

Relations internationales : principes d'affranchissement et de taxation. 1849 -1879

2e partie avec l'outre-mer

Jérôme CASTANET

CONFÉRENCE DU 2 MAI 2015

Nous ne traiterons ici ni des voies de commerce, ni des tarifs militaires, ni des relations avec les colonies françaises. Les relations avec les États-Unis seront abordées brièvement lors de la conférence.

Concernant le courrier partant de France, deux possibilités :

- Il existe une convention postale : l'affranchissement est libre, mais il n'est pas déduit en cas d'insuffisance et il est valable jusqu'à destination.
- Il n'existe pas de convention postale : l'affranchissement est obligatoire, mais il n'est valable que pour une partie du trajet (jusqu'à la frontière, un port de débarquement...) avec pour la deuxième partie une taxe payée par le destinataire.

Par contre, le traitement du courrier venant en Europe dépend certes, lorsqu'elles existent, des conventions postales passées les pays d'outre-mer, mais plus encore de la voie maritime empruntée.

- Avant le 1er janvier 1857, le traitement du courrier est pour l'essentiel régi par la convention franco-britannique de 1843, qui s'applique tant au transport par paquebots des lignes régulières qu'aux voies de commerce (fig. 1)



Figure 1. Lettre de Lima, pesant 16 g, acheminée via Londres où est appliquée le 16.1.1856 la marque Foreign Countries Art-20. Cette marque indique la provenance de la côte Pacifique, avec un taux de livraison de 5sh4p par once (16 décimes par 7,5 g) constant pendant toute la durée de la convention. Elle est mise en service en janvier 1856 en remplacement de Panama Transit mais est retirée très rapidement et n'a servi qu'à deux reprises, en janvier 1856. La France taxe à 21 décimes par 7,5 g, ici 63 décimes pour 3 ports.

- A partir du 1er janvier 1857 et jusqu'au 1er janvier 1876, une nouvelle convention s'applique au courrier prenant le voie des paquebots anglais. De nombreux articles additionnels de cette convention expliquent la diversité des marques comptables observées (fig. 2).



Figure 2. Imprimé de Madras le 14.1.1862 pour la France via Suez et Marseille. La marque GB 1F80c, appliquée à Madras, indique que la France reverse 1,80 F par kg. Taxe de 15 c par 40 g jusqu'au 1.7.1871. La voie de Suez bénéficie de taux de livraison du courrier réduits par rapport au courrier transatlantique (à la même époque 2 F par kg).

- La concurrence entre États pour la prise en charge du courrier se développe, avec, notamment, à partir de 1860, un développement important de la poste maritime française.
- Quel que soit la voie maritime choisie, l'affranchissement du courrier pour le trajet maritime est facultatif. En cas d'insuffisance, il n'est habituellement pas déduit, à l'exception de l'utilisation des timbres-poste français pour le courrier à destination de la France (fig. 3)

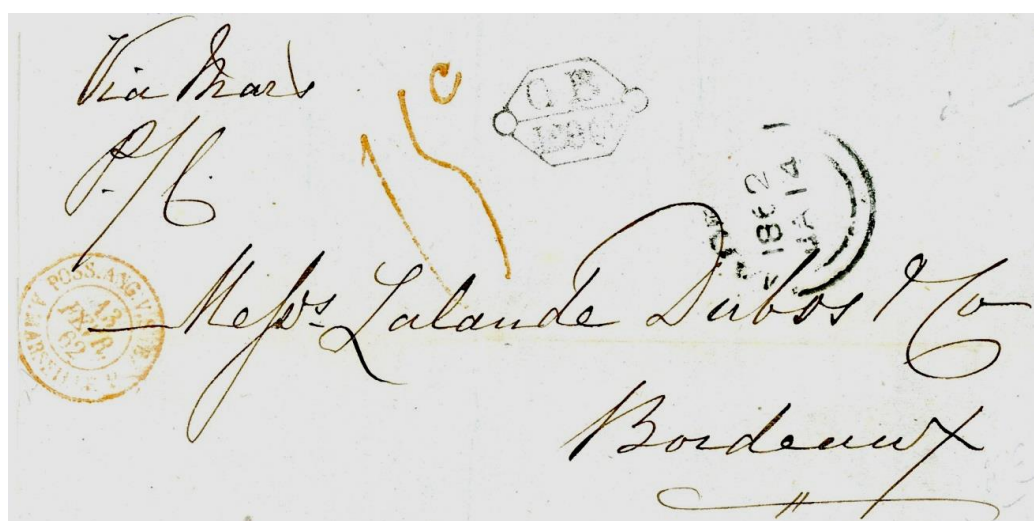


Figure 3. Lettre remise à la poste danoise à Saint Thomas le 5.12.1874. Elle est acheminée par la ligne E jusqu'à la Martinique, puis par la ligne A. Insuffisamment affranchie à 60 c au lieu de 1 F, elle est taxée comme non affranchie (12 décimes) mais avec déduction de la valeur des timbres-poste français.

- L'existence de voies mixtes est possible, lorsqu'il existe un accord en ce sens prévu dans les conventions postales, précisant le montant perçu par chaque office postal, accords passés le plus souvent mais non uniquement entre la France et l'Angleterre (lettre de la côte Pacifique prenant la voie anglaise puis traversant l'isthme et prenant la voie française pour traverser l'Atlantique, par exemple).