

<b>Zeitschrift:</b>	Revue économique franco-suisse
<b>Herausgeber:</b>	Chambre de commerce suisse en France
<b>Band:</b>	19 (1939)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque et leurs relations avec la Suisse
<b>Autor:</b>	L'Huillier, Jacques
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-888843">https://doi.org/10.5169/seals-888843</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

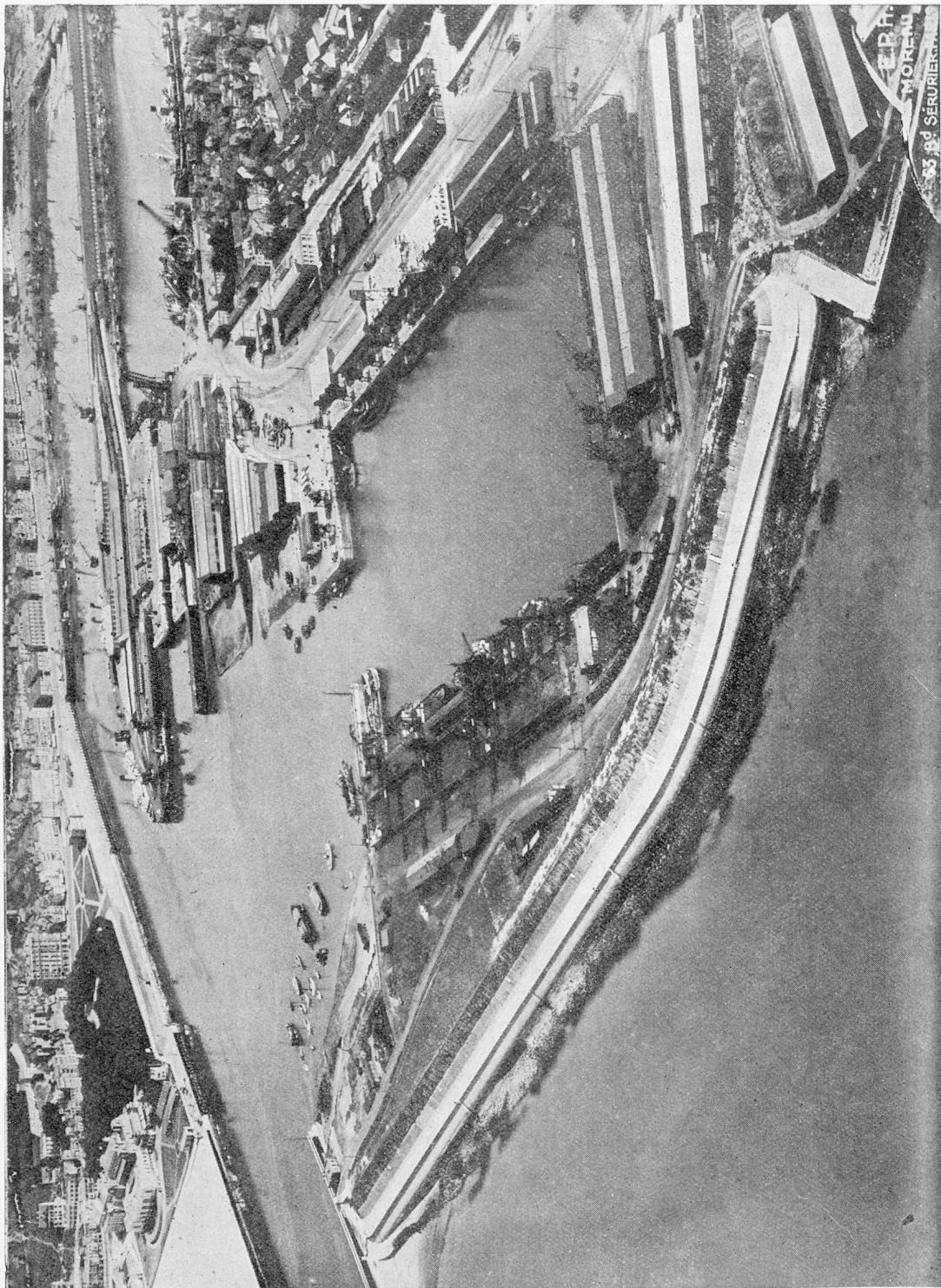
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Vue aérienne du port de Boulogne



# LES PORTS DE BOULOGNE, CALAIS ET DUNKERQUE ET LEURS RELATIONS AVEC LA SUISSE

Adossés aux deux premières régions économiques, face à l'Angleterre et à cheval sur deux mers, les trois ports de Boulogne, Calais et Dunkerque constituent des foyers importants du rayonnement commercial français.

Leur situation géographique commande leur vie économique. Les deux premières régions économiques, dont la richesse et l'activité ont été décrites dans les articles précédents, forment un excellent arrière-pays immédiat. La proximité de l'Angleterre leur permet de jouer un rôle de premier plan dans le transport des voyageurs et des marchandises entre ce pays et le continent. Grâce à leur position sur l'étranglement du Pas-de-Calais, ils sont des escales naturelles pour presque tous les bateaux qui relient l'Europe du Nord au reste du monde.

Les trois ports ont également des conditions de vie semblables dans le domaine de la technique et dans celui de l'histoire. D'une part, la présence de bancs de sable le long des côtes du Pas-de-Calais leur impose des travaux de dragage continuels. D'autre part, tout ce qui a trait aux relations franco-anglaises les intéresse. Il n'est pas besoin de remonter bien loin le cours des événements pour s'en convaincre. Au XVII<sup>e</sup>, au XVIII<sup>e</sup> et surtout au début du XIX<sup>e</sup> siècles, pendant le blocus continental, Boulogne, Calais et Dunkerque souffrissent beaucoup de l'inimitié franco-anglaise : Boulogne fut même désignée, en 1802, par Bonaparte pour servir de base d'opérations navales contre l'Angleterre. L'amélioration des rapports politiques entre les deux pays et la révolution industrielle qui s'y produisit au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, donna un nouvel essor aux trois ports. Pendant la grande guerre, ils eurent l'occasion d'affirmer une fois de plus leur rôle historique en qualité de bases navales de l'armée anglaise.

Enfin, les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque

se ressemblent par l'initiative et l'activité dont font preuve leurs dirigeants. Depuis la guerre, notamment, de nombreuses améliorations leur ont été apportées, soit par la modification d'ouvrages existants, soit par l'exécution de travaux neufs. La charge financière de ces derniers est supportée conjointement par l'Etat et la Chambre de Commerce de la ville. L'Etat possède le port (régime de la loi de 1924 sur les ports non autonomes), en assure l'entretien et concède l'outillage à la Chambre de Commerce.

Dans le cadre de ces conditions communes, les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque occupent chacun une position propre que nous allons déterminer.

## BOULOGNE

Le port de Boulogne a su tirer parti de toutes les ressources que lui offrait sa position. La diversité de son activité justifie pleinement son appellation de « port omnium ».

### Boulogne, Port omnium

Boulogne est d'abord le premier port de pêche de France et même de l'Europe continentale. De 1932 à 1936, le produit de la pêche s'est élevé annuellement, en moyenne, à 81.000 tonnes.

Il est ensuite le deuxième port de France pour le transport des voyageurs. De 1925 à 1936, leur nombre atteignit, en moyenne, 503.000. Ils s'embarquent ou débarquent à destination ou en provenance de l'Angleterre (ligne Boulogne-Folkestone) ou de l'Amérique du Nord, du Centre et du Sud ou de la côte occidentale de l'Afrique (lignes transatlantiques).

Il est, enfin, le huitième port de commerce de

France. On y décharge surtout les minerais de Russie et du Maroc, les houilles d'Angleterre et de Pologne, les jutes des Indes, les bois des pays scandinaves et les vins d'Algérie. On y expédie les ciments du Boulonnais vers l'Algérie et la Tunisie et des produits de valeur en transit : primeurs et fleurs, fruits du Midi et tissus.

En 1937, les importations se sont élevées à 394 millions et les exportations à 419 millions de francs.

### Relations avec la Suisse

Les chiffres suivants donnent une idée des relations commerciales que le port de Boulogne entretient avec la Suisse.

Marchandises d'origine suisse déclarées pour la consommation :

Années	Désignation	Poids
1936	Fromages de gruyère.. . . . .	90 qx
	Aluminium laminé.. . . . .	16 —
	Meubles sculptés.. . . . .	2 —
	Tresse paille artificielle.. . . . .	1 —
1937	Fromages de gruyère.. . . . .	124 —
	Noir de fumée.. . . . .	50 —
1938	Fromages de gruyère.. . . . .	110 —
	Gravures . . . . .	2 —
	Rubans de soie .. . . . .	2 —
	Monnaies d'or. . . . .	14 kgr.

Marchandises d'origine française déclarées pour l'exportation à destination de la Suisse :

1936	Mineraï de manganèse. . . . .	3.188 qx
1937	Pailles de céréales nettoyées.. . .	35 —
	Mineraï de manganèse.. . . . .	1.720 —
1938	Gélatine en poudre.. . . . .	1 —
	Néant.	

Quant aux relations de transit, elles sont assurées grâce à des services réguliers rapides entre Boulogne et la Grande-Bretagne. C'est la ligne « General Steam North France Line » de Boulogne à Londres qui a la plus grosse partie du trafic Suisse-Angleterre.

### Description du port et de son outillage

Pour faire face aux rôles multiples qu'il assume, le port de Boulogne dispose d'installations importantes et modernes.

Il est constitué par une rade bien abritée par la digue Carnot et par un port intérieur qui comprend les bassins suivants : l'avant-port (12 hectares), le port de marée (8 hectares), la bassin à flot (7 hectares), le bassin Loubet (6 hectares) et l'arrière-port (2 hectares). Il possède environ 4 kilomètres de quais.

La Chambre de Commerce a fait un gros effort pour doter le port d'un bon outillage qui comprend 66 grues, 1 entrepôt réel et magasin général, 19 hangars (27.000 mètres carrés), 4 grils de carénage, 1 dock flottant de 1.300 tonnes, 2 remorqueurs, une gare maritime d'une superficie de 1.800 mètres carrés et une halle pour la vente en gros du poisson.

### Moyens d'évacuation et de liaison

Voyageurs et marchandises sont évacués par le chemin de fer ou le charroi. Le port est sillonné par des voies ferrées d'une longueur de 27 km.

### CALAIS

Les jetées de Calais sont à moins de 21 milles de la passe d'entrée de Douvres. Une position aussi privilégiée a conduit Calais à se consacrer tout particulièrement à l'exploitation du trafic franco-anglais en y apportant des qualités de rapidité et de commodité.

### Rôle économique de Calais

Le transport des voyageurs entre le port et Douvres est assuré par des services quotidiens de paquebots dans chaque sens. A chaque paquebot correspondent des trains en provenance ou à destination des grandes villes du continent, notamment de Bâle. La gare maritime vient d'être transformée et offre aux usagers tout le confort désirable. En 1938, leur nombre a atteint 526.000. Pour s'adapter aux problèmes nouveaux, posés par le

tourisme moderne, on a créé, en 1928, un service de transport de voitures qui a remporté un succès croissant en dépit de la crise.

Le port de Calais est spécialisé dans la manutention des marchandises pondéreuses et encombrantes. On y voit entrer des bois et leurs dérivés, des minerais de manganèse et des brais, des phosphates et des nitrates. A l'exportation, on note des charbons, des matériaux de construction et de la paille.

### Relations avec la Suisse

En 1938, il est passé par Calais 19.563 voyageurs se rendant en Suisse. Dans l'autre sens, on en a compté 51.790.

Quant au trafic des marchandises en transit, il est à peu près nul.

### Description du port et de son outillage

Le port de Calais comprend : l'avant-port de l'Est, bordé de quais de marée, l'avant-port de l'Ouest; le bassin Carnot et le bassin de l'Ouest, ayant respectivement une superficie de 12 et de 4,5 hectares. La longueur des quais atteint 4.588 mètres.

L'outillage est composé d'une soixantaine d'engins de levage, de hangars et de terre-pleins occupant respectivement une surface de 36.000 et de 153.000 mètres carrés. Grâce à ces vastes emplacements, le port de Calais peut faire face au transport rapide des marchandises encombrantes signalées plus haut.

### Moyens d'évacuation et de liaison

Les terre-pleins sont desservis par des voies ferrées d'une longueur de 45 kilomètres, raccordées en trois points au réseau d'intérêt général. D'autre part, chaque bassin à flot est raccordé par des écluses avec des bassins de batellerie et le Canal de Calais à Saint-Omer, par lequel s'établit la liaison avec le réseau navigable du Nord et de la Belgique.

## DUNKERQUE

Grâce au remarquable réseau de voies ferroviaires et fluviales qui le relient à son arrière-pays, Dun-

kerque a pu devenir le grand port industriel du Nord de la France et se classer parmi les plus grands ports français.

### Rôle économique de Dunkerque

Le port de Dunkerque met le Nord de la France en relation avec tous les pays du monde.

Il reçoit des minerais de manganèse et de fer, des fibres textiles, des graines oléagineuses, des céréales (maïs et riz surtout) destinés aux industries sidérurgique, textile et alimentaires. Il expédie de la fonte et de l'acier, des charbons (en faible quantité, la production des bassins houillers du Nord ne suffisant pas à satisfaire la consommation française) et du ciment. En 1936, le montant total des marchandises qui ont passé par Dunkerque s'est élevé à 4.600.000 tonnes.

Le transport des voyageurs entre la France et l'Angleterre s'effectue par ferry-boats (Dunkerque-Douvres).

### Relations avec la Suisse

Importations étrangères en Suisse via Dunkerque :

Désignation	Années			
	1935	1936	1937	1938
(tonnes)				
Laines...	700	100	50	440
Fruits frais...	200	600	220	
Houille...	1.100	13.500	56.900	25.525
Autres marchandises...	1.700	1.200	2.250	5.165
	3.500	15.000	59.800	31.350

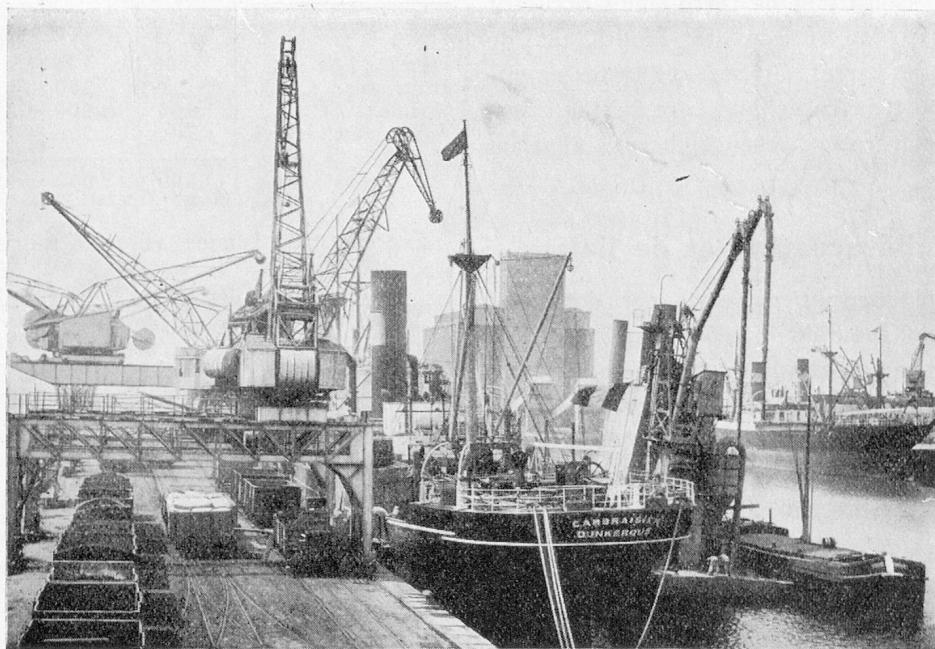
Exportations suisses vers l'étranger via Dunkerque :

Désignation	Années			
	1935	1936	1937	1938
(tonnes)				
Volailles...	—	—	3.700	2.860
Fruits et légumes...	—	—	6.400	4.160
Produits métallurgiques...	600	600	410	800
Machines...	—	100	590	700
Tissus et vêtements...	500	400	680	60
Autres marchandises...	1.400	1.500	3.000	4.590
	2.500	2.600	14.780	13.170



Calais : Quai et hangar Fournier

Dunkerque : Déchargement en péniche de grains en vrac  
par aspirateur flottant, et sur quai de marchandises diverses



En ce qui concerne les voyageurs, ils trouvent à Dunkerque une correspondance ferroviaire pour la Suisse.

### Description du port et de l'outillage

Le port de Dunkerque est constitué par deux groupes de bassins à flot : l'ancien port qui comprend trois bassins et les bassins Freycinet formés par cinq darses parallèles, d'une superficie totale de 80 hectares et bordés de quais d'une longueur de 12 kilomètres. Les terre-pleins ont une superficie de 95 hectares. Tous les quais sont reliés par des voies ferrées à la gare maritime, qui possède elle-même 22 voies de triage et 6 de débranchement.

L'outillage est remarquable par son importance et sa qualité. 200 grues sur quais et 3 grues flottantes servent à la manutention des marchandises. 6 aspirateurs à grain et 1 silo muni des derniers perfectionnements permettent à Dunkerque de se spécialiser dans le transport des céréales. Enfin, il faut signaler 4 formes de radoub et un dock flottant d'une force de soulèvement de 12.000 tonnes.

### Moyens d'évacuation et de liaison

Dunkerque est relié directement par voie ferrée avec Lille, Aulnoye, Hirson et l'Est ; avec Calais ; avec Béthune, Arras et Paris ; avec le réseau belge.

Grâce aux canaux de Bourbourg, de Bergues et de Furnes, il est aussi bien un port fluvial que maritime. Ils le mettent en relation avec le Nord de la France, la Belgique et, plus loin, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Placés dans des conditions similaires, les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque présentent des caractères qui les distinguent nettement les uns des autres. Si leur proximité les a obligés à s'adapter à certains facteurs géographiques communs, elles les a également conduits à tirer le meilleur parti de leurs ressources propres. Ainsi, par une saine émulation, ils ont conquis une personnalité bien accusée qui leur permet de collaborer grâce à la division du travail qui en résulte.

Jacques L'HUILLIER.

## Industrie de la Toile

L'Industrie française occupe depuis quelque temps une situation tout à fait favorable aux exportations et l'on peut constater déjà une reprise sensible des ventes à l'étranger.

Cette situation, due, en partie, à la position de notre monnaie et aussi aux mesures prises par les Pouvoirs Publics pour encourager les exportateurs ne peut que s'améliorer.

Il convient de reconnaître qu'aucun effort n'a été négligé pour développer le volume des affaires ; un travail considérable est fait journallement pour gagner aux exportations françaises les marchés étrangers. La qualité sans cesse améliorée de nos produits nous permet tous les espoirs.

Dans la branche textile, en particulier, la progression présente un grand intérêt.

L'Industrie de la Toile comprend des fabrications très diverses, depuis les tissus les plus légers, linons, batistes, mouchoirs, linge de maison, toiles de ménage, jusqu'aux toiles à voile et à banne, bâches et prélarts.

Ces fabrications donnent du travail à une abondante main-d'œuvre ; le tissage à lui seul occupe près de 30.000 ouvriers auxquels il convient d'ajouter ceux des industries préparatoires et connexes.

Pour tirer profit de cette situation, les industriels et commerçants français ne doivent pas attendre que le client vienne à leurs comptoirs, il faut qu'ils aillent chercher le consommateur chez lui.

La Confédération Générale des Fabricants de toile de France, Palais de la Bourse à Lille, se tient à la disposition des exportateurs et importateurs pour leur fournir la documentation qui les intéresse. Elle répondra à toutes demandes relatives aux possibilités d'affaires, tarifs douaniers, représentations, etc... et désire contribuer, dans toute la mesure de ses moyens, au développement des relations commerciales avec la Suisse.

X. Y. Z.