

# Les liaisons postales maritimes

## Algérie - Métropole

1° PERIODE 1833-1879

### A) LIGNES DE LA METROPOLE

Dans le numéro 10 de notre bulletin, nous avons rappelé l'organisation de la poste militaire pendant les premières années de la présence française en Algérie et nous avons ainsi vu que les liaisons postales avec la Métropole étaient assurées par les avisos à vapeur de la marine de guerre dont le port d'attache était Toulon, base du corps expéditionnaire d'Afrique ; de ce fait la fréquence des départs dépendait exclusivement des besoins militaires d'où leur irrégularité.

L'augmentation de la population civile et la naissance de relations commerciales entre les deux rives de la Méditerranée allaient donner naissance à un trafic postal en rapide développement nécessitant alors l'intensification des liaisons maritimes et, à partir de 1833, un service régulier allait être établi une fois par semaine, porté à trois fois en février 1842.

Pendant ces années, l'importance de Toulon s'effaçait au profit de Marseille, provoquant ainsi une réduction de cette fréquence limitée, d'abord, à deux fois par mois en octobre 1852, et puis à une seule fois, en janvier 1854, pour être définitivement supprimée peu après.

A cette époque, et pour longtemps encore après, un cachet à date était apposé pour certifier l'arrivée du courrier dans les ports français d'où leur nom de « marques d'entrée », ce sont celles que nous allons étudier d'après le répertoire publié par Raymond Salles dans « La poste maritime française — Historique et catalogue », à qui nous avons emprunté les clichés qui suivent.

#### I a) Ligne Toulon - Alger

La correspondance acheminée par cette ligne est plutôt rare et les quelques plis qui nous sont parvenus couvrent la période 1849-1852 pendant laquelle, comme nous venons de le voir, Marseille devenait la plaque tournante des relations avec l'Algérie et, dès lors, il était plus facile de faire parvenir le courrier à ce port au lieu de le transporter jusqu'à Toulon ; le seul « cachet d'entrée » à Alger connu est



I b) *Ligne Alger - Toulon*

Les premières lettres que nous connaissons proviennent de militaires devant participer au débarquement, certaines d'entre elles précisent avoir été commencées en rade de Mahon et terminées en rade d'Alger. Les quelques-unes arrivées jusqu'à nous portent le cachet « Colonies/par Toulon », certaines ont été frappées au départ par le cachet administratif du consulat de France de Mahon.

A l'arrivée des lignes régulières nous rencontrons deux marques linéaires : la première entre 1833 et 1838, la seconde pendant les derniers mois de cette année.

PAYS D'OUTREMER

PAYS D'OUTREMER  
PAR TOULON SUR-MER

(Toulon)

Elles sont presque toutes accompagnées par la griffe de purification apposée, après avoir pratiqué deux incisions verticales dans le pli et avoir été aspergées de vinaigre, en application du règlement en vigueur depuis 1821 sur les correspondances en provenance de certains pays de la Méditerranée, des Antilles et de la Nouvelle-Orléans. Cette griffe se présente sous deux aspects : le premier utilisé entre 1833 et 1838, le second jusqu'à 1842, date à laquelle ce règlement est tombé en désuétude.

*Purifiée à Toulon*



Deux cachets dateurs ont été utilisés à Toulon : le premier entre 1839 et 1842, a été commun à toutes les provenances, le second propre au courrier provenant d'Algérie entre 1842 et 1854.



## 2 a) *Ligne Marseille - Alger*

Les premiers essais de liaison entre ces deux ports ont été tentés dès 1835 par la compagnie Charles-et-Auguste Bazin, de Marseille, mais avec des résultats décevants.

C'est l'époque de l'indécision, pendant laquelle Paris tergiverse sur la politique à adopter pour l'avenir de la nouvelle possession ; la lutte engagée par Abd El-Kader pesait lourde sur la sécurité du pays, les premières tentatives de mise en culture des terres incultes de la Mitidja apparaissaient toujours plus aléatoires devant les ravages provoqués par le paludisme et par les incursions de certaines tribus rebelles, le climat politique de Paris et ses contradictions ne permettaient pas une vision claire des événements. Seuls certains militaires montraient leur foi dans la réussite de l'entreprise ce qui conduisit Bugeaud à déclarer à la Chambre des députés, le 15 janvier 1840 : « L'occupation restreinte est une chimère et une chimère absolue », en prônant la « domination absolue ».

Face à ces perspectives plus optimistes la confiance renaissait et de nouvelles initiatives commençaient à voir le jour ; c'est ainsi que la compagnie Bazin allait affecter, en 1841, trois paquebots assurant une liaison tous les dix jours entre les deux ports, l'année suivante (février 1842) elle signait une convention avec l'Etat, valable jusqu'en décembre 1853, par laquelle elle se voyait confier le transport du courrier vers les divers ports d'Algérie et l'autorisation de placer des « boîtes mobiles » pour recevoir les plis jusqu'au moment du départ, plis qui étaient frappés d'une griffe « BM » encadrée dans un rectangle simple ou double. A l'échéance la succession était confiée à la Compagnie Impériale qui, après une vie éphémère, cédait la place (avril 1854) à une nouvelle société : les Messageries maritimes impériales qui rachetaient les cinq bateaux en service pour assurer six liaisons par mois entre Alger et Marseille et trois, d'une part, vers Oran, et, d'autre part, vers Philippeville (Stora). La concession prévoyait une subvention annuelle de 1.500.000 F et obligeait le bénéficiaire à transporter gratuitement les hommes et les matériels pour les besoins de l'Armée.

Après la chute de l'Empire une nouvelle société prend la relève (4 septembre 1870) : la Compagnie des messageries maritimes qui, elle aussi, a une vie très courte puisqu'elle va être remplacée par la compagnie Valéry en juillet 1871 à la suite d'une nouvelle convention valable pour dix ans, la subvention est réduite à 910.000 F mais, en compensation, l'Etat va payer le prix du passage pour ses besoins militaires.

Entre 1841 et 1862, le cachet d'arrivée à Alger porte la mention Marseille - Bateau à Vap, pendant cette période le port est indiqué d'abord à la main, puis par un tampon à double ligne et enfin par le timbre oblitéré par le petit chiffre 3710 et le gros chiffre 5005 d'Alger.

A partir de 1863 apparaît le nouveau cachet Marseille - Bât. à vap.

## 2 b) *Ligne Alger - Marseille*

Les premiers cachets d'entrée portent la mention Outre-Mer - Marseille (1842-1846) et Alger - Marseille (1842-1857), avec l'apparition du timbre nous rencontrons ce dernier d'abord oblitéré par la « grille muette » et puis par le p. ch. 1896 de Marseille.

En 1857 voit le jour le cachet Algérie BB - Marseille (12) qui reste en service jusqu'en 1861 et qui a donné lieu à de nombreuses controverses sur la signification du sigle BB ; certains l'interprètent comme la contraction

de « Boîte Bateau » alors que d'autres font remarquer que ces boîtes ont toujours été indiquées par « BM » ; en outre, notent-ils, il y a un autre sigle sur la correspondance venant d'Algérie, également inexplicé : « BC », que nous verrons sur la ligne Marseille - Philippeville sur des lettres adressées de Constantine et que l'on voudrait expliquer par « Boîte Constantine » ce qui n'a satisfait personne.

A partir de 1862 apparaît le cachet Alger - Bât. à vapr, le timbre étant oblitéré par le petit chiffre 1896 et par le gros chiffre 2240 de Marseille.

### 3 a) *Ligne Marseille - Oran*

Dans le cadre de la convention déjà signalée, cette ligne est entrée en service en 1846 avec rotation bi-mensuelle, le cachet d'entrée porte la mention « Marseille - Bateau à vap. » et les timbres sont oblitérés par le petit chiffre 3732 et par le gros chiffre 5051 d'Oran.

Nous possédons une lettre partie de Marseille le 24 janvier 1854 avec inscription manuscrite du bateau « le Phénicien » et le cachet Marseille - A Bat. à vap. qui appartient à Ajaccio, le cachet d'arrivée à Oran est du 28 janvier, cette lettre a donc transité par la Corse. S'agit-il d'une escale exceptionnelle ?

### 3 b) *Ligne Oran - Marseille*

Le cachet de cette ligne porte la mention Oran - Bateau à vap.

### 4 a) *Ligne Marseille - Philippeville (Stora) - Bône*

Lorsque que, en 1837, le général Valée put enfin assurer la prise de Constantine, le problème devait se poser de son débouché vers la mer et le choix ne pouvait se porter que vers le golfe de Stora, loin seulement de 80 kilomètres, le meilleur emplacement paraissait être celui du hameau de Ras Skikda, le nom modifié par les derniers envahisseurs arabes de l'ancienne Rusicade des romains détruite par les Vandales en 533 ; la nouvelle ville avait été baptisée Port Royal, rapidement changé en Philippeville en l'honneur du roi des Français.

Pendant les travaux pour la construction du nouveau port, les bateaux ont fait escale à Stora, toute proche, qui offrait un havre rassurant.

La ligne a été mise en service en deux tronçons : le premier, en 1854, en même temps que la ligne d'Oran, se limitait à Philippeville. Un premier cachet porte l'inscription « Marseille - Bateau à vap. » et est connu jusqu'en 1978, il se retrouve avec les chiffres de Philippeville : 3734 et 5055. Le second, déjà signalé, est « Philippeville BC Algérie », en service entre 1858 et 1861, il se rencontre toujours sur lettres parties de Marseille et transitant par Alger, et donc avec le cachet « Marseille - Bateau à vap. » ou bien sur lettres parties d'Alger ayant emprunté la ligne côtière Alger - Bône dont nous parlerons plus loin, dans les deux cas ces lettres sont toujours adressées à Constantine. Un troisième cachet est celui frappant les plis remis à la boîte mobile des bateaux à Marseille portant l'inscription « Marseille - Boîte mobile », il a servi entre 1857 et 1871.

Le deuxième tronçon reliant Philippeville à Bône a été ouvert en 1863 mais nous ne connaissons que le premier des trois cachets précédents à partir de 1871 lorsqu'a été créée la liaison avec Tunis ; compte tenu de la date d'ouverture on ne trouve que le gros chiffre 5015 de Bône.

#### 4 b) *Ligne Bône - Philippeville (Stora) - Marseille*

Un seul cachet a été utilisé à Marseille : Philippeville - Bateau à vap. que nous trouvons avec les chiffres de cette ville ; il faut toutefois signaler qu'un premier cachet s'étant progressivement détérioré celui qui l'a remplacé, en 1863, porte des lettres plus petites d'où des espacements plus larges entre Philippeville et Bat. à vap.

#### 5 a) *Ligne Cette - Alger*

Le 27 août 1847 la Compagnie des bateaux à vapeur de Cette organise un service régulier entre les deux ports, il est repris successivement par la compagnie André-et-Abeille, en 1851, et par la compagnie Arnaud-Touache, en 1857, de Marseille.

La correspondance ayant emprunté cette ligne paraît avoir été peu nombreuse à moins qu'elle ne nous soit parvenue qu'en tout petit nombre puisque nous n'en connaissons qu'entre 1852 et 1857 avec le cachet Cette - Bateau à vapeur, ces plis sont ou sans timbre ou bien avec timbre oblitéré par le petit chiffre d'Alger.

#### 5 b) *Ligne Alger - Cette*

Le cachet normalement utilisé à Cette porte la mention « Alger - Bateau à vapeur » et va, de 1847 à 1876, il se retrouve donc sans timbre, avec les chiffres de Cette petit chiffre 687 et gros chiffre 822.

Cette ligne a été utilisée également pour des lettres destinées à des régions en dehors de l'hinterland naturel de ce port puisque nous avons une enveloppe expédiée à Lambesc (Bouches-du-Rhône) arrivée à Cette le 6 mars 1859 avec le cachet frappé en rouge et le petit chiffre 687, elle est parvenue à destination le 7.

Rarissimes sont deux cachets frappés par erreur : Outre-Mer - Cette le 23 octobre 1848 et Colonies Fr. - Cette les 25 février 1850 et 17 juin 1853.

#### 6 a) *Ligne Cette - Oran*

Également rares sont les lettres qui nous sont parvenues de cette ligne car elles se limitent à l'année 1856, le cachet Cette - Bat. à vap. est accompagné du petit chiffre d'Oran 3732.

Le catalogue Salles signale deux erreurs de frappe : Cononies Fra. - Oran intervenues en 1850 et 1863. Une autre frappe égale a été signalée par les « Feuilles marcophiles » (n° 220) sur une lettre de 1851.

#### 6 b) *Ligne Oran - Cette*

Pour cette ligne aussi nous avons peu de lettres, elles sont frappées par le cachet Oran - Bat à vap. et sont ou sans timbre ou avec timbre oblitéré par le petit chiffre 687 pour l'année 1859 ou encore par le gros chiffre 822 pour la période 1871-1875.

#### 7 a) *Ligne Cette - Philippeville*

Aucune lettre ne nous est parvenue ayant emprunté cette ligne.

#### 7 b) *Ligne Philippeville - Cette*

Nous ne connaissons que quelques lettres de 1871 portant le cachet « Philippeville - Bateau à vap. » et le gros chiffre 822.