

Boulogne-Sur-Mer : aspects économiques

In: L'information géographique. Volume 24 n°5, 1960. pp. 192-201.

Citer ce document / Cite this document :

Vasseur L.-V. Boulogne-Sur-Mer : aspects économiques. In: L'information géographique. Volume 24 n°5, 1960. pp. 192-201.

doi : 10.3406/ingeo.1960.2022

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ingeo_0020-0093_1960_num_24_5_2022

Boulogne-sur-Mer : aspects économiques

I. CONDITIONS GÉNÉRALES

Boulogne-sur-Mer se vante d'être le premier port de pêche de France, l'un des premiers de l'Europe occidentale; mais il se voudrait aussi un « port omnium », aux horizons plus élargis : il vient en France au troisième rang pour le transit des voyageurs, au dixième pour le trafic des marchandises. Il s'efforce donc d'équilibrer ses activités commerciales en les étalant, ensuite de les doubler par un ensemble industriel.

A première vue, l'emplacement est remarquable : face à Boulogne, l'Angleterre; en arrière, la région du Nord; au N.-E. la mer du Nord, au S.-O. la Manche, gigantesques usines à poisson, et sillonnées en outre de multiples navires dont les voies se nouent sur le Pas de Calais. Ne sont-ce pas là conditions excellentes?

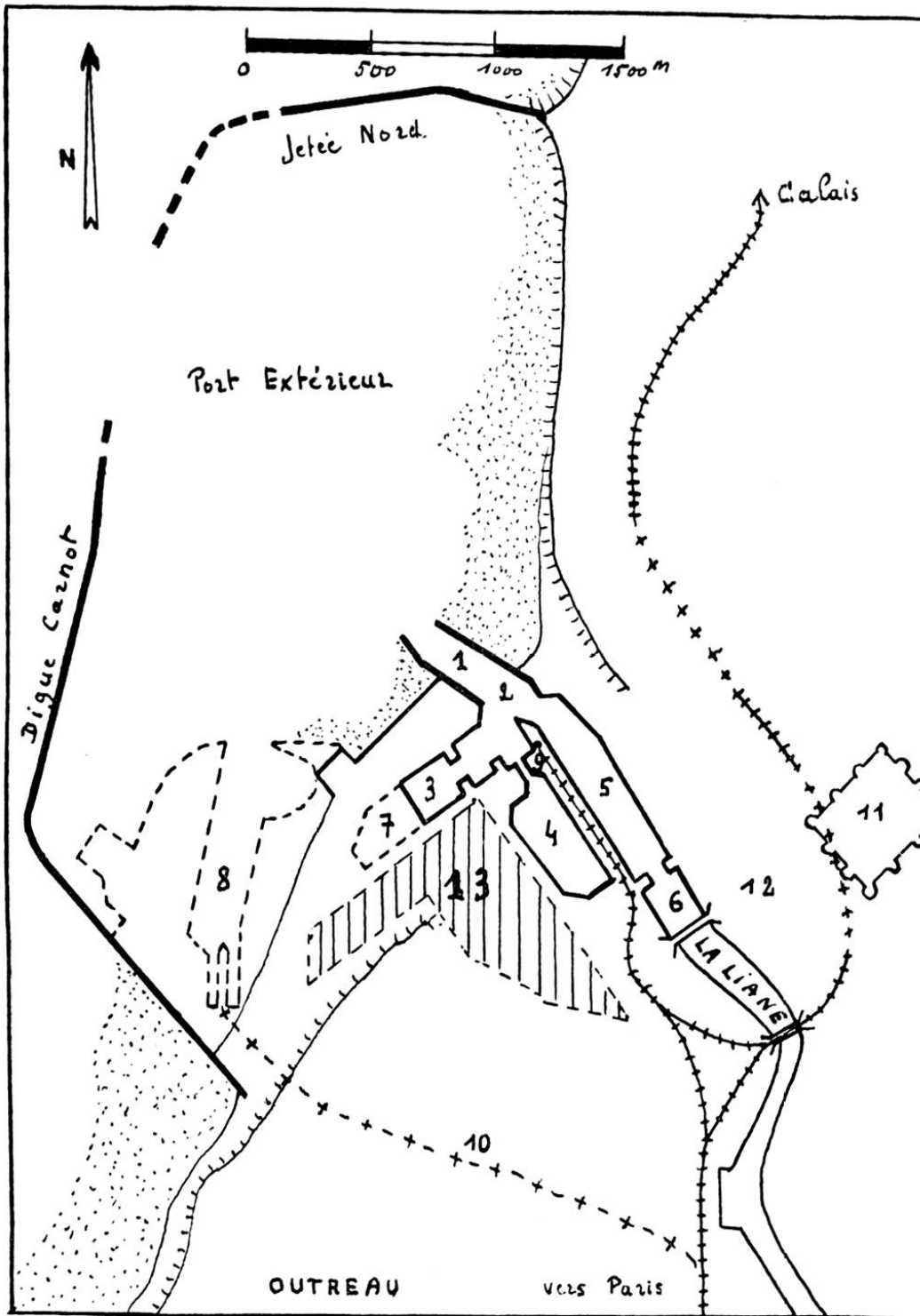
Elles le sont moins qu'il n'y paraît. Le charbon qui avait gonflé l'économie de ce secteur est en déclin; les hydrocarbures et l'électricité hydraulique, en attendant l'énergie nucléaire, favorisent d'autres contrées. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais, en position d'avant-garde il y a encore cinquante ans, n'évoluent pas au rythme actuel; en outre, ils sont mal reliés à Boulogne, et disposent de ports rivaux, aussi bien ou mieux outillés (sauf pour la pêche), comme Calais ou Dunkerque. La concurrence d'Anvers ou de Rotterdam se fait sentir, et la modification des barrières douanières accroît plutôt les échanges terrestres dans le cadre du Marché Commun.

Le site de Boulogne n'est pas idéal. A l'embouchure de la Liane, humble et paresseuse, il ne dispose naturellement que d'un estuaire restreint, que la marée balaie fortement deux fois par jour. La côte s'envase, des récifs jalonnent le pied des falaises, les tempêtes soufflent furieusement sur ce littoral exposé de plein front aux vents d'Ouest, et la brume rend souvent la navigation dangereuse.

Ce qui a fait l'activité et la prospérité de Boulogne, ce sont les Boulonnais, actifs, audacieux — ils furent de hardis corsaires — et prolifiques : le coefficient de natalité atteint ici le double de la moyenne française. Les circonstances y aidèrent parfois; Boulogne fut célèbre lorsque Claude y eut basé la « *classis britannica* » qui maintenait la paix dans la mer du Nord, et lorsque Napoléon y installa son camp. Durant la première guerre mondiale, on y vit passer plus de 2 millions de passagers par an, et débarquer 1 700 t de marchandises par mètre de quai. Mais la seconde guerre mondiale l'écrasa sous 487 bombardements, et les Allemands détruisirent systématiquement le port avant de l'évacuer.

En conséquence, nous nous trouvons devant un port à la fois ancien, artificiel et équipé à neuf. L'estuaire de la Liane aménagé fournit un plan d'eau intérieur de 35 ha. On y rencontre (fig. 1) en venant de la mer un chenal d'accès limité par 2 hautes jetées, puis un avant-port sur quoi débouchent un bassin commercial (bassin Loubet), un bassin à flot éclusé pour un sas de 100 × 21 m réservé aux chalutiers, et en amont sur la rivière un port de marée pour les bateaux de pêche et de voyageurs, suivi d'un arrière-port où l'on remise les navires désarmés. Le port extérieur, d'une superficie de 550 ha, s'avance en mer sous la protection de deux ouvrages, la digue Carnot au Sud (3 242 m) et la digue Nord, en construction (1 300 m sur 2 000 sont achevés). Deux dragues, l'une à bennes et l'autre à godets, assurent l'entretien des fonds.

L'outillage a retrouvé ses chiffres de 1938, mais la qualité du matériel s'est améliorée. Il y a en gros 3 km de quais utilisables, 52 instruments de levage pour la plupart électriques, 16 750 m² de hangars, magasins et entrepôts — contre 33 000 m² en 1938 — un dock flottant de 1 500 t. Un slip-way de 1 500 t est en service, un second de 2 000 t le sera bientôt. Les 3 grils de carénage ont une longueur totale de 157 m, les 2 halles couvertes une superficie de 1 200 m², le chai à vin une capacité de 42 000 hl. La gare routière est achevée, non la gare maritime. En somme, par rapport à 1945 où tout était détruit et le port encombré d'épaves, un gros effort a été fourni. Mais si l'on considère les besoins actuels et à court terme, les installations sont insuffisantes, mal réparties et trop étroites; il n'y a pas de place par exemple pour un port de



plage de sable

 palaises.

FIG. 1

LE PORT DE BOULOGNE

En traits pleins, installations actuelles; en pointillé, constructions projetées.

1. Chenal d'accès et jetées. — 2. Avant-port. — 3. Bassin Loubet. — 3. Bassin à flot. — 5. Port de marée.
 — 6. Arrière-port. — 7. Futur port de pêche. — 8. Futur port de commerce. — 9. Gare maritime. — 10. Future
 voie ferrée. — 11. Vieille ville. — 12. Basse ville. — 13. Quartier des industries de la pêche à Capécure (inachevé).

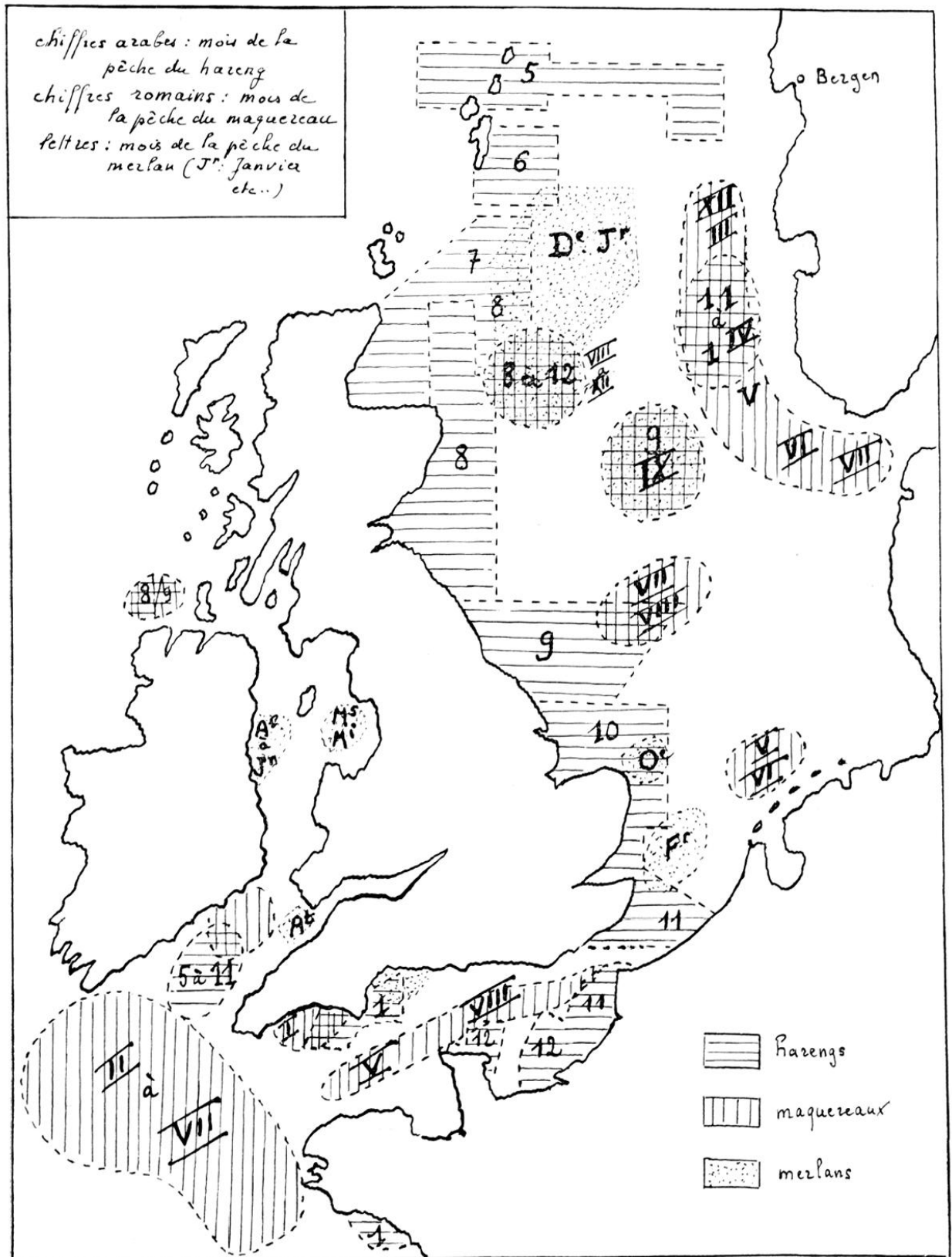


FIG. 2

PRINCIPAUX LIEUX DE PÊCHE DES CHALUTIERS BOULONNAIS

Le merlan se pêche partout, mais spécialement sur les fonds indiqués.

yachting; pêche, commerce et voyageurs se gênent mutuellement. L'activité générale s'en trouve limitée. En outre, la fermeture étroite du port, indispensable à sa protection, y concentre souvent une couche de mazout dont l'incendie pourrait être catastrophique, et les réserves de la Liane sont insuffisantes pour faire chasse-d'eau.

II. — LA PÊCHE

Boulogne tourne le dos à la terre; il est symbolique que la Vierge qui patronne la ville soit arrivée par mer. Aussi le Boulonnais fut-il d'abord un pêcheur, bien avant les premiers textes écrits qui remontent à 809, et qui signalent la conservation du poisson avec le sel des salines de Capécure. La pêche se développa au Moyen Age, peut-être sous la pression démographique; en 1169 le pape Alexandre III donna licence de jeter les filets le dimanche, contre une dime il est vrai...

Le Boulonnais est surtout un pêcheur spécialisé dans le chalutage en Manche et mer du Nord. Il ignore en fait la sardine et le thon; il s'intéresse peu à la morue (en moyenne 4 000 t/an, soit 3,50 % des prises); il ne prend que 200 t de crustacés chaque année.

Les chalutiers peuvent atteindre 60 m de long; comme la construction navale française est chère, les armateurs préfèrent passer commande aux chantiers d'Ostende, de Wesermünde ou de Gdynia, qui pratiquent une fabrication en série, notamment en collant les plans sur le métal à découper. Tous ces chalutiers — 74 en 1960 contre 109 en 1938, mais plus petits — sont récents; l'âge moyen est de dix ans, et aucun bateau n'a plus de quinze ans; ils sont très bien équipés en matériel: T.S.F., radars, radiogoniomètres, sondeurs électroniques à loupe, traceurs de route Decca, etc. Montés par un équipage d'une bonne vingtaine d'hommes, ils sont dirigés par un patron de pêche, qui se fie un peu à ses connaissances théoriques, davantage à son flair, apanage héréditaire de véritables dynasties locales: le rendement d'un même navire peut doubler ou tripler selon le capitaine... Ainsi armés, les chalutiers effectuent des croisières allant de quelques heures à douze jours sur les banes de la Manche (banes de Sandettie ou du Vergoyer), de la mer du Nord (Dogger Bank) ou sur les côtes de Norvège, d'Écosse, d'Islande ou d'Irlande (fig. 2). La grande saison de pêche va de fin octobre à mi-mars, et l'on voit alors s'établir une véritable navette entre les lieux où l'on moissonne le poisson et les quais embouteillés. Mais toute l'année, sauf parfois en juillet, on jette la grande poche, aux mailles en fibres synthétiques maintenant, qui racle les fonds à 200-250 brasses, soit environ 400 m. Cependant, selon une technique récente, on peut traîner un chalut flottant entre deux eaux. La poche ramenée et vidée sur le pont, l'équipage trie les prises, les classe, les met en caisse de bois ou de plastique, et les empile sous des couches de glace, ou en cales réfrigérées.

Mais à côté de cette pêche industrielle subsiste encore une organisation artisanale, où le pêcheur aidé d'un ou deux membres de sa famille, monté sur une barque en bois munie d'un moteur de 100 CV, s'en va cueillir au petit chalut, ou plutôt au filet, ou encore à la nasse, et cela sans perdre de vue la côte, des poissons souvent plus fins (soles, limandes, turbots) ou des crustacés (homards, langoustes, langoustines, crevettes) sans négliger pourtant les harengs, les merlans ou les maquereaux qu'il peut rencontrer.

Dans leur ensemble, les pêcheurs de Boulogne ramènent en moyenne 100 000 à 120 000 t de poisson par an; la récolte de 1959, la plus forte enregistrée jusqu'ici, a atteint 123 092 t. Ce qui fait à peu près le quart des prises françaises (476 000 t en 1959). Par rapport à l'avant-guerre, où la moyenne était de 110 000 t, il n'y a qu'un progrès minime, et l'on reste loin des 220 000 t que les rédacteurs de premier Plan de Modernisation et d'Équipement espéraient pouvoir atteindre.

* * *

La répartition des prises a davantage varié (fig. 3). Boulogne fut longtemps un port harenger. En 1938, le hareng représentait 57 % des apports; il ne figure plus aujourd'hui que pour 26 %. Indubitablement le hareng se raréfie, ce qui provient, semble-t-il, à la fois d'un réchauffement des eaux et d'une surexploitation des banes; en même temps sa taille se restreint d'autant plus qu'on utilise des filets à mailles plus petites, sans pouvoir d'ailleurs aller trop loin, puisque des conventions internationales fixent des normes minimales.

Les armateurs boulonnais ne se plaignent pas de ce changement: la monopêche avait les mêmes inconvénients que la monoculture. Ils considèrent la répartition actuelle comme meilleure, car la pêche repose sur quatre colonnes, où l'on trouve, à côté du hareng, le merlan (20 %), le maquereau (17,6 %) et le colin noir (14,5 %). Cf. fig. 4). En valeur, le pourcentage serait un peu différent.

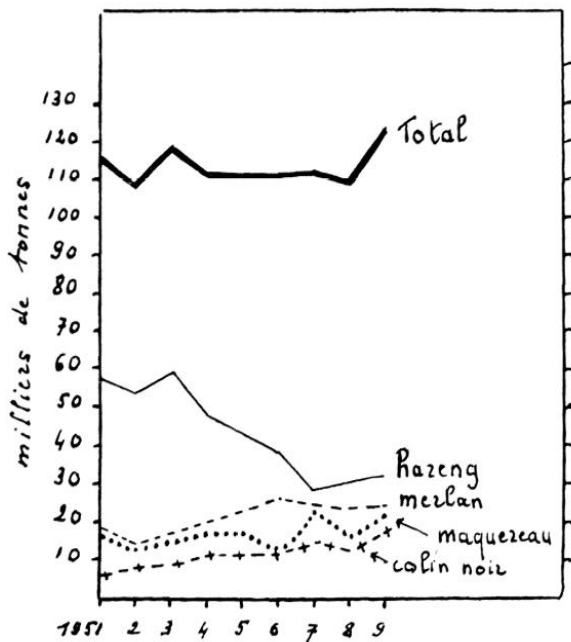


FIG. 3

ÉVOLUTION DES RÉSULTATS DE LA PÊCHE

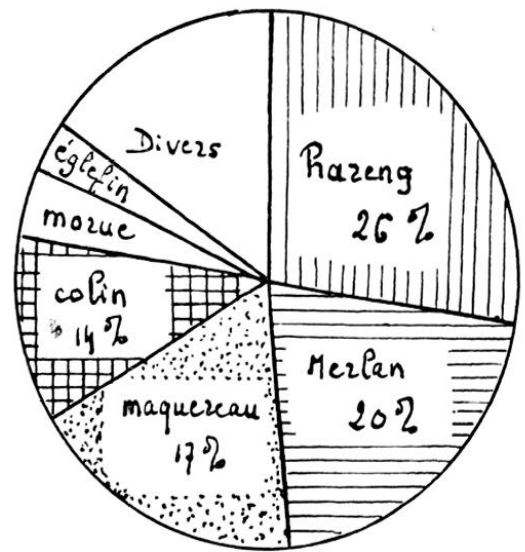


FIG. 4

RÉPARTITION DES PRISES DE PÊCHE PAR ESPÈCES. (1959)

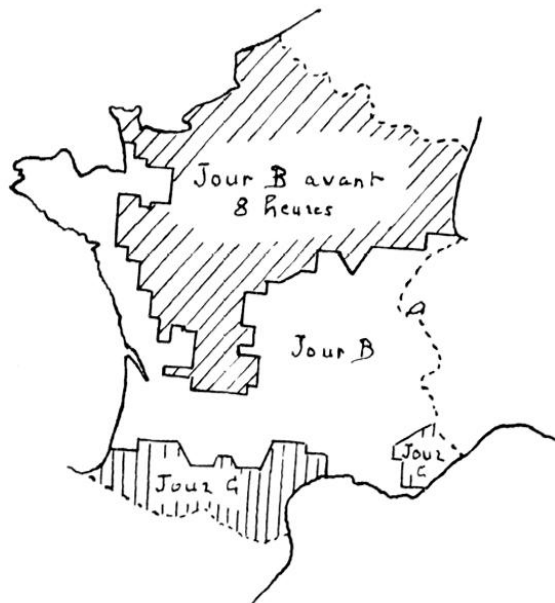


FIG. 5

VENTE DU POISSON EN FRANCE

Le poisson expédié de Boulogne au début de l'après-midi est distribué le lendemain matin dans la zone marquée « Jour B avant 8 heures », l'après-midi dans la zone « jour B », et le surlendemain matin « jour C » dans l'extrême Sud.

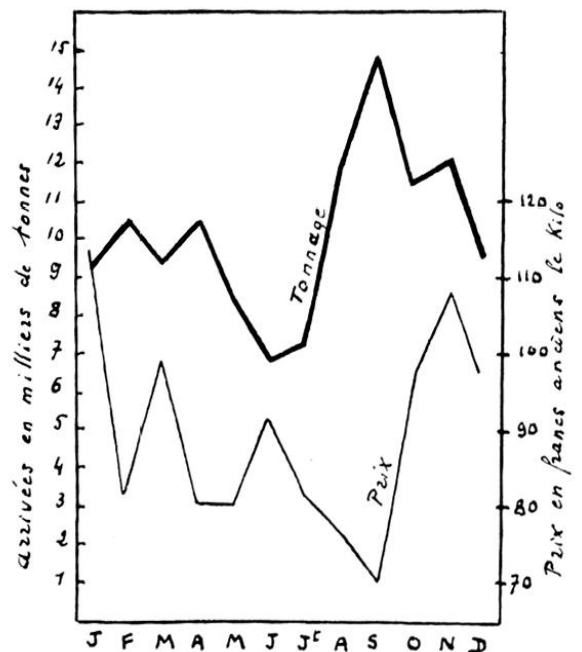


FIG. 6

VARIATIONS MENSUELLES DES PRISES ET DES PRIX DU POISSON SUR LE MARCHÉ DE BOULOGNE EN 1959.

Le poisson débarqué prend des directions diverses. 70 000 t de marée fraîche, soit les deux tiers des apports, sont expédiés immédiatement, par les « mareyeurs-expéditeurs », vers Paris, Sarrebruck et Bâle en particulier (fig. 5). Le trajet se fait plus par route (56 %) que par chemin de fer (44 %), mais toujours en véhicule isotherme et très rapide. L'inconvénient de ce système est la sensibilité des cours, qui s'effondrent lors d'arrivées massives (fig. 6). On tente de pallier cette variabilité par la surgélation à — 40 °C, qui permet un stockage allant jusqu'à six mois. Boulogne est équipé pour traiter ainsi 4 770 t.

10 000 à 20 000 t de poisson sont mis en conserve. On prépare le pilchard (poisson à l'huile et à la tomate) qui est une spécialité du cru, les filets au vin blanc, le colin au naturel, les rollmops ou marinades de hareng, etc. 30 à 35 millions de boîtes sortent chaque année des usines locales, dont certaines sont remarquablement équipées. Pour assurer en période creuse le plein emploi du matériel et des ouvriers, Boulogne est amené à importer environ 10 000 t/an de poisson frais des autres ports de la mer du Nord.

En troisième lieu une quarantaine d'ateliers artisanaux de salaison ou de saurissage produisent bon an mal an un millier de tonnes de harengs salés en baril (la demande se raréfie) et 9 000 t de harengs saurs, soit entiers (bouffis), soit ouverts (kippers) ou encore en filets. Le hareng, après saumurage, est enfilé par les ouïes sur des baguettes — les « aïnets » —; celles-ci sont placées sur des chariots, que l'on appelle « raques », et installées dans les « corrézes » ou cheminées de fumage, où on les expose à la fumée de copeaux de hêtre, de frêne, etc. Chaque producteur a sa recette de fumée!

Enfin, les déchets des précédentes opérations, les apports excédentaires ou non commercialisables gagnent les usines de sous-produits, qui en tirent des engrais, des aliments pour le bétail (voire pour les masses sous-alimentées de l'Extrême-Orient), des huiles, des produits pharmaceutiques — l'huile de foie de poisson serait excellente contre le cholestérol —. Au total, un peu plus de 10 000 t de sous-produits.

* * *

La pêche domine incontestablement l'activité de Boulogne; les bateaux de toute la région, depuis Étaples qui s'envase jusqu'au Crotoy en baie de Somme y viennent débarquer leurs prises. Elle absorbe 20 % de la population active (1). Le nombre des pêcheurs est en régression depuis le début du siècle : 5 143 inscrits en 1907, 3 785 en 1925, 2 381 en 1959, mais les emplois dans la conserverie et les sous-produits sont de création récente. Il y a eu déplacement, parfois d'ailleurs avec substitution d'une main-d'œuvre féminine relativement moins payée. Ceci peut avoir entraîné une baisse du niveau de vie.

Mais la cause principale de cette baisse est l'insuffisante productivité des artisans-pêcheurs. On a coutume de souligner le faible rendement du matériel et surtout des équipages français, que dégage ce tableau (chiffres de *La Pêche maritime*, juillet 1958, portant sur les résultats de la campagne de 1956).

	TONNEAUX DE JAUGE	ÉQUIPAGES	PRISES	PRODUCTIVITÉ	
				par tj	par homme
France.....	211 000 tj	66 000 h	542 000 t	2,6 t	6,2 t
Pays-Bas.....	90 000	10 000	271 000	3	27,1
Allemagne occidentale ...	165 000	12 000	743 000	4,5	63,2

Mais l'exemple boulonnais est fort instructif à cet égard (statistiques 1959).

	POURCENTAGE		PRODUCTIVITÉ PAR HOMME
	des pêcheurs	des prises	
Chalutiers	63,5	95	77,7 t
Petits bateaux.....	36,5	5	0,7 t

(1) Contre 33 % pour le bâtiment. Mais on note une extrême diversité des statistiques de l'emploi, allant de 3 500 à 15 000 individus dans la pêche et ses dérivés. Je m'en tiens aux chiffres suivants : population active de Boulogne et annexes : 34 000; pêcheurs : 2 381; employés dans la salaison : 3 000; dans la conserve : 800; soit 6 181. En y ajoutant les dockers, les mareyeurs, etc., on doit arriver aux environs de 7 000 à 7 500 personnes.

On comprend alors que les membres de la profession dénoncent l'archaïsme de ces entreprises marginales, à caractère artisanal et familial, incapables de nourrir leur homme avec des prises aussi faibles, fussent-elles de poisson fin à 5 NF le kilogramme.

Car Boulogne se veut le port du poisson de masse à bon marché. Les chiffres le montrent d'ailleurs (en francs) :

	PRIX MOYEN FRANÇAIS	PRIX MOYEN A BOULOGNE
1957	126,50 le kg	96,16 le kg
1958	129 » —	89,12 —
1959	131,50 —	90 » —

Cette modicité des prix favorise-t-elle l'écoulement? Il semble que la consommation française approche la saturation :

CONSOMMATION DE POISSON PAR HABITANT ET PAR AN

Allemagne occidentale.....	15,6 kg	Belgique	10,3 kg
France	13,1 —	Italie.....	7,1 —
Pays-Bas	12,4 —		

Bien entendu, on est loin des consommations anglaise, norvégienne et japonaise, mais ici entrent en jeu des modes de vie et d'alimentation qui sont très longs à modifier. Boulogne utilise tous les moyens modernes de publicité pour accentuer la demande nationale; il met quelques faibles espoirs dans le Marché Commun, où l'Italie ne produit que la moitié de ses besoins. Mais la cherté du poisson français, due à la fois aux différences de charges salariales et parasalariales, et surtout à la lourdeur routinière de la distribution (1) est un handicap : mieux organisés, les Pays-Bas n'exportent-ils pas 100 000 t de harengs, soit les deux tiers de leurs prises? Les producteurs s'inquiètent aussi de la pénétration des conserves japonaises par le canal de la Tunisie, en vertu des accords du 5 septembre 1959, et de la prétention de certains États de porter à 12 milles la limite de leurs eaux territoriales. Le marché du poisson doit s'organiser, si la profession ne veut pas périr.

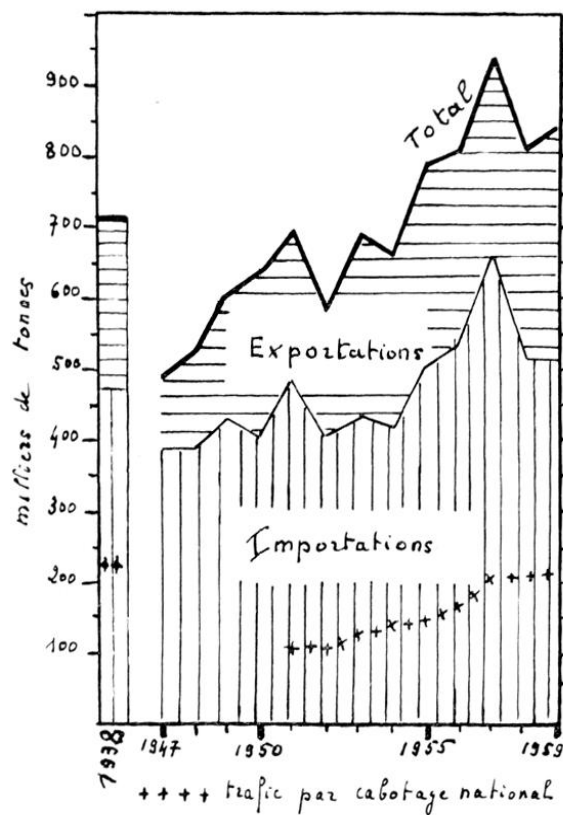


FIG. 7

TRAFIC COMMERCIAL (pêche exclue).

III. — LES AUTRES ACTIVITÉS

Comme PORT DE COMMERCE ET DE VOYAGEURS, Boulogne est beaucoup moins important. Le trafic total des marchandises est de l'ordre de 800 à 900 000 t (maximum 938 000 t en 1957). Il s'est développé à peu près régulièrement dans la dernière décennie (fig. 7) et comprend un assez fort cabotage, d'environ 25 %. Il est assez déséquilibré, puisqu'on note les deux tiers aux entrées, mais le déséquilibre est moins accentué que dans les grands ports français : ceci provient d'une part de ce que les produits énergétiques débarquent peu à Boulogne, d'autre part de ce que les sorties comprennent des produits pondéreux, exception en France.

Aux importations, on remarque la disparition presque totale de la houille : 315 000 t en 1938, 68 000 t en 1951, 4 000 t en 1959;

(1) « Le malaise du poisson provient du fait que la production s'est fortement industrialisée, alors que la distribution n'a pas suivi et est demeurée dans son ensemble artisanale. » (Rapport moral sur l'activité du Comité Central des Pêches Maritimes en 1959. Ronéotypé, p. 33.)

les hydrocarbures ne jouent qu'un faible rôle dans ce port sans raffinerie : 40 à 50 000 t ces dernières années. Par contre les minerais, surtout celui de manganèse qui alimente l'industrie locale, représentent les deux tiers des entrées : 440 000 t en 1958, 338 000 t en 1959, dont 87 000 t venant du Maroc, 85 000 des Indes, 65 000 d'U.R.S.S. (gisement de Poti), 43 000 du Natal, et 9 000 du Mozambique.

De l'Inde, qui est donc en poids le premier fournisseur, vient aussi le jute, destiné surtout aux usines de la vallée de la Somme. Les quantités importées ont baissé de 113 000 t en 1951 à 35 000 t en 1959.

Le vin, qui arrive d'Algérie par pinardiers, oscille maintenant autour de 40 000 t. Les bois du Nord figurent pour 17 000 t et le poisson pour 14 000 t sur les statistiques de 1959.

Les exportations portent surtout sur deux produits de l'industrie bouloonnaise, le ciment et le ferro-manganèse. Le ciment (269 000 t en 1959, soit 82 % des sorties), est embarqué dans une proportion de 65 % à destination des autres ports métropolitains (les milieux maritimes se plaignent de la concurrence de la S.N.C.F.), pour le reste vers les pays africains d'influence française. Le ferro-manganèse — 49 000 t en 1957, 26 000 t en 1959 — gagne les U.S.A., l'Italie, l'Argentine.

Ce commerce local est un peu renforcé par un courant de transit avec la Grande-Bretagne : en arrivent des textiles et du matériel agricole, contre des fruits, des produits alimentaires, de la laine et des vins fins.

LE TRAFIC DES PASSAGERS met Boulogne au troisième rang en France, après Marseille et Calais. Il se fait surtout avec Douvres actuellement, et en particulier par deux « ferry-car », le *Lord Warden* et le *Maid of Kent*, qui peuvent contenir environ 200 voitures chacun. On a compté en 1958, 688 408 passagers et 82 380 véhicules en 1959, 872 124 passagers et 117 910 voitures (fig. 8). Ce courant très saisonnier apporte au fond peu de profit à la ville, tandis que les excursionnistes d'un jour (day-trippers) dans le cadre des voyages sans passeport — 63 700 en 1958, 84 831 en 1959 — laissent plus de bénéfices.

L'aérodrome du cap d'Alprech n'a pas été rouvert à la circulation; celui du Touquet dessert donc la région, et l'été un carrousel d'avions débarque et embarque les Britanniques et leurs voitures : en 1958, 150 230 voyageurs et 44 038 véhicules; en 1959, 195 070 passagers et 62 866 automobiles.

Boulogne ne joue plus guère de rôle d'escale transatlantique. Pour que ce trafic, assez important en 1938, puisse reprendre, il faudrait pousser l'affouillement du port extérieur à la cote — 10 m.

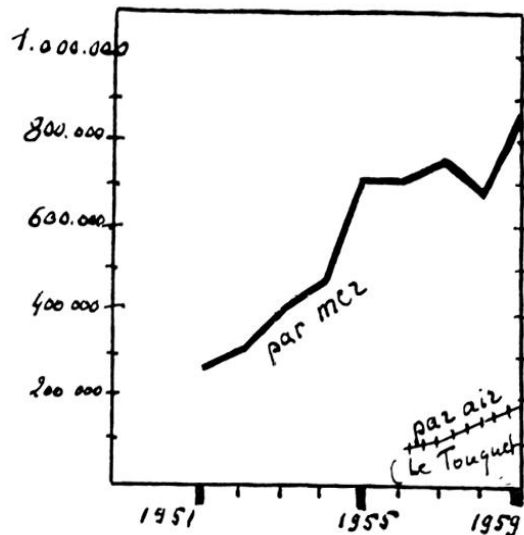


FIG. 8. — TRAFIC PASSAGERS.

*
* *

L'INDUSTRIE bouloonnaise est assez variée. Mis à part les dérivés de la pêche, la *métallurgie* est au premier plan. Vers le milieu du XIX^e siècle en effet, on tenta d'exploiter le minerai de fer situé à la base du Crétacé et dans le Bathonien inférieur. En 1867, on produisait ainsi 129 000 t de minerai. La crise de 1873 emporta cette exploitation d'ailleurs peu rentable, et les dernières mines furent fermées en 1877. Mais l'industrie lancée continua, en s'alimentant à l'extérieur, et en substituant à l'acier les alliages au manganèse. Actuellement, les « Aciéries de Paris-Outreau » occupent 1 800 ouvriers, et fournissent un ferro-manganèse de réputation mondiale (151 000 t en 1959), surtout utilisé dans l'industrie des armements; c'est pourquoi les A.P.O. s'entourent d'un haut mur de secrets! N'achètent-elles pas du minerai à l'U.R.S.S., pour revendre du produit fini aux U.S.A.? Elles vendent aussi à l'U.E.B.L., à l'Allemagne occidentale, client récent dont la demande croît vite, ainsi qu'à l'Italie et à l'Argentine.

Vers le milieu du XIX^e siècle aussi, Boulogne se lança dans la production des plumes métalliques, concurrençant Birmingham, qui en détenait le monopole. Cette fabrication, qui occupe 1 200 personnes, principalement des femmes, s'est adaptée en se tournant vers les crayons à billes (16 millions en 1959) et le petit matériel de bureau (punaises, compas, porte-mine, coins de lettres, attache-trombone, agendas, etc.). En outre, elle fournit des vaccinstyles. 5 % de la production est exportée. Bien équipée au point de vue matériel, cette industrie redoute un peu

le développement du Marché Commun, car les salaires féminins de base sont plus faibles chez nos partenaires, ce qui diminue d'autant les charges proportionnelles.

Notons encore dans le domaine de la métallurgie deux usines fabricant près de 100 millions de boîtes par an pour la conserverie du poisson, des petits pois, etc. Enfin quelques ateliers de réparation de navires.

La fabrication des ciments et de la chaux utilise les calcaires marneux de Danne-Camiers, à quelques kilomètres au sud de Boulogne. Elle produit 600 à 700 000 t de ciment, 20 000 t de chaux, plus des agglomérés, des tuyaux armés, des carreaux. Là-dessus s'est greffé à Outreau une production de matériel sanitaire en grès et céramique, tandis que la proche bourgade de Desvres a relancé ses poteries et céramiques d'art, y employant un peu plus de 300 ouvriers.

L'industrie du bâtiment — dont nous avons déjà souligné l'importance — est aussi difficile à chiffrer ici qu'ailleurs. En fait, elle éponge la main-d'œuvre non spécialisée, excédentaire dans la région. Le travail y fut actif dans la période de reconstruction ; ce débouché se tarit, et les ouvriers doivent aller chercher de l'embauche jusque sur les chantiers parisiens.

IV. — LES PROBLÈMES

La diversité des activités explique le chiffre de 95 000 habitants atteint par l'agglomération boulognaise. Si la ville elle-même n'a pas retrouvé sa population d'avant guerre (49 000 en 1959,

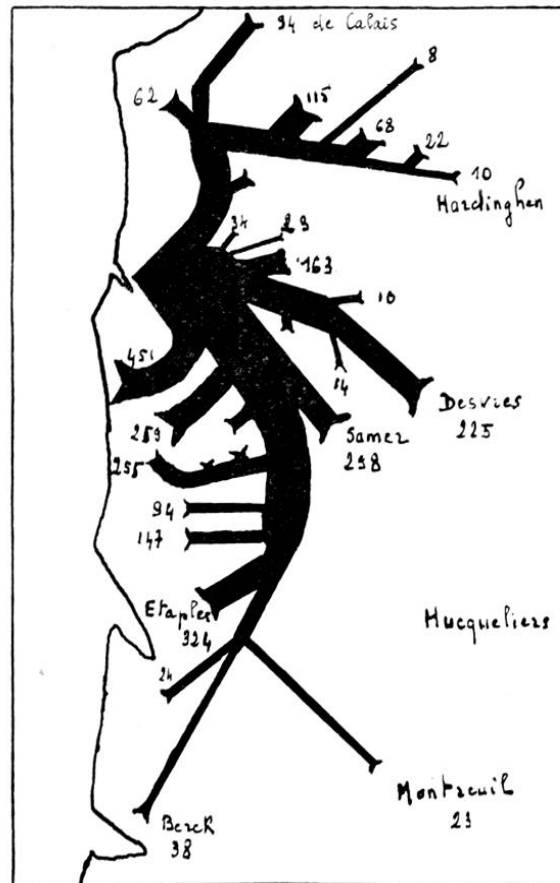


FIG. 9

IMMIGRATIONS QUOTIDIENNES DE MAIN-D'ŒUVRE

contre 52 000 en 1938), les faubourgs se sont accrus : phénomène courant. Mais en plus Boulogne attire la main-d'œuvre des environs jusqu'à 40 km quand les moyens de communication sont bons. 4 000 travailleurs sur les 34 000 employés viennent ainsi de l'extérieur (fig. 9). Ceci est d'autant plus facile que la partie occidentale du département du Pas-de-Calais est purement agricole :

faute d'un tel débouché, le pays se vide. Tel est le cas du canton d'Hucqueliers, qui a perdu le tiers de ses habitants entre 1908 et 1934. Cependant, pour équilibrer la pression démographique, forte dans le Boulonnais, il est nécessaire de créer de 8 000 à 10 000 emplois d'ici 1970. Ce développement suppose résolu quelques graves problèmes.

Le premier est celui de la qualité de la main-d'œuvre, nettement insuffisante aujourd'hui : l'importance de la proportion des travailleurs dans le bâtiment est un critère de ce défaut de qualification, qui gêne l'installation éventuelle d'industries nouvelles dans le cadre de la politique de décentralisation. Alors qu'en France 19‰ des jeunes gens de vingt à vingt-neuf ans poursuivent des études supérieures, la proportion tombe à 9 dans le Pas-de-Calais et l'Ouest du département est sûrement en dessous. Il n'y a qu'un collège technique à Boulogne, aux possibilités restreintes. On met les jeunes à l'ouvrage le plus tôt possible, pour renforcer le salaire familial, car — c'est une autre caractéristique que ce qui précède aurait pu faire méconnaître — la proportion de femmes qui travaillent est anormalement faible. En conséquence, le marché de la consommation est étroit. Seuls jusqu'ici les milieux de la mer ont essayé de réagir : une école de pêche forme 139 élèves par an, et le C.A.P.-pêche est exigé pour l'embarquement sur les navires de plus de 100 tj; l'expérience a été satisfaisante, mais ailleurs il semble difficile de lutter contre les préjugés qui classent parmi les paresseux le garçon qui ne travaille pas de ses mains au sortir de l'école primaire.

Le second problème est celui de la liaison de Boulogne à l'arrière-pays, en particulier par la route. La R.N. 1 en direction de Paris est assez étroite; son aménagement s'impose, en particulier au sortir de la ville. Un meilleur réseau du côté de l'Est pourrait drainer vers le littoral les voyageurs de week-end des centres industriels du charbon et du textile, et les possibilités touristiques du Boulonnais seraient alors mieux exploitées. Le tunnel sous la Manche, dont on reparle, accroîtrait-il les dépenses des touristes à Boulogne? C'est discutable.

Il est aussi indispensable d'améliorer l'infrastructure portuaire. De gros travaux sont envisagés (fig. 1) qui comprendraient un port minéralier en eau profonde (les travaux viennent de commencer), des facilités pour le débarquement des animaux de boucherie, etc. Il faut en outre mieux séparer les activités et augmenter la surface à quai pour la pêche, car une accélération de la rotation des chalutiers améliorerait leur rentabilité.

Enfin, le quatrième et dernier problème est celui des capitaux; la vieille banque locale a disparu, absorbée par Paris lors de la grande crise économique; les disponibilités sont médiocres, et la gestion trop strictement familiale des entreprises manque très souvent de ressources nécessaires à l'autofinancement et de l'envergure qui permettrait de faire appel au marché national. On espère actuellement des importations de capitaux des U.S.A., qui viendraient créer des filiales dans le périmètre du Marché Commun. Ceci, dit-on, faciliterait la résorption d'un léger chômage qui se dessine (231 inscrits). Est-ce sage? Boulogne doit avant tout chercher en soi ses ressources et ses espérances, pour maintenir son privilège de métropole régionale.

L. V. VASSEUR.

P.-S. — Je tiens à remercier les organismes et firmes qui m'ont fourni la documentation nécessaire, et notamment la Chambre de Commerce, le Syndicat des Armateurs, celui des Mareyeurs, l'Inscription maritime, le Comité d'Études pour l'Aménagement et la Prospérité de la Région boulonnaise, les Pêcheries Delpierre, les Établissements Vivagel, etc.