



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## MINISTÈRE DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

L'Administration des Postes françaises met en vente, à partir du 16 mars 1957, à l'occasion de la Journée du Timbre, une figurine consacrée au Service Maritime Postal.

### CARACTÉRISTIQUES DE CE TIMBRE

Valeur : 12 f. + 3 f.

Couleurs { gris bleuté  
          { bistre noir

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce  
par DECARIS

Format horizontal 22 × 36  
(dentelé 13)

L'organisation des services postaux terrestres a été une œuvre de longue haleine, aussi n'est-il pas étonnant que les services spécialisés, et parmi eux le service maritime postal, aient été tardivement mis sur pied; celui-ci a d'ailleurs toujours gardé une structure originale tant par les moyens employés que par les principes établis pour son utilisation.

On relève au XVII<sup>e</sup> siècle une première tentative d'organisation des services maritimes, puisque Louvois eut la permission « d'établir entre les postes de Provence et d'Italie un service de communications maritimes régulières ». Mais il n'en profita pas et le service ne fut pas instauré. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, des événements militaires entraînent la création des premiers services maritimes postaux : devant l'hostilité du Duc de Savoie, devenu Roi de Sardaigne, il fallait assurer une liaison directe avec les bureaux de Rome et de Naples. La Ferme des Postes prit donc à son service des felouques génoises, bateaux à fond plat, jaugeant de 200 à 300 tonneaux (une felouque est représentée sur le timbre), qui transportèrent le courrier de Marseille à Gênes, lequel était ensuite emmené par voie de terre vers Rome et Naples. En 1784, le Secrétaire d'État à la Marine demanda la substitution aux felouques génoises de felouques françaises, mais le nouveau service ne rendit pas les résultats espérés.

C'est au XVIII<sup>e</sup> siècle également que prit naissance, par suite du développement des colonies et de l'amélioration des communications maritimes, une organisation spécialisée dans le transport de la correspondance : pour maintenir des liaisons plus étroites avec nos anciennes colonies d'Amérique et la jeune république des États-Unis que nous venions d'aider à conquérir son indépendance, un arrêt du Conseil décida en 1783 la création d'une ligne de navigation régulière, origine de nos paquebots-poste. Ce service se révéla trop onéreux et fut supprimé en 1788.

Mais les principes mêmes du transport de la correspondance sur les bateaux marchands étaient depuis longtemps fixés par des ordonnances royales; ces ordonnances royales furent reprises par la législation révolutionnaire, expressément renouvelées et précisées par l'arrêté des Consuls du 9 avril 1802 : désormais l'obligation de transport du courrier est étendue à tous les capitaines de navires circulant entre la France et les Pays d'Outre-Mer.

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle les deux conceptions (ligne de navigation spécialisée ou subvention aux navires marchands chargés du transport du courrier) furent tour à tour expérimentées : le régime de la subvention comme dans les pays étrangers fut en définitive adopté, sous le Second Empire, lequel vit également l'organisation des grandes compagnies maritimes.

Des lois de la III<sup>e</sup> République (en 1881, 1902 et 1906) fixèrent aussi les conditions d'attribution des primes accordées aux bâtiments en échange de l'obligation du transport gratuit des objets confiés à ces bâtiments par l'Administration des Postes.

Sans doute, la concurrence de l'aviation a-t-elle réduit l'importance du service maritime postal. Mais la technique elle-même comporte des limites : le service maritime postal s'adaptant aux conditions nouvelles ne continue pas moins son rôle modeste mais indispensable dans les liaisons à travers le monde.