



Les relations maritimes

Sydney-Métropole jusqu'en 1883

Par Jean-Denis Ladiesse du **Cagou**

Plus nombreuses étaient les voies ferrées, plus rapide était le courrier » ; ce principe a dominé, paradoxalement, toutes les voies maritimes, et fut peut-être le plus déterminant dans le choix historique des routes maritimes reliant l'Australie à l'Europe et vice-versa.

Le chemin de fer à travers la France jusqu'à Marseille fut la voie préférée des courriers d'Angleterre vers l'Extrême Orient. Cette voie fut déplacée de Marseille à Brindisi (Italie) en 1870, à travers les États allemands, puis à nouveau à travers la France grâce au lien des chemins de fer français et italien vers 1872. De même, malgré l'ouverture du canal de Suez, il fut souvent préféré la voie ferrée entre Alexandrie et Suez. Au cours de l'année 1876, le courrier expédié via Suez ne

l'était plus jusqu'à Sydney mais jusqu'à Melbourne où il était expédié à Sydney par la voie ferrée. À partir de 1888, le courrier destiné à l'Australie du Sud, Victoria, Nouvelle-Galles-du-Sud, Queensland était déchargé à Adélaïde et transporté par train à l'Est. Enfin, l'achèvement de la voie ferrée transcontinentale reliant les côtes Est et Ouest des États-Unis justifia, à la fin des années 1860, l'ouverture d'une route postale Australie-Californie.

Section 1 - Voie de Suez



La voie anglaise jusqu'à Ceylan – Jusqu'en 1883, aucune ligne directe française ne desservait la Nouvelle-Calédonie. Aussi, cette colonie fut obligée, pour le service régulier de ses correspondances avec la métropole, d'utiliser la voie anglaise, comme elle en était autorisée à la suite de la convention franco-britannique du 13 novembre 1859 :

« Art. 1er - ...Il y aura pareillement échange périodique et régulier de dépêches entre la France et les établissements français de la Nouvelle-Calédonie, de l'Île des Pins et des îles Loyalty par la voie des services étrangers,

au moyen desquels sont acheminées les correspondances que la France échange avec l'Australie méridionale, et par la voie des bâtiments de la marine impériale ou du commerce naviguant entre ces Établissements et l'Australie méridionale.

Art. 2 - Les dépêches désignées dans l'article précédent pourront contenir des lettres ordinaires, des lettres chargées, des journaux, des gazettes, des ouvrages périodiques, des livres brochés, des livres reliés, des brochures, des papiers de musique, des catalogues, des prospectus, des annonces et des avis divers, imprimés, gravés, lithographiés et autographiés. »

(À noter, à l'article 1er, la différenciation établie entre la Nouvelle-Calédonie et l'île des Pins dont la « prise de possession » en 1853 fit l'objet de traités séparés ainsi que les îles Loyalty dont les « prises de possession » s'échelonnèrent entre 1864 et 1865 selon les îles). La principale compagnie anglaise qui, à partir de 1859, desservait régulièrement l'Europe à partir de Sydney était la Compagnie « Peninsular and Oriental » (P&O) ; elle utilisait des « packets » c'est-à-dire des « bateaux commandés par la Poste navigants sous contrat exprès pour transporter les courriers ». Il est noté que les considérations postales des « packets » étaient toujours soumises aux objectifs impériaux, commerciaux et militaires de la Grande-Bretagne.

Les courriers de Sydney, via Suez, étaient portés sur des navires qui passaient invariablement par Melbourne, souvent à Adélaïde (port de Glenelg) et le détroit du Roi Georges (King George Sound) sur le littoral de l'Australie de l'Ouest et au fond de la baie de laquelle se trouvent le port et la ville naissante d'Albany.

À la fin des années 1850, des courriers supplémentaires étaient expédiés à Melbourne par bateaux à vapeur pour rattraper le bateau-poste qui avait quitté Port-Jackson (Sydney) 2 ou 3 jours plus tôt ; après 1876, tous

les courriers étaient portés par train jusqu'à Melbourne où la France entretenait un consul général.

De là, le courrier rejoignait le point de transfert le plus important pour les bateaux faisant route pour Suez, qui était situé à Ceylan, d'abord à Pointe-de-Galles puis à partir de 1882, à Colombo.

En 1874, le Courrier Royal du Queensland (Queensland Royal Mail) ouvrit un service de Brisbane à Singapour via les détroits de Torrès et Batavia. Un train régulier reliait Sydney à Brisbane. Cette voie fut de courte durée, puisqu'elle semble abandonnée en mars 1875 comme nous le verrons ci-après.

Cette voie anglaise n'était pas sans conséquence pour certains types de courrier (déjà le tatillonisme administratif !). Une circulaire de 1856 prescrivait aux administrations coloniales d'envoyer par les voies rapides les pièces comptables des trésoriers, ajoutant « que les grosses correspondances peuvent être embarquées en caisse sur les paquebots anglais qui les prennent en cubage à un tarif très modéré ». Mais l'application de cette mesure rencontra des difficultés entraînant le département de la Marine puis des colonies à payer souvent des frais considérables pour le port des caisses. En effet, de nombreuses fois, les agents de la poste anglaise considéraient ces caisses comme lettres et les taxaient en conséquence.

En outre, un autre inconvénient était de les remettre « comme marchandises par un intermédiaire chargé d'en payer le frêt ; mais dans ce cas, à leur arrivée en Angleterre et en France, elles continueraient à être traitées comme marchandises et ouvertes par l'administration des douanes, tant en Angleterre qu'en France. La nature de l'envoi conduirait infailliblement à un examen de détail qu'il est désirable d'éviter, attendu que cet examen n'est pas convenable en lui-même et qu'il peut occasionner la perte de pièces qu'il serait difficile de remplacer et qui sont la ga-



rantie des comptables ».

Aussi, une circulaire du 24 avril 1860, renouvelée le 22 mai suivant prescrivit d'utiliser la voie rapide uniquement pour les documents essentiels en évitant « l'emploi des papiers lourds, épais et de grand format », et devront « être enveloppés de papier comme les lettres ordinaires. On évitera de cette façon le surcroît de poids d'une caisse inutile ». Les pièces moins essentielles ou urgentes devant être acheminées, en caisse, sur des navires à voiles.

De Ceylan jusqu'à Marseille – En décembre 1859, le chemin de fer d'Alexandrie à Suez fut achevé. Malgré l'ouverture du canal entre Suez et Port-Saïd le 17 septembre 1869, qui fut utilisé, dans un premier temps, pour le courrier lourd, le temps moyen pour le courrier ordinaire transporté par train de Suez jusqu'à Alexandrie était inférieur de 14 heures. Comme nous le verrons plus loin, quand les navires anglais utilisèrent régulièrement le Canal de Suez, Alexandrie fut abandonnée en faveur de Port-Saïd.

À partir d'Alexandrie, la P & O allait jusqu'à Marseille, via Malte, puis directement jusqu'à

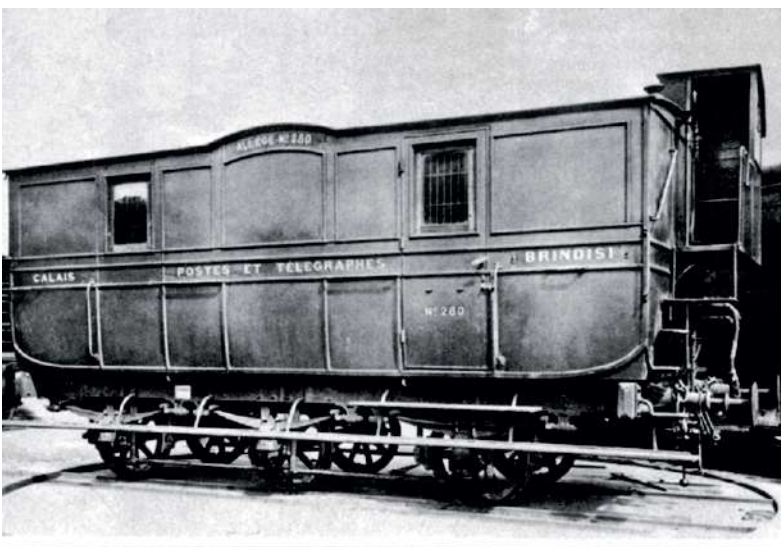
Marseille à partir de 1867.

De Marseille, le courrier étant transféré sur la voie ferrée Lyon, Chalon, Dijon, Paris, Calais. De Ceylan jusqu'en France via Brindisi – Avant la guerre de 1870, la Grande-Bretagne et l'Allemagne du Nord, ainsi que les États du Sud et l'empire austro-hongrois avaient signé une convention par laquelle le Post Office pouvait faire transiter, à travers ces États, ses dépêches de et pour la Grande-Bretagne et pour les Indes (la Malle des Indes). Le courrier voyageait par chemin de fer via Calais, Paris, Lyon, le col du Mont-Cenis (puis le tunnel du Mont-Cenis ouvert au début des années 1870), Turin et Brindisi.

Brindisi, vieux port au sud de l'Italie, n'était plus guère utilisé depuis le Moyen-Age ; le percement du Canal de Suez, les nouvelles relations avec l'Asie, tout devait contribuer à lui rendre vie ; en outre, Brindisi était à 370 milles plus près d'Alexandrie que de Marseille, et comme nous l'avons mis en exergue, la manière la plus rapide d'expédier le courrier était le train. Aussi, le sable qui obstruait l'entrée du port de Brindisi fut enlevé, les digues refaites afin de rendre ce port opérationnel. La Malle des Indes utilisa ce trajet pour la première fois en octobre 1869.

Dans un premier temps ce fut une compagnie italienne (Société Anonyma Navogazione Adriatico Oriental) qui effectua le service entre Brindisi et Alexandrie, une fois par semaine.

Le traité anglo-allemand fut opportun à plus d'un titre : outre la rapidité précitée, la guerre franco-prussienne de 1870 mit un terme au transit à travers la France de la Malle des Indes, lorsque les troupes allemandes eurent occupé plusieurs départements ; le port de Marseille fut définitivement abandonné par les navires anglais. Une nouvelle route par Ostende, Cologne, Mainz, Munich, le col de



Calais-Brindisi : un des wagons de la Malle des Indes, un train qui fonçait à 100 à l'heure.

Brenner, Verona jusqu'à Brindisi fut ouverte à partir de l'Angleterre le 21 octobre 1870 et à partir d'Alexandrie, le 23 octobre suivant.

Les courriers provenant des colonies (non encore averties de ce changement) de septembre, octobre et novembre 1870, marqués et payés jusqu'à Marseille furent redirigés via Brindisi et subirent un supplément de taxe à leur livraison.

À la fin de la guerre franco-prussienne, Brindisi resta l'unique entrée continentale pour les courriers transportés par les paquebots britanniques, sans compter une rapidité accrue venant de la percée du tunnel du Mont-Cenis. À partir de janvier 1872, le courrier venant de la Nouvelle-Galles-du-Sud partait, par voie ferrée, de Brindisi, puis passait par Bologne, Piacenza, Turin, le tunnel du Mont-Cenis (ou du Fréjus), Modane, Ambérieux, Bourg, Mâcon, Paris, Amiens, Calais. En France, le courrier était travaillé par le service ambulancier de Modane à Paris. La route par Brindisi était de 7 à 10 jours plus rapide que celle d'Alexandrie à Southampton.

De Ceylan pour d'autres pays – L'inconvénient de constituer une dépêche pour la France métropolitaine résidait dans le retard pris par

le courrier à destination des colonies françaises de Cochinchine, de l'Inde, de la Réunion, de Mayotte ainsi que pour d'autres pays étrangers, notamment d'Asie alors que Ceylan (Pointe-de-Galles) constituait depuis de nombreuses années, un point de transit pour la Compagnie Française des Messageries Maritimes chargée des lignes d'Extrême-Orient et l'Océan indien.

Aussi, une dépêche ministérielle du 26 juin 1872 prescrivit au bureau de Nouméa, pour les correspondances à destination des colonies ou pays susnommés, de faire « trois dépêches : la première, pour l'agent embarqué de Pointe-de-Galles à Calcutta, en comprenant les correspondances à destination de l'Inde ; la deuxième, pour l'agent embarqué de Marseille à Hong-Kong et comprenant les correspondances à destination de la Chine, de la Cochinchine, des Philippines, du Japon, des Indes Néerlandaises, des Mariannes, etc. La troisième, pour l'agent embarqué de Hong-Kong à Marseille et comprenant les correspondances à destination de l'Arabie, des colonies françaises et anglaises de la mer des Indes, du Mozambique, de Zanzibar, de Suez, d'Ismaïla, de Port-Saïd, etc. »

Section 2 : Voie mixte de Marseille

La voie française à partir d'Alexandrie – Une circulaire ministérielle du 21 décembre 1865 adressée notamment au Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie l'avisa que le bureau français d'Alexandrie serait, à partir du 1er janvier 1866, mis en correspondance directe avec les bureaux coloniaux de Saint-Denis, Mayotte, Nossibé, Pondichéry, Chandernagor, Karikal, Yanaon, Mahé, Saïgon et Port-de-France par la voie des paquebots britanniques, ajoutant : « ...c'est là d'ailleurs, le complément d'un arrangement que l'Administration métropolitaine vient de prendre avec l'Office Britannique, et d'après lequel le bureau français d'Alexandrie va être mis en correspondance directe avec les bureaux des possessions britanniques situés au-delà de Suez, par la voie

de paquebots anglais, pour la transmission des correspondances échangées entre les





bureaux français du Levant et ces possessions britanniques. »

Ainsi donc, les correspondances acheminées par les paquebots anglais jusqu'à Alexandrie peuvent être déposées au bureau français de cette ville pour être transportées par des paquebots français jusqu'à Marseille. En effet, depuis les années 1830, des liaisons maritimes à travers la Méditerranée étaient organisées ; un arrêté du 1er avril 1837 du ministre des Finances nomma des « Agents à terre du Services des Paquebots des Postes de la Méditerranée » dont un des rôles principaux était d'assurer la transmission des dépêches postales entre les agents embarqués et les Offices postaux étrangers.

Taxe spéciale de Brindisi – Ainsi que cela est signalé (cf. Fasc. Tarif 1880), un décret du 29 décembre 1870 de la Délégation du Gouvernement de la Défense Nationale réfugiée à Bordeaux rendit applicables aux colonies françaises les dispositions d'un décret du 21

décembre 1870 qui déterminait « les taxes applicables aux correspondances à destination ou provenant de l'étranger, qui sont transportées par les paquebots britanniques desservant l'Égypte, l'Inde, Ceylan, l'Australie, la Chine et le Japon et qui emprunteront la voie d'Italie ». Une taxe supplémentaire de 40 centimes par 10 grammes était appliquée aux correspondances passant par la voie de Brindisi au lieu de Marseille.

Toutefois, une dépêche ministérielle du 21 novembre 1871 adressée au Gouverneur précisa ces modalités de correspondance : « Monsieur le Gouverneur, je me suis concerté avec la Direction Générale des postes pour que les lettres échangées entre la France et la Nouvelle-Calédonie soient expédiées à la volonté des envoyeurs, par la voie mixte des paquebots français et anglais, au lieu de la voie de Brindisi, pour laquelle est exigée une taxe supplémentaire de 0 fr 40 c. par port simple.

TABLEAU DES DÉPARTS ET ARRIVÉES

Des Courriers mensuels d'Europe et d'Australie desservis par la Compagnie anglaise Péninsulaire et Orientale (voie de Suez) pendant l'année 1872 (1)

DE LONDRES A SYDNEY				DE SYDNEY A LONDRES		
Part de Southampton	Part de Londres (via Brindisi)	Arrive à King George's Sound	Arrive à Sydney	Part de Sydney	Arrive à Londres (via Brindisi)	Arrive à Londres (via Southampton)
Janvier..... 48	Janvier... 26	Mars..... 5	Mars..... 45	Janvier..... 2	Février..... 40	Février..... 26
Février..... 45	Février... 23	Avril..... 2	Avril..... 42	Janvier..... 30	Mars..... 48	Mars..... 25
Mars..... 44	Mars..... 22	Avril..... 28	Mai..... 10	Février..... 27	Avril..... 45	Avril..... 22
Avril..... 44	Avril..... 49	Mai..... 28	Juin..... 7	Mars..... 28	Mai..... 43	Mai..... 20
Mai..... 9	Mai..... 47	Juin..... 25	Juillet... 5	Avril..... 21	Juin..... 40	Juin..... 47
Juin..... 6	Juin..... 44	Juillet... 23	Août..... 2	Mai..... 49	Juillet... 8	Juillet... 45
Juillet... 4	Juillet... 42	Août..... 20	Août..... 30	Juin..... 46	Août..... 5	Août..... 43
Août..... 4	Août..... 9	Septembre.. 17	Septembre.. 27	Juillet... 44	Septembre.. 2	Septembre.. 9
Août..... 29	Septembre.. 6	Octobre... 45	Octobre... 25	Août..... 44	Septembre.. 30	Octobre... 7
Septembre.. 26	Octobre... 4	Novembre.. 42	Novembre.. 22	Septembre.. 8	Octobre... 28	Novembre.. 4
Octobre... 24	Novembre.. 4	Décembre.. 40	Décembre.. 20	Octobre... 8	Novembre.. 25	Décembre... 3
Novembre.. 24	Novembre.. 29	Janv. (1873).. 7	Janv. (1873).. 47	Novembre.. 5	Décembre.. 23	Décembre... 30
Décembre.. 49	Décembre.. 27	Février... 4	Février... 44	Décembre... 3	Janv. (1873).. 20	Janv. (1873).. 27

Les correspondances de France qui porteront la mention « voie de Marseille » et qui seront affranchies au tarif des paquebots anglais seront transportées par paquebots français entre Marseille et Alexandrie, où elles seront insérées dans les dépêches que le bureau français de cette ville adresse dans la colonie au moyen des services britanniques.

Quant aux correspondances originaires de la colonie à destination de France, et qui ne devront pas passer par l'Italie, elles formeront un paquet spécial et seront placées dans la dépêche du bureau colonial, pour le bureau français d'Alexandrie, qui est chargé de leur réexpédition sur Marseille.

Les personnes qui voudront envoyer leurs correspondances par cette voie, mettront en suscription sur leurs lettres : « voie mixte de Marseille ». Celles qui désireront uniquement recourir à la voie des paquebots anglais, écriront « voie anglaise et d'Italie ». Dans ce dernier cas, elles auront, bien entendu, à payer la taxe supplémentaire de 0 fr 40 c. »

De plus, une dépêche ministérielle du 26 décembre 1871 avise le Gouverneur qu'« à dater du 1er janvier 1872, les malles anglaises reprendront la voie de France pour se rendre à Brindisi et seront accompagnées par un bureau ambulant spécial entre Paris et Modane » et que les correspondances passant par Brindisi devront être réunies dans une dépêche spéciale destinée à être traitée par le bureau ambulant de Modane à Paris, chargé de « centraliser dans le service de ce bureau ambulant toutes les correspondances qui seront échangées entre la France et la colonie par la voie de Brindisi... le bureau d'échange... devra réunir les correspondances dans une dépêche unique pour le bureau de Modane à Paris ».

Systématisation de la voie de Brindisi et fermeture du bureau d'Alexandrie – À partir de

l'entrée, le 1er juillet 1876, des Colonies françaises dans l'Union Générale des Postes, la taxe spéciale par Brindisi, voie postale plus rapide que la voie mixte, fut supprimée.

Une dépêche ministérielle du 11 avril 1878 avise le Gouverneur que « l'Administration des Postes est d'avis de réduire, dans les rapports avec la Nouvelle-Calédonie, l'emploi de la voie mixte aux plus justes proportions et que, dans ce but, les bureaux métropolitains viennent de recevoir l'ordre d'acheminer par la voie de Brindisi toutes les correspondances privées pour la Nouvelle-Calédonie ne portant pas l'indication de la voie mixte... (qui) n'offre plus d'intérêt pécuniaire pour le public... En conséquence, j'ai l'honneur de bien vouloir porter à la connaissance du public que toute lettre ne portant aucune indication de voie expéditrice sera transmise par la voie de Brindisi. »

La diminution de l'importance d'Alexandrie pour les correspondances provenant de Nouvelle-Calédonie devait résider également de l'utilisation régulière, à partir de 1875, par les paquebots anglais, du Canal de Suez qui aboutissait à Port-Saïd.

De plus, la desserte de la Nouvelle-Calédonie par les Messageries Maritimes rendit sans raison, l'échange de dépêches existant entre les bureaux de Marseille à Nouméa, par la voie mixte des paquebots français d'Alexandrie et de paquebots anglais au-delà.

Aussi, une dépêche ministérielle du 28 avril 1887 avisa le Gouverneur que « M. le Ministre des Postes et Télégraphes vient de prescrire la suppression de la dépêche que le bureau français d'Alexandrie continuait d'adresser tous les 14 jours, au bureau de Nouméa, par la voie des paquebots anglais et qui était invariablement négative. Je vous serais obligé de vouloir notifier cette mesure à l'office colonial, et de l'inviter en même temps à ne plus



former de dépêches par voie anglaise pour le bureau français d'Alexandrie... la dépêche adressée au bureau français d'Alexandrie ne renferme jamais de correspondances. »

Dépêches spéciales pour Brindisi – Comme nous l'avons vu ci-avant pour certaines dépêches (à destination de certains pays d'Europe) dont il était préférable, pour des raisons de rapidité de transmission, de les déposer à Ceylan, une dépêche ministérielle du 24 juin 1881 demande au Gouverneur « d'inviter le bureau de Nouméa à adresser, par chaque courrier via Galles et Suez, des dépêches au bureau italien de Brindisi.

Les correspondances pour l'Italie, l'Allemagne (moins l'Alsace Lorraine), l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie, la Russie, la Serbie, le Monténégro, la Grèce, Malte, la Suède, la Norvège et le Danemark seront comprises dans ces dépêches, et parviendront ainsi à destination plus rapidement qu'en transitant par la France (dépêches pour le bureau ambulant de Modane à Paris) ou qu'en empruntant l'intermédiaire du bureau français d'Alexandrie. »

Section 3 : Voie De San Francisco

Courriers d'Europe

Nous trouvons dans la *Gazette du Gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud*, du 28 novembre 1873, la notification suivante :

DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES

Sydney, 27 novembre 1873.

Il est notifié par les présentes qu'un service de courriers de quatre en quatre semaines fait par steamers, en vertu d'un contrat passé avec les Gouvernements de la Nouvelle-Galles du Sud et de la Nouvelle-Zélande, sera établi en décembre prochain entre Sydney et San Francisco et entre la Nouvelle-Zélande et San Francisco (avec embranchement à Kandavu, Fidji, et escale à Honolulu (Havai), se reliant au chemin de fer transcontinental de San Francisco à New-York et aux paquebots transatlantiques de New-York à Liverpool.

Les prémices – Une première information sur cette nouvelle voie maritime nous est donnée dans le *Moniteur* du 24 décembre 1873.

rs seront employés provisoirement et remplacés plus paquebots rapides construits expressément pour ce

églementaire du voyage entre Sydney et San Francisco provisoire ou intérimaire, est de trente jours id à ce que la correspondance expédiée de la Nouvelle-Galles du Sud par cette voie arrivera en Angleterre en 48 jours, celle expédiée d'Angleterre en Nouvelle-Galles du Sud à Sydney dans le même espace de temps.

Le steamer de ce service partira de Sydney le samedi prochain.

Le steamer portant le courrier d'Europe et d'Amérique partira de San Francisco le 28 janvier 1874, avec les correspondances d'Angleterre le 10 du même mois.

Les correspondances des colonies australiennes seront reçues et envoyées par les paquebots de ce service à la condition d'une taxe postale au profit du Gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud au taux suivant :

pour demi-once	6d
l'une once et au-dessous	4d
et plus d'une once et de deux onces au-dessus	2d
pour chaque poids de deux onces en sus.	2d
l'un	4d

Le steamer devant partir de Sydney le 20 décembre est le *« Victoria »*, actuellement en route de Batavia pour

les correspondances seront expédiées pour Fidji, Honolulu, la Nouvelle-Zélande et toutes les destinations de l'Amérique du Sud, le Royaume-Uni et le continent européen. Les correspondances à la direction des postes de Sydney seront ouvertes pour les dépêches jusqu'au jour indiqué plus haut, à dix heures du matin. Une taxe postale pour les correspondances adressées au Royaume-Uni sera perçue dans les bureaux de poste de la Nouvelle-Galles

Mais pour la Nouvelle-Calédonie, cette nouvelle voie ne fut pas adoptée dans l'immédiat, au moins pour les dépêches closes, si l'on en juge par une dépêche ministérielle du 15 janvier 1874, adressée au Gouverneur :

« Monsieur le Gouverneur, je suis informé par l'Administration des Postes que la Nouvelle-Galles-du-Sud a établi une ligne de paquebots entre Sydney et San Francisco, afin d'assurer par la voie de l'Union Américaine l'échange de ses correspondances avec l'Europe. Cette voie ne peut être adoptée pour nos dépêches closes, attendu qu'il n'existe pas de conventions postales entre la

France et les États-Unis.

Dans cette situation, il est nécessaire que la correspondance avec la Nouvelle-Calédonie continue à suivre la voie de Suez ; il importe donc que des dispositions soient prises pour que les dépêches soient acheminées par l'une des deux nouvelles lignes suivantes qui viennent d'être créées, et qui s'embranchent sur la grande ligne des paquebots britanniques de Suez à Hong-Kong :

1. Ligne anglaise fonctionnant entre Singapour et Brisbane, toutes les quatre semaines, avec escales à Sommerset, Cardwell, Bowem, Gladstone et Brisbane (Queensland) ;
2. Ligne anglaise faisant le service toutes les quatre semaines entre Pointe-de-Galles et Melbourne, et desservant l'Australie méridionale, l'Australie occidentale, la Tasmanie et Victoria. »

Ouverture de la voie de San Francisco — Toutefois, cette situation fut de courte durée, si l'on en juge par une dépêche ministérielle

N° 65. — DÉPÊCHE MINISTÉRIELLE. — Correspondance avec la Nouvelle-Calédonie.
(4^e Direction, 1^{er} Bureau.)
Paris, le 3 mars 1875.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR, par suite d'un concert intervenu entre mon Département et la Direction générale des Postes, l'échange des correspondances cesse entre la France et la Nouvelle-Calédonie par la voie de Singapour et Brisbane.

Les envois auront lieu alternativement :
1^o Par la voie de Suez et de Melbourne ;
2^o Par la voie d'Angleterre, des États-Unis et de Sydney.
Les dates des départs de France sont fixées ainsi qu'il suit :

Voie de Suez et de Melbourne		Voie d'Angleterre et San-Francisco
DE MARSEILLE	DE BRINDISI	DE LONDRES
18 mars.	22 Mars.	9 Mars.
15 avril.	19 Avril.	6 Avril.
13 mai.	17 Mai.	4 Mai.
10 Juin.	14 Juin.	4 ^o Juin.
8 Juillet.	12 Juillet.	29 Juin.
5 Août.	9 Août.	27 Juillet.
2 Septembre.	6 Septembre.	24 Août.
30 Septembre.	4 Octobre.	21 Septembre.
28 Octobre.	1 ^{er} Novembre.	19 Octobre.
25 Novembre.	29 Novembre.	16 Novembre.
23 Décembre.	27 Décembre.	14 Décembre.
DE PARIS Le Mercredi matin.	DE PARIS Le Samedi matin.	DE PARIS La veille.

Les bureaux de Marseille, de Paris à Modane, et d'Alexandrie continueront d'expédier des dépêches à Nouméa par la voie de Suez.

Le bureau ambulante de Paris à Calais correspondra seul avec le bureau de Nouméa par la voie d'Angleterre et des États-Unis.

Les taxes sont les mêmes pour les deux voies. De son côté, le bureau de Nouméa adressera :

1^o Au bureau d'Alexandrie, de Marseille et de Modane à Paris les dépêches qu'il expédiera en coïncidence avec le départ du paquebot de la ligne de Melbourne à Pointe-de-Galles ;

2^o Au bureau ambulante de Calais à Paris, les dépêches acheminées par le paquebot de la ligne de Sydney à San-Francisco.

Je vous adresserai ultérieurement des indications sur la marche des paquebots de ces deux lignes.

Je vous prie d'inviter le bureau de Nouméa à se conformer rigoureusement à ces instructions.

Vous pourrez examiner, dès à présent, s'il ne vous serait pas possible d'organiser entre Nouméa et Sydney un service bi-mensuel de communication, de manière à coïncider avec le mouvement des paquebots de la ligne de Melbourne—Suez, et de Sydney—San-Francisco. La colonie aurait ainsi l'avantage de correspondre tous les quinze jours avec l'Europe.

Recevez, etc.

Le Ministre de la marine et des colonies,
MONTAIGNAC.

du 3 mars 1875 :

Mais l'organisation de cette voie par San Francisco corroborée par une dépêche ministérielle du 9 janvier 1877, avisant le Gouverneur « que l'Office américain des Postes adhère à la mise en correspondance du bureau de Nouméa, à partir du mois de janvier 1877 avec le bureau de San Francisco » semble avoir eu du mal à se mettre en place puisque diverses informations locales de 1878 indiquent que cette voie était encore fermée à cette époque, peut-être par manque de subvention : « Puisque la métropole est disposée à augmenter la subvention postale, nous la supplions de parfaire les 300 000 fr demandés par la Compagnie du Courrier de San Francisco » (La Nouvelle-Calédonie du 30 octobre 1878).

L'organisation de cette voie par San Francisco prévoit un échange de dépêches entre le bureau ambulante de Paris à Calais. La dépêche ministérielle ci-dessus nous révèle également la suppression de l'utilisation de la voie Singapour - Brisbane (via Torrès) mais qui, curieusement, figure encore sur les tableaux des départs des courriers de Nouvelle-Calédonie, notamment en 1880 :



DÉPART de NOUMÉA pour SYDNEY	ARRIVÉE à SYDNEY	DÉPART DE SYDNEY du COURRIER D'EUROPE		ARRIVÉE A PARIS du COURRIER		VIA TORRÈS			
						DÉPART de SYDNEY	ARRIVÉE à PARIS	DÉPART de PARIS	ARRIVÉE à SYDNEY
		Via San-Francisco	Via Brindisi	Via San-Francisco	Via Brindisi				
9 Juillet ...	14 Juillet ...	15 Juillet ...	17 Juillet ...	31 Août.	2 Septembre	24 Janvier ..	16 Mars	1 ^{er} Février ..	22 Mars
23 Juillet ...	28 Juillet ...		31 Juillet ...		16 Septembre				
6 Août.	11 Août.	12 Août.	14 Août.	28 Septembre	30 Septembre	21 Février ..	13 Avril	29 Février ..	19 Avril
20 Août.	25 Août.		28 Août.		14 Octobre ..				
3 Septembre	8 Septembre	9 Septembre	11 Septembre	26 Octobre ..	28 Octobre ..	20 Mars	11 Mai	28 Mars	17 Mai
17 Septembre	22 septembre		25 Septembre		11 Novembre				
1 ^{er} Octobre ..	6 Octobre ..	7 octobre ..	9 Octobre ..	23 Novembre	25 Novembre	14 Avril	8 Juin	26 Avril	14 Juin
15 Octobre ..	20 Octobre ..		23 Octobre ..		9 Décembre				
29 Octobre ..	3 Novembre	4 Novembre	6 Novembre	21 Décembre	23 Décembre	14 Mai	8 Juillet ...	23 Mai	12 Juillet ...
12 Novembre	17 Novembre		20 Novembre		6 Janvier 81				
26 Novembre	1 ^{er} Décembre	2 Décembre	4 Décembre	18 Janvier 81	20 Janvier ..	11 Juin	5 Août.	20 Juin	9 Août.
10 Décembre	15 Décembre		18 Décembre		3 Février ..				
24 Décembre	29 Décembre	30 Décembre	1 ^{er} Janvier 81	15 Février ..	17 Février ..	9 Juillet ...	2 Septembre	18 Juillet ...	6 Septembre
7 Janvier 81	12 Janvier 81		15 Janvier ..		3 Mars	6 Août.	30 Septembre	15 Août.	4 Octobre ..
21 Janvier ..	26 Janvier ..	27 Janvier 81	29 Janvier ..	15 Mars	"				
4 Février ..	9 Février ..	"	"	"	"	1 ^{er} Septembre	26 Octobre ..	12 Septembre	1 ^{er} Novembre
18 Février ..	23 Février ..	"	"	"	"				
4 Mars	9 Mars	"	"	"	"	2 Octobre ..	23 Novembre	"	"

Section 4 : Les cachets D'entrée

Les enveloppes provenant de Nouvelle-Calédonie étaient frappées, à leur entrée en métropole, d'un cachet permettant notamment de contrôler l'affranchissement ou de les taxer, en cas de non ou d'insuffisance d'affranchissement, compte tenu de leur provenance.

Plusieurs types furent utilisés, tenant compte du mode de transport, de la voie empruntée et de la nationalité du paquebot les transportant. Monsieur Raymond Salles (voir bibliographie) en a fait un inventaire magistral. En voici un inventaire exhaustif :



Fig. 1. « COLONIES. FRA.V.SUEZ 1 » (référence Salles « 1.852 ») lettre de Port-de-France du 9 janvier 1861. Cachet connu en provenance de la Réunion, rare en provenance de Nouvelle-Calédonie - Date d'utilisation : 1853-1871.



Fig. 2. « COL.FRA.V.SUEZ AMB.E » (référence Salles « 1.861 ») signifiant « Colonies françaises Voie Suez Ambulant E ». Lettre de Port-de-France du 3 janvier 1865. Cachet d'arrivée « Salles 1.861 » du 11 mars 1865 (non figuré ici). Pour les correspondances provenant des colonies françaises par la voie de Suez et « travaillés » par l'ambulant de Marseille à Paris. La lettre « E » sert à distinguer la brigade du service ambulant. Date d'utilisation : 1856-1867.



Fig. 3. « COL.F.V.SUEZ PAQ.F. I MARS.I » (référence Salles « 1.854 »). Lettre de Nouméa du 3 septembre 1874. Pour les correspondances ayant suivi la voie « mixte et de Marseille » ; les références « Paq. F. » (Paquebot Français) indiquent que la dépêche provenant des paquebots anglais jusqu'à Suez a été débarquée à Alexandrie puis, de là, acheminée par un paquebot français jusqu'à Marseille.- Date d'utilisation : 1863-1880.



Fig. 4. « COL.FR.V.S.P.AN.AMB.MARS. » (référence Salles « 1.865 ») signifiant « Colonies françaises Voie Suez Paquebots anglais Ambulant Marseille ». Lettre de Nouméa du 22 novembre 1869. Pour les correspondances acheminées par paquebots anglais jusqu'à Marseille et « travaillées » par le service ambulant de Marseille à Lyon. Retiré fin 1871, à la suite de la suppression de l'escale de Marseille pour les paquebots anglais.



Fig. 5. « COL.FR.V.BRINDI A.MOD » (référence Salles « 1.893 » signifiant « Colonies françaises Voie Brindisi Ambulant Modane ». Lettre de l'Île des Pins du 19 novembre 1878. Date d'utilisation du cachet maritime : 1872-1880. Cachet faisant suite au précédent, lorsque les paquebots anglais firent escale, début 1872, à Brindisi. À la suite du percement du tunnel du Mont-Cenis, le courrier était « travaillé » par le service ambulant de Modane à Paris.



Fig. 6. Même cachet. Lettre de Nouméa du 10 août 1874, affranchie à 1,10 frs, soit 70 c tarif ordinaire + 40 c surtaxe via Brindisi.

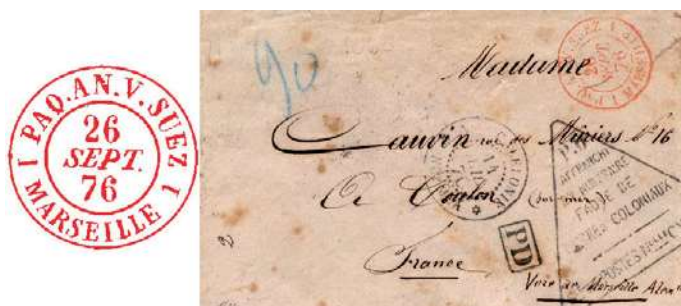


Fig. 7. « PAQ. AN. V. SUEZ I MARSEILLE I » (référence Salles « 1.877 ») signifiant « Paquebots anglais Voie Suez Marseille ». Pour les correspondances parvenant à Marseille uniquement par les paquebots anglais. Date d'utilisation : 1873-1878. Une question se pose : pourquoi l'utilisation de ce cachet alors que les paquebots anglais ne débarquèrent plus à Marseille depuis 1872 ?



Fig. 8. « INDO-CHINE PAQ.FR.MODANE » (référence Salles « 1.897 ») signifiant « Indochine Paquebots français Modane ». Vu qu'une fois en provenance de Nouvelle-Calédonie (lettre de Nouméa du... juillet 1880. Rare). Salles ne parle de ce cachet que sur des dépêches venant de la Réunion, transbordées à Aden sur les paquebots français venant d'Indochine. Il est possible que la dépêche contenant cette lettre provenant de Nouvelle-Calédonie ait suivi soit la voie de Torrès pour être transbordée à Singapour sur un des navires y faisant escale et provenant d'Indochine, soit la voie habituelle des navires anglais pour être transbordée à Pointe-de-Galles sur un des navires français y faisant escale et provenant d'Indochine. Les paquebots débarquaient à Naples, et les correspondances étaient acheminées par train, par le tunnel du Mont-Cenis, sur l'ambulant Modane-Paris.



Fig. 9. « COL. FR. ANGL.AMB.CALAIS E » (référence Salles « 1.294 ») signifiant « Colonies françaises Angleterre Ambulant Calais ». Pour les correspondances passant par la voie de San Francisco, transitant par l'Angleterre et arrivant à Calais où elles étaient « travaillées » par l'ambulant Calais - Paris. Date d'utilisation : 1861-1880. Jamais signalé par Salles pour les courriers provenant de Nouvelle-Calédonie.



Fig. 11. « PARIS ÉTRANGER » (référence Salles « 214 »). Sur quelques rares correspondances provenant de Nouvelle-Calédonie. Salles (voir bibliographie) nous explique que ce cachet était notamment utilisé sur les correspondances provenant d'outre-mer et parvenues jusqu'à Paris en dépêches closes, sans avoir reçu de cachet d'entrée lors de leur arrivée au port.



Fig. 10 : « ALEXANDRIE EGYPTE » (référence Salles « 952 »). Vu au verso d'une seule lettre provenant de Nouvelle-Calédonie. Cette lettre, du 6 mars 1873, a été transférée, à son arrivée à Alexandrie où elle fut frappée du cachet, sur la ligne des paquebots-poste des Messageries Maritimes avec l'Égypte, entre Alexandrie et Marseille. Il s'agit plutôt d'un cachet de transit.

Conclusion

Un article paru dans le journal La Nouvelle-Calédonie du 3 juin 1881 nous informe sur la durée des transports par les trois lignes subventionnées anglaises à partir de l'Australie :

« Les trois services postaux subventionnés offrent la comparaison suivante :

La ligne de San Francisco emploie 45 jours pour l'aller de Sydney à Londres et 45 et demi pour le retour. La ligne par Galles et Brindisi met 41 jours et demi à l'aller jusqu'à Londres et 44 jours et demi au retour. La ligne par Torres et Singapour fait le trajet entre Sydney et Londres et réciproquement en 53 jours et demi et 55 jours. »

L'arrivée de la Compagnie des Messageries Maritimes fin 1882, desservant directement la Nouvelle-Calédonie, ne vit pas l'abandon des lignes australiennes pour les correspondances provenant de cette colonie, lesquelles lignes, au contraire, continuèrent d'être utilisées, servant toujours de complément pour l'acheminement du courrier à destination de l'Europe, moins fréquemment peut-être car relativement moins rapides que la nouvelle ligne qui va être mise en place.

Chaque jour, plus de 10 000 collectionneurs trouvent leurs trésors sur Delcampe.

Et si c'était vous ?

www.delcampe.net

delcampe

La plus grande marketplace pour les collectionneurs

