

Lettres échangées entre la France et l'outre-mer, 1814-1849 par voie d'Angleterre

Robert ABENSUR

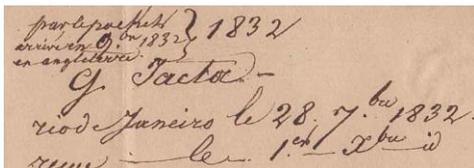
CONFÉRENCE DU 1^{er} FEVRIER 2014

Au cours du dix-neuvième siècle, la « voie d'Angleterre » devient très populaire. Synonyme de vitesse et de régularité, elle est très appréciée des commerçants. Les relations postales entre la France et le Royaume-Uni, restaurées en avril 1814, seront suspendues au cours des Cent-Jours puis rétablies en août 1815.

Avant l'ère de la vapeur, cette voie d'acheminement est rarement utilisée. On peut rencontrer des lettres provenant de colonies britanniques desservies par les fameuses lignes de paquebots britanniques à voiles de Falmouth ou des lettres de pays d'outre-mer déposées dans un port britannique par un navire du commerce puis acheminées en France.

Mais les usagers ne gagnaient guère de temps en passant par la Grande-Bretagne et les coûts d'acheminement étaient très importants, considérablement plus élevés que le simple décime de mer exigé au départ ou à l'arrivée des ports français. D'ailleurs les principales contrées d'outre-mer en relations régulières à cette période avec la France comme les États-Unis, le Mexique, Cuba ou les Antilles françaises disposaient de suffisamment de départs ou d'arrivées de navires dans les ports français. Après les guerres napoléoniennes, quelques lettres entre la France et l'étranger via la Grande-Bretagne sont connues, mais elles sont rares.

Les conventions postales franco-britanniques de 1833 et 1836 et surtout la convention de 1843 avec des tarifs bien diminués ont contribué à l'augmentation de ces échanges. Mais le développement réel de cet acheminement commencera avec la navigation à vapeur sur mer de la fin des années 1830 et avec l'installation des nombreuses lignes britanniques de paquebots à vapeur desservant l'Amérique du Nord, les Antilles et l'Extrême-Orient.



1. Lettre de Rio de Janeiro (Brésil) pour Nantes de 1832 arrivée par un vaisseau du commerce au port anglais de Devonport (SHIP LETTERS / DEVONPORT) et acheminée en France par Calais avec le timbre d'entrée ANGLETERRE.

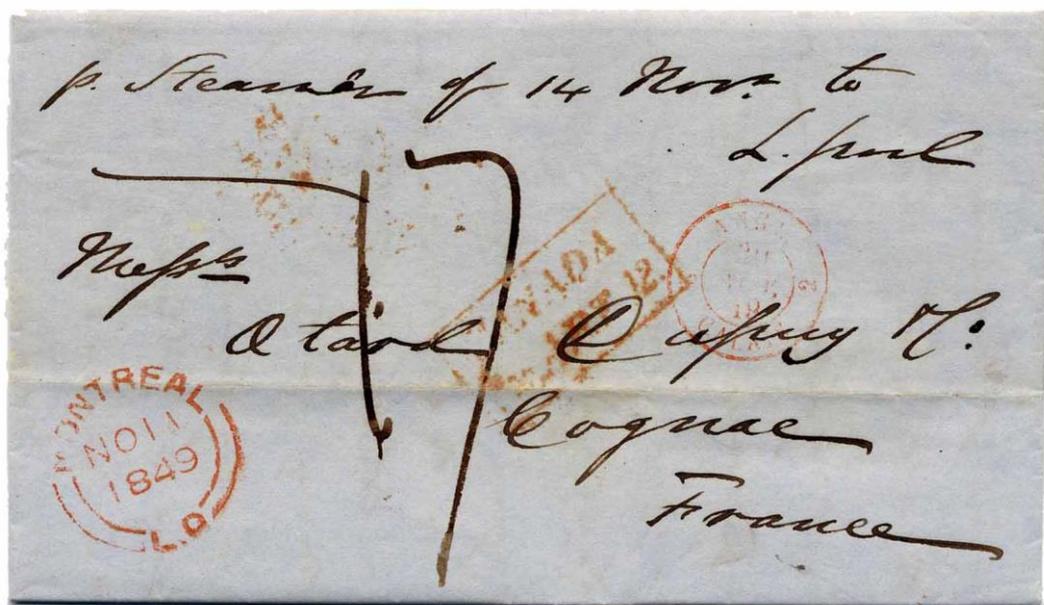
La taxe 1/7 (1 shilling 7 pence comprenant 8 pence de taxe des lettres de la voie du commerce et 11 pence entre Devonport et Londres pour 170 à 230 miles suivant le tarif intérieur anglais du 9 juillet 1812) est acquittée par un intermédiaire à Londres dont l'adresse est barrée. Celui-ci acquitte aussi l'affranchissement forcé 1/2 à la plume rouge (1 shilling 2 pence) pour l'acheminement jusqu'à Calais. Le destinataire paie la taxe 14 décimes écrite par Paris en bleu comprenant 6 décimes de taxe supplémentaire imposée depuis 1802 aux lettres venant d'Angleterre et de 8 décimes entre Calais et Nantes suivant le tarif intérieur de 1828 pour 400 à 500 km. Avant la convention de 1833 un intermédiaire est indispensable en Angleterre.





2. Lettre non affranchie de 1840 de Saint-Affrique pour Demerara (Guyane britannique) acheminée par un Falmouth packet et taxée suivant les dispositions de la convention franco-britannique de 1836.

- débit de 14 décimes versé à la France pour la taxe de Saint-Affrique à Calais pour 600 à 750 km suivant le tarif français spécial de 1836 pour les relations avec l'Angleterre
- taxe britannique 3/5 payée par le destinataire (3 shillings 7 pence comprenant le débit français de 14 décimes soit 1sh/2d augmenté de la taxe anglaise des paquebots pour Antilles et Guyane de 2sh/3d).



3. Lettre de Montréal (Lower Canada) pour Cognac de novembre 1849. Elle a été acheminée par le paquebot Hibernia de la compagnie Cunard jusqu'à Liverpool. Elle est timbrée CANADA /&c. ART. 12. en application de la convention franco-britannique de 1843. Taxe 17 décimes suivant le tarif uniforme du 1.8.1849 par 7,5 g des lettres d'Amérique du Nord britannique.