montagne d'Odre .Mais , quelque rapidité que la Compagnie du Nord apporte à terminer cette entreprise qui a marché avec tant de lenteur , on ne peut guère espérer que le chemin pourra être ouvert le 15 octobre .Il ne sera sans doute prêt que vers la fin de l'année .

JOURNAL DE CALAIS
Édition du 05 septembre 1866
Le chemin de fer de Calais à Boulogne

L'achèvement du chemin de fer de Calais à Boulogne avance , mais si lentement qu'on ne saurait dire à quelle époque ce chemin sera livré à la circulation .Sur le tronçon de Calais à Marquise les trains de marchandises roulent depuis un mois , sur celui de Marquise à Boulogne restent quelques travaux de nivellement à exécuter ; c'est du côté de Wimille , à Aubangue , nous dit on , qu'il reste des difficultés à surmonter .Dans la traversée de la route impériale , au bas de la côte de l'Epître , près Marquise , là où est le passage à niveau de la ligne , on voit à droite et à gauche les rails posés , les poteaux télégraphiques sont en place , la maison du garde-barrière est en construction , la pose des barrières n'est qu'un détail insignifiant : que manquent ils pour que les trains roulent ? presque rien .Et cependant , cette inauguration de la ligne qui devait avoir lieu le 15 août, puis le 15 septembre , recule sans cesse et ne présente pas de terme fixe .Une personne bien renseignée disait dernièrement que cette inauguration pourrait se faire en octobre , en novembre peut être .Avec les précédents connus et en raisonnant d'après les attermoiments qui se sont succédés depuis le début des travaux , on est autorisé à penser que l'exploitation du chemin n'aura pas lieu avant le printemps , disons le mois de mai .

JOURNAL DE CALAIS
Édition du 12 septembre 1866

Nous trouvons dans la *Colonne* de Boulogne l'article suivant :

« Le Journal de Calais entretient ses lecteurs du chemin de fer de Boulogne à Calais et semble douter que cette voie ferrée soit prochainement livrée à la circulation des trains de voyageurs et reporte au printemps , au mois de mai prochain , l'inauguration de la ligne .Nous croyons que les craintes de notre confrère sont exagérées et mal fondées .Tous les travaux de la traversée de Boulogne sont entièrement terminés .il ne reste plus qu'à poser quelques centaines de mètres sur la voie de droite , et la voie de gauche est

presque définitivement ballastée .Des locomotives et des trains assez lourds circulent dessus et dans toute sa longueur depuis le 18 août .

Les travaux de consolidation et d'assainissement de la tranchée des Garennes et de la tranchée de Terlincthun , retardés d'abord par les difficultés sans nombre qu'on y a rencontrées et ensuite par les pluies torrentielles de ces temps passés , touchent à leur fin .

Nous croyons être bien renseignés en disant que la réception de la ligne de Boulogne à Calais , par les ingénieurs du contrôle de l'Etat , doit avoir lieu vers le 1^{er} octobre et que l'inauguration se fera le 15 octobre au plus tard .

Maintenant , il pourrait bien se faire que , si le mauvais temps et les pluies continuaient , on fut obligé de marcher , pendant un mois ou plus , sur une seule voie dans la traversée de la tranchée de Terlincthun et dans la tranchée des Garennes seulement , c'est à dire sur une longueur de 1500 mètres environ dans les deux parcours .

Mais nos renseignements sont si précis que nous n'avons pas moins la conviction de pouvoir aller le 15 octobre , par le chemin de fer , serrer la main à notre confrère de Calais . »

Nous joignons avec plaisir les renseignements de notre confrère de Boulogne à ceux que le Journal de Calais avait donné dans son dernier numéro sur l'état d'avancement des travaux de la ligne .Ces renseignements , par leur précision , paraissent pris à une source officielle ; c'est une raison pour que le public ait confiance en la date de l'ouverture , fixée définitivement au 15 octobre .

Notre confrère conviendra que nous avons de bonnes raisons pour reculer cette inauguration à une époque indéterminée .Que de fois n'a t elle pas été remise ! sans parler des retards , des obstacles survenus par suite des changements d'études , de direction , etc . .On a parlé du mois de juin , puis de juillet ; un ordre ministériel faisant coïncider la solennité de l'inauguration de la ligne avec l'Exposition de pêche et avec la fête du 15 août ; puis on parlé du 15 septembre ; enfin il s'agit du 15 octobre .On conviendra que ces décevances sans fin n'étaient guère encourageantes et que ces précédents nous autorisaient à regarder cette époque de l'ouverture comme un mirage .Que nos craintes aient été exagérées , soit , mais quelles aient été mal fondées ! .

Mais enfin , c'est au 15 octobre que cela aura lieu ; nous le verrons bien .Dans tous les cas , que ce soit ce jour là ou le lendemain , nous rendrons cordialement à notre confrère boulonnais la pression de main qu'il nous promet .

JOURNAL DE CALAIS *Édition du 16 septembre 1866*

On lit dans la Colonne de Boulogne :

Nous croyons être bien renseignés en disant que la réception de la ligne de Boulogne à Calais par les ingénieurs du contrôle de l'Etat doit avoir lieu vers le 1er octobre et que l'inauguration se fera le 15 octobre au plus tard .

Tartar

LA COLONNE *Édition du 04 octobre 1866*

MARQUISE : cette voisine de Boulogne qui grandit chaque année , ne néglige rien pour être à la hauteur des grandes cités .

Elle a commencé par se procurer de l'eau en abondance , en la faisant venir des sources voisines , et c'est M. Kent , de Boulogne , qu'elle a chargé de ce soin . Puis elle a fait la dépense d'un établissement de gaz , pour procurer à ses habitants un éclairage convenable .

On sait que la gare qui dessert Marquise , se trouve sur la commune de Rinxent , deux kilomètres environ du centre de Marquise . On espère que la Compagnie du Nord voudra éclairer convenablement cette importante station et la voie qui y conduit .Il serait , en effet , pénible aux habitants de cette ville , d'être obligés le soir , de se rendre à la gare ou de retourner chez eux dans l'obscurité .

Pour obvier à cet inconvénient , il suffirait à la Compagnie du Nord , d'établir un tuyau qui communiquerait à l'extrémité de la conduite du gaz et viendrait aboutir à la gare .De cette manière , on éclairerait le chemin et la station au moyen de quelques réverbères .

La gare de Marquise serait , sans contredit , la plus importante de toutes celles de la ligne de Boulogne à Calais , et il est probable que de nouvelles constructions vont s'élever autour de cette station et sur la route qui y conduit .

D'ailleurs la Compagnie du Nord ,n'a pas l'habitude de lésiner ni de rien négliger pour donner à ses divers établissements , toutes les améliorations qui contribuent à les rendre plus commodes et plus agréables au public

LA COLONNE *Édition du 11 octobre 1866*

Les transports de pierre considérables qui se font pour les travaux des tranchées du chemin de fer , ont défoncé sur plusieurs points la route de Boulogne à Ambleteuse .

D'Honvault à la Pointe aux Oies il est des parties sur lesquelles il serait dangereux de passer par une nuit sombre . Il en est de même du chemin d'Hobengues à la Trésorerie .Nous appelons , sur cet état de choses , l'attention de l'autorité compétente .

Si l'entretien et la réparation de ces routes est , ainsi que nous le croyons , à la charge de ceux qui causent le dégât , les entrepreneurs de chemin de fer devraient être mis en demeure de le réparer immédiatement . Il est utile que les travaux nécessaires soient terminés avant la mauvaise saison , qui rendrait ces voies impraticables si on les laissait dans l'état déplorable où elles sont .

LA COLONNE *Édition du 11 octobre 1866*

Depuis plusieurs jours déjà ,l'épidémie de choléra avait atteint quelques ouvriers occupés aux travaux du chemin de fer , à Wimereux .

Comme on ne pouvait et on ne devait pas réclamer le secours de l'Hopital de Boulogne , la Compagnie du Nord avait fait construire , près de la station de Wimille , une petite ambulance où les malades étaient soignés avec autant de zèle que d'abnégation par M. Lejeune , médecin de Wimille , assisté depuis deux jours seulement par de quelques sœurs Franciscaines .

Mais , en présence de la persistance de l'épidémie , l'attention de la Compagnie , dont les habitudes généreuses et bienveillantes sont connues , devait être appelée d'un façon toute particulière .

En effet , M. le Docteur Cahen , médecin en chef de la Compagnie du Nord , dont la haute compétence et le grand savoir ont eu le bonheur , l'année dernière à Paris , de combattre le fléau cholérique , vint tout exprès de Paris pour étudier par lui même l'état sanitaire de Wimereux et décider quelles mesures on devait prendre pour faire face à l'épidémie , si elle prenait encore des proportions plus étendues .Dans cette visite , M. le docteur Cahen était accompagné de M. le docteur Ovion , médecin de la Compagnie de Boulogne , dont la science et le dévouement ont si souvent été mis à l'épreuve ces temps derniers , et de M. Guérinat , qui a su faire apprécier , depuis longtemps , son énergie , son initiative et toutes les bonnes qualités du cœur qui le distinguent .

Après avoir visité l'ambulance et quelques maisons de Wimereux et une partie de la ligne de chemin de fer jusqu'au Moulin-Hubert , il a été décidé , qu'en prévision d'une plus grande extension du fléau , une cantine générale serait établie sur le plateau d'Odre , dans les bâtiments qui servaient de bureau , d'ateliers et de magasins aux entrepreneurs des souterrains de Boulogne .

Ces bâtiments , qui se trouvent être dans les meilleurs conditions de salubrité , puisqu'ils servent encore d'habitation à un employé , pareront d'une manière efficace aux éventualités , surtout qu'un service médical complet y sera installé avec cuisine , infirmerie , etc , etc , si malheureusement le fléau venait s'étendre sur les chantiers d'Honvault et de Terlincthun , qui comptent encore en ce moment un grand nombre d'ouvriers - C.V

JOURNAL DE CALAIS
Édition du 13 octobre 1866

D'après le journal de la Colonne , de Boulogne , nous avons annoncé que l'inauguration du chemin de fer de Calais à Boulogne devait avoir lieu lundi prochain 15 de ce mois , mais nous devons l'avouer , nous avons reproduit cette nouvelle sans une grande confiance en sa véracité , et voici maintenant venir de Boulogne d'autres renseignements sur cette inauguration qui serait reportée à la fin de l'année présente ou au commencement de l'autre .On attribue ce retard aux pluies de septembre qui ont occasionné des dégâts sur le trajet de Boulogne à Marquise .A force de prendre patience , nous finirons , une fois ou l'autre , par aller en chemin de fer au chef-lieu de notre sous-préfecture.

LE JOURNAL DE CALAIS
ÉDITION DU 21 NOVEMBRE 1866

Un compartiment pour ceux qui ne fument pas , s'il vous plaît

Dans les première années qui suivirent l'établissement des chemins de fer , et longtemps encore après encore après , il était interdit de fumer dans les wagons .Les fumeurs ne tardèrent pas à se récrier , et demandèrent avec insistance qu'on leur accordât au moins une voiture .Donnez nous un wagon comme en Belgique , disaient ils et nous sommes satisfaits .

Les cris de ces infortunés s'élevèrent enfin jusqu'à M. Behie , qui , dans sa sollicitude pour les consommateurs de la plante chère au trésor , leva l'interdiction maudite , à la condition toutefois que les voyageurs ne se plaindraient pas .

Qu'est il arrivé ? Aujourd'hui l'exception est devenu la règle , et la tolérance un droit .A moins de prendre un billet de première classe , ce qui n'est pas donné à tout le monde , aussitôt que vous entrez dans un wagon , vous vous trouvez enveloppé de fumée de tabac , comme dans un cabaret flamand .Irez vous demander que l'on se compte et que l'on aille aux voix pour savoir si l'on doit , oui ou non , éteindre les pipes ? Cela n'est pas possible .il faut , bon gré , mal gré , avaler la fumée suffocante jusqu'au terme du voyage ; tant pis pour vous si vous avez les bronches irritables.

Eh bien , la réclamation que l'on faisait , il y a quelques années , en faveur des fumeurs , je la retourne , moi , en sens inverse : je demande un wagon où l'on ne fume pas ; je le demande au nom des femmes , des enfants , des vieillards , de tous ceux qui ont la poitrine faible ; je le demande au nom de l'équité , de la vieille urbanité française , au nom de tous ceux qui aiment mieux souffrir que de s'exposer à une querelle avec leurs voisins .

Mais , que dis je un wagon ? Nos prétentions ne s'élèveront pas si haut .Non , ce n'est pas un wagon que l'auteur de ces lignes sollicite avec tant d'insistance , c'est tout bonnement une moitié de wagon , moins encore si l'on veut , un simple compartiment .Et qu'est ce que cela coûterait , mon Dieu ? Dans les voitures de troisième classe , une cloison qui s'élèverait jusqu'en haut , dans les voitures de seconde classe , une plaque portant : pour les non-fumeurs .C'est en un mot , la reproduction de ce qui a été fait pour les dames seules .Certes , on ne peut pas faire de l'humanité à meilleur marché .Il faut espérer qu'une pétition aussi modeste sera accueillie . M. le Ministre , qui a déjà fait la part des fumeurs , voudra aussi faire quelque chose pour ceux qui ne fument pas .Il a reçu les bénédictions des premiers , il voudra aussi recueillir celles des seconds ; c'est à dire qu'il sera béni de tous ses administrés , sans s'attirer de réclamation de la part de ses collègues .Quel ministre pourrait en dire autant ?

NICOPHOBE

L'IMPARTIAL

Édition du 28 novembre 1866

Repris intégralement dans le Journal de Calais du 01 décembre

Quand le chemin de fer de Boulogne à Calais sera-t-il livré au public ?

Voilà ce qu'on se demande de tous côtés , non seulement à Boulogne , mais à Calais , à Marquise et dans beaucoup d'autres villes .

Nous ne pouvons répondre en aucune façon aux questions qui nous sont adressées à ce sujet par plusieurs correspondants justement impatients de voir l'ouverture de cette ligne .On prétend généralement que l'établissement du chemin à Terlincthun , à Wimereux , et à Hobengues laisse à désirer sur le rapport de la solidité .Les infiltrations d'eau et la pression des terres auraient renversé , en plusieurs endroits, les talus des tranchées .Quelques uns qui vont peut être trop loin , croient qu'il eût mieux valu pratiquer un tunnel à Terlincthun , que d'y percer une tranchée .Mais c'est là un avis particulier .Toujours est il qu'à différentes reprises déjà , on s'est trouvé en face de difficultés qui menaceraient de se reproduire encore .

Dimanche dernier , pourtant , la voie ayant été déblayée complètement MM. Les administrateurs du chemin de fer du Nord , ont fait par un train spécial le trajet de Calais à Boulogne à titre d'essai .

Cette expérience permet de penser que la Compagnie du Nord se propose de livrer la ligne nouvelle à la circulation dans un bref délai .

Edmond Magnier
(l'Impartial)

LA COLONNE

Édition du 29 novembre 1866

Messieurs les Administrateurs de la Compagnie du chemin de fer ont parcouru , dimanche dernier , dans toute sa longueur , la ligne de Calais à Boulogne ; ces messieurs étaient accompagnés des hauts fonctionnaires de la Compagnie , entre autres : Mr Petiet , ingénieur en chef de l'exploitation ; M. Couche ingénieur en chef des travaux ; M. Guillon ingénieur de la ligne de Boulogne à Calais .

Le train spécial qui se composait d'une magnifique locomotive Crampton et de plusieurs voitures de voyageurs est parti de Calais à 10 heures moins quelques minutes et est arrivé en gare à Boulogne , après plusieurs arrêts prolongés sur la ligne à midi dix minutes environ .

JOURNAL DE CALAIS

Édition du 05 décembre 1866

Enfin , la longue affaire de la ligne ferrée de Calais à Boulogne touche à son terme , si nous en rapportons à la Colonne de Boulogne que nous copions plus bas .Nous savons déjà que le dimanche 24 novembre , une commission composée de hauts administrateurs de la ligne du Nord , dont faisait partie l'ingénieur en chef M. Petiet , avait parcouru toute la ligne en un train spécial .Partie de Calais à huit heures du matin et arrivée à Boulogne à midi , après de longues stations , elle a accepté les travaux .

Voici ce que dit la Colonne :

Nous sommes heureux de pouvoir faire connaître à nos lecteurs , que l'ouverture de la ligne de Boulogne à Calais , est officiellement annoncée pour le lundi 7 janvier 1867 .Il y aura six trains de voyageurs par jour , trois montant , c'est à dire de Boulogne à Calais , trois descendant , c'est à dire de Calais à Boulogne et plusieurs trains de marchandises .Le service se fera , pendant les premiers mois de l'exploitation , sur une seule ligne , de Boulogne à Marquise et vice versa .Nous pouvons garantir l'authenticité de ces renseignements .

L'IMPARTIAL
Édition du 05 décembre 1866

C'est définitivement au 07 janvier prochain qu'est fixée l'ouverture du chemin de fer de Boulogne à Calais .Le service se composera de six trains par jour , trois venant de Calais et trois partant de Boulogne .On nous assure que le personnel qui doit être attaché à cette section , a reçu l'ordre de se tenir prêt pour le jour précité .

Journal de Calais
Édition du 08 décembre 1866

Nous sommes heureux de pouvoir faire connaître à nos lecteurs que l'ouverture de la ligne de Boulogne à Calais , est officiellement annoncée pour le lundi 07 janvier 1867 .Il y aura six trains de voyageurs par jours , trois montant , c'est à dire de Boulogne à Calais ; trois descendants c'est à dire de Calais à Boulogne , et plusieurs trains de marchandises .Le service se fera , pendant les premiers mois de l'exploitation , sur une seule ligne de Boulogne à Marquise et vice versa .Nous pouvons garantir l'authenticité de ces renseignements .

L'IMPARTIAL
Édition du 19 décembre 1866

Ligne de Boulogne à Calais
Service des trains de voyageurs et marchandises à partir du 07 janvier 1867

C'est à cette date , en effet , que s'ouvrira définitivement *et sur toute sa longueur* la ligne de Boulogne à Calais , ainsi que nous l'avions demandé autrefois dans une brochure , aux conclusions de laquelle la Chambre de Commerce et le Conseil municipal de Boulogne se sont spontanément associés .

Le service des trains de voyageurs et marchandises est aujourd'hui définitivement réglé et il figurera au livret des chemins de fer pour le mois de janvier prochain .

Tous les trains feront le trajet de Boulogne à Calais en 1 heure 20 minutes .

L'organisation du nouveau service , les heures fixées pour le départ , soit de Boulogne , soit de Calais , de trois trains omnibus par jour , l'arrêt des trains à toutes les stations , sont combinés de manière à satisfaire pleinement , selon nous , dans le moment actuel , les vœux des populations de l'arrondissement de Boulogne .

Nous donnons ci dessous le tableau du service qui commencera sans faute le 07 janvier :

Ligne de Calais à Boulogne.
Service des trains de voyageurs et marchandises,
à partir du 7 janvier 1867.

STATIONS.	Voyageurs.			Marchandises.	
	Omni- bus. 1,2,3 cl 24.	Omni- bus. 1,2,3 cl 130.	Omni- bus. 1,2,3 cl 2.	244.	248.
	matin	soir.	soir.	matin	soir.
Calais..... dép.	6 30	12 30	6 40		
St.-Pierre-l.-Cal. arr.	6 35	12 35	6 45		
Id. id. ... dép.	6 36	12 36	6 46	8 30	2 »
Califiers..... arr.	7 »	1 »	7 10	9 15	2 45
Id. dép.	7 1	1 1	7 11	9 20	2 50
Marquise..... arr.	7 13	1 13	7 23	9 45	3 15
Id. dép.	7 15	1 15	7 25	9 55	3 25
Wimille..... arr.	7 33	1 33	7 43	10 25	3 55
Id. dép.	7 34	1 34	7 44	10 30	4 »
Contrôle. arr.	7 46	1 46	7 56	10 55	4 25
Boulogne..... arr.	7 50	1 50	8 »	matin	soir.
	matin	soir.	soir.		

STATIONS.	Voyageurs.			Marchandises.	
	Omni- bus. 1,2,3 cl 35.	Omni- bus. 1,2,3 cl 131.	Omni- bus. 1,2,3 cl 17.	247.	243.
	matin	matin	soir.	matin	soir.
Boulogne..... dép.	6 15	11 40	6 »	8 45	6 10
Wimille..... arr.	6 27	11 52	6 12	9 10	6 35
Id. dép.	6 28	11 53	6 13	9 15	6 40
Marquise..... arr.	6 46	12 11	6 31	9 50	7 15
Id. dép.	6 48	12 13	6 33	10 »	7 25
Califiers..... arr.	7 1	12 26	6 46	10 25	7 50
Id. dép.	7 2	12 27	6 47	10 30	7 55
St.-Pierre-l.-Cal. arr.	7 24	12 49	7 9	11 15	8 40
Id. id. ... dép.	7 25	12 50	7 10	matin	soir.
Contrôle. arr.	7 30	12 55	7 15		
Calais..... arr.	7 35	1 »	7 20		
	matin	soir.	soir.		

Journal de Calais
Edition du 27 décembre 1866

**Ouverture du chemin de fer de Calais à Boulogne –
Chemin de fer du quai de marée**

L'état des départs et arrivées des trains de la ligne de Calais à Boulogne et vice versa qui précède est la meilleure garantie de la nouvelle officielle de l'ouverture de ce chemin de fer .C'est le lundi 7 janvier prochain , que le premier train de voyageur partira de notre gare , directement pour Paris .Au mois de mars , les trains express avec dépêches quitteront la ligne de Béthune et prendront celle de Boulogne .Nous félicitons notre ville de ce résultat tardif , mais enfin obtenu . A Boulogne , on s'en félicite de même , et l'on est convaincu qu'une ouverture pour la Belgique et l'Allemagne était un avantage considérable que l'on n'a pas assez apprécié jusqu'à présent .Les habitants de Calais et Boulogne y trouveront des facilités réciproques pour se rendre à Saint Omer , à Dunkerque , ou à Abbeville , Montreuil etc ..

Selon toutes probabilités , l'état des heures de départ et d'arrivées ci dessus est provisoire .Les observations d'un journal de Boulogne y découvrent de nombreux inconvénients pour les correspondances partant de Calais pour l'Est ou de Boulogne pour le midi ; les voyageurs seront assujettis à de longs retards .On sait que cela n'est qu'une question de détail et que l'expérience suffit pour régulariser .

Nous avons pour croire à un provisoire une raison que nous allons expliquer à nos lecteurs .

Il est entendu que le service des dépêches pour et de l'Angleterre se fera toujours à Calais , il s'y fait avec une promptitude , une régularité incontestable et l'heureuse position du quai de marée est pour beaucoup dans ces avantages présentée par notre port .Au temps où nous vivons et commercialement parlant , le gain ou la perte d'une minute est un avantage immense et considérable ; L'épargne est poussée au point que les études tendent à jeter , pour ainsi dire , du paquebot dans le wagon et du wagon dans le paquebot , les voyageurs et les dépêches .C'est ce résultat suprême obtenu pour tous les temps , que la compagnie du Nord va atteindre au port de Calais , grâce au facile accès du quai de marée .

Il est plus que question , il est décidé , nous l'annonçons avec assurance , qu'un chemin de fer va relier le quai à la gare : en voici le tracé :

La ligne sortant de la gare à la hauteur de la rue de Thonis franchira le mur d'enceinte , suivra le jardin Banse , le fossé nord , dont une partie sera comblée ; à la hauteur du phare tournera au nord , contournera en partie la crique et , au moyen d'une estacade , se joindra au quai de marée .La compagnie du Nord est résolue à pousser les travaux avec la plus grande activité , ils devront être terminés dans quatre mois , à cause de l'exposition universelle .

Ce sont les ponts et chaussées qui sont chargés du travail .Un aqueduc posé à l'extrémité est de la crique en joindra les eaux avec celles des fossés de fortifications .

De tout ceci on peut voir que les heures de départ seront sujettes à de nombreux changements .

1867

La Colonne du 03 janvier 1867

**LE CHEMIN DE FER DE BOULOGNE A CALAIS
PRIX DES PLACES**

	1ere classe	2ème classe	3eme classe
De Boulogne à Wimille	0.80 c	0.60 c	0,45 c
à Marquise	2F.	1,50	1,10
à Caffiers	2,90	2,20	1,60
à St Pierre	4,60	3,45	2,55
à Calais	4,95	3,70	2,70

Dans notre prochain numéro , nous indiquerons les différents prix entre stations intermédiaires .Il pourrait arriver à cause du mauvais temps qu'il y eut un peu de retard dans l'ouverture de cette nouvelle ligne : nous pourrons à cet égard renseigner nos abonnés dans le journal de dimanche

La Colonne du 06 janvier 1867

CHEMIN DE FER DE BOULOGNE à CALAIS

C'est bien demain 07 janvier , sans aucune remise , l'ouverture du chemin de fer de Boulogne à Calais , pour voyageurs et marchandises .Le premier départ aura lieu à 6 1/4 du matin , le deuxième à 11h40 du matin , et le troisième à 6h du soir , et cela continuera tous les jours .

La nouvelle ligne est parfaitement sûre , l'examen en a été fait plusieurs fois avec un soin minutieux .L'épreuve du viaduc des Tintelleries a été opérée avec six fortes machines , et le pont n'a pas fléchi de quatre centimètres , comme on l'a dit , mais de quatre millimètres , ce qui est bien différent .

Les travaux de la section de Boulogne à Wimereux , les plus difficiles et les plus importants de la ligne entière , ont été considérés comme parfaitement exécutés ; il en est de même de toute la ligne dont une grande partie était déjà livrée à la circulation pour les marchandises .

L'exploitation de cet embranchement procurera à notre ville de grands avantages , tant pour la saison des bains que pour le commerce en général .Nous reproduisons ici le tarif des prix pour les voyageurs

		1 ^{re} Classe.	2 ^e Classe.	3 ^e Classe.
De Boulogne	à Wimille	0 80	0 60	0 45
—	à Marquise	2 »	1 50	1 10
—	à Caffiers	2 90	2 20	1 60
—	à St-Pierre	4 60	3 45	2 55
—	à Calais	4 95	3 70	2 70
De Wimille	à Marquise	1 25	0 90	0 70
—	à Caffiers	2 15	1 60	1 15
—	à St-Pierre	3 80	2 85	2 10
—	à Calais	4 15	3 10	2 30
De Marquise	à Caffiers	1 »	0 75	0 55
—	à St-Pierre	2 70	2 »	1 50
—	à Calais	2 90	2 20	1 60
De Caffiers	à St-Pierre	1 80	1 35	1 »
—	à Calais	2 »	1 50	1 10
De St-Pierre	à Calais	0 65	0 50	0 35

LA COLONNE

Edition du 10 janvier 1867

Malgré un temps affreux et un dégel subit qui aurait pu occasionner des éboulements sur la ligne de Boulogne à Calais , l'ouverture de ce chemin a eu lieu le 07 janvier , comme la Compagnie l'avait annoncée .

Le premier train de Boulogne est parti à 6 h 1/4

Le premier train de Calais est parti à 6h 1/2

Les quatre autres ont quitté les gares aux heures indiquées

49 voyageurs de Boulogne sont partis le premier jour pour Calais et les stations intermédiaires .

71 voyageurs ont quitté Calais , 55 pour Boulogne et les autres pour les localités intermédiaires .

Depuis le 7 les trains des deux villes continuent leur service régulier , qui s'opère à peu près dans les conditions indiquées dans les livrets .

Nous constatons avec plaisir que les employés de la ligne nouvelle prennent toutes les précautions possibles pour éviter toute espèce d'accident : dans les endroits un peu dangereux , le mécanicien conducteur ralentit la marche des trains ; il a parfaitement raison , et les voyageurs doivent lui en savoir gré . Quand l'hiver sera passé et que la ligne sera plus affermie , rien n'empêchera d'aller plus vite .

Au moment où les trains de départ ou d'arrivée doivent traverser le jardin des Tintelleries , on remarque toujours un certain nombre de curieux qui se trouvent au passage à niveau , rue Basse des Tintelleries . Plusieurs fois , pendant qu'on exécutait les travaux , nous avons demandé dans l'intérêt des habitants de la haute-ville et de ceux d'une grande partie de la basse-ville , d'établir au jardin des Tintelleries , près du passage à niveau , une toute petite station pour les voyageurs sans bagages , auxquels on épargnerait le dérangement de se rendre à la grande gare située à Capécure .

Il est à regretter que la Ville , quand elle a demandé à la Compagnie une indemnité un peu exagérée , n'ait pas pensé à diminuer ses prétentions et d'obtenir de la Société du Nord , pour compensation , l'établissement de la petite gare dont nous parlons .

N'est il pas possible , que ce qui n'a pas été fait alors , se fasse maintenant ? La Ville ne pourrait elle pas concéder , près de la barrière du passage à niveau , un terrain à la Compagnie , et même participer à la construction d'une toute petite station , afin d'y établir un commis pour la délivrance des billets . Aux

alentours de Paris , il existe une foule de gares minimales où les trains s'arrêtent deux ou trois minutes pour permettre aux voyageurs de monter , sans bagages .

Cet espèce de pied-à-terre au jardin des Tintelleries , serait utile aux habitants de Saint Martin , à ceux de Maquétra , de Wicardenne , de la route de Calais , de la rue de Tivoli , des Tintelleries , de toute la haute-ville et la partie centrale de la basse-ville , c'est à dire aux trois quarts des habitants de Boulogne.

Hermand

La Colonne
Édition du 10 janvier 1867

Monsieur le Rédacteur

Depuis longtemps les habitants de notre commune réclament pour se rendre à la gare de Gazemetz le chemin direct par l'avenue appartenant à un riche propriétaire .

Vous le savez , Monsieur le Rédacteur , on a adressé à ce sujet une pétition au conseil municipal et à M le Préfet , on a offert à la Compagnie une somme de dix mille francs pour les frais d'expropriation et pour la construction de la route , et malgré cela nous voilà arrivés au jour de l'ouverture sans avoir rien obtenu ; l'administration municipale qui avait reçu les pouvoirs nécessaires pour traiter est elle restée dans l'inaction , comme on le dit ?

Des promesses aussi vagues qu'insignifiantes n'ont abouti à rien jusqu'à présent .

Enfin , Monsieur le Rédacteur , que reste il à faire en pareil cas , à nous tous habitants de Wimille , si ce n'est de réclamer nos droits aussitôt l'arrivée de M. Pugliesi , notre nouveau sous-préfet , dont on vante la sollicitude pour l'intéressante population des campagnes , et ce magistrat , j'en ai la certitude , interviendra d'une manière prompte et énergique , et ces efforts seront couronnés d'un éclatant succès .

Recevez etc..

Wimille , le 09 janvier 1867

P. JOSSELIN

LA COLONNE
Édition du 24 janvier 1867

Le service de contrôle du chemin de fer de Calais à Boulogne est organisé de la manière suivante :

Service des Ponts et Chaussées : Mr Brame , ingénieur ordinaire à Paris

Service des Mines : Mr Hanet-Cléry , ingénieur ordinaire à Paris

Inspection commerciale : Mr de Condé , inspecteur principal à Paris ; Mr Marie , inspecteur particulier à Paris

Surveillance administrative : les Commissaires de Calais et de Boulogne

Le commissaire en résidence à Calais aura dans ses attributions la partie de la nouvelle ligne , comprise entre Saint Pierre et Marquise , y compris cette dernière station et l'embranchement des usines .Le commissaire de Boulogne surveillera le reste de la ligne .