

# La voie des îles anglo-normandes pour les correspondances allant du Brésil en France entre 1820 et 1843

Klerman Wanderley Lopes  
Philippe Jean Damian (in memoriam)

Étudiant les relations postales entre le Brésil et la France au 19<sup>ème</sup> siècle, on remarque qu'il n'y a aucune convention de postes entre ces deux pays avant 1860. Ainsi les expéditeurs des lettres devaient envoyer leurs correspondances soit par la voie de la poste anglaise (l'Angleterre et le Brésil avaient signé un accord postal en 1810), soit par la voie des bâtiments de commerce de diverses nationalités. Dans ce second cas, l'expéditeur remettait en général sa correspondance au capitaine du navire qui se chargeait à son arrivée en Europe de la faire suivre la remettant aux services des postes du pays où il faisait escale ou à un "forwarder" qui s'engageait à envoyer la correspondance à son destinataire. Examinant les différentes voies existantes, on voit apparaître à partir de 1820 diverses correspondances écrites au Brésil et passant par les îles anglo-normandes avant d'être remises à leur destinataire en France ou en Suisse. On considère ici comme date initiale l'année de 1820, étant donné que nous ne connaissons pour le moment aucune correspondance antérieure. Cela ne signifie pas que des lettres écrites au Brésil avant cette date ne pouvaient pas être envoyées par cette voie des îles anglo-normandes. Nous serions reconnaissant aux lecteurs qui auraient de telles correspondances de nous envoyer les références avec si possible une reproduction recto-verso.

Il y a deux aspects importants qui expliquent pourquoi les expéditeurs des correspondances écrites au Brésil ont utilisé la voie des îles anglo-normandes:

a - Ces îles se trouvent à une distance bien proche des côtes françaises où ils existent trois ports d'entrée: Saint-Malo, Cherbourg et Granville. Cette localisation géographique est montrée sur la petite carte qui est l'objet

de la figure 1 où l'on note que Jersey se communique en général avec Saint-Malo et Granville et Guernesey avec Cherbourg et Saint-Malo.

b - Le second aspect important est le fait que les îles anglo-normandes ont eu au 18<sup>ème</sup> siècle un statut postal particulier et qu'au siècle suivant, jusqu'en 1843, elles ne vont pas suivre les orientations des postes anglaises permettant par exemple que les correspondances passant par Jersey et Guernesey, venant d'outre-mer et adressées en France soient envoyées directement à leurs destinataires sans passer par la poste anglaise qui sollicitait régulièrement que toutes ces correspondances devaient passer par Londres.

Un troisième aspect doit être considéré. En effet, examinant les tarifs des lettres venant du Brésil et passant par la poste anglaise, on remarque que:

a - Par paquebot-poste anglais (Falmouth Packet), le tarif était en général de 43 pence équivalent à 43 décimes de franc français. Cette valeur jusqu'en 1836 devait être payée en Angleterre pour que la lettre puisse être envoyée à son destinataire en France.

b - Par navire de commerce anglais, le tarif était de 8 pence équivalent à 8 décimes de franc français qui devait de la même manière être payé en Angleterre.

Ce troisième aspect qui montre le coût de l'envoi des lettres et la difficulté que les postes anglaises imposaient aux correspondances pour les pays n'ayant pas par convention la possibilité de payer aux autorités postales anglaises a posteriori la valeur du port dû, explique pourquoi les expéditeurs des correspondances ont cherché des voies alternatives. En effet, on note qu'une

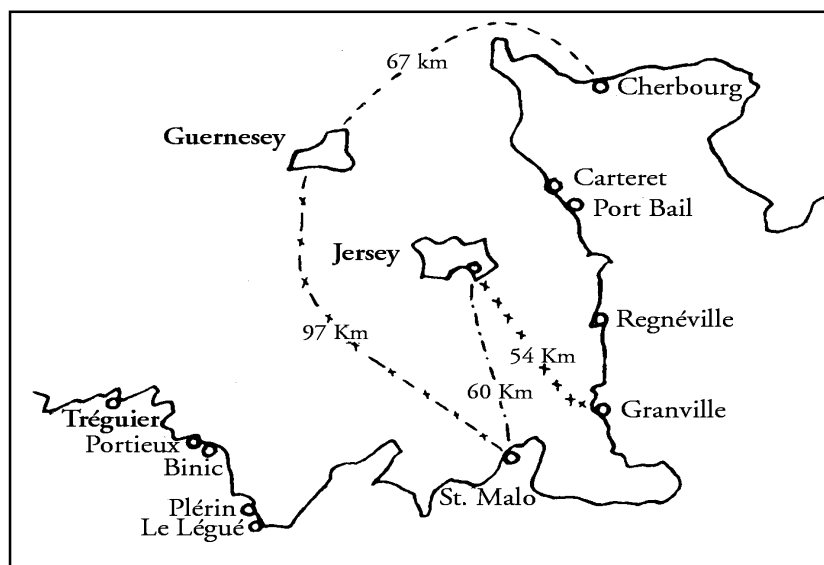


Figure 1

lettre pour la France venant des pays d'outre-mer et passant par les îles anglo-normandes ne payaient que un décime de voie de mer à son entrée en France. Enfin, on peut observer que durant la même période (1820-1843) des lettres envoyées par des navires de commerce anglais et adressées en Angleterre ont passé par cette voie des îles anglo-normandes.

Dans la suite, nous allons examiner les caractéristiques des lettres venant du Brésil et passant par la voie de Jersey et Guernesey entre 1820 et 1843, donnant pour chaque période, conforme aux diverses

conventions France-Angleterre, les règlements qu'elles préconisent. Les cachets d'entrée en France sont présentés ainsi que les trois types d'envoi existant:

a - La correspondance est considérée par les autorités postales françaises comme venant des colonies.

b - La correspondance est considérée par les autorités postales françaises comme venant des pays d'outre-mer.

c - La correspondance est postée en France par un porteur après être passée à Jersey ou Guernesey.

## Première période 1820-1833

La convention qui régit l'envoi des correspondances des îles anglo-normandes en France est la Convention France-Angleterre de 1802 modifiée partiellement en 1815 lors de la reprise des relations postales entre les deux pays. Les points suivants doivent être considérés:

a - Dans le traité de 1802, les lettres adressées en France venant des îles anglo-normandes ne sont pas traitées comme des lettres venant d'Angleterre.

b - Lors de la reprise des relations postales en 1815, les lettres venant des îles anglo-normandes continuent à être considérées par la France comme des correspondances venant des colonies par la voie des bâtiments de commerce. Cependant en 1816, une circulaire informe les responsables des services postaux de l'île de Guernesey que les lettres doivent être traitées comme venant d'Angleterre quand elles sont adressées en France et qu'ainsi elles doivent être envoyées par Calais

et Londres (les lettres de Jersey continuent à être traitées comme des correspondances des colonies utilisant la voie de commerce recevant en France la marque "COLONIES PAR..."). Examinant la lettre décrite ci-dessous il est possible de voir que cette circulaire n'était toujours pas appliquée:

**1821** - Lettre de Rio de Janeiro du 15 septembre 1821 adressée au Havre par la voie de Guernesey. En France, reçoit la marque noire d'entrée "COLONIES PAR / CHERBOURG" (Salles T1 pg.16 fig. 50) et le tarif de 7 décimes de franc à payer par le destinataire (1 décime pour la voie de mer plus 6 décimes pour le trajet entre Cherbourg et Le Havre - Tarif de 1806). La lettre contient un duplicata d'une lettre écrite le 28 août et envoyée par la voie de Jersey au même destinataire. Fig. n° 2

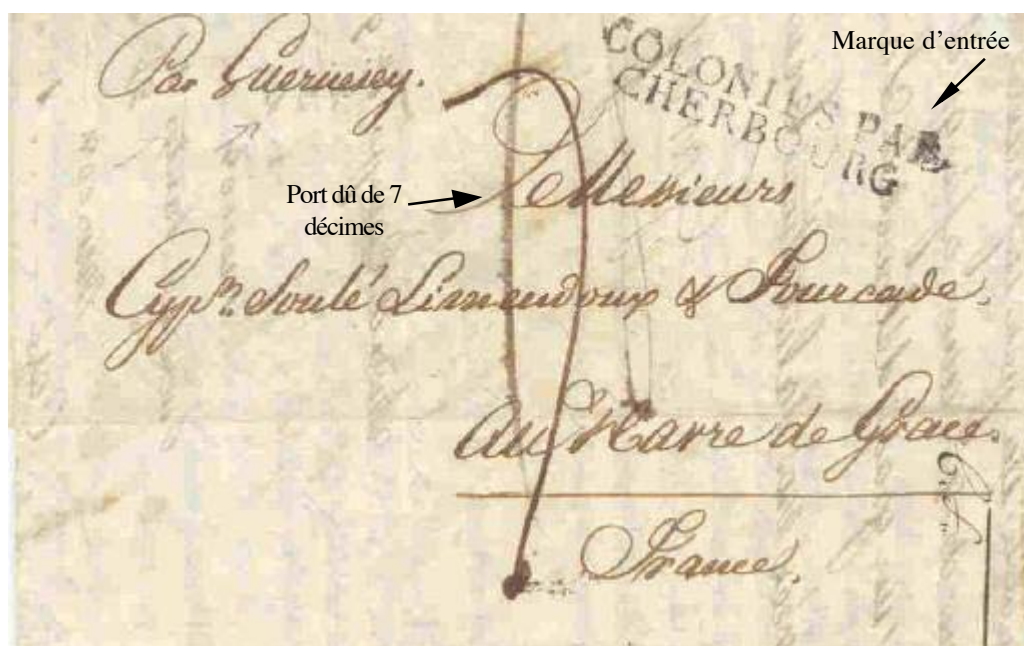


Fig. 2 De Rio de Janeiro au Havre via Guernesey et Cherbourg – 15 septembre 1821

C'est certainement pour cela qu'en 1823, l'Angleterre ayant réclamé, l'administration des postes s'est décidée à créer une marque d'entrée "**GRANDE BRETAGNE / PAR ...**" qui devait être frappée sur toutes les correspondances qui venaient des îles anglo-normandes et entraient par un des ports d'entrée suivants: Saint-Malo, Granville ou Cherbourg. En plus de ce cachet d'entrée la lettre devait recevoir un timbre de taxe due de 6 décimes pour le parcours étranger et la taxe du port intérieur selon le tarif en cours comme le montre les deux lettres décrites ensuite:

**1829** - Lettre de Rio de Janeiro du 12 septembre 1829 adressée à Toulouse et transportée par porteur jusqu'aux îles anglo-normandes (Jersey ou Guernesey) ne passant pas par la poste anglaise. Reçoit une taxe de remboursement de 6 pence

(pour 30g) et est envoyée à Saint-Malo qui est un port d'entrée en France des dépêches de ces îles. Marque noire d'entrée en France "**GRANDE BRETAGNE / PAR ST. MALO**" (Salles T1 fig. 382, pg. 101) et le cachet à date circulaire (Salles T1 fig. 80, pg. 21) du 1<sup>er</sup> décembre 1829. La marque signifie que la lettre a été considérée comme étant d'origine anglaise. Envoyée à Toulouse, elle arrive le 8 décembre 1829, où est appliquée la taxe de 32 décimes de franc à payer par le destinataire (deux ports pour les lettres de 10 à 15 grammes pour une distance de 750km - un port est composé de 6 décimes [lettre venant d'Angleterre] plus 10 décimes pour le trajet de Saint-Malo à Toulouse), selon le tarif de 1828. Fig. n° 3

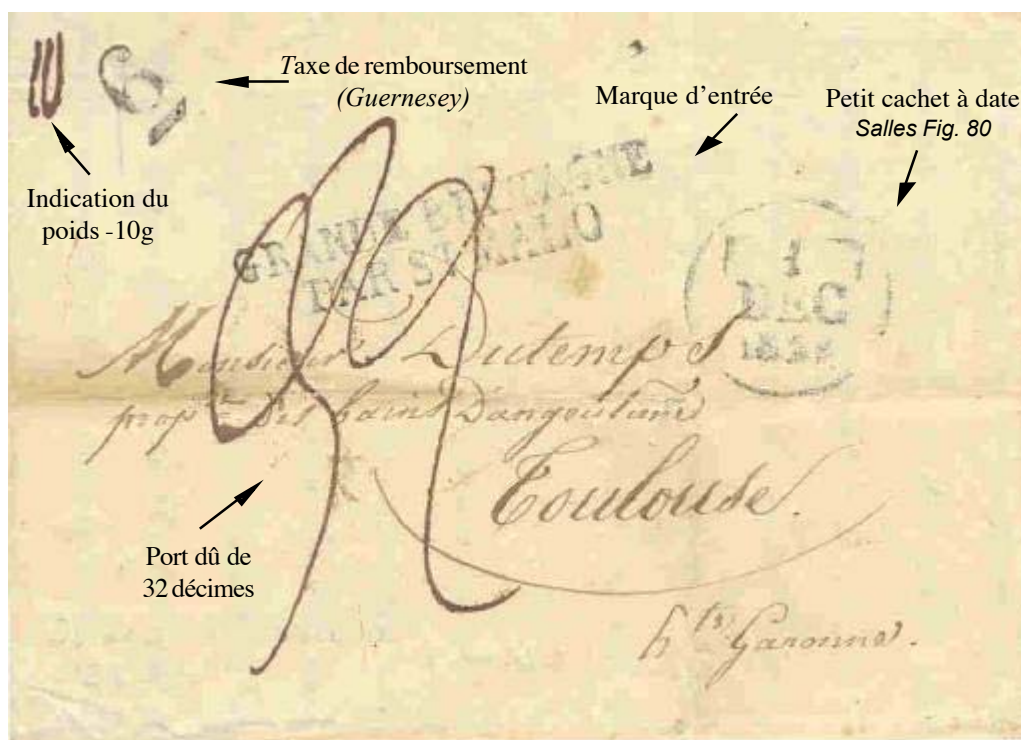


Fig. 3 De Rio de Janeiro à Toulouse via Guernesey et Saint-Malo – 12 septembre 1829

**1830** - Lettre de Rio de Janeiro du 27 décembre 1830 adressée à Bâle (Suisse) et transportée par porteur jusqu'aux îles anglo-normandes (Jersey ou Guernesey) ne passant pas par la poste anglaise. Reçoit une taxe de remboursement de 6 pence (pour 30g) et est envoyée à Cherbourg qui est un port d'entrée en France des dépêches de ces îles. Marque noire d'entrée en France "**GRANDE BRETAGNE / PAR CHERBOURG**" (Salles

T1 fig. 362, pg. 98) et le cachet à date circulaire (Salles T1 fig. 80, pg. 21) du 8 février 1831. La marque d'entrée signifie que la lettre a été considérée comme étant d'origine anglaise. Marque **A.T.F** ("Angleterre Transit France") - Van der Linden fig. 231A. Envoyée à Bâle, la lettre reçoit la taxe de 26 décimes de Franc Suisse à payer par le destinataire. Fig. n° 5

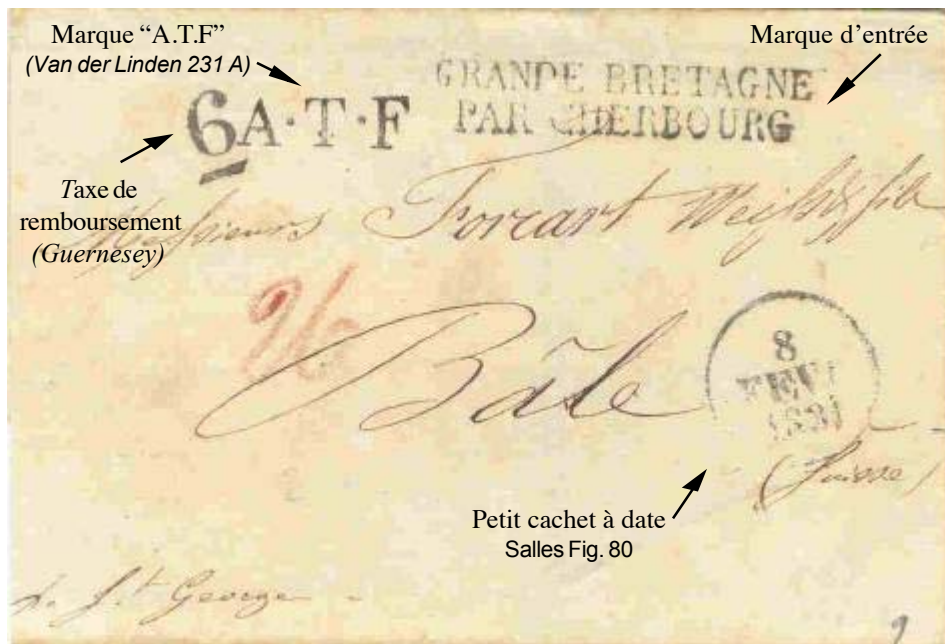


Fig. 4 De Rio de Janeiro à Bâle via Guernesey et Cherbourg – 27 décembre 1830

Malgré cela, les correspondances continuaient d’être détournées et l’exemple suivant montre qu’une autre ressource était l’envoi par porteur de la lettre qui arrivait à Guernesey de cette manière et de là était acheminée de la même façon à Granville où elle était enfin postée. Le destinataire ne payait ainsi que 4 décimes:

**1824** - Lettre de Rio de Janeiro du 17 octobre 1824 adressée à Honfleur. Transportée par un porteur par la voie de Guernesey (navire anglais “Le Pélican” conforme texte de la lettre), elle est postée à Granville où est appliquée la marque de Port Dû

“**48 GRANVILLE**”. ( Tarif de 4 décimes de franc à payer par le destinataire (trajet de Granville à Honfleur - Loi du 24 avril 1806).  
Fig. n° 4

En résumé, il y a trois possibilités pour les lettres venant du Brésil et passant par les îles anglo-normandes: elles sont considérées comme des lettres coloniales recevant la marque “**COLONIES PAR ...**” (“**PAYS D’OUTREMER PAR ...**” à partir d’août 1831) ou comme des lettres anglaises recevant la marque “**GRANDE BRETAGNE / PAR ...**”, ou enfin elles sont mises à la poste en France par un porteur.

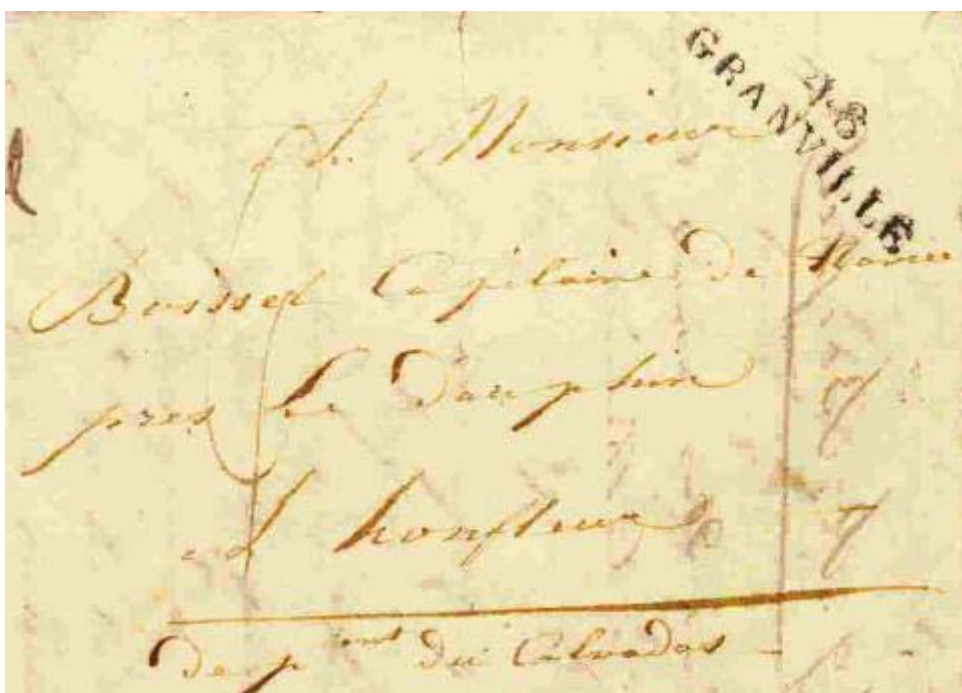


Fig. 5 De Rio de Janeiro à Honfleur via Guernesey et Granville – 17 octobre 1824.

## Deuxième période 1833-1836

Dans la Convention France-Angleterre de 1833, les lettres venant des îles anglo-normandes, continuent à être considérées par la France comme des correspondances venant des colonies par la voie des bâtiments de commerce ou comme des lettres venant d'Angleterre. Dans le premier cas, elles reçoivent le cachet "PAYS D'OUTREMER PAR ..." et sont taxées comme les lettres de la voie de commerce recevant au bureau du port de débarquement une taxe de port dû de 1 décime de voie de mer plus le prix du trajet entre le lieu de destination et le port de débarquement (selon le tarif de 1828). Dans le deuxième cas, elles reçoivent la marque d'entrée "GRANDE BRETAGNE / PAR ..." et doivent payer 6 décimes des lettres d'Angleterre plus le prix du trajet entre le lieu de destination et le port de débarquement. Une lettre de ce type est décrite ci-dessous:

**1833** - Lettre de Rio de Janeiro de 1833 adressée au Havre et réexpédiée à Bâle (Suisse). Elle a été transportée par porteur jusqu'aux îles anglo-normandes (Jersey ou Guernesey) ne passant pas

par la poste anglaise. Reçoit une taxe de remboursement de 6 pence (pour 30g) et est envoyée à Saint-Malo qui est un port d'entrée en France des dépêches de ces îles. Marque noire d'entrée en France "GRANDE BRETAGNE / PAR SAINT-MALO" et le cachet à date circulaire du 22 juillet 1833. La marque d'entrée signifie que la lettre a été considérée comme étant d'origine anglaise. La lettre paie 17 décimes qui représente la somme du prix du trajet français (entre Saint-Malo et Le Havre) et de la taxe des lettres venant d'Angleterre. Envoyée à Bâle, la lettre reçoit la taxe de 34 kreuzer à payer par le destinataire et la marque **FR/10 D** (dans un carré) apposée par bureau d'échange français de Portalier, qui indique que la poste suisse doit 10 décimes (20 kreuzer) à la poste française. 14 kreuzer en plus pour payer le trajet de Pontarlier à Bâle. (lettre reproduite dans l'article de Martin F. Stempien Jr "International Mail 1699-1869" publié par "The Philatelic Foundation" Seminar Series Textbook No 2 "Philatélie à la Française" pg 6). Fig. n°6.



Fig. 6 De Rio de Janeiro à Bâle via Guernesey et Saint-Malo – 1833

## Troisième période 1836-1843

la Convention France-Angleterre de 1836, ne fait pas mention aux lettres adressées en France venant des îles anglo-normandes, et ainsi elles continuent à ne pas être considérées par la France comme des correspondances venant d'Angleterre. Ces lettres continuent à entrer en France par la voie des bâtiments

de commerce utilisant les ports de Saint-Malo, Cherbourg et Granville. Nous ne connaissons pas pour le moment des références de lettres venant du Brésil utilisant entre 1836 et 1843 cette voie des îles anglo-normandes.

## Bibliographie

- ALEXANDRE, J. P. , BARBEY C. , BRUN J. F. , DESARNAUD, G. , **Les tarifs postaux français 1627-1969**, Ed. Brun & Fils, 1989, Paris.
- BERGIER, Joseph, POTHION, Vincent, **France, Poste Maritime Préphilatélique**, in Revue française de marcophilie et d'histoire postale, supplément au n° 263, 1990, Paris.
- CHAUVET, Michelle, **Les relations de la France avec l'Angleterre de 1670 à 1849**, Ed. Brun & Fils, 2001, Paris.
- GIBBONS, Stanley, **Channel Islands - Postal History Catalogue**, Published by Stanley Gibbons Publication Limited, 1991 London .
- SALLES, Raymond, **La Poste Maritime Française, Tome I, III et VIII**, published by James Bendon, 1992 et 1993, Limassol.
- STEMPIEN JR. , Martin F. , **International Mail, 1699-1869**, in *The Philatelic Foundation Seminar Series - Textbook n° 2 - Philatélie à la Française* edited by John E. Lievsay, 1991, pp. 1-13.
- DAMIAN, P.J., LOPES, K.W., **Caractéristiques des correspondances du Brésil pour la France au XIX<sup>ème</sup> Siècle - Tome I** - Ao Livro Técnico, 2003, Rio de Janeiro