

# La Poste maritime française

**Pierre Demangeon**

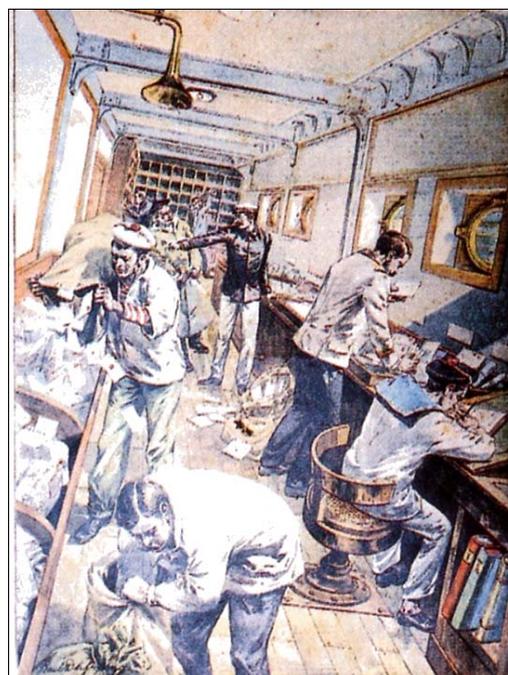
Société d'Histoire de La Poste et de France Télécom en Basse-Normandie  
avec la collaboration d'Yves Lecouturier et de Gaëlle Le Gal

## 1 – Introduction La Poste maritime

C'est en 1835 que le gouvernement organise les services maritimes postaux. Bien sûr, avant cette date, on envoyait les correspondances par bateau : chaque capitaine de navire marchand devait recevoir du bureau de Poste, de chaque escale française, les lettres et paquets pour les destinations d'outremer qu'il allait desservir et il devait remettre au bureau de Poste de son escale française, les correspondances qu'il avait reçues des offices postaux étrangers ou des comptoirs, lors de son voyage outremer. Il recevait une gratification pour ce service. Ce mode de transmission était lent et irrégulier : c'était le temps de la marine à voile.

Avec la navigation à vapeur, les transports maritimes deviennent plus rapides, plus sûrs et plus réguliers. La Poste décide de les utiliser de façon systématique sur certaines relations.

En 1837, dix navires à vapeur de la force de cent chevaux-vapeur sont construits : ils seront chargés d'établir un service postal régulier en Méditerranée entre la France, la Corse, l'Italie, Constantinople, l'Égypte et les Échelles du Levant. Ces navires sont affrétés par le Trésor public : ils transportent des voyageurs, des marchandises et du fret postal. Cependant, pour des raisons de coût, cette exploitation est transférée en 1850 aux compagnies privées, notamment à la Compagnie des messageries maritimes et à la Compagnie générale transatlantique.



*Le Petit Parisien.*

La Poste à bord d'un paquebot.

En raison de sa situation géographique, le Havre devient le grand port transatlantique et commerce avec les Amériques, alors que Marseille, premier port français, domine la Méditerranée, l'océan Indien et l'Extrême-Orient. Cherbourg, principalement port militaire, ne verra sa vocation transatlantique s'épanouir qu'au siècle suivant. Quant à Bordeaux, son trafic maritime et postal avait débuté dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que le rôle de Saint-Nazaire sera plus limité dans le temps.

À partir de 1850, après l'abandon de la régie directe des bateaux-poste, l'État souscrit deux types de contrats avec les compagnies maritimes pour le transport du fret postal.

Avec la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, l'État passe une convention pour un certain nombre de voyages par an ; elle fixe les conditions dans lesquelles le transport des dépêches doit être assuré au départ et dans les

ports visités : c'est un véritable contrat de transport entre la Poste et la Compagnie. Les rémunérations sont fixées par voie d'arrêté du ministre de la Marine. Ce sont les paquebots-poste subventionnés.

Avec les autres compagnies françaises ou étrangères, les contrats pour le transport des dépêches postales sont passés dans les mêmes conditions que pour les autres frets, sans privilèges particuliers.

#### **Bibliographie générale :**

- SALLES (R.), *La Poste maritime française*, éd. Marcophiles.
- DEMANGEON (P.), *La Poste en Basse-Normandie*, éd. Corlet, 1995.
- *Bulletins mensuels et instructions générales des postes et télégraphes*.
- Musée de La Poste de Paris.
- Musée de La Poste de Caen.

Les autres sources sont citées dans les chapitres.

## 2 – La Poste maritime française au temps de la marine à voile

« *Quand un armateur, dans un port de France, armait un navire pour un port d'outremer, la coutume s'était établie qu'il mettait un sac sur son comptoir, dans lequel quiconque pouvait jeter les lettres à expédier, le transport étant assuré à titre gratuit par l'armateur dont le capitaine remettait les envois à destination* » (E. Vaillé).

C'est au marquis de Louvois que revient la première initiative française d'organiser un service régulier de correspondances par voie de mer. Succédant à son père Michel Le Tellier, à la charge de secrétaire d'État à la Guerre, il est membre en 1661 du Conseil des Dépêches, surintendant des Postes en 1668, ministre d'État en 1672, surintendant des Bâtiments, Arts et Manufactures en 1683. Il sera disgracié en 1689.

Louvois obtiendra pour lui, le privilège d'établir des relations régulières entre la Provence et l'Italie. C'est lui qui négociera avec le Royaume-Uni les conventions postales, en 1670 et 1677, pour les échanges de correspondances entre Douvres et Calais par les navires anglais, confortant ainsi la prééminence maritime de ce pays. Ce système de transport maritime postal fonctionnera pour autant que les relations diplomatiques et guerrières le permettront. Après la guerre de Sept Ans, la France tente de contrer le transport exclusivement britannique des dépêches dans le Pas-de-Calais, dont se plaignent la Ferme générale de Postes et les diplomates français en Angleterre, en particulier le chevalier d'Éon de Beaumont.

Le chevalier d'Éon était une personnalité double. N'a-t-on pas jérémy sur son sexe ? Qu'a-t-il fait pour lever l'ambiguïté ? C'est aussi un agent double, mais au service exclusif de la France. Il était employé à l'ambassade de France à Londres, laquelle dépendait de Choiseul qui dirigeait au Conseil du roi, la politique extérieure de la France, mais aussi agent du bureau du secret du roi qui dépendait directement de Louis XV, à l'insu de son secrétaire d'État.

En 1763, le chevalier d'Éon écrit à Choiseul, qui est aussi surintendant des Postes :

« *Monseigneur,*

*C'est ici le pays des monopoles, le gouvernement donne l'exemple et les particuliers le suivent. Les moindres objets de navigation n'échappent point à cette nation ; sous prétexte de nous rendre à ses frais à Calais, la malle des lettres pour la France, elle l'y fait porter sur ses propres paquebots qui en rapportent celles de France pour l'Angleterre. Un particulier de Douvres qui a, à lui seul, l'entreprise de ces paquebots, rançonne à son tour nos courriers et passagers... ».*

Et il préconise que la malle de France n'utilise que des paquebots français et en propose les modalités. Le gouvernement français, et encore moins le gouvernement britannique ne donneront suite à sa proposition. Lorsque la mission du chevalier d'Éon prit fin en 1775, avec la suppression du Secret du Roi, Caron de Beaumarchais fut désigné pour récupérer les correspondances secrètes à Londres et il reprit à son compte les propositions d'Éon. Finalement, en 1783, une convention consacra pour chaque administration le droit au transport maritime de ses propres envois, mettant ainsi fin au monopole maritime postal du Royaume-Uni dans le Pas-de-Calais.

Cette modification de la position anglaise, dans le domaine du transport maritime avec la France, n'est certainement pas étrangère à la conclusion de la guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique, qui se sont détachés de l'Angleterre grâce à l'appui militaire de la France. Tout semblait donc réuni pour créer des courants d'échange entre la France et les États-Unis, sur la base de prestations postales réciproques.

L'exploitation commença en 1784 avec Lorient comme port d'embarquement et cinq corvettes. Le courrier de l'Europe, le courrier de Port-Louis, le courrier de l'Orient, le courrier de New York et le courrier de l'Amérique. La fréquence des voyages fut fixée à un mois et demi. Huit paquebots furent ensuite prévus pour partir alternativement du Havre et de Bordeaux.

Outre le courrier postal, le navire pouvait embarquer 23 passagers et leurs bagages : trois malles pour les passagers mangeant à la table du capitaine, une seule malle pour les autres, et également quelques objets : ouvrages de mode, vêtements et autres objets précieux. Mais ils ne transportaient pas de marchandises négociables pour ne pas nuire au commerce maritime. Les lettres devaient, outre l'affranchissement terrestre jusqu'au port d'embarquement, acquitter une taxe pour le transport par voie de mer. Les navires étaient affrétés par le gouvernement français avec un équipage de la Marine royale, le sieur Le Coulteux de la Noraye, étant chargé de l'administration et de l'armement. Mais les États-Unis ne s'associeront à cette entreprise que par des encouragements.

Tarif élevé de l'affranchissement postal qui provoque les doléances des expéditeurs, et par conséquent, l'évasion du courrier par les navires marchands, interdiction de prendre du fret rémunérateur, non respect du calendrier des voyages, avaries fréquentes des paquebots, tout concourt à rendre ce service nettement déficitaire et l'État décide, en 1788, d'arrêter son exploitation.

De 1789 à 1835, il n'y a pas de tentative fructueuse de la part de l'État d'établir des transports postaux maritimes, ceux-ci étant assurés par la marine marchande. Cependant, il convenait d'organiser le service des correspondances maritimes à terre, aussi bien dans sa collecte et sa distribution que sur le plan tarifaire et réglementaire.

Un arrêté du Conseil du 3 février 1728, oblige les maîtres de navires à porter dès leur accostage au bureau de Poste, toutes les lettres, paquets de lettres et papiers dont ils étaient chargés. Des ordonnances de 1773 et 1780 complètent ces dispositions, en ce qui concerne le courrier de départ pour l'outremer. Chaque capitaine de navire marchand est tenu de porter gratuitement le courrier reçu à destination. Il doit remettre au bureau du port « *un coffret de bois fermant à clef et de grandeur suffisante pour contenir douze à quinze cents lettres ou paquets* ». La veille de son départ, il (ou son représentant) prendra le coffre qui sera scellé en sa présence ; le jour de l'arrivée, il



remettra le coffre au directeur de la Poste. Toutes ces opérations s'effectueront par reconnaissance contradictoire et contre signature.

L'arrêté du 19 germinal an X reprend les dispositions de l'Ancien Régime, sauf la gratuité du transport à la charge de l'armateur. Il fixe « *l'affranchissement, le transport, la réception et la distribution des correspondances de et pour les Colonies et les autres pays d'outremer* ». Il fixe le monopole postal de l'État pour les lettres de plus d'un kilogramme. Il oblige le capitaine à informer la Poste un mois à l'avance du jour de son départ, afin que celle-ci puisse diffuser les horaires à ses bureaux. Avant d'appareiller, le capitaine doit être muni du certificat de la Poste constatant la remise des dépêches (même négatif). C'est le directeur ou le préposé de la Poste d'arrivée qui rémunère le capitaine, à raison d'un décime par lettre ou paquet, conformément à l'article 16 de la loi des 6-22 août 1791. Ces dispositions de l'arrêté du 19 germinal an X régiront l'organisation et le fonctionnement du service maritime postal au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle.

Si, sous l'Ancien Régime, le monopole postal de la Ferme générale des Postes s'exerçait sur le territoire métropolitain, il ne s'exerçait pas sur la partie maritime ni sur la partie à jonction de ces deux domaines, à savoir les ports. Comme il a été dit plus haut, la pratique était alors de mettre un sac à la disposition des expéditeurs au bureau du port et, à l'arrivée, les correspondances devaient être remises à la Grande Poste.

Jean-Pierre Lohot, ancien secrétaire général de la Cavalerie, eut l'idée de créer des bureaux de Poste maritimes à l'instar des Petites Postes<sup>1</sup> qui se créaient dans les grandes villes, Paris, Bordeaux et Nantes. Il obtint du roi, en 1777, une permission de quinze ans « *d'établir, dans ceux des ports qui faisaient commerce des Colonies qu'il jugera à propos,*

1. La Petite Poste était une initiative locale pour la distribution des lettres à l'intérieur d'une grande ville : c'est le début de la distribution à domicile.

*des bureaux publics et libres pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres et paquets de papiers, de France aux Colonies et vice versa* ». Il s'insérait donc dans un créneau qui ne devait, en principe, concurrencer ni la Grande Poste (celle de la Ferme), ni les Petites Postes là où elles existaient.

L'exploitation qui avait, en 1777, commencé à Bordeaux, s'étendit en 1778 à Nantes où Lohot donna sa commission à Victor Mangin, qui venait de fonder la Petite Poste de Nantes.

Bien entendu, chaque intermédiaire recevait une rétribution pour le service qu'il était censé rendre, ce qui provoqua les récriminations des Chambres de commerce. Il en fut de même à Marseille, en 1781, où Lohot dut composer avec la Chambre de commerce et la Petite Poste. L'importance de cette Poste maritime de Jean-Pierre Lohot ne semble pas avoir été évaluée en termes ni en parts de trafic. La Révolution Française unifiera en 1791 toutes ces Postes parallèles pour créer l'administration des Postes.



Coll. Musée de La Poste de Caen.

De la marine à voile à la marine à vapeur.

#### Sources :

- VAILLE (Eugène), « Histoire générale des Postes françaises », t. VI et articles dans la *Revue des PTT de France* n°4, 1950 ; n°5, 1951 ; n°4, 1953.
- ROUSSELIN (Raymond), *L'acheminement des correspondances entre Le Havre et les pays d'outre-mer*.
- RICARD (J.-D.), *Droit et jurisprudence en matière de poste, télégraphes et téléphones*, éd. Sirey, 1932.