

# BOULOGNE-SUR-MER

Valeur : 0,95 F

Couleurs : vert, violet, bleu

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce  
par COMBET

Format horizontal 22 × 36  
(dentelé 13)

## VENTE

anticipée, le 8 juillet 1967 à l'Hôtel de Ville de BOULOGNE-SUR-MER (Pas-de-Calais) ;  
générale, le 10 juillet 1967 dans les autres bureaux.

Entre les plaines maritimes de la Flandre et de la Picardie, face au littoral anglais, Boulogne-sur-Mer s'étend de part et d'autre de l'embouchure de la Liane, petite rivière dont l'estuaire constitue l'un des rares abris naturels d'une côte par ailleurs peu hospitalière. Grâce à cette situation qui avait déjà favorisé l'établissement de l'antique cité gallo-romaine dénommée Gesariacum, Boulogne devait, au Moyen Age, jouer un rôle de bastion défensif contre les incursions scandinaves; vestige de cette lointaine époque, la ville haute enserrée dans le quadrilatère de ses robustes remparts, outre le beffroi et le château datant respectivement des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, les vieux quartiers au nulieu desquels la cathédrale Notre-Dame serait un véritable anachronisme — elle a été édifiée entre 1829 et 1840 — si ses bâtiments n'étaient fondés sur une crypte romane. Tandis que cette ville haute forme un centre administratif et religieux, la ville basse s'étale le long des rives de la Liane et groupe les quartiers commerçants, les zones industrielles et, surtout, les installations portuaires.

De nos jours, en effet, Boulogne-sur-Mer est un port important aux multiples fonctions : port de voyageurs, tourné principalement vers la Grande-Bretagne, il occupe le troisième rang en France avec un million de passagers en transit et dispose d'une très moderne gare maritime ainsi que d'un vaste avant-port permettant aux transatlantiques de faire escale; port de commerce, son trafic a dépassé, en 1965, 800 000 tonnes débarquées (minerai de manganèse, jute, hydrocarbures) et 500 000 tonnes embarquées (ciments, matériaux de construction); enfin et surtout, premier port de pêche en France et second en Europe après Grimsby, sa production représente — avec 146 000 tonnes — le tiers de la production nationale et son activité, basée autrefois sur la pêche hauturière, s'est muée depuis quelques décennies en pêche industrielle pratiquée par une flotte de grands chalutiers équipés pour satisfaire aux nouvelles techniques de capture et de conservation. Actuellement au nombre d'une

soixantaine, ces bâtiments assurent à eux seuls environ 90 % de l'approvisionnement du port en espèces courantes : harengs, maquereaux, merlans, morues. Parallèlement, la pêche artisanale a bénéficié de la valorisation du marché boulonnais et une quarantaine de petits bateaux se livrent à la pêche des crustacés et des poissons fins. Spécialisé dans l'expédition du poisson fraîchement capturé, le port commercialise immédiatement 80 % des prises tandis que le reste des arrivages est dirigé sur les conserveries qui produisent chaque année quelque 30 millions de boîtes de conserves et 10 000 tonnes de salaisons.

Bien entendu, pour soutenir cette activité, de nombreuses industries annexes implantées autour de l'agglomération se consacrent notamment à la production de glace, à la fabrication de boîtes métalliques, à l'approvisionnement des chalutiers et au traitement des sous-produits de la pêche : farines de poissons, huiles, engrais, tourteaux.

Boulogne a toutefois conscience du relatif plafonnement atteint par l'industrie de la pêche; heureusement pour son avenir, elle peut compter sur la sidérurgie — elle possède les plus puissantes usines françaises de ferro-manganèse — et sur des industries aux productions très diversifiées : plumes et crayons, articles sanitaires, chaussures, toiles industrielles, etc.

Comme de nombreuses autres villes françaises en expansion, Boulogne-sur-Mer doit s'efforcer de trouver dans l'implantation d'usines nouvelles les emplois nécessaires à sa population; elle n'en reste pas moins fidèle à sa vocation originelle de port et, s'agissant d'une cité où s'élèvent la Colonne de la Grande Armée et le monument de la Légion d'honneur, on est tenté de dire qu'elle prolonge, mais pacifiquement cette fois, l'époque napoléonienne en constituant un grand camp où se rencontrent, sur le chemin de l'aller ou du retour, la plupart des Français et des Anglais qui s'apprêtent à franchir le Channel.

