

Le contrôleur du service maritime postal



En 1851, l'Etat français abandonne la gestion directe des paquebots-poste qu'elle effectuait depuis 1835, et décide de confier aux compagnies de navigation le trafic qu'il génère : le transport des fonctionnaires et le transport des dépêches postales. Des conventions sont alors établies entre les deux parties qui fixent notamment le montant de la subvention de l'Etat pour les services demandés. Un cahier des charges décrit les modalités d'exécution des prestations dues au titre de la poste et prévoit qu'un agent de cette administration peut être embarqué pour assurer le service des dépêches à bord et à chaque escale.

oOo

Sous le Second Empire, 56 emplois d'"agents embarqués" sont créés :

- 3 sur la ligne Calais-Douvres
- 20 sur les lignes de la Méditerranée
- 5 sur les lignes du Brésil et de la Plata
- 9 sur les lignes de l'Indochine
- 7 sur les lignes des Antilles et du Mexique
- 4 sur la ligne Le Havre-New-York
- 8 agents en station à l'étranger pour l'exécution des lignes d'embranchement :
 - * 2 à Port-Louis (Ile Maurice)
 - * 1 à Hongkong ou Singapour
 - * 1 à Pointe-de-Galles (Ceylan)
 - * 2 à Fort-de-France (Martinique)
 - * 2 à Saint-Thomas (Iles Danoises)

En 1869, une instruction de l'Administration des Postes réorganise le service du personnel des agents du service maritime. Cette instruction, signée par Edouard Vandal, conseiller d'Etat, directeur général des Postes, qui deviendra quelques années plus tard directeur général de la Compagnie générale transatlantique, servira de base aux règlements d'administration concernant le service maritime sous la troisième République.

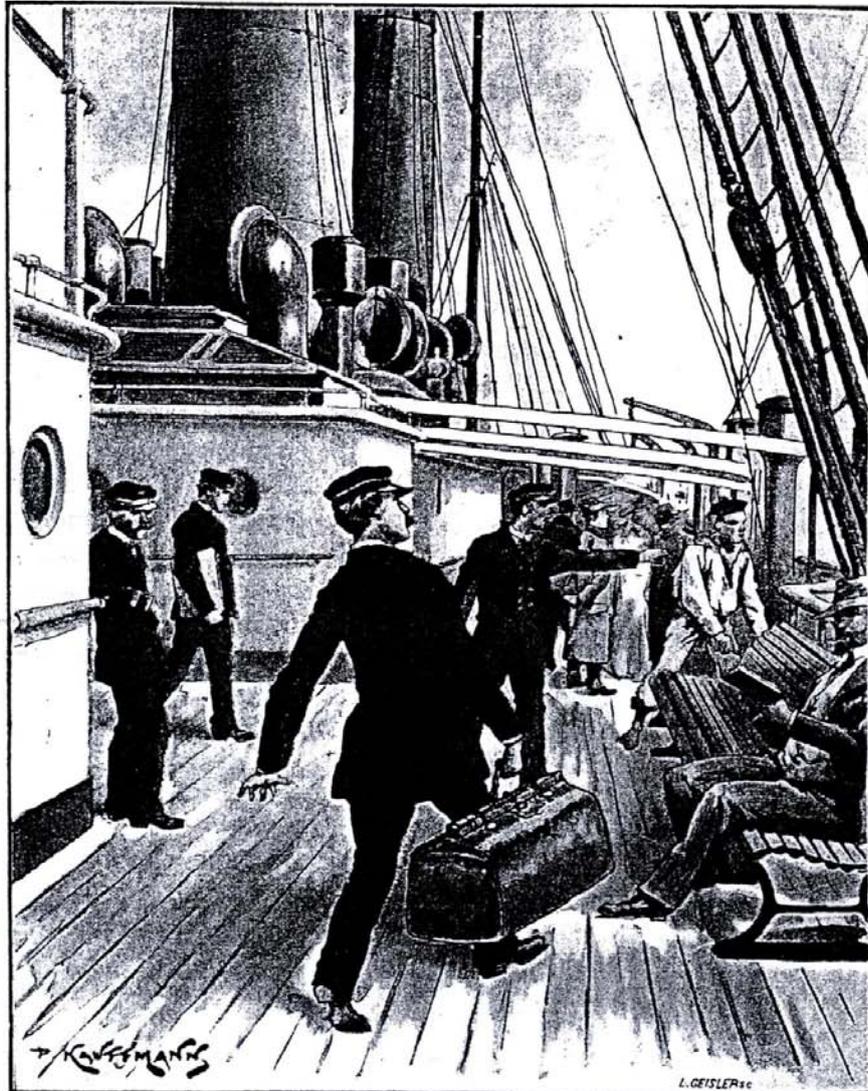
Cette instruction ramène à 39 le nombre des agents embarqués en supprimant les 3 emplois de la ligne Calais-Douvres, 8 emplois sur les lignes de la Méditerranée, 1 sur la ligne du Brésil, 3 sur la ligne de l'Indochine et 1 sur la ligne du Mexique.

En 1873, seront supprimés les 4 postes de la ligne Le Havre-New-York et les 12 postes restant sur les lignes de la Méditerranée. Est-ce dire pour autant que c'est la fin des agents embarqués sur les paquebots-poste ? Non, car d'autres lignes vont s'ouvrir et d'autres emplois d'agents embarqués seront créés notamment sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique et sur les lignes de Madagascar et de la Réunion.

oOo

L'organisation du service maritime postal est une organisation originale par rapport au service postal territorial car il s'adapte au milieu maritime et portuaire. S'agissant des lignes

La Poste au XX^e Siècle



3. — Le contrôleur à bord d'un paquebot allant porter la valise diplomatique à l'agent consulaire.

8^e SÉRIE.

MAISON DES MAGASINS RÉUNIS, ÉPINAL

françaises subventionnées, un Commissaire du gouvernement est nommé dans chaque port auprès de la ou des sociétés exploitantes. Cette fonction est assurée par le fonctionnaire de l'administration des Postes du grade le plus élevé dans la résidence (d'où son appellation de Commissaire des Postes) :

- A Marseille, par le directeur départemental des Bouches-du-Rhône pour les concessions de la Corse, de la Méditerranée, de l'Indochine et de l'Océan indien,
- Au Havre, par le receveur des postes pour la concession des Etats-Unis,
- A Saint-Nazaire, par le receveur des postes pour la concession des Antilles, du Mexique et de l'Océan Pacifique,
- A Bordeaux, par le directeur départemental de Gironde pour la concession du Brésil et de la Plata.

D'autres emplois seront créés pour les relations avec les services libres français et étrangers, notamment à Calais et à Cherbourg et également à l'étranger : à Alexandrie, à Constantinople et à Shanghai.

Les agents appelés à faire partie du "service des gens de mer" sont nommés par le directeur général des Postes et affectés auprès d'un commissaire des Postes. Ils sont choisis dans le cadre des commis ordinaires et des commis principaux. Appelés "agents embarqués" au XIXème siècle, ils deviendront en 1902 "contrôleur du service maritime postal". Les initiales CSMP seront couramment utilisées par l'administration des Postes et par les compagnies subventionnées.

Les candidats à l'emploi doivent posséder une bonne santé, avoir des connaissances professionnelles solides, une bonne tenue et une sûreté de caractère. Ceux qui connaissent une langue étrangère seront préférés. L'âge limite est de 40 ans. Ils prennent l'engagement de se consacrer pendant 6 ans au moins à la navigation, durée que l'administration pourra éventuellement proroger. En cas de retrait du service en mer, l'agent est réintégré dans un service à terre en reprenant son déroulement normal de carrière.

Outre leur traitement fixe (de 2 800 à 5 000 F par mois), les agents reçoivent une indemnité attachée à l'exercice de la navigation, appelée indemnité de service effectif. Elle est versée pour les journées en mer et pour les journées de séjour à l'étranger. Cette indemnité est de 15 F par jour sur la ligne du Brésil et de la Plata, 20 F sur celle des Antilles, 25 F sur les lignes de l'Indochine, de l'Australie et de l'Océan Indien et de la côte occidentale d'Afrique.

L'agent embarqué dispose également d'une indemnité de "frais d'aide à bord", pour payer un homme de corvée pour les manipulations et les transbordements des dépêches. Elle varie de 40 à 90 F par voyage.

L'agent nommé par l'administration centrale est mis à la disposition d'un des commissaires désignés ci-dessus. Celui-ci peut le désigner pour l'une quelconque des lignes concédées en tenant compte toutefois de l'âge, de l'aptitude et du degré d'expérience et d'instruction.



Le tri à bord du Normandie - 1935

Le contrôleur du service maritime postal assure à bord le service du "bureau flottant", appellation apparue en 1908 lorsque la Compagnie générale transatlantique reçoit de nouveau l'autorisation d'utiliser ce mode d'exploitation sur la ligne Le Havre-New-York.

Le contrôleur est traité comme un passager de 1ère classe : il a une cabine de 1ère classe et prend ses repas dans la salle à manger des 1ères classes. Il dispose d'un local fermant à clé pour le bureau : guichet, salle de tri et armoire blindée et d'un autre local à proximité à usage d'entrepôt des dépêches (sacs à colliers rouges et valises diplomatiques), les sacs ordinaires étant dans la soute.

Il tient guichet pour les passagers : il vend des timbres, des cartes postales et des cartes-lettres, il reçoit les correspondances ordinaires, recommandées et en valeurs déclarées, il émet des mandats-cartes. Il paie aux vague-mestres des mandats ordinaires, inférieurs ou égaux à 50 F. Il lève le courrier de la boîte mobile du navire.

Il effectue le tri des correspondances reçues à bord, de celles qu'il a reçues à l'embarquement et aux escales et forme les dépêches pour les bureaux et agences de la ligne. Comme il l'a été signalé, il est aidé par un matelot, homme de corvée pour les travaux de peine : timbrage, manipulation et transbordements des sacs ainsi que pour la conduite du "canot des dépêches". Celui-ci est appelé "patron des dépêches". L'embarcation est à la disposition exclusive du contrôleur pour le transbordement des dépêches lorsque le navire mouille en rade. Il arbore pendant ces opérations le pavillon postal.

A chaque escale donc, le contrôleur livre les dépêches au bureau de poste français ou étranger et reçoit d'eux les dépêches et correspondances pour les escales suivantes. Il se voit aussi confier les valises diplomatiques à recevoir ou à remettre aux représentants de l'Etat français dans chaque port, ambassadeur ou consul, rôle qu'il assure personnellement et pour lequel il a des consignes spéciales de sécurité.

Conjointement avec son rôle postal qui est essentiel, le contrôleur du service maritime postal contrôle le respect de l'itinéraire, des horaires et les autres clauses du cahier des charges : il est le contrôleur de l'Etat ; en cas de modification dans la marche du navire, le capitaine - qui est seul maître à bord - doit en informer par écrit le contrôleur.

A l'issue de chaque voyage, ce dernier remet à son commissaire des postes, sur formulaire n°353, un rapport qui comprend deux parties : l'une sur son activité postale : nombre de sacs embarqués et débarqués dans chaque port, correspondances traitées, valises diplomatiques remises et reçues, opérations de guichet. L'autre partie est un rapport maritime sur l'application du cahier des charges que le capitaine contresigne.

On y trouve les statistiques et les comptes du trafic voyageurs et marchandises - certains de ces navires sont des "cargos mixtes" - le respect des normes de sécurité, l'état sanitaire des passagers, l'état de fonctionnement des machines, le degré de satisfaction des passagers et de l'équipage sur les cabines et sur la nourriture.

oOo

Le coût de la présence à bord d'un contrôleur de la poste entraine dans le calcul du montant de la subvention négociée entre l'Etat et la compagnie. Grâce à l'implantation des bureaux de tri parisiens et dans les ports, des sacs directs pouvaient être constitués pour les différentes escales. Ainsi en 1921 furent supprimés les emplois de la ligne de la côte occidentale d'Afrique. Seules subsistaient ceux de la ligne de Kobé, de la ligne des Antilles, de la ligne de la Réunion et de la ligne de New-York. Dans un rapport à son armement en 1933, un directeur d'agence de la Compagnie générale transatlantique de la ligne des Antilles se plaint :

"que le navire ne prend que 62 passagers de 1ère classe, que le CSMP prend deux cabines, que cette ligne est déficitaire et que le maintien du CSMP est encore plus contestable sur cette ligne que sur les paquebots transatlantiques".

N° 353.

(Oct. 1930. — Carré 445.)
J. 42195.

POSTES, TÉLÉGRAPHES
ET TÉLÉPHONES.

EXPLOITATION POSTALE.

2° BUREAU.

SERVICES MARITIMES POSTAUX.

Timbre à date
du paquebot, à l'aller.

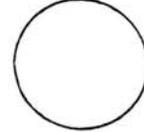


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

SERVICE DES PAQUEBOTS-POSTE.

* Lettre indicative de la ligne
de navigation postale.

Timbre à date
du paquebot, au retour.



LIGNE
DE Le Havre
A New York

RAPPORT

SUR LE 31^e VOYAGE DE L'ANNÉE 1939,
DU 1^{er} Septembre AU 9 Septembre

Nom	}	du paquebot : <i>St- de-France</i>	} lieutenant de vaisseau capitaine au long cours.
		du capitaine : M. <i>Fontaine</i>	
		du contrôleur des services maritimes postaux : M. <i>Séveno alexandre</i>	

Les actes qui régissent l'exploitation des services maritimes postaux sont :

I. — Pour les services concédés à la Compagnie des messageries maritimes :

1° La convention passée, le 29 décembre 1920, entre l'État et cette compagnie, l'avenant et le cahier des charge y annexés ;

2° La loi du 28 juillet 1921, portant approbation des stipulations financières contenues dans la convention précitée.

II. — Pour les services maritimes postaux entre la France, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale :

1° La convention passée le 21 avril 1927 entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique, l'avenant et le cahier des charges y annexés ;

2° La loi du 28 mars 1928 portant approbation de la convention précitée.



Un haut fonctionnaire de la direction générale des postes apporte à cette même époque une opinion plus nuancée :

"Bien que le fonctionnement des bureaux flottants soit relativement onéreux, l'administration se doit de maintenir ces bureaux dont l'utilité n'est plus à démontrer".

Il semble d'ailleurs que sur cette ligne des Antilles les navires ne soient pas aussi parfaitement aménagés pour le service postal que ceux de l'Atlantique Nord, et que le contrôleur soit pointilleux sur le plan de la sécurité et de son confort.

L'un se plaint en 1932 que sur le "Saint Raphaël", les valeurs soient enfermées dans une armoire en bois dans la soute à l'arrière alors que le bureau est à l'avant, ce qui représentait 146 boîtes contenant de l'or pour 621 175 F, embarquées à Cayenne et à Saint-Laurent du Maroni.

Un autre décrit ainsi avec ironie en 1928 le "Biskra" sur cette même ligne de Fort de France à Cayenne :

"Le Biskra est un petit paquebot, qui sans avoir le confort des grands, est cependant bien aménagé, mais il serait plus confortable si les radiateurs existant à bord, qui ne sont d'aucune utilité dans ces pays chauds, étaient remplacés par des ventilateurs".

D'autres incidents émaillèrent cette vie maritime postale : les colis mangés par les rats dans la soute, les sacs qui tombent en mer lors d'un transbordement, les lettres endommagées par un incendie à bord. Plus grave fut le naufrage du "Nil" au large de Yokohama lors d'un ouragan en 1874. Ce sinistre fit 142 victimes, dont l'agent postal.

oOo

Alexandre Séveno, contrôleur du service maritime postal au Havre.

Alexandre Séveno est né le 14 juin 1906 à Douarnenez (Finistère). Ayant effectué des études primaires supérieures et appris l'anglais, il entre dans l'administration des postes le 23 mars 1924 comme surnuméraire à "Paris Cours 2". Il est affecté à Rouen RP cinq mois plus tard, devient commis en 1926 et est muté au Havre-Principal en 1928 (la Normandie est terre d'élection pour les postiers d'origine bretonne et beaucoup y sont restés !) C'est en 1938 qu'il devient commis principal et qu'il est affecté au bureau flottant. Il a effectué de nombreuses traversées de l'Atlantique Nord sur le "Normandie" et sur "l'Ile de France".

"Au fil des années le trafic augmentait et la durée des voyages diminuaient. Nous avions en moyenne 100 000 lettres à trier par traversée. Sur le "Normandie", nous faisons couramment 12 heures de tri par jour".

"Par gros temps on s'attachait au casier à l'aide d'un cordage. Mais dans le casier les lettres n'étaient pas attachées et elles se déversaient sur le plancher !"

Alexandre Séveno a effectué le dernier voyage d'un bureau flottant. Le 1er septembre 1939, il embarque à bord de "l'Ile de France" à destination de New-York. Il décrit son activité postale dans son rapport :

- Au Havre sont embarqués : 335 sacs rouges, 827 sacs ordinaires, dont 122 pour le bureau flottant.
- Il travaille en mer 126 sacs contenant 917 envois recommandés et 80 000 plus ordinaires.
- A bord il reçoit 6 recommandés et 10 000 ordinaires.
- Il livre à New-York 388 sacs rouges et 854 sacs ordinaires.

"C'est à bord de "l'Île de France", peu après notre départ du Havre, que j'ai appris par la radio du bord la déclaration de guerre. Aussitôt j'ai entrepris de lester de gueuses en fonte les 60 valises diplomatiques françaises qui m'avaient été confiées et de les placer à un endroit où, en cas de coup dur, je pourrais les immerger rapidement."

A New-York, "l'Île de France" est désarmé. Alexandre Séveno est rapatrié trois semaines

plus tard, via le Canada, sur le "Champlain". Il n'y aura plus désormais ni bureau flottant, ni contrôleur du service maritime postal.

Alexandre Séveno fut mobilisé dès son retour au Havre et libéré par les autorités allemandes le 29 août 1940. Il reprend son service au Havre Principal, passe le concours d'inspecteur en 1949, devient inspecteur central en 1958 et dirige le service maritime au port. Il prend sa retraite le 13 janvier 1967.

Pierre DEMANGEON
Musée de La Poste et des Techniques
de Communication de Basse-Normandie
Adhérent FNARH

oOo

SOURCES :

- Musée de la Poste de Caen, archives postales : Bulletins mensuels, instructions générales, bulletins d'information
- Musée de la Poste de Paris : rapports de contrôleurs du service maritime postal
- Archives de l'Association French Line, Le Havre
- R. SALLES : La poste maritime française, tomes 2 à 6, 1961-1967
- P. DEMANGEON : La Dépêche, bulletin de l'Association des Amis du Musée de la poste de Caen, n°19 à 24, 1996-1999
- J. DURAN : La poste maritime, le Monde des Philatélistes, janv 1998