

LA ROCHE-SUR-YON



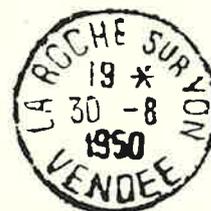
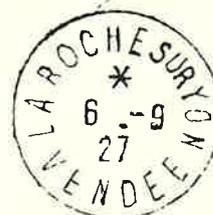
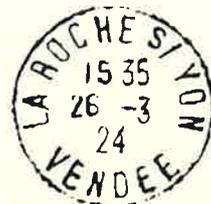
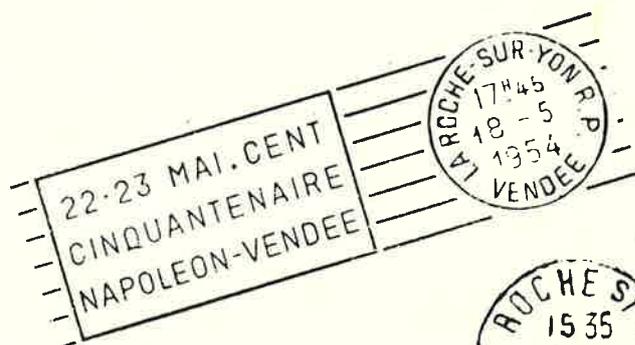
AMICALE



VENDEE

PHILATELIQUE YONNAISE

BULLETIN TRIMESTRIEL
DE PHILATELIE ET D'HISTOIRE POSTALE



LA ROCHE-SUR-YON. — LA POSTE. (A. BOUHAUD ET MAURICE DURAND, ARCH.) — N°

Le Bureau de Poste vers 1950

N°25



voyages
hible

48 Rue de Verdun 37.23.84 LA ROCHE-SUR-YON

CIRCUITS TOURISTIQUES - SÉJOURS - VACANCES (Billets et Réservations)

Le déménagement à la carte

hible

GARDE-MEUBLES - TRANSPORTS



48 Rue de Verdun (51) 37.23.84 LA ROCHE-SUR-YON

Les voyages nouveaux **ADD**

FILTRASOL RIDEAU A BANDES

A. DOUTEAU

Artisan tapissier

19, rue Vadrines - La Roche-sur-Yon

Tél. 37.18.31

RÉFECTION LITÈRE DANS LA JOURNÉE
SALONS DANS LA SEMAINE



MAURICE CLAVERIE
ASSURANCE LA PATERNELLE
RESIDENCE LYAUTEY
6, PLACE DE LA VANDÉE
85000 LA ROCHE-SUR-YON
TEL. 37.26.12

MAROQUINERIE - BAGAGES - PARAPLUIES

m. bibard

ARTICLES CADEAUX

7, rue des Halles - Tél. 37.03.53
LA ROCHE-SUR-YON

Même maison : Centre Commercial « Bellevue »
Tél. 37.10.09

ASSURANCES
INCENDIE AUTO
VOYAGES
AVIATION-MARITIME

BULLETIN DE L'AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

NUMERO 25

DECEMBRE 1984

SOMMAIRE

1	°° SOMMAIRE	
2	°° LE MOT DU PRESIDENT	Y. PAUVERT
3	°° LA BOURSE DU 20 JANVIER	
4 à 6	°° LES SOUVENIRS PHILATELIQUES VENDEENS	E. MOREAU
7 à 15	°° LA RECETTE AUXILIAIRE URBAINE DE LA GARE DE LA ROCHE-SUR-YON	M. BRUNO
16	°° L'HISTOIRE POSTALE IGNOREE	Y. PAUVERT
17 à 19	°° RENE COUZINET (précisions)	A. MARICOURT
20	°° LES TARIFS POSTAUX FRANCAIS	Y. PAUVERT
21 à 28	°° CARTOPHILIE YONNAISE	Y. PAUVERT
29 à 38	°° LE 5 c. VERT SEMEUSE CAMEE	M. OLIVIER
39 à 46	°° CARTOPHILATELIE	P. LAMAR
47 à 58	°° LA LIGNE DE CHEMIN DE FER LA ROCHE AUX SABLES	E. MOREAU
59 à 71	°° LES MACHINES A AFFRANCHIR	G. ABERT

Directeur de la publication : Yves PAUVERT

Impression des textes : A.T.A.C.

*Impression des pages publicitaires : BUROPLAN
78 bis rue Mal. Liautey*

85000 LA ROCHE-SUR-YON

Le Mot du Président

Si vous êtes amateur de ventes sur offres ou à prix nets ...et si vous avez des "disponibilités", il semble que le moment approche où vous pourrez compléter votre collection à prix raisonnable.

Comme chaque année, je me suis rendu au Salon d'automne de la C.S.N.E.P. à PARIS. Première constatation : beaucoup moins de visiteurs apparemment que les années passées, mais je n'y suis resté qu'un jour. Ensuite, - et ceci conforte les "cotes" des catalogues 1984-1985 -, les prix des "grosses" pièces ne flambent plus. Enfin, si certains timbres disparaissent pratiquement du marché, on trouve beaucoup d'anciens, souvent au prix inférieur à celui de la cote.

On se rapproche ainsi des prix atteints dans les ventes par correspondance qui font ressortir une situation peu enviable pour les vendeurs mais profitable aux acquéreurs. Je me suis à nouveau penché sur ce problème et ai constaté que les résultats des ventes sur offres ne se situaient plus qu'aux indices allant de 1,10 à 1,40 du prix de départ, lui-même souvent à 50% de la valeur cotée. Faites le calcul, vous aurez ainsi des prix de vente tournant autour de 55 à 70% du prix catalogue. Bien sûr, il y a des exceptions, mais il faut bien reconnaître également que 50% au moins des lots offerts sont souvent invendus ...et disponibles au prix de départ.

A quoi attribuer ce plafonnement des prix philatéliques ou marchands ? La réponse qui vient immédiatement à l'esprit est celle correspondant à la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons. La collection en général est un loisir qui, si on n'y prête attention, grève parfois lourdement un budget. Et, si on ne veut pas abandonner les dépenses des vacances, une ou deux fois par an, celles entraînées par l'entretien d'une, voire deux voitures, les traites à payer ...et le reste, la philatélie prend le chemin de la récession, ce qui, en fait, n'arrange personne !

Mais il faut tenir compte aussi du fait que les "vieux" collectionneurs, possesseurs des pièces les plus rares acquises depuis longtemps n'éprouvent pas le besoin de "stocker" en dispersant leurs revenus. D'autre part, sauf rares exceptions, le jeune philatéliste (pas forcément en âge) n'a plus les moyens de monter une collection "exposable" sur les Cérès, les émissions de Bordeaux, le 5 F Empire ou les Merson, par exemple.

Alors que faire

"Il n'est pas donné à tout le monde d'aller à CORINTHE" !



P R E N E Z D A T E ! ! !

L A 3 è m e B O U R S E A R R I V E



A La ROCHE-SUR-YON (VENDEE)

3^{ème} BOURSE

des COLLECTIONNEURS

Organisée par l'AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

avec la participation de la MUNICIPALITE

Dimanche 20 Janvier 1985

**Salle des Fêtes du Bourg-sous-la Roche
rue Emile Bauman**

**Cartes postales - Philatélie - Minéraux
Marcophilie - Monnaie - Vieux papiers**

ENTREE GRATUITE

OUVERTURE au Public de 10H à 19H

**RENSEIGNEMENTS ET RESERVATION : M. Yves PAUVERT, Président de
l'Amicale Philatélique Yonnaise - 6, Impasse Géricault -
La Roche-sur-Yon - Tél. (51)37.35.47 (entre 19H et 20H30)**

LA FLAMME "LIBERATION DE LA ROCHE"

Le bulletin précédent narrait sa sortie inopinée le 18 août. A noter que certains chroniqueurs philatéliques ont quasiment vu, dans le graphisme des chiffres 44, un hommage aux S.S. de sinistre mémoire.

Le 4 de 1984 constituerait alors un demi-sigle S.S. ? Ou va se nicher l'imagination de certains ?

Renseignements pris à plusieurs sources, tout à fait autorisées, j'avais pu annoncer que la flamme serait retirée le 17 septembre. En fait, elle ne l'a été que le 29 septembre. Dont acte.

LES SOUVENIRS DE L'EXPOSITION REGIONALE THEMATIQUE DE FONTENAY

Deux entiers (à 2 frs Philex jeunes Dunkerque et 2 Frs 20 Europa) ont été repiqués d'une reproduction de l'ancienne Tour de l'octroi de Fontenay et d'un bateau de plaisance évoquant la côte.

De plus un carnet de vignettes porte-timbres avait été confectionné, pour varier un peu les souvenirs. A l'intérieur, il présente les deux valeurs 1,70 et 2,10 Liberté, successivement et de gauche à droite, en timbres de roulettes, de carnets et de feuillets.

L'Amicale de Fontenay pourrait encore en céder à ceux qui le souhaiteraient.

Carnet de six porte-timbres - Prix 25 Frs

**EXPOSITION PHILATÉLIQUE
THÉMATIQUE RÉGIONALE**

**20 - 21 Octobre 1984
FONTENAY - LE - COMTE**

ORGANISÉE PAR L'AMICALE PHILATÉLIQUE FC





LA FOIRE AUX ALOUETTES DE BENET

Une petite exposition organisée à BENET du 16 au 19 novembre dans le cadre de la foire aux ALOUETTES, avec le concours des P.T.T. a utilisé un cachet temporaire illustré portant une superbe alouette.

Dates : 16, 17, 18 et 19 Novembre 1984.



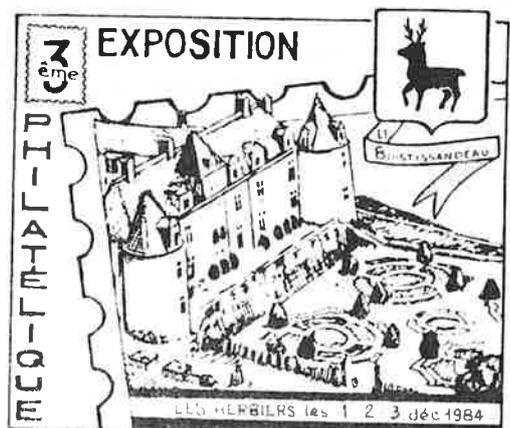
L'EXPOSITION DES HERBIERS

En effet nos amis herbretais ont organisé les 1er, 2 et 3 décembre leur exposition annuelle.

A cette occasion ils ont repiqué deux entiers postaux (1,70 vert Liberté sorti tout récemment et 2,20 Europa) d'un dessin représentant la façade arrière et le jardin du château de Boistissandeau. Ce jardin a été dessiné par un élève de LE NOTRE après une visite du Maître.

Le repiquage a été effectué en vert sur le 1,70 et en bleu sur le 2,20.

De même une enveloppe a été repiquée.



UNE NOUVELLE MACHINE DE GUICHET A L'ANNEXE I DE SAINT ANDRE D'ORNAY

Le 5 novembre, une machine SECAP, d'un nouveau modèle pour la Vendée, a été mise en service.

Voici l'étiquette qu'elle produit :



APRES L'EXPOSITION REGIONALE THEMATIQUE DE FONTENAY.

Elle n'était pas mal, cette exposition, elle marquait un net progrès sur celle de l'an dernier à La Roche. Comme quoi, en travaillant.....

L'exposition aurait mérité de recevoir un nombre plus important de visiteurs et elle est à marquer d'une pierre blanche.

En premier lieu, c'était, ce me semble, la première fois en Vendée qu'était présentée une telle accumulation de pièces classiques et rares dans une même participation (qui n'avait guère, hélas, de thématique que le titre !).

Les visiteurs y ont-ils seulement prêté attention ?

Oh ! il existe en Vendée des collections d'un montant global encore plus élevé, j'en connais; mais jamais (encore une fois, à ma connaissance) un nombre si respectable de millions de centimes n'avait été encore exposé en cinq cadres. Comme quoi, les collectionneurs "classiques" auraient pu se régaler, surtout que les pièces cotant 5.000 frs et plus n'étaient pas rares non plus dans d'autres collections. Elles comptent certes peu pour le classement d'une collection, mais on ne les voit pas tous les jours !

En second lieu, l'exposition a vu la qualification d'un A.P.Yste, Didier LAPORTE, pour une exposition de niveau national. Qualification obtenue dans les règles, avec un jury répondant pleinement aux critères.

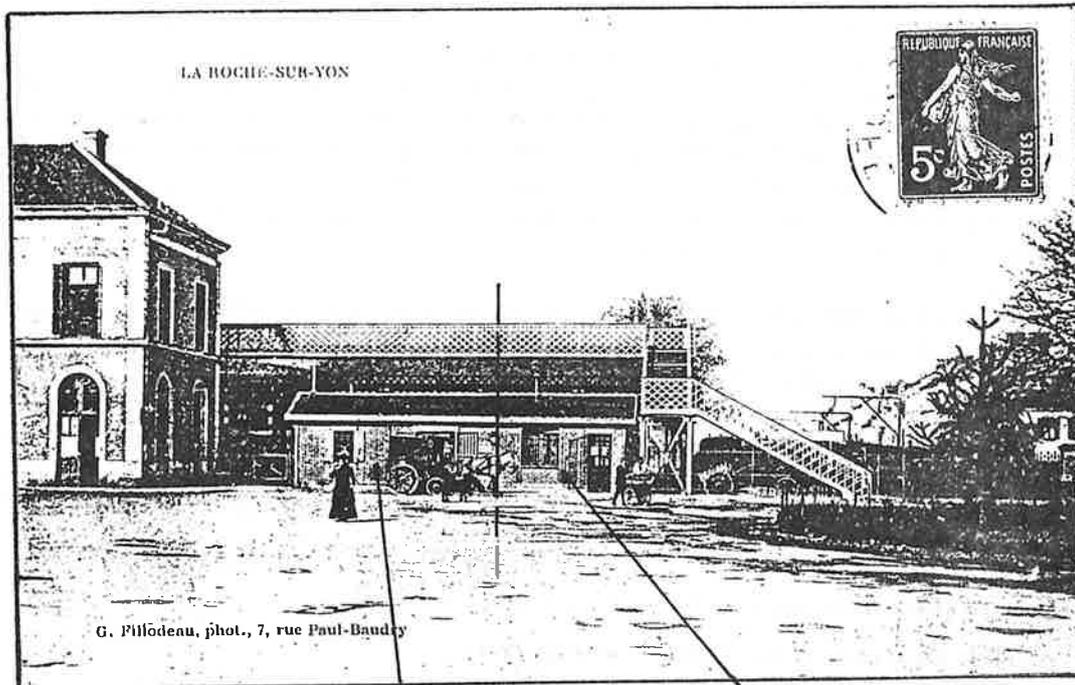
C'est une grande première, à ma connaissance, pour La Roche et même pour la Vendée !

Cette médaille d'argent en appelle d'autres, en classique comme en thématique. Peut-être que la Vendée absente de toute nationale depuis l'instauration des normes strictes de qualification, sera un jour représentée brillamment au plus haut niveau ?

E. MOREAU.

LA RECETTE AUXILIAIRE URBAINE DE LA GARE DE LA ROCHE-SUR-YON

1903 - 1944



L'entrepôt postal était déjà construit

La recette auxiliaire fut édiflée en 1903

Le 17 février 1902, lors d'une réunion du Conseil Municipal, le maire, Stéphane GUILLEMÉ, donnait lecture d'une lettre du président de l'Union du Commerce et de l'Industrie sollicitant la prise en considération de la création d'un bureau de postes et télégraphes auxiliaire dans le quartier de la gare. Il y développait le bien-fondé de sa demande, étant donné l'importance de la population agglomérée de ce quartier très éloigné du bureau central situé rue Paul Baudry, le directeur des Postes contacté l'ayant assuré être favorable à cette création.

Le Conseil Municipal à l'unanimité donnait un avis favorable.

Les dépenses de toutes natures occasionnées par cette création étant à la charge de la ville, le maire crut devoir les porter à la connaissance du Conseil lors de la réunion du 5 décembre ; elles comprenaient :

1. indemnité pour fourniture de matériel (timbres, cachets, balances, etc.)... 100F
2. installation d'une boîte aux lettres..... 40F
3. indemnité annuelle pour fourniture de timbres, registres, imprimés, etc.... 60F
4. remboursement à l'administration des avances payées au gérant pour rémunération de ses opérations, ces remises, suivant les renseignements recueillis pouvant s'élever de 600 à 800F par an.

En outre, si la ville avait l'intention d'annexer à la recette auxiliaire un bureau télégraphique, elle aurait à en supporter les frais d'installation (1000F) ainsi que le traitement d'un facteur, si c'était nécessaire.

Le Conseil exprimait le vœu que les frais occasionnés par cette création soient supportés par l'Etat, la ville s'engageant à accorder une subvention annuelle dont le montant serait fixé en accord avec l'administration des Postes.

Le 12 février 1903, le directeur des Postes et Télégraphes du département informait le maire que le sous-secrétaire d'Etat le chargeait de lui faire connaître que les titres de la ville de La Roche-sur-Yon à la concession d'une recette auxiliaire de poste n'étaient pas perdus de vue. L'examen de cette affaire serait repris dès que les circonstances le permettraient.

Cependant, l'administration constatait que l'installation de recettes auxiliaires dans les gares rendait de grands services, non seulement aux voyageurs, mais encore aux agents des compagnies de chemins de fer et aux personnes habitant dans le voisinage des gares, et se déclarait très favorable à la création de nouveaux établissements de cette nature ; toutefois, comme le local nécessaire au fonctionnement de ces bureaux secondaires entraînerait une dépense hors de proportion avec les remises que l'administration allouerait à leurs titulaires, il serait nécessaire que la dite dépense, ainsi que les frais d'aménagement, fussent supportés par les municipalités intéressées.

En exécution des prescriptions du sous-secrétaire d'Etat, le directeur des Postes demandait au maire si la ville de La Roche-sur-Yon pouvait s'entendre avec la Compagnie des chemins de fer de l'Etat pour la construction d'un bâtiment contigu à l'entrepôt des dépêches existant dont elle serait propriétaire ou locataire, et dans lequel fonctionnerait une recette auxiliaire de poste qui procéderait aux opérations habituelles pour ce genre de bureau ; elle pourrait, en outre, remettre aux agents des postes en service dans les trains de jour les objets de toutes natures déposés à son guichet.

Les remises allouées seraient les suivantes :

- 0,04 par mandat ordinaire ou mandat carte émis ;
- 0,03 par mandat payé et bon de poste vendu ou payé ;
- 0,05 par lettre ou objet recommandé reçu au guichet et par chargement de valeur à recouvrer expédié ;
- 1 % sur le montant des timbres-poste vendus.
- correspondance réglementaire avec le bureau de la ville : 20F par unité et par an pour chaque envoi journalier ou chaque réception quotidienne.

Il appartiendrait à la Municipalité de proposer un gérant.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, pria la municipalité d'entrer en pourparlers avec la direction des chemins de fer de l'Etat pour obtenir la location du terrain sur lequel devait s'édifier la construction projetée et décidait d'inscrire au budget supplémentaire de 1903, une somme de 2 000F représentant la dépense approximative des frais de construction et d'aménagement d'une recette auxiliaire des postes dans la cour de la gare des voyageurs.

Le 3 avril, le directeur des Postes adressait au maire un plan des dispositions paraissant pouvoir être adopté, et suggérait que l'emplacement le plus favorable était contigu à l'entrepôt des dépêches.

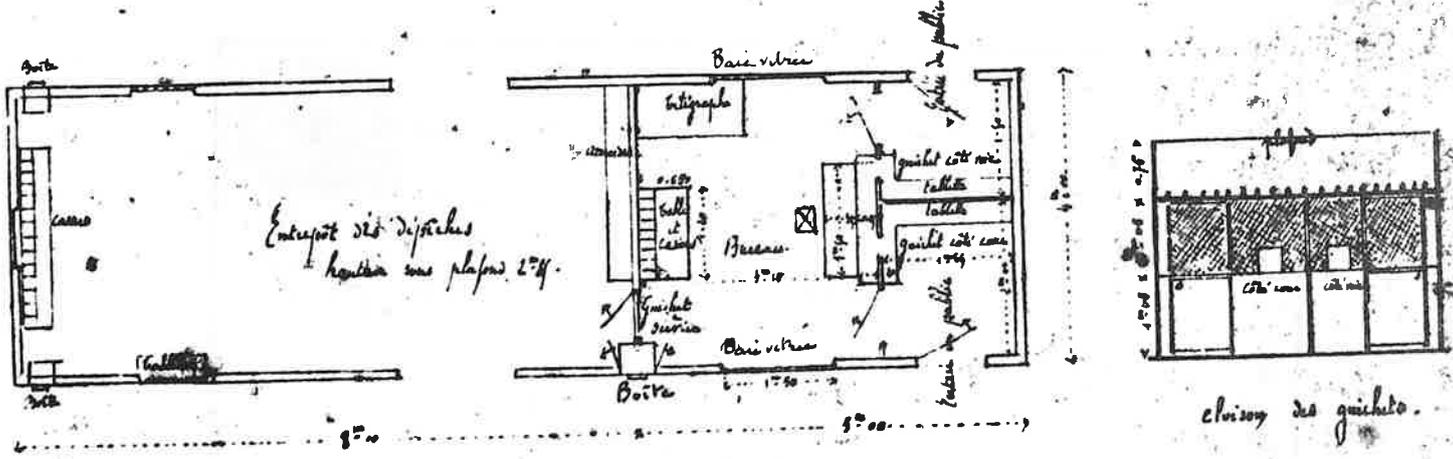
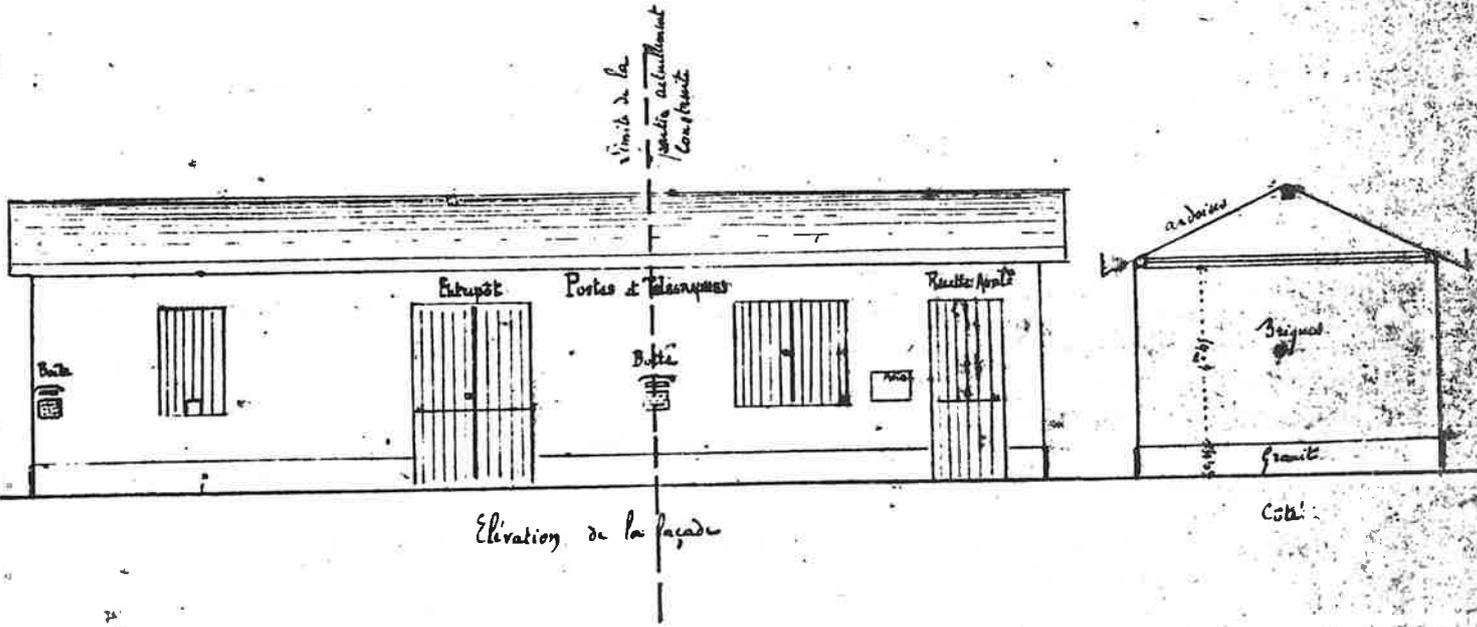
Le 9 avril, le directeur des chemins de fer de l'Etat informait le maire que rien ne s'opposait à la location de l'emplacement demandé pour la construction d'une recette auxiliaire des postes. Le loyer annuel serait de 56,37F pour la superficie de 20 mètres carrés 50 à occuper.

Lors de la délibération du 22 juin 1903, le maire pria le Conseil Municipal de vouloir bien l'autoriser à mettre en adjudication les travaux de construction d'une recette auxiliaire dans la cour de la gare, dont le montant s'élevait, suivant le devis estimatif dressé par M. BOUDAUD, architecte de la ville, à la somme de 2500F (compris honoraires d'architecte, divers et imprévu).

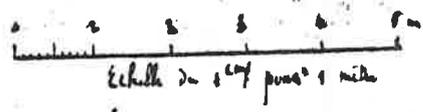
Il fait observer que le crédit inscrit au budget supplémentaire n'est que de 2000F, et pour le cas où le rabais provenant de l'adjudication ne serait pas assez élevé pour que cette somme de 2000F suffise pour l'exécution des travaux

ROJET

de construction d'un pavillon pour Bureaux Auxiliaires des Postes et des Télégraphes
à la Gare de La Roche-s.-Yon.



Plan



Aménagement intérieur de la salle aux	Chaises de gaiquets : numéraires	5 ^m x 0,6 ^m	ensemble 53
	gallage	4 ^m x 0,1 ^m	
	travailles	6 ^m	
	Salle des gaiquets, armoires	1 ^m x 0,0 ^m	armoires 15
	caisses sur tables de	1 ^m x 0,0 ^m	armoires 39
	chaises		m. 10
	travail boîte aux lettres		armoires 38

projetés, le Conseil voterait, aussitôt les travaux terminés, le crédit nécessaire pour les régler.

Le Conseil, ayant autorisé le Maire à mettre les travaux en adjudication, s'engagea à voter un crédit supplémentaire de l'excédent des dépenses.

L'adjudication eu lieu le 1er Août 1903 dans une des salles de l'Hôtel-de-Ville. L'offre la plus avantageuse pour la commune fut celle faite par M. CORNARDEAU, maître charpentier ; elle se montait à 2075 F.

La construction de ce bâtiment, édifié en briques apparentes avec une couverture en ardoises, qui avait débutée dans les premiers jours du mois de septembre fut rondement menée, car, le 1er novembre 1903, le bureau était ouvert au public dans les conditions suivantes :

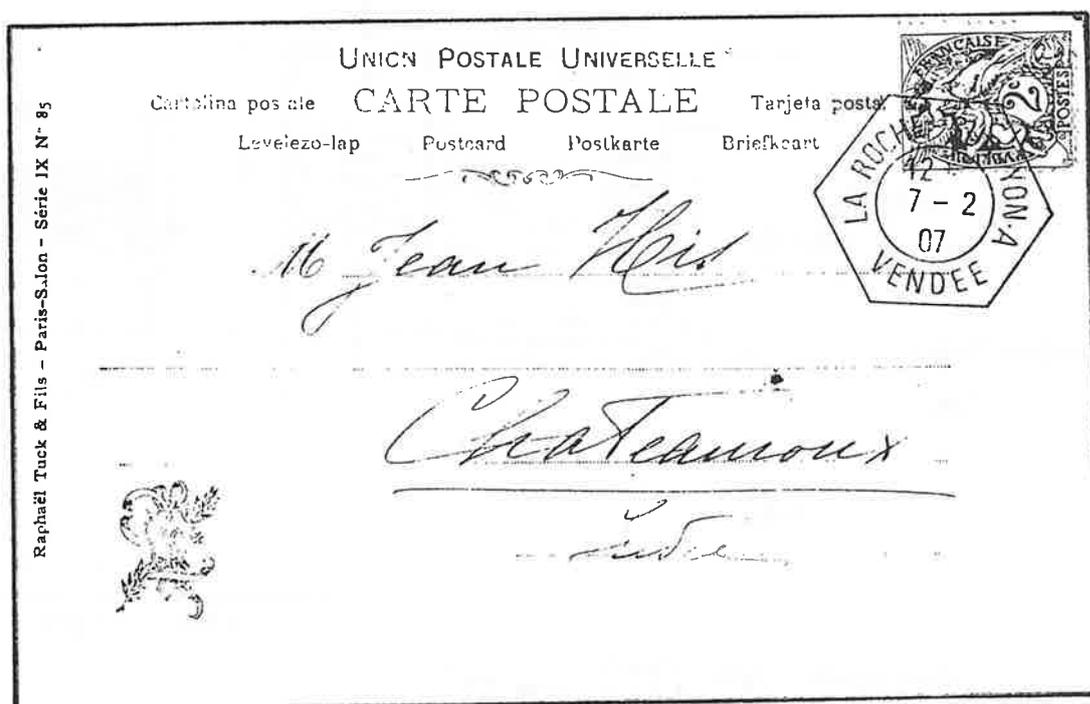
- les jours ouvrables, de 8 heures à midi et de 2 heures à 7 heures du soir ;
- les dimanches et jours fériés, de 8 heures à midi.

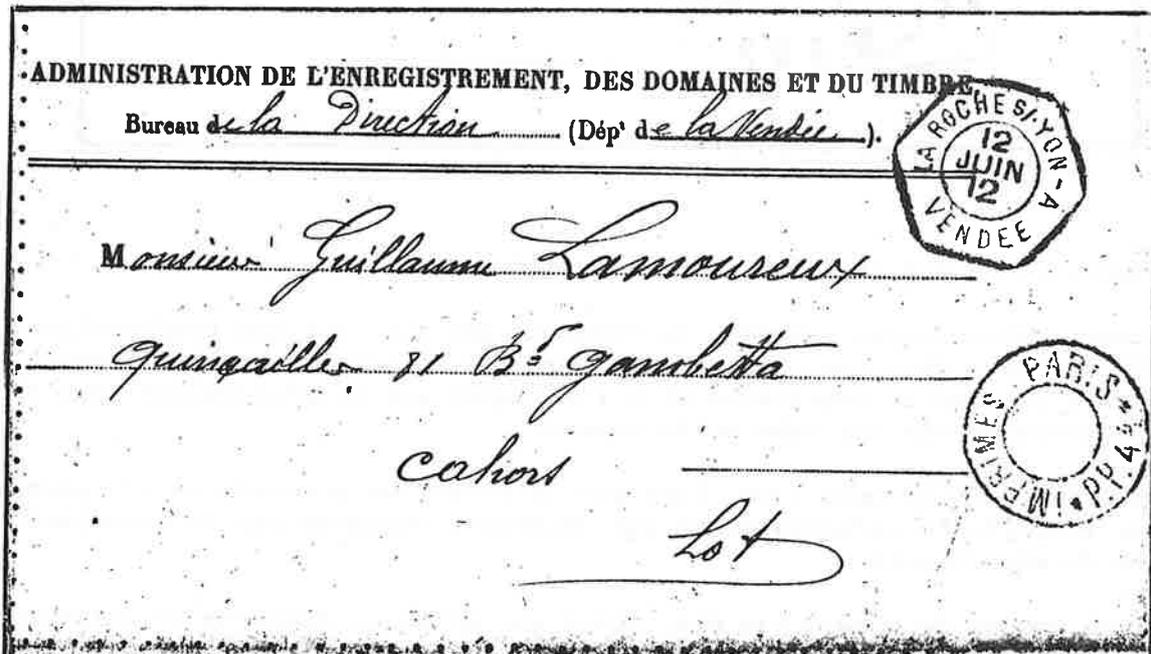
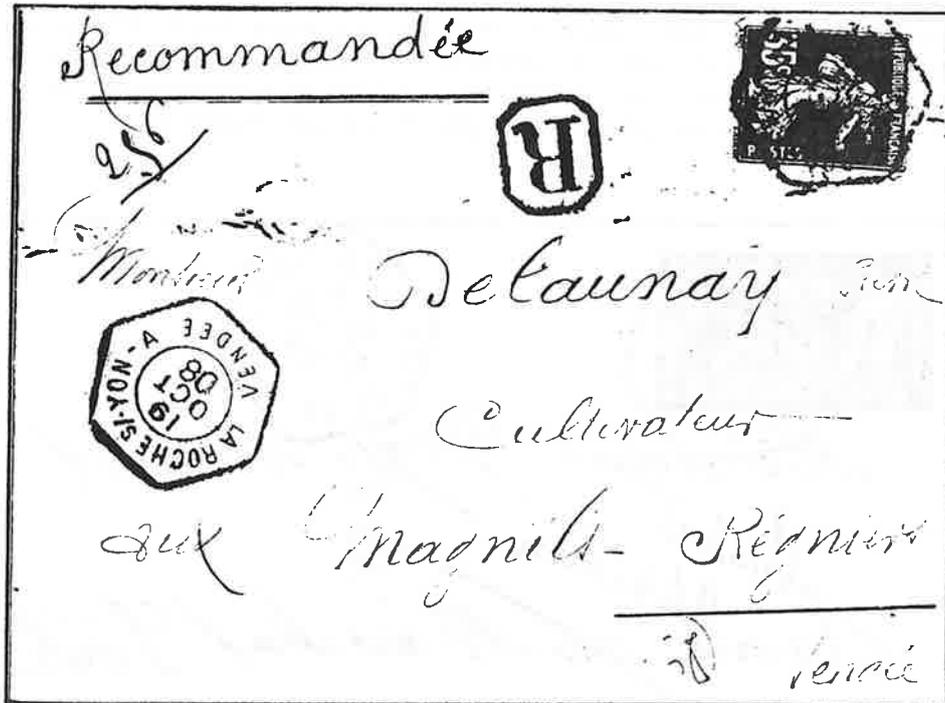
Les opérations ci-après y étaient effectuées :

- vente de timbres-poste, cartes-lettres, enveloppes et bandes timbrées, timbres de quittance ;
- réception des lettres et des objets soumis à la formalité de la recommandation ;
- vente des enveloppes de valeur à recouvrer affranchies ;
- émission des mandats ordinaires et de mandats français ne dépassant pas 300 F ;
- émission de bons de poste ;
- paiement des mandats français ordinaires ne dépassant pas 300 F ;
- paiement des bons de poste.

Le bureau était tenu par Melle DUPONT, fille du sous-inspecteur du service des Enfants assistés.

Il fut doté d'un type de cachet, bien particulier aux recettes auxiliaires urbaines, dont les caractéristiques varièrent dans le temps.

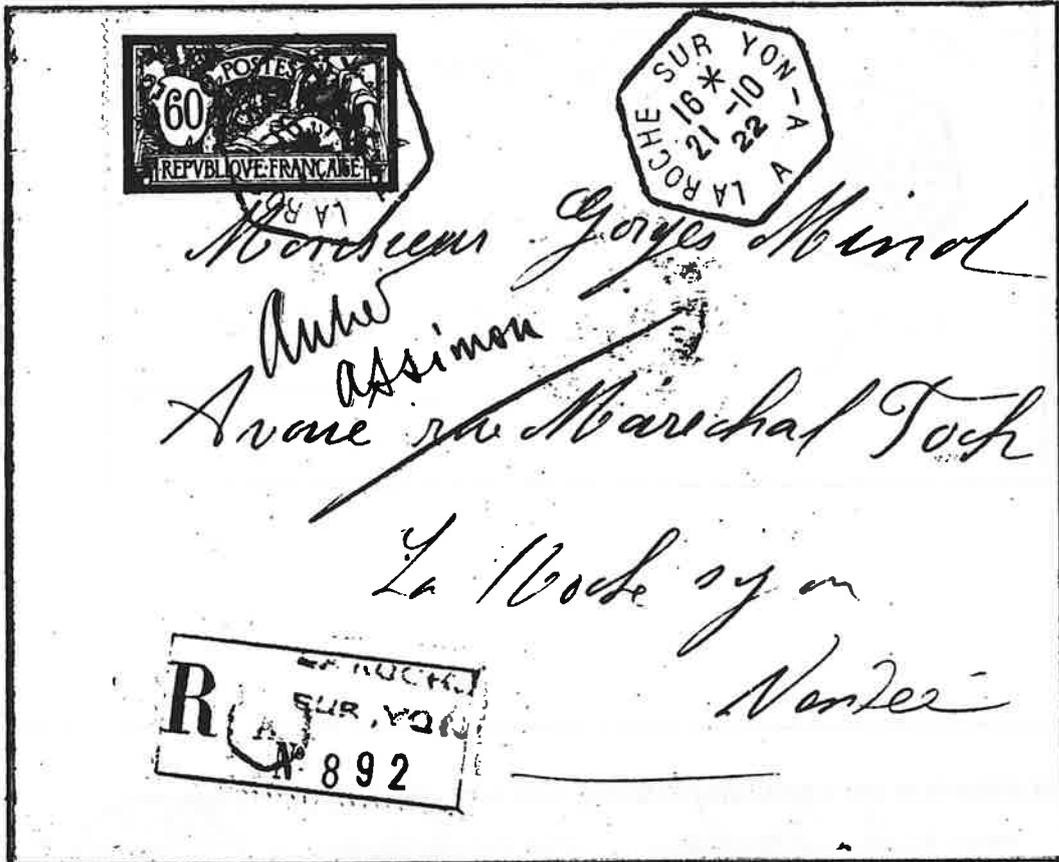




La direction des Domaines était située 32 boulevard de l'Ouest
(actuellement boulevard Aristide Briand)

La recette auxiliaire à peine mise en service, des critiques s'élevaient déjà. En effet, dans le "Messenger" de novembre 1903, on relève ce qui suit :

"... Dans quelque temps on sera obligé de reconnaître que ce bureau sera non seulement insuffisant pour le public qui sera forcé d'attendre son tour dehors, mais aussi pour le service lui-même, le télégraphe et le téléphone étant aujourd'hui une nécessité commerciale indispensable au premier chef, au quartier de la gare aussi peuplé que commerçant ...".



Pourtant, il en fut ainsi pendant près de 40 années.

Durant cette longue période, la Poste en général vit son trafic s'accroître au fil des ans, sans que, pour autant, des améliorations notables fussent apportées à la recette auxiliaire et à l'entrepôt qui ne répondaient plus dans leur fonctionnement aux besoins du moment.

Nous voici en octobre 1940, bien que la situation générale ne s'y prêtât guère, un projet d'agrandissement fut cependant envisagé par la direction des Postes du département.

Après examen de divers projets, celui qui semblait recevoir le meilleur accueil consistait à déplacer l'escalier de la passerelle qui, au lieu de former un angle droit, aboutirait en ligne droite boulevard Louis Blanc ; puis à reconstruire en maçonnerie, sur l'emplacement initial augmenté de l'espace libéré, un bâtiment, dans un style rappelant celui de la gare, qui recevrait l'entrepôt et la recette auxiliaire.

Selon le plan dressé par l'architecte régional, l'emprise au sol était de l'ordre de 173 mètres carrés pour une façade de 23 mètres.

Le 12 Juillet 1941, l'administration des Postes acceptait de prendre en charge la totalité de la dépense correspondante au déplacement de la passerelle (33.000 F. environ) ; cette modification étant motivée par la réinstallation de l'entrepôt. Par contre, la ville de La Roche-sur-Yon devait supporter les frais de construction du bâtiment au prorata des surfaces réservées à la recette auxiliaire.

Les superficies affectées respectivement à ce service d'une part, et à l'entrepôt d'autre part, étaient dans le rapport de 1 à 2. La contribution municipale représentait le tiers de la dépense totale (300 000 F.), soit 100.000F.

Le 1er août 1941, la Commission des finances proposait au Conseil municipal de ne pas donner suite au projet présenté par la direction régionale des Postes (dont le siège était à Nantes), en raison du coût élevé de la construction envisagée et de la part exagérée qui était demandée à la ville.

Aucune suite ne fut donnée à cette réalisation, et le bureau continua à fonctionner sans modifications.

Il est vrai que la situation politique et militaire du moment pouvait influencer sur l'économie en général, et par cela même justifier l'abandon momentané de la construction projetée.

Dans la période du débarquement allié en Normandie, l'aviation anglo-américaine bombarda les points stratégiques du pays, notamment les faisceaux ferroviaires importants. La Roche-sur-Yon ne fut pas épargnée ; en effet, dans la période comprise entre le 22 juin et le 17 août 1944, des bombes furent larguées sur les voies ferrées et la gare subit de gros dégâts.

Bombardement du 17 août 1944



La recette auxiliaire

La recette auxiliaire et l'entrepôt situés à proximité furent gravement endommagés, et de ce fait le service fut interrompu.

En juin 1945, l'administration des Postes se proposait de faire reconstruire provisoirement l'entrepôt postal en attendant qu'il lui soit possible

de prendre possession d'un nouveau terrain situé symétriquement de l'autre côté de la cour de la gare, que la S.N.C.F. devait lui céder dans l'avenir, et sur lequel s'édifierait ultérieurement, non seulement un nouvel entrepôt plus spacieux, mais aussi un centre de tri des correspondances. Mais sans attendre que cette deuxième opération puisse être réalisée, il était envisagé de faire reconstruire la recette auxiliaire des P.T.T. qui fonctionnait dans le bâtiment sinistré rénové.

La réouverture de ce bureau auxiliaire était certes souhaitable en raison de l'allègement de la tâche de la recette principale qui en aurait résulté, mais surtout pour les usagers du quartier de la gare et de la partie nord-ouest de la ville.

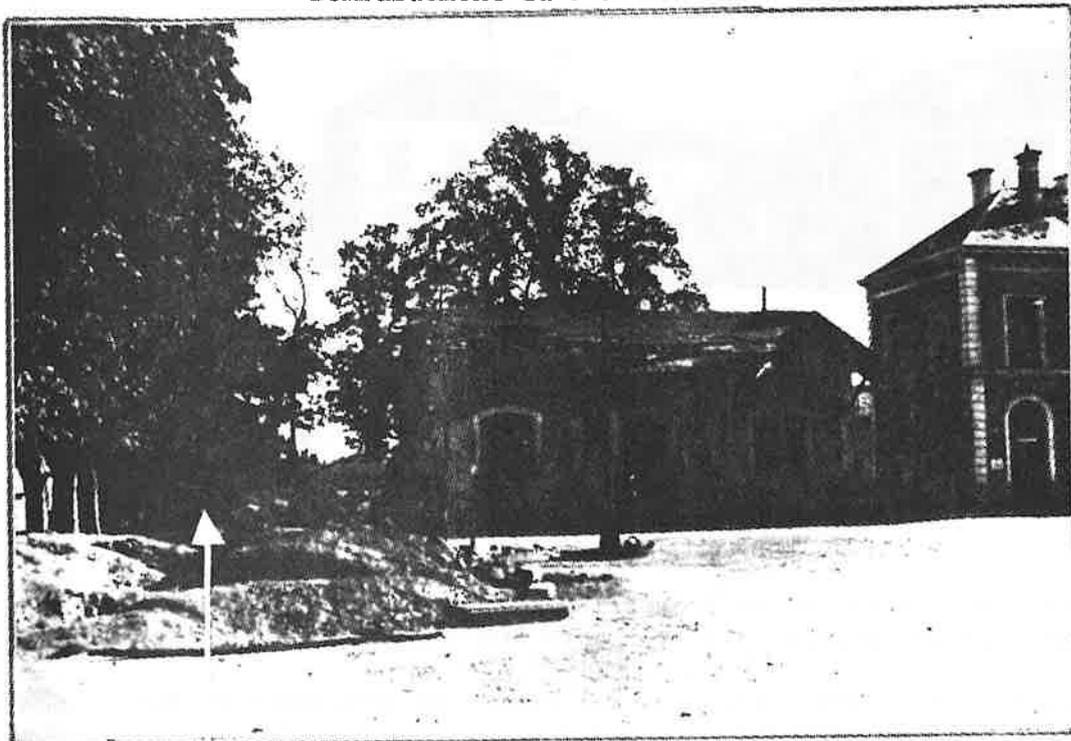
Le devis établi par la direction des Postes, indiquait que la part des dépenses à prévoir à la charge de la ville de La Roche-sur-Yon pour la démolition et la reconstruction de la partie réservée à la recette auxiliaire s'élèverait à 103.500 F. ; et il ne s'agissait que d'un bâtiment provisoire.

Le 22 Octobre 1945, le Conseil municipal, après avoir pris connaissance du rapport de la Commission des Travaux, décida de ne pas accepter de contribuer à la dépense envisagée pour la reconstruction de la recette des P.T.T. à la gare.

Un statu quo s'ensuivit, et il fallut attendre le début du mois de décembre 1946 pour que de nouveaux contacts soient pris entre le directeur des P.T.T. et le maire.

Il s'agissait de la cession de l'emplacement des urinoirs publics situés cour des voyageurs en gare de La Roche-sur-Yon, en partie démolis par le bombardement du 5 août 1944, en vue de l'installation de l'entrepôt des dépêches postales, la ville ayant accepté de céder le terrain sus-visé à l'administration des P.T.T. alors loué par la ville à la S.N.C.F., à la condition que la dite administration installa à ses frais, dans les bâtiments qui seraient édifiés, un guichet destiné à remplacer la recette auxiliaire.

Bombardement du 5 août 1944



Les urinoirs publics démolis ; emplacement du futur entrepôt postal

Mais elle ne disposait d'aucun crédit pour installer dans le bâtiment futur une recette auxiliaire puisque la création même de ces établissements n'était autorisée qu'autant que les frais d'installation des locaux restaient à la charge des gérants ou des municipalités intéressées.

Outre la construction du bureau de tri projeté, laquelle demanderait vraisemblablement un délai de trois ou quatre ans, la création d'établissements postaux (guichet annexe ou recette succursale) n'était autorisée que dans la limite des crédits alloués à l'administration des P.T.T.

Ce problème ne pouvait être étudié tant que la municipalité n'aurait pas pourvu elle-même à la réinstallation de la recette auxiliaire dont elle disposait.

Un des points qu'il aurait fallu étudier était l'importance du trafic postal ; or, il était bien difficile de la déterminer avec précision puisque l'établissement considéré avait cessé de fonctionner dans le courant du mois de juillet 1944, suite aux bombardements et du fait de l'évacuation imposée par le préfet de région à certaines catégories de population habitant à l'intérieur de zones déclarées dangereuses, et que d'autre part, les termes de comparaison sur le trafic d'avant-guerre et pendant l'occupation renfermaient une trop grande part d'incertitude.

Le directeur des P.T.T suggérait même au maire de réinstaller le bureau en question en recherchant un gérant qui serait en mesure de fournir un local, peut-être dans un hôtel, café, épicerie ou autre immeuble à proximité du boulevard Louis Blanc.

Au regard de ce qui précède, le sort de la recette auxiliaire, ou bien de l'établissement d'un guichet annexe, semblait lié à celui de la cession de l'emplacement des urinoirs, qui, en définitive fut bien cédé par la ville à l'administration des P.T.T.

L'entrepôt postal fut donc construit, jouxtant un bâtiment S.N.C.F. , et les usagers qui résidaient aux alentours, eurent la possibilité de déposer leur courrier dans la boîte aux lettres aménagée sur la façade ; mais aucun guichet, qui aurait pu remplacer la recette auxiliaire, ne fut installé dans le bâtiment.

Puis, en 1971-1972, à l'emplacement de ces constructions, fut édifié un important centre de tri.

Maurice BRUNO

L'HISTOIRE POSTALE ...

IGNOREE

Saviez-vous que notre poste aérienne actuelle date de 1785 ?
Ou plutôt qu'il s'en fallut d'un cheveu !

En effet, quelques semaines avant la tentative de traversée manquée CA-LAIS - DOUVRES (puisqu'il y laissa la vie), PILATRE DE ROZIER, avec son Montgolfière à air chaud, se vit confier un paquet cacheté portant la mention : "pour être ouvert à son arrivée en Angleterre, PAR LA VOIE AERIENNE".

Il faut dire que cette traversée, préparée de longue date, fut constamment contrariée par un temps épouvantable qui régna sur la Manche d'avril à mai 1785. Mais le roi Louis XVI interdit formellement à l'aéronaute et son passager, un nommé Romain, de retourner à Paris où ses affaires l'appelaient. "Vaincre ou mourir". Il y mourut !

Mais revenons à notre paquet. Il devait avoir plus d'importance que la vie des deux passagers de la Montgolfière puisque, revenu à Boulogne, le Contrôleur Général des Postes du Roi lui ordonna de le restituer. Ouvert, ce pauvre PILATRE DE ROZIER, constata avec amertume que ce paquet contenait un brevet lui assurant une rente de 1000 écus ... en cas de traversée réussie.

La compassion n'existant pas encore (en ceci rien de changé), nos aéronautes, sans rancoeur, se lancèrent à l'assaut des côtes anglaises. Ils ne les atteignirent jamais, puisqu'ils disparurent le 15 juin 1785 en pleine mer.

Supposons alors que le paquet soit resté à bord et qu'il soit retrouvé (en quel état ?), quel merveilleux "pli accidenté" pour un aérophilatéliste !

Mais, si Paris était plus petit on le mettrait en bouteille

Yves PAUVERT.

Je ne connais rien de plus attrayant
et de plus instructif que la lecture
d'un Catalogue. — ANATOLE FRANCE.

Pour bien monter
votre collection



JAPY-SOEB
CAILLET-BRIANCEAU

MACHINES ET MOBILIER DE BUREAU
(Service Après-Vente)

1, place du Marché
85000 LA ROCHE-SUR-YON
TéL. 37.48.12

**UNE EPARGNE
SIMPLE
TOUJOURS
DISPONIBLE**

7,50

***NET D'IMPOTS**

avec le livret d'épargne
CODEVI

CRÉDIT AGRICOLE

**BEAUTE
COIFFURE
MANUCURE**

**SOINS DES
CHEVEUX**

Salons

FRANCHETEAU

Roger

HOMMES - DAMES

Tel : 94.02.66

7, Place Auguste Matifeux
85600 MONTAIGU

**BEAUVOIS
CONCESSIONNAIRE**



PEUGEOT

TALBOT

Route de Nantes
85600 MONTAIGU

(51) 94.04.97

"205"...

UN SACRE NUMERO



Philatélie

G. Dupuis

ACHAT & VENTE

TIMBRES, CARTES POSTALES, MONNAIES

MATÉRIEL PHILATÉLIQUE

Dépositaire des marques

LEUCHTURM

SAFE

LINDER

YVERT

TEL. (40) 20 45 71

R. C. A 310 695 705

2 RUE DES DEUX PONTS
44000 NANTES



TRANSPORTS
DÉMÉNAGEMENTS

BIÈRES
CHARBONS
FUEL
BOIS
VINS

E^t Marcel BARREAU

Route de Nantes

85 - LA ROCHE-SUR-YON

G. G. P. Nantes 1778-38

Tél. 37.90.95

ETS BIRON s. a.

ORTHOPÉDISTES

26 à 30, r. Président de Gaulle
85000 LA ROCHE SUR YON

Téléphone : (51) 37.07.72

Fournisseurs agréés des Ministères
Caisses Maladies

et

Centres d'Appareillages

FABRICANTS de : Chaussures orthopédiques et sur mesures
Semelles correctrices.

Ceintures et corsets médicaux sur mesures

Chaussures médicales et Thérapeutiques

VENTE ou LOCATION de : Tous matériels pour blessés et handicapés.

MICHEL

BLOT

Chemisier - Habilleur

14, rue du Maréchal Joffre

85000 LA ROCHE SUR YON

Tél : 37.03.95

LISTE
DE MARIAGE

La Cadothèque
RÉNOVÉE
des Ets POMPIDOU

6 rue Stéphane-Guillemé.
LA ROCHE/YON

CADEAU A CHAQUE
DÉPÔT DE LISTE

PORCELAINE DE LIMOGES : THARAUD

POMPIDOU

La Roche-sur-Yon
Tél. : 37.26.47

" Aux Ciseaux d'Argent "

ORFÈVRERIE - INOX

ARTICLES DE TABLE - CADEAUX - GADGETS

ATELIER DE RÉPARATION,

D'AIGUISAGE CISEAUX, COUTEAUX

GRELARD

5 rue des Halles - LA ROCHE-SUR-YON - T 37,19.87

RENE COUZINET

ET LE LATECOERE 3000 ...

Nous recevons souvent des félicitations d'amis ou de lecteurs de notre Bulletin trimestriel, ce qui constitue un encouragement à persévérer, malgré le peu d'empressement de la majorité de nos Amicalistes à nous aider en proposant des articles de fond...

Je dois donc remercier un de nos lecteurs de MANTES-LA-JOLIE, M. MARICOURT, qui, fin septembre dernier, me fit parvenir une lettre fort aimable où se mélangeaient compliments et ... critiques constructives.

Ce correspondant, membre -fondateur de la section philatélique du C.E. AEROSPATIALE des MUREAUX, me fait remarquer que notre Bulletin n° 24, page 26, comporte une erreur de taille. En effet, il est précisé que René COUZINET était le constructeur du LATECOERE 300 ... "Ceci est faux" et M. MARICOURT nous apporte les précisions suivantes :

- Hydravion LATECOERE 300 équipé de 4 moteurs Hispano-Suiza
- Constructeur : Pierre LATECOERE
- Usine : BISCAROSSE
- Vols d'essai et d'endurance : plan d'eau d'OSTRES
- Certification au vol : plan d'eau des MUREAUX (la Seine)

Dont acte ... !

Vous trouverez également ci-dessous une documentation sur l'hydravion "CROIX DU SUD" ainsi que sur d'autres du même type, documentation fournie par le Musée de l'Air du Bourget.

Le Président.



RELEVÉ DES VOLS TRANSATLANTIQUES-SUD

Mai 1930 - Juillet 1936

Service France - Amérique (Frame)

Les courriers FRAME sont numérotés de 1 à 52

Dates	N° du Courrier	Appareil	Chef de bord 1er Pilote	2° Pilote	Navigateur	Radio	Mécanicien	N° de traversées de l'appareil	Temps	Observations	
I. - Les Vols d'Essais											
1930 12-13 Mai		Comte de la Vaux	Mermoz		Dabry	Gimié		1	20 heures	Saint-Louis - Natal	
1933 16 Janvier		Arc-en-Ciel	Mermoz	Carretier	Mailloux	Manuel	Jousse	1	14 h. 27	Saint-Louis - Natal M. R. Couzinet à bord.	
1934 3-4 Janvier		Croix du Sud	C ^{te} Bonnot (chef de bord navigateur) L' Jean-Pierre (1er Pilote)	1er Maître Gauthier		M ^{re} Emont	Duruthy	1	19 h. 12	Saint-Louis - Natal.	
II. - Les premières traversées postales (1934)											
28 Mai	21	Arc-en-Ciel	Mermoz		Dabry	Gimié	Collenot	3	16 h.	Saint-Louis - Natal	
30-31 Juil.	30	Croix du Sud	C ^{te} Bonnot (chef de bord navigateur) Lt Hebrard (1er Pilote)	1er Maître Gauthier et Givon		M ^{re} Emont	Lavidalie	3	19 h. 45	Dakar - Natal	
3-4 Sept.	35	Arc-en-Ciel	Mermoz		Clavère	Gimié	Collenot	5	19 h. 35	Villa-Cisneros-P. Praia- Natal. M. Foa à bord. Dakar - Natal	
10-11 "	36	Croix du Sud	C ^{te} Bonnot Lt Hebrard	1er Maître Gauthier		M ^{re} Emont		5	20 h. 30		
1-3 Oct.	39	Arc-en-Ciel	Mermoz		Guillaumet	Clavère	Gimié	Collenot	7	18 h. 35	Port-Etienne - P. Praia - Natal. Dakar - Natal Lt de Vaisseau Nony à bord.
27-28 Nov	47	Santos Dumont	Bossoutrot	Givon	Comet	Neri	Richard Legendre	1	16 h. 15		
11 Déc.	49	Santos Dumont	Bossoutrot	Givon	Comet	Neri	Richard Legendre	3	15 h. 45	Dakar - Natal	
III. - Les traversées de 1935											
4 Février	5	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	5	15 h. 30	Le cameraman Forestier à bord.	
18 "	7	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	7	14 h. 57		
4-5 Mars	9	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	9	16 h. 50		
18 "	11	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	11	16 h. 23		
8 Avril	14	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	13	15 h.		
3 Juin	22	Centaure	Guillaumet	Guerrero	Clavère	Marret	Guesnard	1	14 h. 52		
17 "	24	Centaure	Guillaumet	Guerrero	Clavère	Marret	Guesnard	3	15 h. 55		
1 ^{er} Juillet	26	Croix du Sud	Lt Vaisseau Hebrard	Rouchon	Clavère	Marret	Lavidalie	7	20 h.		
8 "	27	Santos Dumont	Givon	Parayre	Comet	Neri	Richard	15	17 h. 5		
22 "	29	Croix du Sud	Rouchon	Parayre	Clavère	Marret	Lavidalie	9	20 h. 32	Demi-tour. Panne de radio.	
5 Août	31	Santos Dumont	Mermoz	Guillaumet	Comet	Gimié	Richard	17	19 h. 44		
20 "	33	Croix du Sud	Rouchon	Ponce Guillaumet	Clavère	Marret	Lavidalie	11	19 h. 54	Fait demi-tour au départ le 19 Août en raison du mauvais temps.	
3 Sept.	35	Santos Dumont	Ponce	Guillaumet	Comet	Neri	Richard	19	19 h. 35		
16 "	37	Centaure	Guillaumet	Guerrero	Clavère	Marret	Guesnard	5	13 h. 37		
7-8 Oct.	40	Croix du Sud	Rouchon	Ponce	Clavère	Neri	Lavidalie	13	18 h. 40		
21-22 "	42	Santos Dumont	Ponce	Pichodoux	Adam	Marret	Richard	21	16 h. 48		
4 Nov.	44	Centaure	Mermoz	Pichodoux	Comet	Gimié	Guesnard	7	15 h. 19		
18-19 "	46	Croix du Sud	Rouchon	Pichodoux	Lhotellier	Neri	Lavidalie	15	17 h.		
2 Décembre.	48	Santos Dumont	Ponce	Pichodoux	Comet	Marret	Richard	23	16 h. 20	M. Allegre à bord. Le pilote Chancel à bord.	
16 "	50	Croix du Sud	Rouchon	Pichodoux	Lhotellier	Neri	Lavidalie	17	15 h. 55		
23 "	51	Santos Dumont	Mermoz	Carriou	Comet	Gimié	Richard	25	16 h. 32	Mlle Maryse Bastié à bord.	
30-31 "	52	V. de Buenos Aires	Ponce	Pichodoux	Lhotellier	Marret	Collenot	1	16 h. 10	Achevement de la tra- versée avec un moteur stoppé par suite d'avarie au radiateur	
IV. - Les traversées de 1936											
6 Janvier	1	Croix du Sud	Rouchon	Carriou	Comet	Neri	Lavidalie	19	17 h. 35		
13 "	2	Santos Dumont	Mermoz	Pichodoux	Lhotellier	Gimié	Richard	27	17 h. 10		
20 "	3	V. de Buenos Aires	Ponce	Carriou	Comet	Marret	Collenot	3	17 h. 30		
27 "	4	Centaure	Pichodoux	Rouchon	Salvat	Neri	Pichard	9	16 h. 40	Parti à 8 h. 55 (C. M. T.) de Dakar le 27 Janv., ré- vient atterrir à 9 h. 20 par suite d'une légère avarie mécanique. Repart à 12 h. 40 (G. M. T.)	
3 Février	5	Santos Dumont	Ponce	Parayre	Lhotellier	Marret	Richard	29	16 h. 35		
10 "	6	V. de Rio de Janeiro	Guillaumet	Rouchon	Comet	Thomasset	Roux	1	17 h. 30		
18 "	7	Centaure	Mermoz	Pichodoux	Adam	Gimié	Pichard	11	16 h. 15	Ing Serre de la C ^{te} Air- France à bord. Ing. Joseph du Ministère de l'Air à bord.	
25 "	8	V. de Rio de Janeiro	Guillaumet	Capillon	Salvat	Neri	Roux	3	17 h. 35		
16 Mars	11	Centaure	Rouchon	Pichodoux	Comet	Thomasset	Pichard	13	14 h. 45		
6 Avril	14	Centaure	Guillaumet	Rouchon	Salvat	Neri	Pichard	15	14 h. 45		
27 "	17	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Comet	Thomasset	Courson	1	16 h. 55	Ing. Serre à bord	
4 Mai	18	Centaure	Rouchon	Capillon	Adam	Neri	Pichard	17	15 h. 7		
11 "	19	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Comet	Thomasset	Courson	3	16 h. 40		
18 "	20	Centaure	Rouchon	Capillon	Salvat	Neri	Pichard	19	14 h. 30		
25 "	21	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Ezan	Thomasset	Courson	5	16 h. 28	M. Foa à bord.	
31 "	22	Centaure	Rouchon	Capillon	Comet	Neri	Pichard	21	14 h. 30		
7 Juin	23	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Salvat	Thomasset	Courson	7	18 h. 05		
21 "	25	Centaure	Rouchon	Pichodoux	Ezan	Neri	Pichard	23	15 h. 40		
28 "	26	Ville de Santiago	Mermoz	Guerrero	Comet	Gimié	Courson	9	20 h. 15		
5 Juillet	27	V. de Montevideo	Guillaumet	Espitalier	Salvat	Cruveilhier	Cavaillès	1	16 h. 15		
14 "	28	V. de Rio de Janeiro	Rouchon	Kersual	Ezan	Thomasset	Roux	5	19 h. 6		

Sens Amérique - France (Amfra)

Les courriers AMPRA sont numérotés de 101 à 132

Dates	N° du Courrier	Appareil	Chef de bord 1er Pilote	2° Pilote	Navigateur	Radio	Mécanicien	N° de traversées de l'appareil	Temps	Observations
I. — Les vols d'essais										
1930 2 Juillet		Comte de la Vaux	Mermoz		Dabry	Gimié		2		Appareil coulé à 700 km de la côte africaine. Equipage sauvé par navire dépanneur Phocéc.
1933 15 Mai		Arc-en-Ciel	Mermoz	Carretier	Mailloux	Manuel	Jousse	2	17 h. 10	Natal - Dakar. MM. René Couzinet et Bringuiet à bord.
1934 30-31 Janv.		Croix du Sud	C ^o Bonnot (chef de bord navigateur) L' Jean-Pierre (1er Pilote)	1er Maître Gauthier		Maître Emont	Duruthy	2	21 h. 36	Natal - Saint-Louis
II. — Les premières traversées postales 1934										
31 Juillet	130	Arc-en-Ciel	Mermoz		Dabry	Gimié	Collenot	4	24 heures	Natal-Porto Praia - Villa Cisneros.
4-5 Sept.	135	Croix du Sud	C ^o Bonnot (chef de bord navigateur) Lt Hebrard (1er Pilote)	1er Maître Gauthier (mécanic.)		Maître Emont		4	20 h. 24	Natal - Dakar M. Serre à bord.
19-20 Sept.	137	Croix du Sud	C ^o Bonnot Lt Hebrard	1er Maître Gauthier		Maître Emont		6	20 h.	Natal - Dakar
25-26 Sept.	138	Arc-en-Ciel	Mermoz	Guillaumet	Clavere	Gimié	Collenot	6	18 h. 45	Natal-Porto Praia - Port-Etienne.
23-23 Oct.	142	Arc-en-Ciel	Mermoz	Guillaumet	Clavère	Gimié	Collenot	8	21 h.	Natal-Porto Praia - Port-Etienne. Lt-Colonel Davet à bord
3-4 Déc.	148	Santos Dumont	Bossoutrot	Givon	Comet	Neri	Richard Legendre	2	19 h.	Natal - Dakar Lt de Vaisseau Nony à bord.
18-19 Déc.	150	Santos Dumont	Bossoutrot	Givon	Comet	Néri	Richard Legendre	4	19 h. 58	Natal - Dakar.
III. — Les traversées de 1935										
12 Févr.	106	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	6	20 h. 31	M. Meyer à bord
25-16 Févr.	108	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	8	21 h.	
11-12 Mars	110	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	10	21 h.	M. Louis Couhé à bord.
25-26 Mars	112	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	12	20 h. 05	
15-16 Avr.	115	Santos Dumont	Givon	Ponce	Comet	Neri	Richard	14	19 h. 40	
11 Juin	123	Centaure	Guillaumet	Guerrero	Clavère	Marret	Guesnard	7	15 h. 35	
24 Juin	125	Centaure	Guillaumet	Guerrero	Clavère	Marret	Guesnard	4	15 h. 48	
15 Juillet	128	Croix du Sud	Lt Vaisseau Hebrard	Rouchon	Clavère	Marret	Lavidalie	8	19 h. 44	
29 Juillet	130	Santos Dumont	Givon	Parayre	Comet	Neri	Richard	16	18 h.	
12-13 Août	132	Croix du Sud	Rouchon	Guillaumet	Clavère	Marret	Lavidalie	10	18 h. 15	
26-27 Août	134	Santos Dumont	Mermoz	Guillaumet	Comet	Gimié	Richard	18	17 h. 11	
9 Sept.	136	Croix du Sud	Rouchon	Guillaumet	Clavère	Marret	Lavidalie	12	18 h. 42	
23 Sept.	138	Centaure	Guillaumet	Ponce	Clavère	Neri	Pichard	6	15 h.	
14-15 Oct.	141	Santos Dumont	Ponce	Guerrero	Comet	Marret	Richard	20	17 h. 22	
28-29 Oct.	143	Croix du Sud	Rouchon	Pichodoux	Adam	Neri	Lavidalie	14	20 h. 10	
11 Nov.	145	Santos Dumont	Mermoz	Ponce	Comet	Gimié	Richard	22	19 h. 20	
28-29 Nov.	147	Croix du Sud	Rouchon	Pichodoux	L'hôtelier	Neri	Lavidalie	16	19 h. 52	M. Allegre à bord. Courrier retardé en raison des événements du Brésil.
9-10 Déc.	149	Santos Dumont	Ponce	Pichodoux	Comet	Marret	Richard	24	19 h.	
23-24 Déc.	151	Croix du Sud	Rouchon	Pichodoux	L'hôtelier	Neri	Lavidalie	18	21 h. 4	
30-31 Déc.	152	Santos Dumont	Mermoz	Carriou	Comet	Gimié	Richard	26	21 h. 51	Mlle Maryse Bastié à bord.
IV. — Les traversées de 1936										
6 Janv.	101	Ville de Buenos Aires	Ponce	Pichodoux	L'hôtelier	Marret	Collenot	2	19 h. 30	
13 "	102	Croix du Sud	Rouchon	Carriou	Comet	Neri	Lavidalie	8	18 h. 24	Parti à 6 h. 25 GMT ide Natal le 13 Janv., fait demi-tour vers 13 h. 30 raison fuite huile à un moteur, atterrit Natal 23 h. 50 (GMT), convoyé par Santos Dumont. Le courrier fut chargé le sur Centaure, qui décolla Natal 14 jan., à 14 h. 40 (G.M.T.).
14 "		Centaure	Pichodoux	Carriou	Comet	Neri	Pichard	10	17 h.	
20 "	103	Santos Dumont	Mermoz	Rouchon	L'hôtelier	Gimié	Richard	28	20 h. 2	
27 "	104	Croix du Sud	Ponce	Carriou	Comet	Marret	Lavidalie	20	21 h. 5	
3 Févr.	105	Centaure	Pichodoux	Rouchon	Salvat	Neri	Pichard	10	17 h.	
10 "	106	Ville de Buenos Aires	Ponce	Parayre	L'hôtelier	Marret	Collenot	2	22 h. 29	Disparu mer au cours sa 4 ^e traversée après 7 h. de vol. Dernier message capté à 15 h. 10 (G.M.T.). Lat. N: 0° 32. Long. W: 29° 51. A bord: M. Barrière, dir. réseau Amérique.
18 "	107	V. de Rio de Janeiro	Guillaumet	Rouchon	Comet	Thomasset	Roux	2	22 h. 29	
24 "	108	Santos Dumont	Mermoz	Pichodoux	Adam	Gimié	Pichard	30	19 h. 53	
2 Mars	109	Centaure	Guillaumet	Capillon	Salvat	Neri	Pichard	12	16 h. 20	Ing. Joseph à bord.
24 "	112	Centaure	Rouchon	Pichodoux	Comet	Thomasset	Pichard	14	17 h. 57	
14 Avril	115	Centaure	Guillaumet	Rouchon	Salvat	Neri	Pichard	16	17 h. 45	
5 Mai	118	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Comet	Thomasset	Courson	2	18 h. 47	Ing. Serre à bord.
12 "	119	Centaure	Rouchon	Capillon	Adam	Neri	Pichard	18	16 h. 4	
19 "	120	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Comet	Thomasset	Courson	4	18 h. 44	
26 "	121	Centaure	Rouchon	Capillon	Salvat	Neri	Pichard	20	16 h. 53	
2 Juin	122	Ville de Santiago	Guillaumet	Pichodoux	Ezan	Thomasset	Courson	6	19 h. 35	M. Foa à bord.
9 "	123	Centaure	Rouchon	Capillon	Comet	Neri	Pichard	22	16 h. 40	
16 "	124	V. de Santiago du Ch.	Guillaumet	Pichodoux	Salvat	Thomasset	Courson	8	18 h. 56	
29 "	126	Centaure	Rouchon	Pichodoux	Ezan	Neri	Pichard	24	15 h. 16	
7 Juillet	127	V. de Rio de Janeiro	Mermoz	Guerrero	Comet	Gimié	Roux	4	17 h. 24	
14 "	128	V. de Santiago du Ch	Guillaumet	Esplattier	Salvat	Cruvelhier	Courson	10	18 h. 20	

LES TARIFS POSTAUX FRANCAIS

Les plus spécialisés d'entre vous ont, sans doute, fait l'acquisition d'un merveilleux ouvrage intitulé "LES TARIFS POSTAUX FRANCAIS, de 1627 à 1969", dont MM. ALEXANDRE, BARBEY, BRUN, DESARNAUD et JOANY sont les auteurs.

Il leur a fallu plusieurs années de recherches pour aboutir à l'édition (1982) d'un tel ouvrage, malheureusement d'un prix très élevé. On y trouve véritablement TOUS les tarifs, avec des illustrations représentant des pièces de collection qui font parfois rêver.

Aucune mise à jour n'ayant été encore publiée, votre serviteur croit bon de vous communiquer, ci-dessous, les tarifs les plus courants des dix dernières années, renseignements recueillis, non sans mal, auprès de l'Administration des P. et T. Quant aux années suivantes, je vous laisse le soin de rechercher les tarifs qui peuvent vous manquer. Ce ne doit pas être très difficile ...

Date d'application des tarifs	lettres ordinaires jusqu'à 20 g	plis non urgents	lettres recommandées 1er échelon 1er taux	remarques
Du 13-1-1969 au 3-1-1971	0,40	0,30	3,00	création du tarif lent
Du 4-1-1971 au 15-9-1974	0,50	0,30	3,50	
Du 16-9-1974 au 1-8-1976	0,80	0,60	5,50	
Du 2-8-1976 au 14-5-1978	1,00	0,80	6,50	
Du 15-5-1978 au 30-9-1979	1,20	1,00	7,20	

Y. PAUVERT

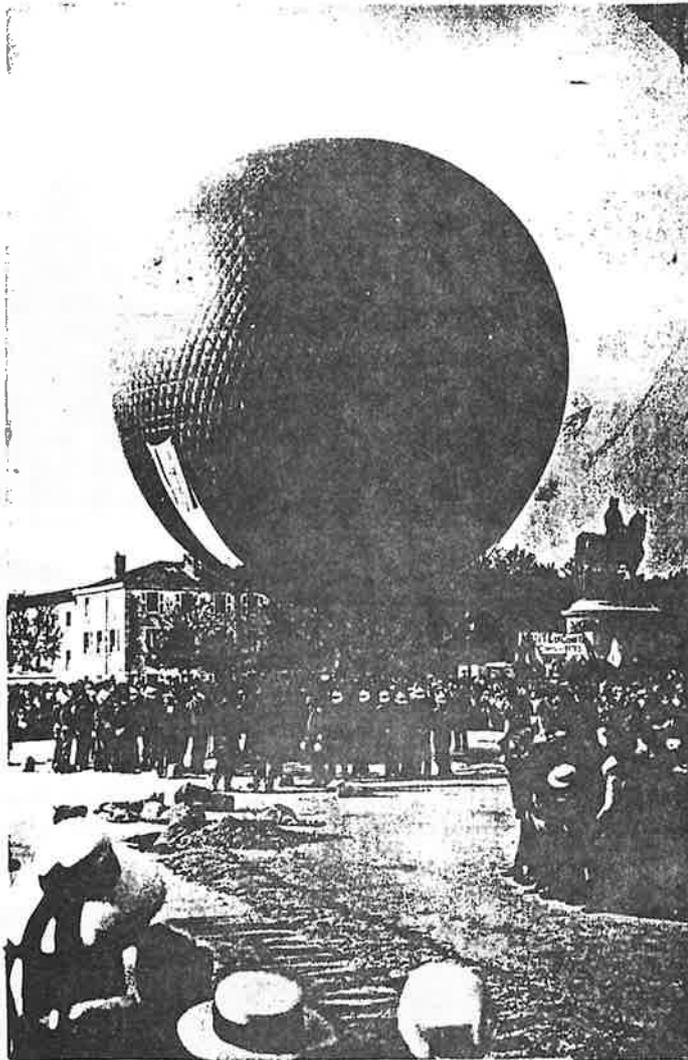
DES COMMERCANTS ONT PAYE UNE PUBLICITE
DANS CETTE REVUE ; ACHETEZ CHEZ EUX-MERCI.

CARTOPHILIE YONNAISE

Les fêtes...

Elles furent nombreuses avant la dernière guerre :

- fêtes des écoles
- fêtes du Centenaire de la Ville
- fête des fleurs
- fête traditionnelle du 14 juillet
- élection de la Reine de la Ville
- concours de pêche dont le départ était donné...place Napoléon et la remise des prix assurée avenue Gambetta
- et bien d'autres encore....



Toute la population y participait dans l'allégresse car, à cette époque, les automobiles étaient rarissimes et la télévision inexistante. Heureux était celui qui possédait un poste "radiophonique" !

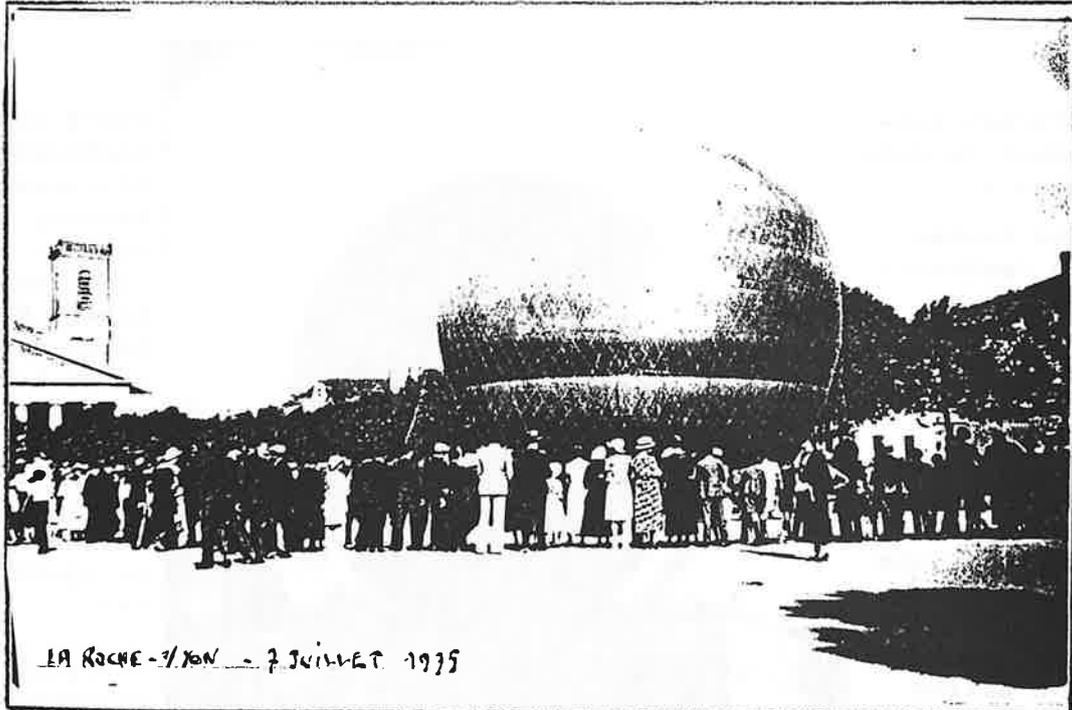
Inutile d'ajouter que le départ d'un ballon monté était un spectacle peu banal.

Celui reproduit ci-contre (seule carte connue à ce jour) avait été baptisé "Ville de LA ROCHE-SUR-YON"

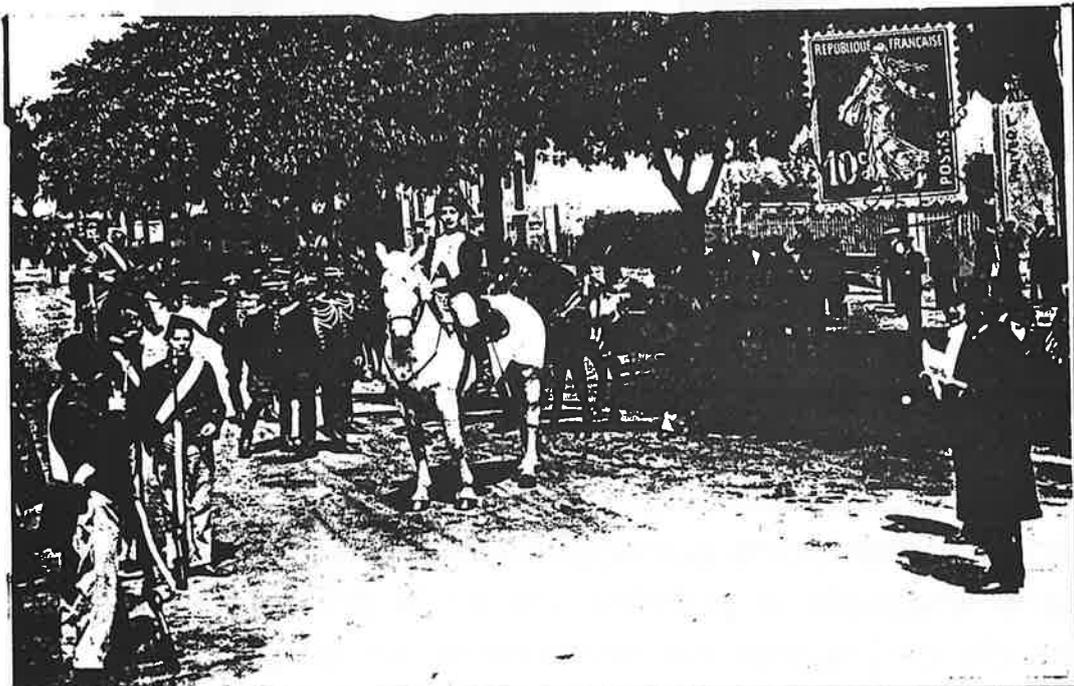
Il prit son envol le 6 juin 1890 avec, à son bord, M. LAUNAY, aéronaute et son épouse, équipée comme il se doit d'un chapeau de paille avec voilette, d'une longue robe et de bottines à boutons....

Nous remercions particulièrement les annonceurs sans lesquels la publication et la diffusion gratuites de ce journal ne pourraient se faire.

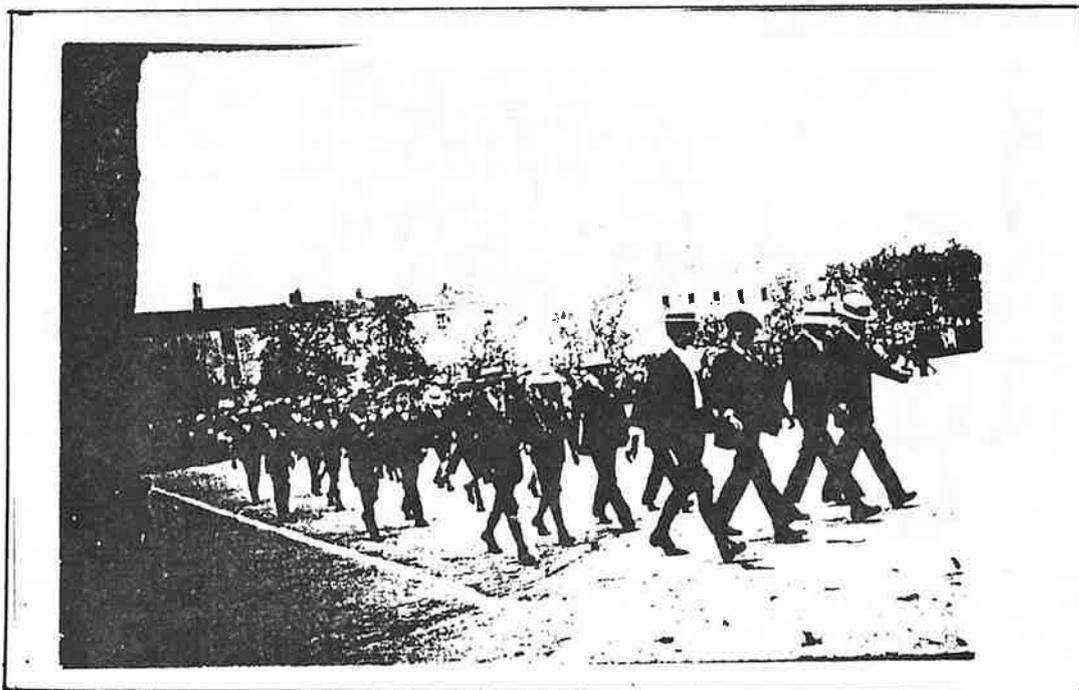
On trouve trace d'un autre ballon, curieusement daté du 7 juillet 1935. Etait-ce un essai, précurseur du 14 juillet ? Cela semble probable, eu égard au public clairsemé, place Napoléon, et au défaut de drapeaux, lampions et autres décorations.



Ci-dessous, une carte-postale photo prise à l'occasion des fêtes du Centenaire de la Ville, devant la maison de commerce du grand-père de ... votre serviteur (actuellement café "La Comète", angle de la rue De Gaulle et du boulevard d'Italie). N'a-t-il pas fière allure notre Empereur sur son cheval blanc, entouré de ses voltigeurs et d'"officiels" en chapeau haut-de-forme?



Et que penser de ces écoliers, les garçons marchant au pas....



..... et les fillettes, bien sages, paraissant au "garde-à-vous" ?

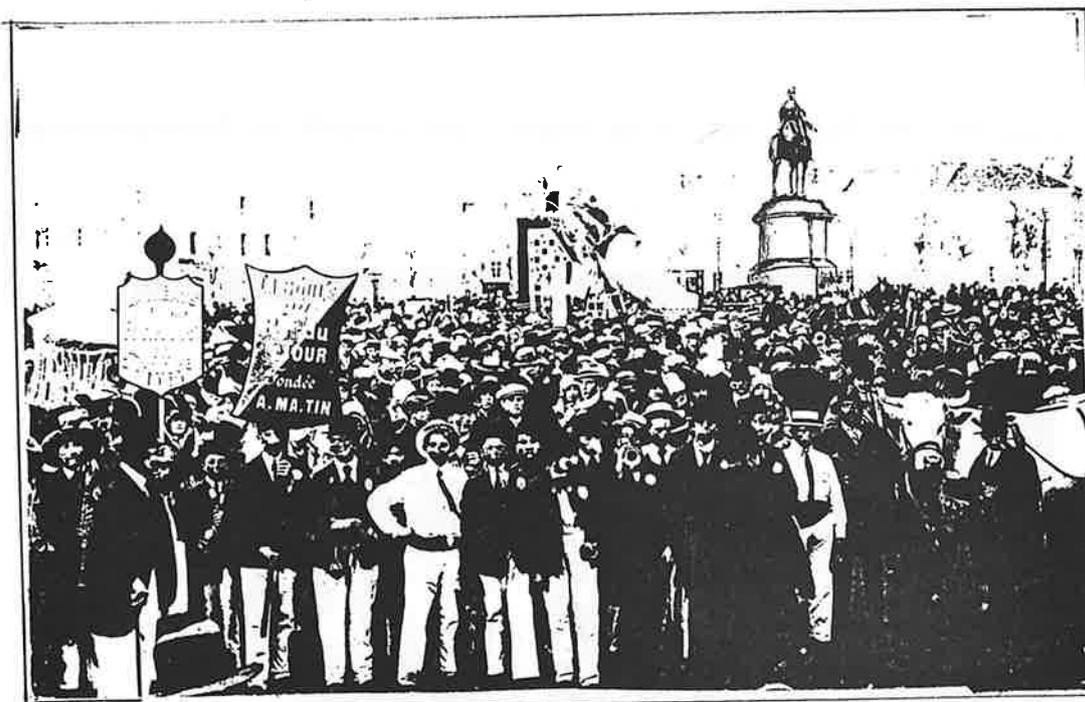




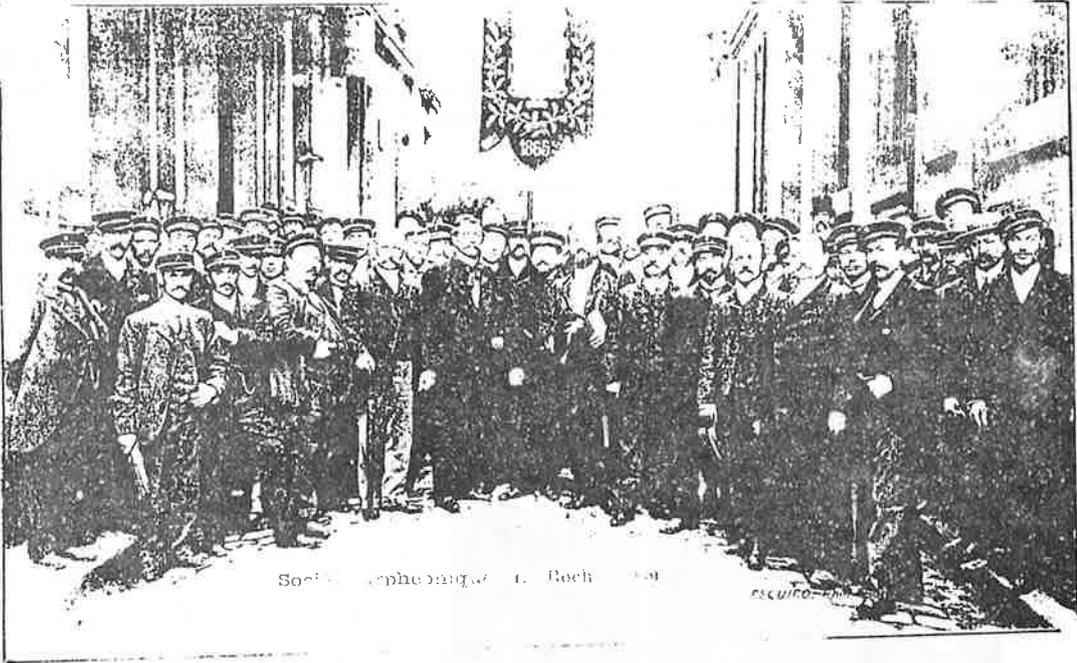
11133

Aiguille Française de Vendée.
LA ROCHE-sur-YON. - 16 Septembre 1923.

Beaucoup plus sérieuse semble la fête de bienfaisance de "l'AIGUILLE DE VENDEE", du 16 septembre 1923.



Imaginez un peu, en examinant la carte ci-avant, ce que fut le retour des vainqueurs du Concours national 1929 de boules (en bois ?), vainqueurs affiliés à l'amicale "LA BOULE DU POINT DU JOUR" / Fondée par A. MARTIN.

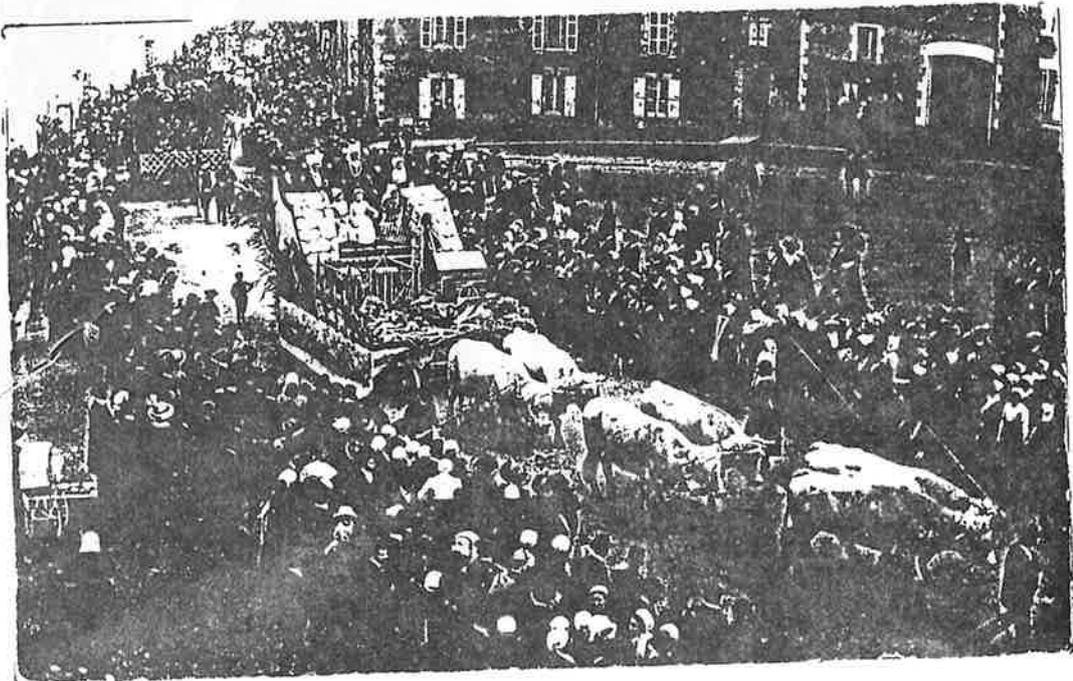


Société d'Économie Sociale de La Roche-sur-Yon

Esquiro - 1911



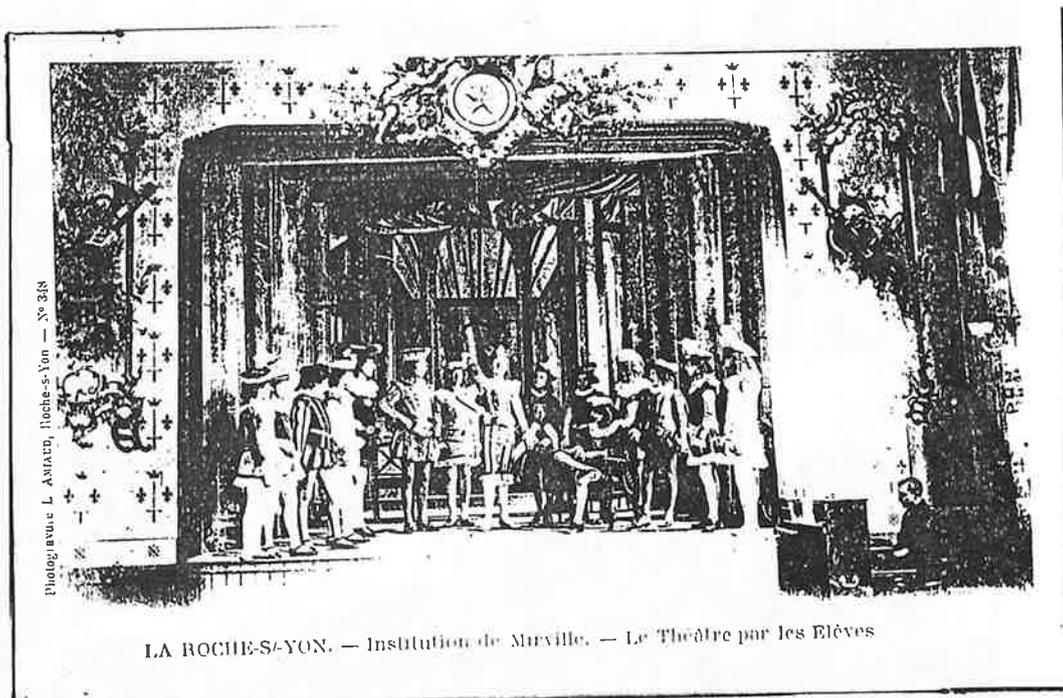
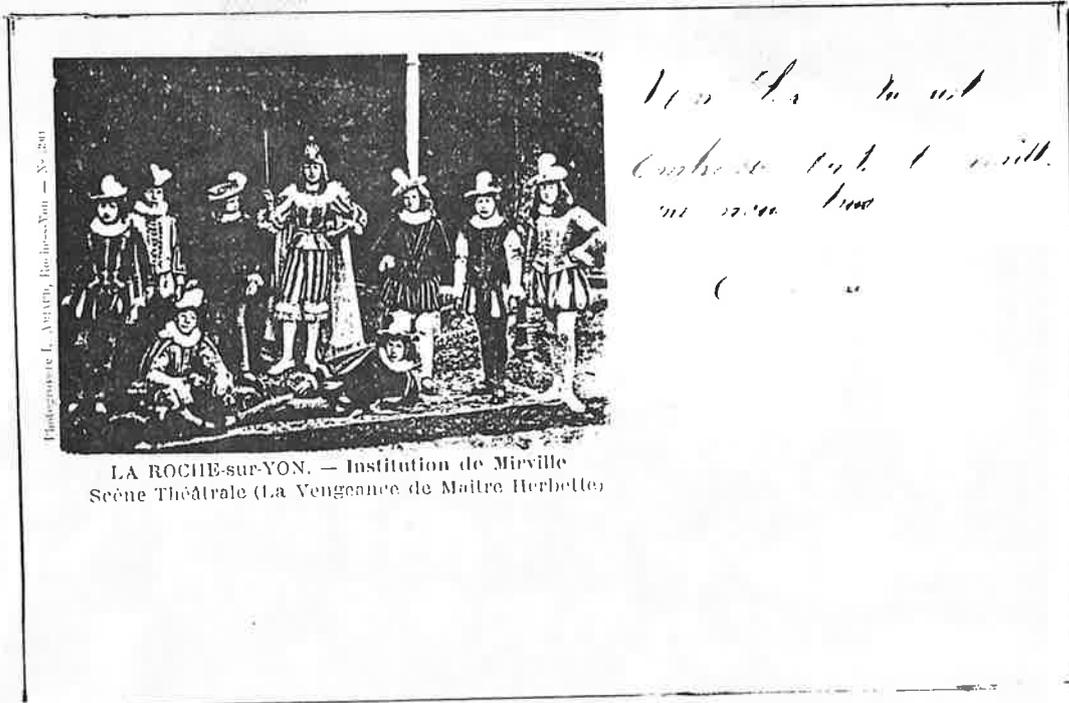
LA VENDÉENNE
La Roche-sur-Yon



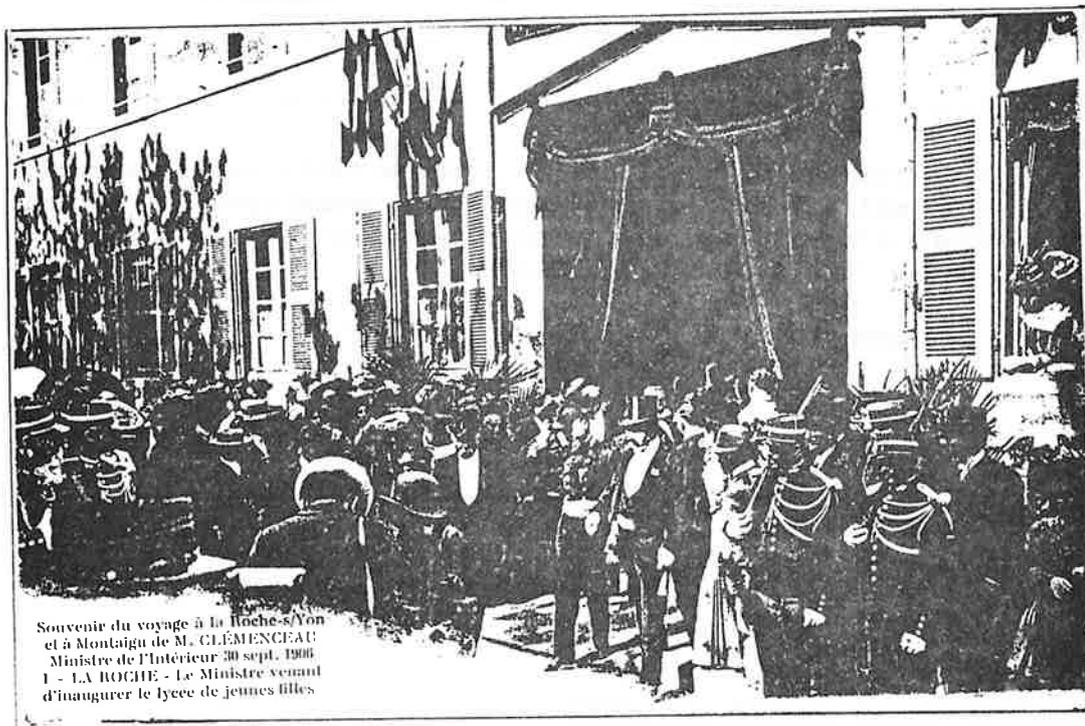
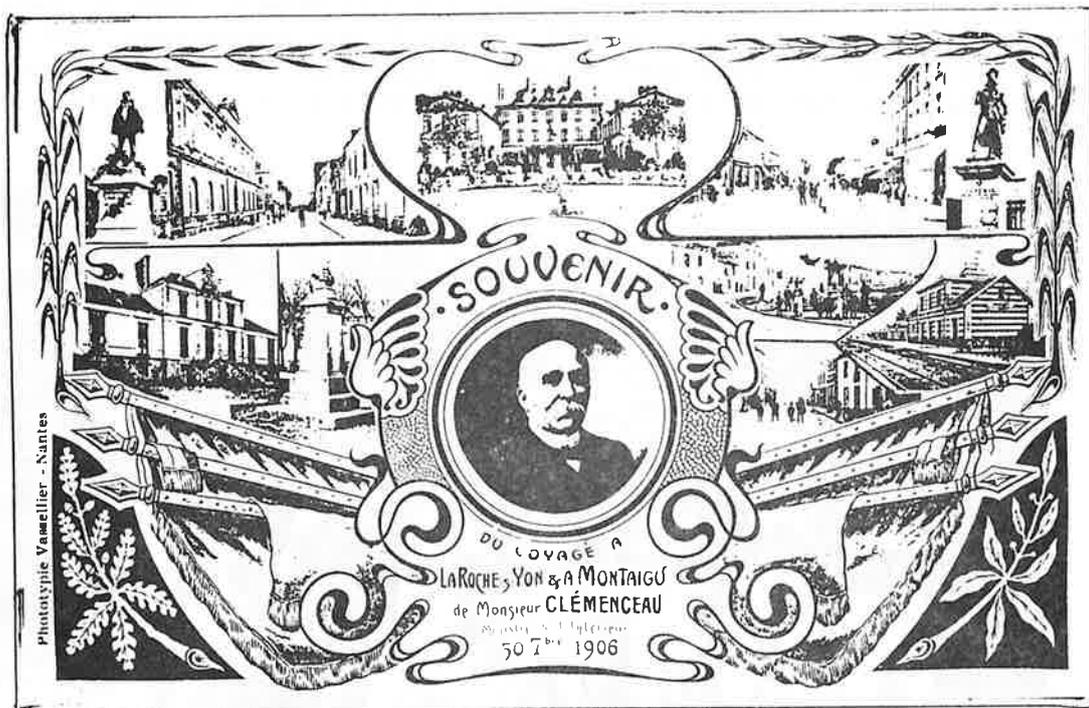
Les cartes-postales sur les fêtes de gymnastique de "LA VENDEENNE" sont nombreuses (cf page ci-avant). Il faut dire que ce fut une Société de réputation nationale qui s'adjugea de nombreux titres de gloire.

Page précédente, une carte-photo non datée d'une fête des fleurs passant place Circulaire en direction de la place Napoléon.

Chaque année, à l'Institution Mirville (devenue institution Richelieu), la fin de l'année scolaire était marquée par une fête où, sur scène, les élèves démontraient leurs dons de comédiens. Il existe plus de 20 cartes différentes.



Doit-on évoquer le voyage de Georges CLEMENCEAU, Ministre de l'Intérieur, du 30 septembre 1906....



Il en existe une série de 20 cartes, légende en noir, et une autre série de 20, légende en bleu, ces dernières plus difficiles à trouver.

J'en terminerai sur une anecdote récente qui nous fait encore sourire....

Un marchand de la région me propose, par téléphone, "une voiture à chien" attelée de La Roche-sur-Yon" (dixit). Jugez de mon étonnement, car, si ce genre d'attelage est relativement fréquent dans quelques départements, il est totalement inconnu dans notre Ville. Je me frottais déjà les mains...



Quelle ne fut pas ma stupéfaction lorsque cette carte courante (ci-dessus) arriva jusqu'à moi ! Personne, même pas notre grand spécialiste -et amicaliste- Gérard POMPIDOU n'avait remarqué qu'un chien était attelé à une charrette à l'occasion d'une fête à LA ROCHE-SUR-YON...!

"Ils ont des yeux pour ne point voir....."

Y. PAUVERT

N'OUBLIONS PAS LA JOURNÉE DU TIMBRE....

L'année prochaine les sociétés philatéliques vendéennes accueilleront la Journée du Timbre, à Luçon, les 16 et 17 mars sauf imprévu.

Une exposition locale sera présentée à cette occasion.

Retenons déjà cette date pour rendre visite à nos voisins et amis luçonnais.



Votre **ÉBÉNISTE** 

MEUBLES MOREAU

Fabricant



BELLEVILLE-sur-VIE

Tél.: magasin 41.12.62
fabrique 41.11.13

**Pour vos lunettes
2 Magasins à votre service**

**OPTIQUE
COMMOY**

16, Place du Marché - Tél. 37.02.89
29, Rue Georges-Clemenceau - Tél. 37.49.09

LENTILLES DE CONTACT

85000 LA ROCHE SUR YON

Antiquités

Occasions - Achat - Vente
Grand Choix
de Meubles Régionaux

L. BARBOTEAU

6, Rue Maréchal Foch
85000 La Roche sur Yon

Tél. 37.08.91

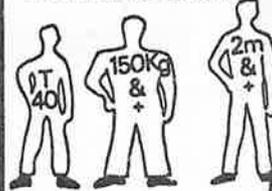
Entrée Libre...



Anciennement
MARIONNEAU



VETEMENTS



**TOUT POUR
L'HOMME**

Abel PAPIN
38, rue Sadi Carnot
85000 LA ROCHE SUR YON
Tél. : (51) 05.07.26
OUVERT LE LUNDI APRÈS-MIDI

CONFECTION DU 38 AU 80
CHEMISES DU 36 AU 52
DOWNTOWN DU 2 AU 12
SURVETEMENTS
ACCESSOIRES
VETEMENTS ADMINISTRATIFS B.3



du 40 au 62.

MAXIBELL

3, rue du Passage
- 85000 La Roche-sur-Yon
Tél. (51) 37.44.36

Abel P A P I N
38 , rue Sadi-Carnot
LA ROCHE-sur-YON
Tél.: 05.07.26

POISSONNERIE

" chez **ANDRE** "

26, rue Foch
LA ROCHE SUR YON
Tel: 37.11.14

Arrivage Journalier
des **SABLES D'OLONNE**
★
aux halles: Mardi
Jeudi
Samedi

- ELECTRICITE GENERALE -
TELEVISION - CHAUFFAGE ELECTRIQUE
ELECTRO-MENAGER
ANTENNES TELEVISION

louis le goff

Magasin : 5, Rue Raymond-Poincaré
Atelier-Bureaux : 6, Rue Lazare-Carnot
LA ROCHE-SUR-YON
Tél. : 37-09-19



assurances
la providence

I. A. R. D.
VIE

CABINET SEGUINEAU & FILS

TOUTES
ASSURANCES

IARD — VIE

"Le Richelleu"
Rue Paul-Doumer
85000 LA ROCHE-SUR-YON

☎ (51) 57.03.79 - 37.22.60

BIÈRES
BOISSONS GAZEUSES
VINS DE TABLE
VINS FINS SPIRITUEUX
de toutes provenances

LIVRAISONS A DOMICILE

E^{TS} RIVIÈRE

74, route d'Aizenay

- LA ROCHE-SUR-YON -

Tél. 37-00-80

LE RETRO

SES GALETTES DE BLE NOIR

SES CREPES

SES GLACES MAISON

Place du Marché

La Roche sur Yon - Tél 62.18.14

LE 5c SEMEUSE CAMEE DE 1907

EMISSION Le timbre fut émis le 6 MARS 1907, d'abord en carnets de 40, puis en feuilles de 150, à partir du 19 MARS 1907

HISTOIRE DU TIMBRE Après les carnets et les feuilles à plat, les enveloppes pour cartes de visites furent émises en 1907. Les roulettes firent leur apparition en 1908. Ce sont les premières roulettes de France

EN 1910 Le carnet change de couverture

EN 1911 Feuilles et carnets sont surchargés, Annulé pour les cours d'instruction aux élèves postiers

DE 1912 à 1920 Se succèdent différents papiers :

PAPIER X EN 1912 L'administration achète une très grande quantité d'un papier spécial baptisé papier X. il s'agit d'un papier blanc lisse croyeux livré gonflé à l'avance, sa gomme est striée d'obliques parallèles dans le sens nord-ouest, sud-est ce papier eut trois usages : tout d'abord, en 1912 et 1916 l'essai de carnets à valeurs multiples qui, de ce fait, sont très rares et difficiles à trouver

PAPIERS GC Les papiers GC, dit de grande consommation apparaissent fin 1916 à 1920 ce sont des papiers de mauvaise qualité en raison des restrictions de la guerre. La nuance de ces papiers sont gris, gris-jaune, chamois avec de petits déchets dans le papier très visibles à l'œil nu

PAPIER E En 1920 ce timbre est imprimé sur papier E, il présente au verso une trame de losanges, hexagonale, très visible. Des essais de surcharges, non émis, datent de cette même période

A la fin de la guerre de 1914-1918, le manque de monnaie fut général en France. Les Chambres de Commerce émettent une multitude de billets et de jetons. Mais ces émissions ne furent pas suffisantes et partout des commerçants utilisèrent des timbres-poste pour rendre la monnaie à leurs clients. Ces timbres fragiles étaient vite abîmés. Une protection était donc nécessaire pour ne pas les détériorer vu leur fragilité.

Les timbres furent mis sous pochettes avec valeur du timbre écrite ou imprimée et cachet commercial, voir photo ci dessous



Timbre sous pochette

servant de monnaie de nécessité

Le retrait des billets de Chambres de commerce obligea les grands magasins à avoir des timbres-monnaies d'une valeur supérieure. Ils firent imprimer des couvertures de carnets où l'on pouvaitagrafer de 4 à 20 timbres (voir photo ci dessous)

Carnet de timbres-monnaie

émis par les grands magasins



LES TIMBRES-JETONS

Le système des enveloppes et des carnets n'était pas d'une bonne protection, aussi l'industrie confectionne des jetons protecteurs, en aluminium ou en fer blanc, avec raison sociale au verso, le recto étant protégé par de la cellophane (voir photo ci-dessous)



EN 1920

Le 5c sert de support aux premières surcharges de préoblitérations: POSTES PARIS puis POSTES PARIS 1921



Le timbre eut cours jusqu'au 15 JUILLET 1921, date à laquelle il fut remplacé par le 5c orange

UTILISATION POSTALE

Selon le tarif du 16 AVRIL 1906 le 5 centimes sert: aux imprimés, intérieur et étranger, 1^{er} échelon aux cartes de visite

A partir du 1^{er} février 1907, le 5c vert sert aux cartes postales de moins de cinq mots pour l'étranger. Cet usage est étendu à la France par l'arrêté du 19 AVRIL 1909

SELON

- .. Les tarifs du 1 MAI 1910; le 5 centimes sert pour les imprimés intérieur et étranger; pour la carte postale intérieur et étranger de moins de 5 mots, pour la carte de visite
- .. Les tarifs du 1 JANVIER 1917, il sert aux imprimés de moins de 50 GRAMMES
- .. Les tarifs du 1^{er} AVRIL 1920, il continue de servir aux imprimés de moins de 50 grammes, pour l'intérieur et l'étranger; il reçoit les préoblitérations POSTES PARIS 1920 et 1921

LES TYPES DU 5c VERT SENEUSE CAMEE

TYPE I A

TYPE IA



- 1er) Un point sous le Q de republique (Fig.1)
- 2eme) Boule du 5 penchée vers la droite (Fig.2)
- 3eme) barre du 5 en haut, terminée par un grand triangle (Fig.3)
- 4eme) Un petit trait supplémentaire en haut, dans le bras (Fig.4)
- 5eme) Pas de tache parasite dans le bas de la robe (Fig.5)

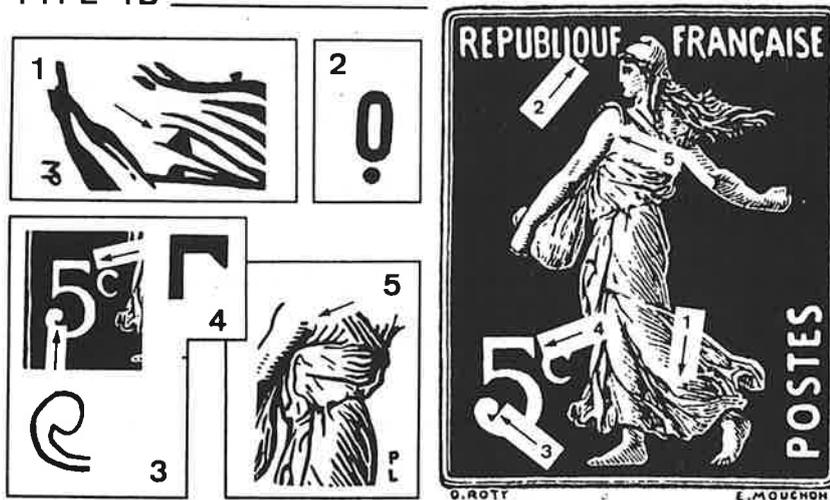
Ce type est celui

Des feuilles à plat en vert
Des roulettes à plat en vert

LES TYPES DU 5c VERT SEMEUR CANAL

TYPE I B

TYPE IB



Contrairement au type I A

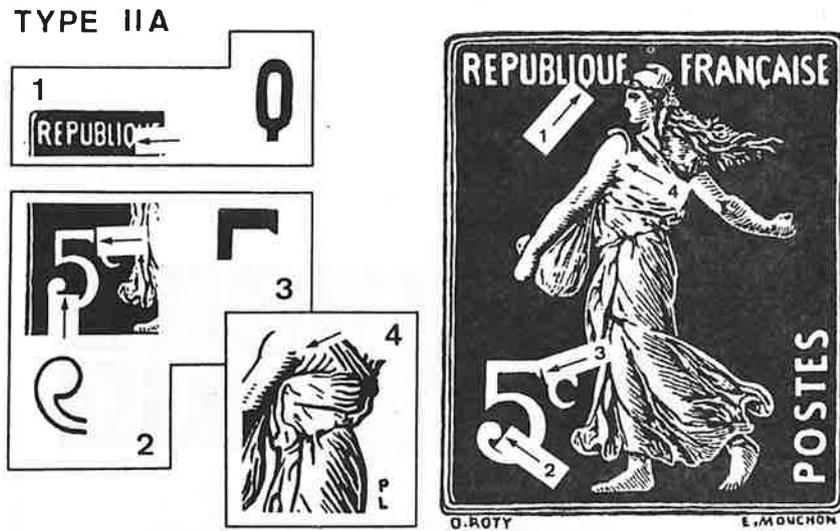
1.) Pas de tache en bas de la robe (Fig.1)

COMME DANS LE TYPE I A

2.) Un point sous le Q DE republique (Fig. 2)
3.) Boule du 5 penchée vers la droite (Fig. 3)
4.) Barre du 5 en haut terminée par un grand triangle (Fig. 4)
5.) Un petit trait supplémentaire en haut dans le bras (Fig. 5)

Ce type est celui des 1ers carnets de 40 à plat sans pubs (1907)

TYPE II A



Contrairement aux deux autres types que nous venons de voir, il se différencie de la façon suivante :

- 1.) Un trait sous le Q de république (Fig 1)
- 2.) Boule du 5 ronde (Fig 2)
- 3.) Barre du 5 en haut terminée par un petit triangle (Fig 3)
- 4.) En haut du bras qui tient le sac un nombre normal de hachures(Fig4)

Ce type est celui des 2èmes carnets de 40 à plat sans pubs (1910)

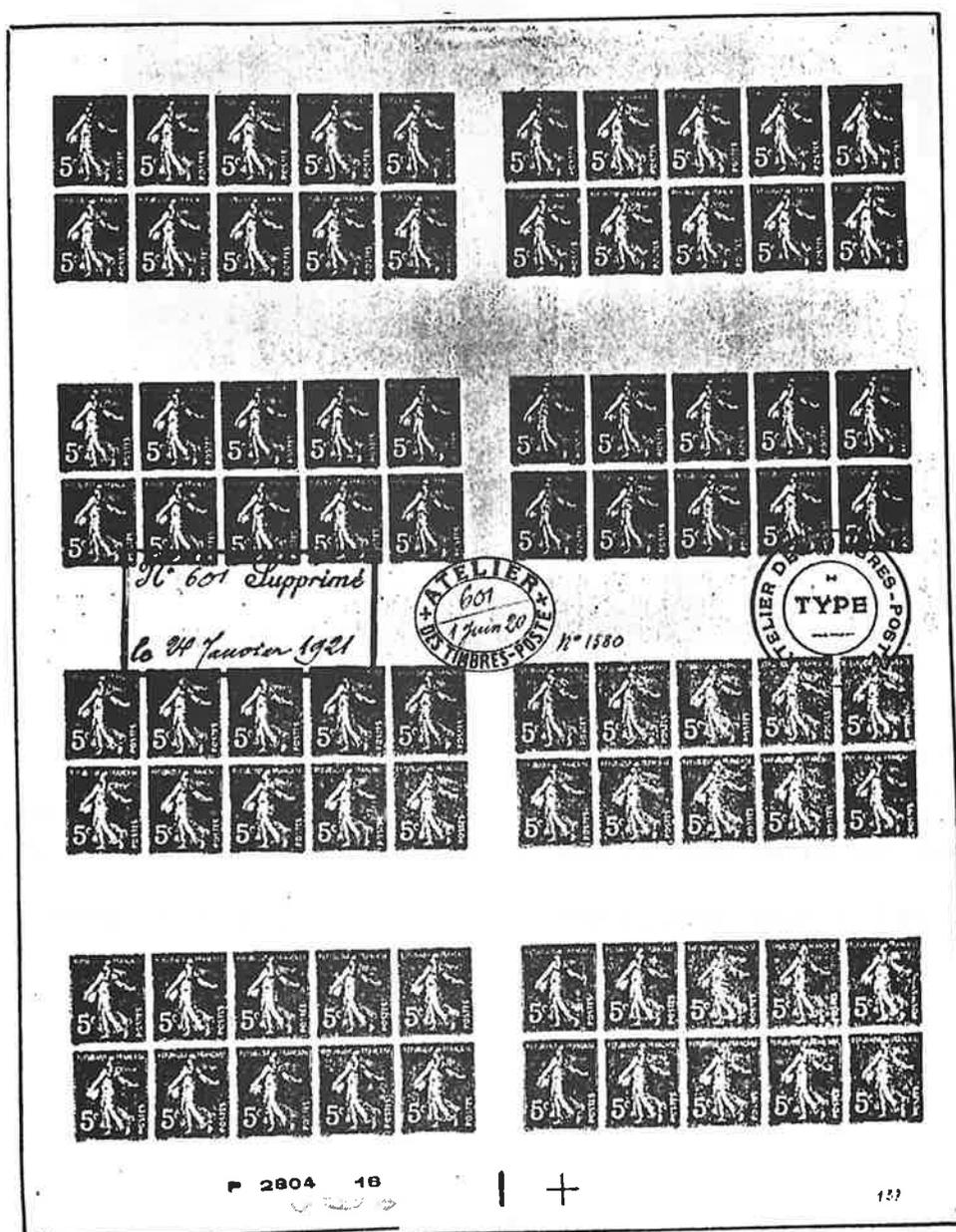
LES CARNETS DU 5c VERT

Ils font suite aux carnets du 5 centimes type Blanc
Ils sont tous de 40 timbres

Le premier carnet du 5c à été emis le 6 MARS 1907 ,avant les feuilles

On connait des blocs issus de feuilles de carnets: Bloc de 10 timbres
avec les quatres marges blanches

Le musée postal conserve un bloc non dentelé de 80 timbres, au type II A
avec les mentions: (601 1er JUIN 1920. SUPPRIME LE 24 JANVIER 1921)



FRAGMENT DE FEUILLE POUR CARNET

1er CARNET DU 5c VERT

Carnet de 40 timbres sans publicité, imprimé d'abord sur papier B
Chaque timbre tient à une petite marge de papier blanc de 5mm
Les timbres sont au type I.

La couverture est de couleur crème, le dos est vert, le texte imprimé en vert

ADMINISTRATION DES POSTES ET TELEGRAPHES
CARNET DE 40 FIGURINES
PRIX : 2 F 05

Le carnet mesure 108 à 110 mm sur 60 mm.

Entre chaque feuillet de timbres, il y a un papier paraffiné de protection

Le carnet de 4 blocs de 10 timbres est agrafé

La surtaxe de 5 centimes par rapport à la faciale des timbres fit que ce carnet fut très boudé par le public

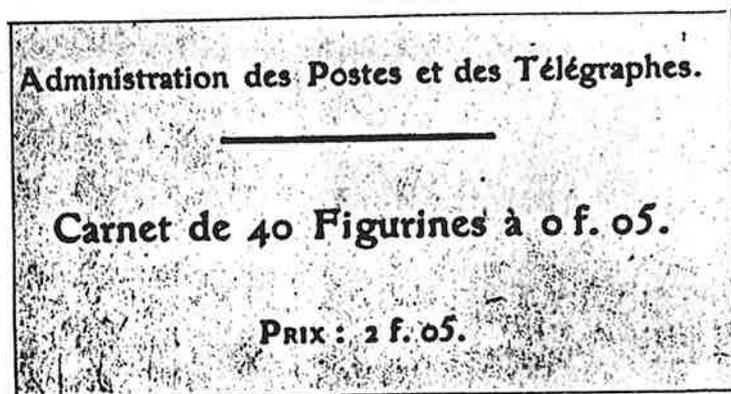


Photo N° 68 — 1^{er} carnet du 5 C. vert

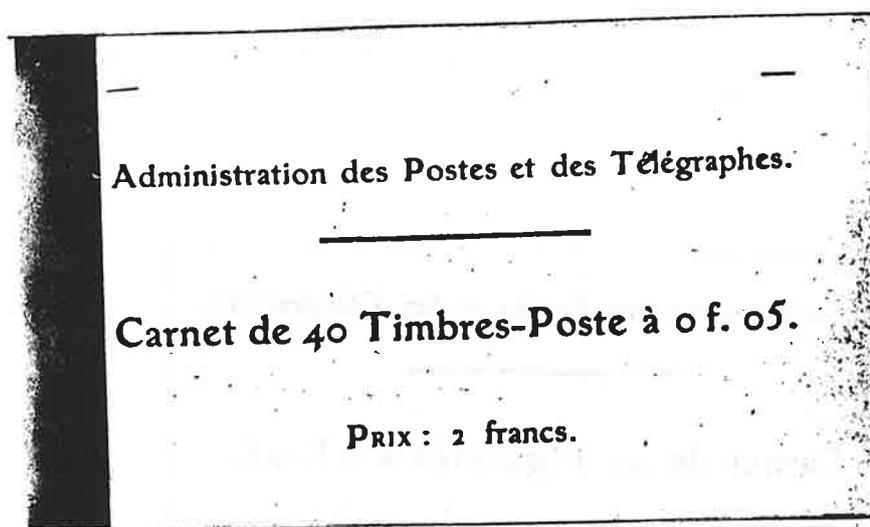
Après trois années d'échec dans la vente des carnets, l'Administration décide de supprimer cette surtaxe, et le prix du carnet fut ramené à 2 francs en MAI 1910

2eme CARNET DU 5c VERT

C'est le même carnet que le premier avec surcharge sur la première page de la couverture: (Prix réduit: 2 Francs)
Il existe six types au moins de surcharges, en noir et en violet, apposées à la main ou en typographie

3eme CARNET DU 5c VERT

Il apparait à la fin de 1910; Il est très semblable au 1er carnet, mais sur la couverture, la mention est (Prix: 2 Francs) et à l'intérieur les timbres sont au type 2

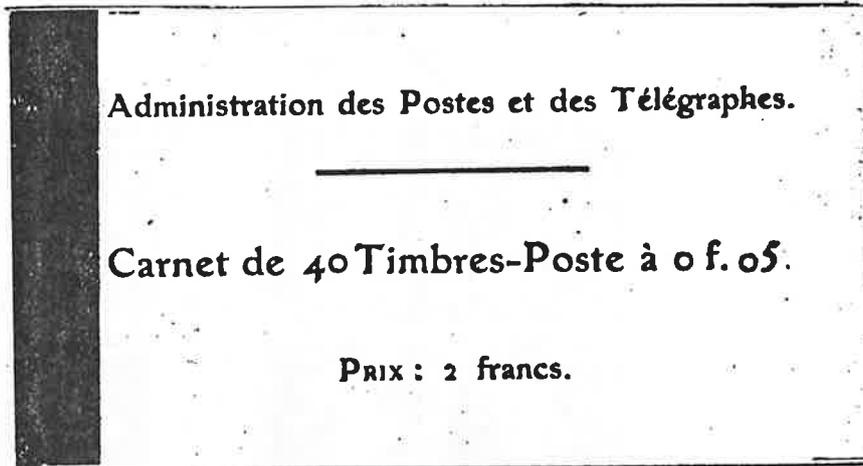


Ce carnet reçoit en 1911 la surcharge Annulé, en violet sur la couverture et sur chaque timbre. Cette surcharge mise à la main l'a été sans soin et on trouve de nombreuses variétés ; Surcharges déplacées, renversées,



4eme CARNET DU 5c VERT

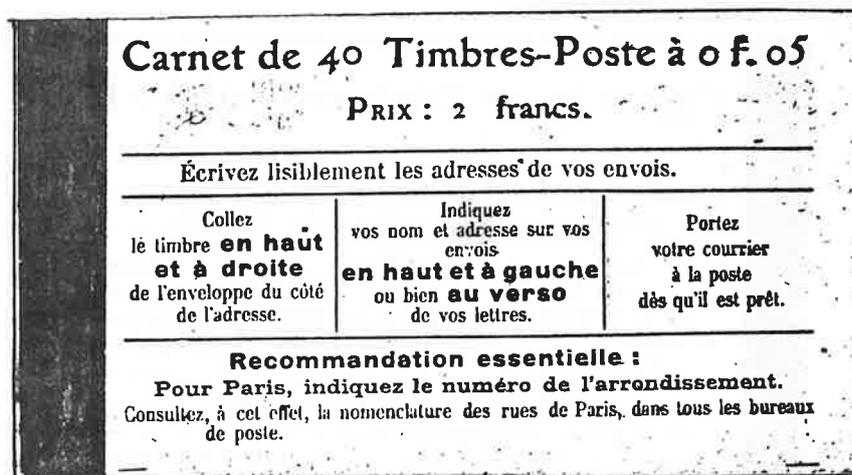
Il parait en 1916. Il est identique au 3eme carnet, mais il est sur papier G C (papier dit de grande consommation) Les timbres sont au type 2 Il n'y a plus de feuillet intercalaire de papier paraffiné



5eme CARNET DU 5c VERT

Il parait en 1919. La couverture est modifiée et porte un texte sur les 4 pages. En haut de deuxième page, la mention (Taxe révisée le 12 AOUT 1919) Le timbre est sur papier blanc au type 2

Ce carnet est paru sur papier X. Les exemplaires isolés sont très rares Les carnets complets sont introuvables



PRINCIPALES TAXES POSTALES (Loi du 30 décembre 1916.)
(Taxes révisées le 12 août 1919).

FRANCE, ALGÉRIE, TUNISIE, MAROC ET RELATIONS FRANCO-COLONIALES

Lettres, papiers de commerce et d'affaires (1 kilogr. au maximum.)

Jusqu'à 20 grammes : 15 centimes.

Au-dessus de 20 grammes jusqu'à 50 grammes : 25 centimes;

Id. 50 id. 100 id. 30 centimes;

Id. 100 id. augmentation de 5 centimes par 50 grammes.

Tarif spécial pour les factures, relevés de comptes ou de factures et notes d'honoraires non acquittés, expédiés sous enveloppe ouverte ou sur carte à découvert : 5 centimes jusqu'à 20 grammes.

Cartes postales simples : 15 centimes;

Id. avec réponse payée : 30 centimes;

Id. illustrées ou non, et ne contenant que 5 mots manuscrits au plus : 10 centimes.

Echantillons. — Jusqu'à 50 grammes : 10 centimes.

Id. Au-dessus de 50 gr. : augmentation de 5 centimes par 50 gr.

Deuxième page du carnet avec la mention (Taxes révisées le 12 AOUT 1919)

6eme CARNET DU 5c VERT

Identique au 5ème carnet, mais sur papier G C . Sur certains carnets, la marge porte des fragments des lettres G C .

Fragment des lettres G.C.
sur marge de carnet



7eme CARNET DU 5c VERT

C'est le dernier des carnets du 5 c. vert. Paru en 1921, il porte un texte sur les quatre pages de la couverture du carnet. A la deuxième page, on lit la mention : PRINCIPALES TAXES POSTALES / Loi du 29 Mars 1920 .

Carnet de 40 Timbres-Poste à 0 f. 05
Prix : 2 francs.

Écrivez lisiblement les adresses de vos envois.

Collez le timbre en haut et à droite de l'enveloppe du côté de l'adresse.	Indiquez vos nom et adresse sur vos envois en haut et à gauche ou bien au verso de vos lettres.	Portez votre courrier à la poste dès qu'il est prêt.
--	---	--

Recommandation essentielle :
Pour Paris, indiquez le numéro de l'arrondissement.
Consultez, à cet effet, la nomenclature des rues de Paris, dans tous les bureaux de poste.

PRINCIPALES TAXES POSTALES (Loi du 29 mars 1920)

FRANCE, ALGÉRIE, TUNISIE, MAROC ET RELATIONS FRANCO-COLONIALES

Lettres et paquets clos : (Poids maximum provisoire 1,000 gr.)
Jusqu'à 20 grammes : 25 centimes.

Au-dessus de 20 grammes jusqu'à 50 grammes : 40 centimes.

Id. 50 id. 100 id. 50 centimes :

Id. 100 id. augmentation de 15 centimes par 100 grammes.

Cartes postales simples : 20 centimes ;

Id. avec réponse payée : 40 centimes.

Id. illustrées ne contenant que 5 mots manuscrits au plus : 15 centimes.

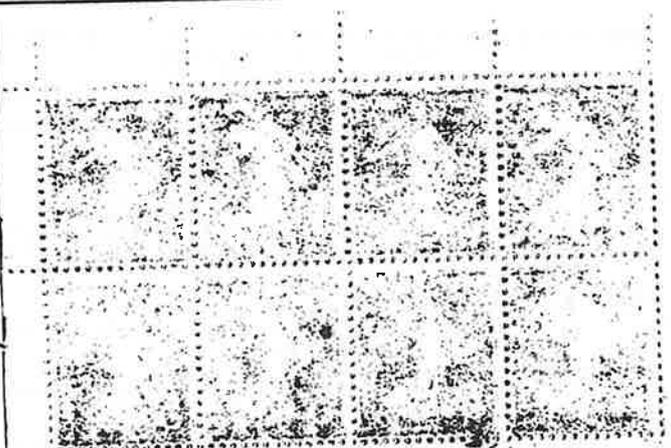
Échantillons : (Poids maximum : 500 grammes).

Id. Jusqu'à 100 grammes : 20 centimes.

Id. Au-dessus de 100 gr. : augmentation de 15 centimes par 100 gr.

Imprimés non périodiques : (Poids maximum : 3 kilogs.)

1° Imprimés présentés à l'affranchissement en numéraire déposés en nombre au moins



CARTOPHILATELIE

Avoir de bons amis collectionneurs - ou non - dans toute la FRANCE
quoi de plus réjouissant...

Au cours de mon congé annuel, j'essaie de consacrer quelque 2
ou 3 jours à leur rencontre, qu'ils soient à THIONVILLE, TARBES,
MENTON ou ... HYERES. C'est donc en Juin dernier que mon ami
Paul LAMAR m'a chaleureusement reçu en son domicile, après que
nous nous soyons rencontrés, fouillant dans les boîtes, à la Bourse
"internationale" du 17 dans cette dernière ville.

Comme tout collectionneur, curieux de nature, j'y ai acquis les re-
vues éditées par l'Amicale des "CARTOPHILES HYEROIS", dans lequel
l'ami susnommé publie quelques articles toujours très attrayants,
dans son incomparable style personnel.

C'est donc avec son autorisation que vous pouvez vous régaler en
lisant attentivement, ci-dessous, deux articles très instructifs de
son cru.

Y. PAUVERT



Les cartes postales issues de la réforme de 1903

La carte postale illustrée française, telle qu'elle s'est répandue entre son origine et le début du XX^{ème} siècle, comporte :

- COTE RECTO: un emploi nettement défini par l'inscription réglementaire : "Ce côté est exclusivement réservé à l'adresse". La place allouée au timbre-poste, bien que conçue par le législateur "en haut et à droite" sur les cartes officielles depuis 1873, n'est pas formellement prescrite sur les cartes du commerce.

-COTE VERSO : une "lucarne" illustrée en lithogravure, photogravure, photographie, etc....laisse au fil des années un espace de moins en moins confortable pour l'affranchissement, qui y est toléré, et les épanchements de l'expéditeur. Ceux-ci étant, on l'a vu, prescrits au recto, voire sanctionnés.

Est-ce le goût du public qui pousse les producteurs ? Est-ce le progrès technique qui l'autorise ?

Ou les deux à la fois ?

Toujours est-il que, petit à petit, l'illustration s'étend au verso tout entier. L'habitude étant acquise d'écrire de ce côté-là, ça donne des petits monstres de mauvais goût si redoutés des cartophiles sélectifs, ceux où la littérature empiète honteusement sur l'illustration, à se demander s'il n'eût pas été plus approprié de griffonner un simple carton.

La sensibilité de la clientèle a pu s'en émouvoir... jusqu'à placer les cartes sous une enveloppe, plus coûteuse ?

D'autre part, le tarif à 1 centime des imprimés, acheminés sous bande, sans correspondance personnelle, très prisé de la multitude des échangeistes du début du siècle, est aboli pour les cartes illustrées par l'Arrêté du 24 juillet 1903.

C'est une invite, puisqu'on paie 5 centimes et même 10 pour "tartiner" sa page, à correspondre en même temps qu'on échange... Oui, mais où ? si on veut gâcher l'illustration, que l'on soit professionnel de l'échange ou simple occasionnel de l'amitié en vacances.

A la fin de l'année 1903, éclosent les premiers indices de ce qui constitue vraiment une "réforme" dans toute la force du mot, connue sous le nom de "Système Trouillot" : Ouvrir légalement à la correspondance une partie délimitée du recto.

Comme pour l'oeuf de Christophe Colomb, il suffisait d'y penser.... On ne peut que s'étonner que les Postes françaises aient mis trente ans à s'en aviser et à autoriser une pratique qui ne gênait en rien les opérations postales.

Rares à la fin de 1903, encore intéressantes à ce titre jusqu'à la fin de 1905, comment se présente donc le recto des cartes "Système Trouillot" ?

Les huit clichés présentés retracent autant d'étapes trébuchantes :

1- Edition G.I.- Sur les cartes demeurées en stock chez l'éditeur, le cliché qui comporte seulement un lignage-adresse est recoupé d'une simple séparation verticale, sans directives d'usage. C'est l'"enfance" du procédé, devant lequel l'utilisateur non averti a le droit de connaître la perplexité....

2- Edition Neurdein. -Un défilé de palmettes occulte la prescription invalidée. Les deux ~~secteurs~~ sont nommément délimités. Une équivoque subsiste par la présence du lignage-adresse, et la position du M initial.

3- Edition Payan. - Toujours en tranchant dans le lignage-adresse, l'éditeur ménage un espace-correspondance réduit sans préciser son emploi. Toutefois la séparation rejette astucieusement à sa droite, sans avoir à la retoucher, la prescription : "Ce côté..." Termes qui, par la grâce de ce simple trait, ne désignent plus la face entière mais l'espace limité où se trouve en famille le M.

4- Edition CBV. - Comme la précédente, avec plus de chance, le lignage étant assez court à gauche pour ne pas déborder ; l'équilibre graphique de l'en-tête est rattrapé par l'adjonction d'une case pour l'affranchissement.

Il s'agit jusqu'ici de formes précaires improvisées sur des cartes antérieures à l'idée de la réforme.

5- Edition Hermlinger et

6- Edition Pasquis. - représentent les formes spécifiques du Système Trouillot. Les lignages sont "étudiés pour" et les instructions sont sécurisantes pour l'utilisateur.

Plus tard, la mention restrictive des destinations (France, Algérie, Tunisie) fera place, à mesure qu'un nombre croissant de pays s'associera à la réforme, à la mention : "Certains pays étrangers n'acceptent pas la correspondance au recto. Se renseigner à la Poste". Avec des variantes de syntaxe pas toujours heureuses. Telle : "Tous les pays étrangers n'acceptent pas la correspondance au recto..." (sic)

D'autres éditeurs libelleront la locution "carte postale" dans les langues des pays qui ont adopté la réforme. Y compris en Breton. Cette notion a l'inconvénient d'une valeur temporelle réduite.

Mais ces dernières représentations sont hors de notre sujet. Leur production n'est plus sous l'effet immédiat de la réforme.

Ne quittons pas le sujet sans noter :

7- Editions Marius Bar. - Le producteur toulonnais a disposé son recto d'une façon personnelle. Il n'a pas dû songer à l'embaras de l'expéditeur qui, sa carte libellée, demeure avec son timbre humecté entre les doigts, ne sachant plus comment le placer "en haut et à droite".

8- De nombreux usagers, instruits de la réforme, ont modifié eux-mêmes la présentation, d'une façon plutôt expéditive. Ceci lorsqu'un achat leur mettait en main un ancien modèle.

Une note dans le genre comique : Le libellé pleine face : "Ce côté est exclusivement réservé à l'adresse" a cédé la place au Système Trouillot sur les cartes "Entiers-Postaux" émis par l'Administration des Postes françaises en 1925! Avec le timbre à 20 c. à l'effigie de Pasteur. Faites ce que je dis...

L'année 1904 est un tournant dans l'histoire de la carte postale illustrée, un changement cap sur cap définitif, la chanière entre les "précurseurs" prisés des Philocartistes d'antan et les "Cartes postales anciennes" des Cartophiles d'aujourd'hui.

Paul LAMAR.



4
REPUBLIQUE FRANÇAISE
CARTE POSTALE



M^{lle} Marguerite d'Orchi

5
CARTE POSTALE

A utiliser seulement dans le service intérieur (France, Algérie, Tunisie).

Partie réservée à la Correspondance

Adresse du Destinataire

M^{lle} Jaminelle

6
CARTE POSTALE

A utiliser seulement dans le service intérieur
(France, Algérie, Tunisie)

Partie réservée à la Correspondance

Adresse du Destinataire

Monsieur Dumoulin

7
REPUBLIQUE FRANÇAISE
CARTE POSTALE

Ce côté est exclusivement réservé à l'adresse



Aboné pour la lettre de Paris.

Côté réservé
A LA CORRESPONDANCE

Villa des Palmiers
ce 4 octobre 06.

Chère Blanche

Me voici enfin

M^{lle} Jaminelle

8
CARTE POSTALE

Ce côté est exclusivement réservé à l'adresse



Correspondance

M^{lle} Jeanne Carlier
L'Est possible à St. au des J...
Guennep...
no 548 - La Grèce de Colles & ...
no 992 - ...
347 - ...
1506 - ...
affaires de la grande ...
Ladon à ...

M^{lle} Jeanne
Benard
29 rue Robt Duro
Guingamp
Cotes du Nord

LES "IMPRIMES ILLUSTRÉS" DE 1920

Dans la succession des tarifs d'affranchissement de la Carte Postale Illustrée, il est un cas mal connu où l'un de ces tarifs a orienté temporairement l'édition : celui où la carte illustrée fut baptisée très officiellement : "Imprimé Illustré". Un cafouillage administratif est géniteur de cette appellation :

Le tarif du 1er janvier 1917 établit l'échelle des redevances à 15c pour la carte-correspondance, 10c pour le libellé "impersonnel" en 5 mots. Quant à la carte "sans correspondance", (ceci autorisant : identité, profession, adresse et signature de l'expéditeur, lieu et date de l'expédition) elle demeure au tarif des imprimés légers, soit 5c.

Le 1er avril 1920, les deux premiers sont relevés respectivement à 20c et 15c ... Mais se crée alors une regrettable ambiguïté d'où va cascader la suite : en ne mentionnant plus les cartes sans correspondance, cette catégorie est implicitement supprimée ! Et c'est bien dans l'intention de l'Autorité, qui espère que ça va passer comme "carte à la poste", mais qui va avoir à se débattre comme grenouille dans la crème pour tenter de se tirer d'une situation qui fut, paraît-il, aussitôt explosive. Ceci émouvant de très nombreux philocartistes qui se livraient à des échanges ... au tarif minimum.

Une circulaire ministérielle, datée du 28 juillet 1920, presque 4 mois après, paraît au "Bulletin Mensuel", le vade-mecum des Postiers. Il y est notifié que depuis le 1er avril "le tarif de 15c est applicable alors même que la carte postale illustrée ne comporte aucun mot de correspondance". Ca c'est le rappel de la règle du jeu. Mais l'intention de la circulaire est ailleurs ; on ne pouvait pas se désavouer d'entrée de jeu, il fallait un préambule très digne. Voilà qui est fait. Maintenant voyons la façon de l'assaisonner.

Ca repart donc, en disant que "dans le but de faciliter l'écoulement des stocks de Cartes Illustrées existant au moment de la promulgation de la loi applicable le 1er avril 1920", (le prétexte paternaliste est énoncé, le demi-tour est amorcé) il est décidé (voyez décision !) qu' "à titre transitoire" (stratégie classique, aussi vieille que la politique) et "jusqu'au 31 décembre 1920 seront admises au tarif de 5c les cartes postales illustrées sans correspondance (5 sur 5, objectif atteint !) dont la mention "carte postale sera biffée, masquée et remplacée ou non (sic) par le titre "Imprimé" ou "Imprimé Illustré" ... Et voilà l'Administration repliée "sous l'égide" du vocabulaire ! Avec un terme changé, ça change tout... L'Honneur est sauf. L'Administration n'a pas plié, ni reculé. Elle a créé une différence qui justifie le reste.

Le plus curieux, c'est que cette volte-face du 28 juillet... était parue au Journal Officiel du premier juillet (j'écris "premier" en lettres pour qu'on ne croie pas à une coquille du typographe).

Puisque rien n'est tel que le provisoire pour se perpétuer, nul ne s'étonnera si cette survie de cinq mois (au 31 décembre 1920) a été prorogée d'abord d'un semestre (au 30 juin 1921) puis d'une année (au 30 juin 1922). Dieu que ces "stocks existants" ont été longs à résorber ! Ainsi que la production nouvelle qui s'est greffée là-dessus mais... Chut !

Pour l'histoire, notons que l'Imprimé Illustré, vu sous l'angle du tarif postal, s'est éteint le 30 juin 1922, noyé dans le flux des nouvelles augmentations appelées par la débandade du franc.

Le Cartophile pur et dur va dire : "Pourquoi toute cette salade. Ca ne me concerne pas. Que ma carte soit à 5c ou à 15c, pourvu que j'ai l'illustration !" Patience, nous y voilà.

Lorsque le Ministre a décrété que la mention "Carte Postale" devait disparaître, de quelque façon que ce soit, remplacée ou non, il a ouvert la porte à qui savait entendre qu'on pouvait produire d'autres cartons, avec les mêmes vues en y changeant seulement le recto (qui est le côté postal de la carte). Les éditeurs, selon leur degré de confiance en la pérennité de la décision officielle,

ou bien ont simplement supprimé la mention en titre, ou bien y ont substitué la mention "Imprimé Illustré", les plus regardants imprimant dans le cadre, agrandi, réservé d'habitude à l'affranchissement, un extrait du texte officiel à l'usage de leur clientèle, références à l'appui (numéro, date, article et page du Journal Officiel).

Considérant l'affectation spéciale de ces cartes, le mot "correspondance" a fréquemment été omis.

Quant aux cartes d'éditions antérieures (les seules, d'ailleurs qui étaient visées par la circulaire !), c'était aux usagers (ceux qui savaient) de procéder eux-mêmes au verbalisme officiel.

Le fait est qu'un court intermède a été ouvert dans la confection du recto des cartes illustrées à la faveur (quelle faveur !) de cet embrouillaminis. C'est cela qui peut intéresser les cartophiles.

Pour ceux qui aiment voir plus clair, voici un condensé de l'aventure, sous l'angle des incidences pour le "client".

Avant le 1er avril 1920, la C.P.I. sans correspondance est dans les moeurs, et le public semble tenir à cette habitude.

Entre le 1er avril et le 1er juillet 1920, elle est tacitement abolie.

affr. 5^c au verso -

Lyon 1/8/21

Mademoiselle
M

affr. 5^c au verso = 18.6.22

CORRESPONDANCE

ADRESSE

M. rochet

Monsieur Felix
De Silienfeld

affr. 5^c au verso

4.3.21

IMPRIME

Carte Postale

Correspondance

Adresse

- 4 MAR 1921

M Baudelaire M

Melle Renee Demine

Imprimés illustrés
Carte Postale

Correspondance

Adresse

Madame Dechamps

* Expédié par

M

Dem. b

Rue

* L'inscription de nom et de l'adresse de l'expéditeur
est facultative.

No

IMPRIMÉ ILLUSTRÉ

Adresse

Copyright A. Anand, Beyrouth (Syrie)

LISEZ

Ceci peut être envoyé
pour 5 centimes

a la condition de ne porter d'autre indication que les noms, qualité, profession et adresse des expéditeurs et des destinataires, la date d'expédition et la signature de l'expéditeur.

Journal Officiel,
1^{er} juillet 1920,
page 2602, paragr. 3031.

Théoriquement les postiers doivent la taxer à 20 centimes (le double du défaut de timbrage)
entre le 1er juillet et le 28 juillet 1920, confusion totale :
- le lecteur du journal officiel : "J'y ai droit"
- le postier qui n'a pas encore reçu le bulletin mensuel : "Non, M^ossieu, c'est aboli"
entre le 28 juillet 1920 et le 30 juin 1922, tout un Kaléidoscope :
- ceux qui savent, affranchissent à 5c...
- ceux qui ne savent pas, et les timorés, y vont de leurs 15c
- la majorité silencieuse colle bovinement un 20c dans la case où il est dit que ... !
après le 30 juin 1922, les usagers, rompus à "l'usage", affranchissent toujours paisiblement à 5c, en barrant religieusement "carte postale", comme autrefois...

Le plus joli, c'est que ça passe neuf fois sur dix ! Les postiers, usés par la valse des tarifs entre 1920 et 26, doivent (bien avant que le langage module le terme) en avoir "ras le bol" d'explorer le libellé des cartes pour déterminer si ... ou si ... !

De surcroît, les machines automatiques à oblitérer, de plus en plus nombreuses, avalent tout sans regarder ! Belle occasion de laisser "p...sser le mérinos" sans se casser.

En bref, pour le cartophile, surveiller l'"Imprimé Illustré" de 1920-22, témoin d'une production assez brève.

Les puristes s'attachant à l'affranchissement correspondant à la catégorie.

PAUL LAMAR



HARPHIL

PHILATÉLIE - MINÉRAUX
CARTOPHILIE
NUMISMATIE

D. HARJANI

17, Rue Thiers - 17000 LA ROCHELLE
Tél. (46) 41.05.14



Société des

Charpentes FOURNIER

S.A. au Capital de 220.000 F

CHARPENTES TRADITIONNELLES

211 212

TRIANGULÉES

LAMELLES Collées

2143 3

Siège social Rue des jardins
LE POIRE-SUR-VIE
85170 BELLEVILLE sur VIE
tel.(51) 31.82.95 - 31.81.66

PHOTO CINEMA

tout pour le
LABORATOIRE
à des PRIX
PHOTO-PLAIT

23, rue Clemenceau
et 12, rue Pasteur

LA ROCHE-SUR-YON

Tél : 62.31.06.



credit foncier
de france

tous crédits Immobiliers

(Résidences Principale et Secondaire)



achat, construction, travaux

5, Place du Théâtre

85000 LA ROCHE SUR YON

Téléphone (51) 37.06.86 - 37.32.53

Armurerie AUDUREAU

LA CHASSE — LE BALL-TRAP

24, Rue Maréchal-Lyautey

LA ROCHE-SUR-YON

Tél. 37-13-07

Toutes les Réparations

DROGUERIE - PARFUMERIE

Michel GEAY

Rue Maréchal-Foch - LA ROCHE-SUR-YON

Téléphone : 37-07-76

Peinture - Papiers peints - Verres à vitres
Produits chimiques

LIVRAISON A DOMICILE



Poiroux Musique

**LE SPECIALISTE VENDEUR
de l'instrument de musique**

**27r. de Gaulle - tél 37.17.63
85000 LA ROCHE SUR YON**

*Nombreux PIANOS neufs et d'occasion,
ORGUES électroniques avec boîte de rythmes,
ORGUES classiques, ACCORDEONS, GUITARES,
AMPLIS et tous instruments pour harmonies et fanfares*

ACCORD - REPARATIONS

Prix extrêmement étudiés

ETABLISSEMENTS B U T O N

LE POIRE SUR VIE

HOTEL--RESTAURANT DU CENTRE

Tél. 31.81.20

VAL - DE - VIE

Tél. 31.81.41

Cuisine soignée

Prix modérés

Bon accueil

Bonne table

SEMINAIRES - NOCES - BANQUETS

(700 LOUVERTS)

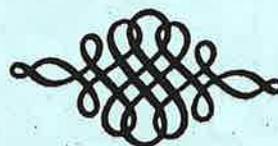


Buropla N

78 bis, rue du Maréchal Lyautey

85000 La Roche-sur-Yon

Tél. 37.42.47



arts graphiques

tirage de plans

photocopies

duplication offset

fournitures et

matériel pour

le dessin et le bureau

dactylographie



LA BATAILLE DES PROJETS

La France de 1850 ne manquait pas d'idées, et moins encore d'argent. Les investissements réalisés dans le "rail-way", comme on disait alors, s'étaient révélés suffisamment fructueux pour que la construction de lignes secondaires attire encore de nombreux groupes d'actionnaires :

Des amis philatélistes de Vendée possèdent une demi-douzaine de mémoires ou libelles destinés à vanter les mérites de telle ou telle société désireuse de construire une ligne donnée et d'obtenir, pour ce faire, les accords des autorités départementales et nationales.

Car il ne s'agissait pas de soutirer des subventions de l'Etat ; les capitaux particuliers sont alors assez puissants pour assumer tous les frais de construction.

Le projet de N. RABOUIN D'SULLIVAN, imprimé en 1854, déclare qu'il n'entre pas en concurrence avec le projet de M. PETOT qui veut relier Nantes à Limoges par Napoléon-Vendée, avec un embranchement à une seule voie sur les Sables d'Olonne, et il conclut :

"Ces deux rails-way sont donc absolument indépendants l'un de l'autre et ne peuvent avoir rien de commun qu'une gare à Napoléon-Vendée, leur point d'intersection".

"L'un et l'autre doivent s'exécuter avec les capitaux de l'industrie particulière, sans le concours financier de l'Etat qui a intérêt, ainsi que le département, à favoriser les deux également".

Le second Empire sera la belle époque des rentiers et des spéculateurs, ce mot est employé clairement dans les mémoires de l'époque.

L'ECONOMIE VENDEENNE, VUE PAR M. RABOUIN D'SULLIVAN

La lecture de cette brochure, datée du 25 août 1854 et aimablement prêtée par notre président, M. PAUVERT, révèle de savoureux détails.

M. RABOUIN D'SULLIVAN se propose donc de créer un rail-way de Tours aux Sables d'Olonne sur 250 km environ.

Nous avons droit d'abord à un cours de géographie qui nous apprend que nous sommes, à Napoléon-Vendée, "à 80 m au-dessus de la mer", que le point culminant de la ligne se situerait entre Montournais et Menomblet à 188 m d'altitude - Thouars ne serait plus qu'à 93 m, et Tours nettement plus bas. Aucun "souterrain" ne serait nécessaire.

Les deux départements les plus touchés par le rail-way (Vendée et Deux-Sèvres) "possèdent à eux seuls 50 000 hectares de forêts et de bois, 40 000 hectares de vignes, 500 000 hectares et plus servant à la culture des céréales de toutes sortes, 1 750 000 hectares de prairies naturelles, 45 000 hectares de prairies artificielles."

"Le reste se compose de marais salants d'un grand rapport, de pâtis, genêts, ajoncs et bruyères, susceptibles de devenir en très peu d'années, des champs très fertiles destinés à décupler de valeur, par suite de l'établissement d'un chemin de fer".

Bref, un Far-West à transformer en Eldorado !

CONCORDANCES PAR TERRE DES CHEMINS DE FER DE LA VENDÉE.							
Les heures de départ ne sont indiquées qu'à titre de renseignements et ne sont pas garanties par la Compagnie.							
PRIX DES PLACES.	LOCALITÉS DÉPARTANTES.	DISTANCE. kil.	STATIONS CORRESPONDANTES.	DÉPART DES STATIONS pour LES ARRIVÉS.		DÉPART DES LOCALITÉS pour LES STATIONS.	
				matin	soir	matin	soir
fr. c.							
3 35	L'Alguillon-sur-Vie.....	17	La Mothe-Achard.....	40 »	7 »	6 45	2 »
4 05	La Chaize-Giraud.....	14	La Mothe-Achard.....	20 »	7 »	6 30	2 15
3 »	Croix-de-Vie.....(1)	27	La Mothe-Achard.....	40 »	7 »	6 30	4 5
1 95	Landevicille.....	30	La Mothe-Achard.....	30 »	7 »	6 »	4 45
2 80	Les Quatre-Chemins.....	27	La Mothe-Achard.....	40 »	7 »	6 30	5 »
3 »	St-Gilles-sur-Vie.....(1)	27	La Mothe-Achard.....	40 »	7 »	7 15	5 »
3 95	St-Julien-des-Landes.....	6	La Mothe-Achard.....	40 »	7 »	7 15	5 »

(1) Exceptionnellement, les voyageurs de Saint-Gilles-sur-Vie et Croix-de-Vie, en provenances ou en destination de Nantes, et des au-delà qui ne jouissent sur le chemin de fer d'aucune réduction consentie à un titre quelconque, ne paient que 1 fr. 50 c. par place.

A la station de la MOTHE-ACHARD, une voiture à cheval assure la correspondance avec diverses localités jusqu'à St Gilles-sur-Vie et CROIX-de-Vie. Pour prendre le train de 8 h 4 , partant de la MOTHE pour NAPOLEON-VENDEE, il fallait prendre la voiture à CROIX-de-VIE à 5 h 30, pour parcourir 27 Kms (sans les détours)

On apprend aussi, dans cette brochure, que ces deux départements comptent 80 000 chevaux et mulets, 400 000 boeufs, vaches et taureaux, plus d'un million de brebis et chèvres, plus de 80 000 porcs et une énorme quantité de volatiles et gibier de toute espèce.

Et tout ce cheptel devait, sans doute, prendre le train un jour ou l'autre.

"Quant à l'industrie, elle y est à peu près dans l'enfance aujourd'hui", malgré des moulins à vent, tuileries, 150 briqueteries, plus des usines, minoteries, raffineries, etc... "Et pourtant, quelle contrée de la France peut-être mieux située et mieux dotée, à tous égards, pour un vaste développement industriel et commercial ?" qu'on en juge !

Mais lisons plutôt, in-extenso, quelques pages de cette brochure de propagande éditée en 1854, à l'imprimerie IVONNET, rues Lafayette et de la Préfecture, Napoléon-Vendée. (brochure aimablement prêtée par Mr. Pauvert)

Bordant l'Océan sur une étendue de plus de trente-cinq lieues de côtes; possédant sur le continent et dans ses îles d'immenses marais salants, qui tendent sans cesse à s'accroître par de nouveaux polders, et sur lesquels on récolte le sel le plus beau et le plus estimé de France; pouvant donner à ses pêcheries d'huîtres, de coquillages divers, de poissons de toutes sortes, et de sardines surtout, un développement presque indéfini, si des débouchés suffisants lui sont ouverts; recevant de la mer les varechs et autres plantes maritimes propres à fabriquer la soude et de riches engrais salins; pouvant par les ports des Sables, de Saint-Gilles, Noirmoutiers, Luçon, Moricq, etc., entretenir un important cabotage et un commerce de long-cours, tant pour l'importation que pour l'exportation; il ne lui manque absolument qu'un vaste et rapide

débouché vers l'intérieur, pour devenir en peu de temps un centre important de commerce.

C'est le bienfait que doit lui apporter le rail-way Napoléon, le mettant en rapport direct avec le cœur et le centre de la France,

De nombreux gisements minéralogiques sont accusés, sur plusieurs points du département de la Vendée, par des sources d'eaux minérales encore trop peu renommées et surtout trop peu appréciées. Plusieurs de ces gisements sont aujourd'hui parfaitement reconnus. Des richesses immenses doivent en résulter, non-seulement pour la contrée qui les recèle, mais aussi pour l'industrie en général et pour la France entière. Ces minerais sont de soufre, de fer, d'antimoine, de cuivre, d'argent et même d'or.

Les houillères de Saint-Laur, de Faye-Moreau, d'Epagne, de Chantonay, éloignées de 15 à 30 kilomètres au plus de la ligne, toutes concédées à des sociétés différentes qui les exploitent depuis plusieurs années, sans parler des gisements qui s'annoncent sur d'autres points par des affleurements certains, sont des éléments inépuisables pour l'industrie, qui ne peut être développée que par la facilité et surtout la rapidité des communications avec les grands centres populeux.

Le chemin de fer Napoléon était devenu une nécessité pour mettre, sous ce rapport, au niveau du reste de la France, une de ses plus belles et de ses plus riches régions.

L'industrie métallurgique ne peut manquer de prendre, dans la Vendée, le plus grand développement; puisqu'elle réunit à la fois les minéraux et le combustible, et que de nombreux cours d'eau, dans un pays accidenté, pourraient au besoin développer des forces vives d'une puissance presque incalculable, s'ils étaient convenablement utilisés.

Nous ne dirons qu'un mot, en passant, de l'industrie des fours à chaux, déjà si répandus et toujours insuffisants pour les besoins de l'agriculture. Le chemin de fer, tout en y trouvant une source de produits très-considérables, rendra de précieux services à l'agriculture, en transportant à bas prix la chaux dans toute la contrée, qui en fait avec succès un emploi toujours croissant, pour l'amendement des terres.

Les Sables-d'Olonne, qui se vantent avec raison de posséder la plus belle plage de l'Europe et peut-être de l'univers, ne peuvent manquer d'attirer à leurs bains de mer un grand concours d'étrangers, lorsque le rail-way les aura placés à 12 heures de Paris, et à 40 minutes seulement de Napoléon-Vendée, dont ils ne formeront plus qu'un faubourg animé, riche et joyeux.

Ce n'est plus par centaines, mais par milliers que les trains de plaisir amèneront les baigneurs aux Sables-d'Olonne, heureuse petite ville, destinée à un développement considérable, en dehors de ses étroites limites actuelles.

C'est aux Sables que se porteront les riches baigneurs français et étrangers, qui voudront jouir des bains de mer, sur la plus belle plage de France, sous un climat très-doux et très-tempéré, à proximité des îles qui bordent presque le littoral et peuvent motiver les plus charmantes excursions maritimes.

Le port des Sables est appelé à voir augmenter prochainement son importance. Les travaux qu'y projette le gouvernement de Sa Majesté Impériale, permettront aux vaisseaux d'un fort tonnage et même aux frégates, d'y trouver un abri, dans un vaste bassin à flot déjà commencé: de même que Cherbourg a dû sa prospérité à Napoléon I^{er}, le port des Sables devra la sienne à Napoléon III. Au lieu de se borner, comme autrefois, aux armements pour Terre-Neuve, il armera bientôt des baleiniers et autres navires de long-cours.

Lorsque le chemin de fer portera en six heures jusqu'à Tours, et en 12 heures jusqu'à Paris, le poisson de mer qu'il jettera tout frais et en abondance par les 20 stations de son parcours et au delà, à des populations qui en sont actuellement privées, en y comprenant même Blois, Orléans et les villes de l'intérieur; la pêche aux Sables, à Saint-Gilles et sur toute la côte, prendra un grand développement et deviendra une source de richesses pour ces ports, une source de bien-être pour les populations des contrées éloignées de la mer et une source intarissable de produits journaliers pour le chemin de fer.

Un échange continuel se fera des vins de Tours, Chinon, Saumur, Bourgneil, etc., fort recherchés dans la Vendée, et ceux de cette dernière contrée très-convenables pour la vinaigrerie d'Orléans.

La ville de Tours, comme tête de cette ligne et entrepôt de tout ce qu'elle doit transporter, recueillera une large part de ces avantages, qui ne peuvent qu'ajouter à la prospérité dont elle jouit déjà, et lui amener un nombre de plus en plus grand de voyageurs.

Les eaux minérales des *Fontelles*, de Pouzauges, de Réaumur, de Mortagne, de Bilazay, etc., échelonnées sur le parcours du chemin de fer, dans un pays pittoresque et accidenté, plein de souvenirs historiques, rivalisant avec les paysages les plus vantés des touristes, attireront en Vendée une foule de voyageurs, qui y trouveront réunis les bains de mer, les eaux bien-faisantes, les paysages délicieux, un air pur et salubre et la vie confortable à bon marché.

Après ce qui précède, est-il besoin encore de démontrer que cette ligne doit être avantageuse aux actionnaires, et de justifier ce que nous avons annoncé, qu'elle pouvait être considérée comme une spéculation de premier ordre?

Nous le croyons inutile.

Lorsqu'une ligne répond à tant de besoins, et porte autant d'avantages au pays qu'elle traverse, son succès est assuré. Celui du rail-way de Tours aux Sables ne saurait être douteux.

Cette question, du reste, se trouve résolue parce que nous avons dit déjà, et le sera surtout d'une manière péremptoire, par les chiffres qui termineront ce travail.

A tous les avantages communs avec les autres voies ferrées, celle-ci en ajoute une foule qui lui sont propres, et ne peuvent jamais lui être enlevés; parce qu'ils sont inhérents aux localités même qu'elle dessert.

Ainsi, la plage des Sables-d'Olonne ne peut trouver, pour les bains de mer, de rivale à l'extrémité d'aucune autre ligne; aucune non plus ne peut rencontrer sur son parcours autant de sources minérales: aucune ne peut avoir aussi à proximité la houille en abondance, ni plus de matières pondéreuses à transporter dans toutes les directions.

Que pensent nos amis sablais de cette vue idyllique? Presque à portée de voix des îles (lesquelles donc?), cette "heureuse petite ville" ne sera plus "qu'à 40 minutes seulement de Napoléon-Vendée, dont ils ne formeront plus qu'un faubourg animé, riche et joyeux".

Salut, les gars du faubourg!

Il est vrai qu'avec les frégates impériales, "la plus belle plage de l'Europe et peut-être de l'univers", les sablais ont de quoi se distraire.

Et les petits vins vendéens?

Ou bien, ils n'existaient pas encore, ou bien ils étaient peu appréciés. Les eaux minérales foisonnent, mais pour les vins "ceux de la Vendée (sont) très convenables pour la vinaigrerie d'Orléans".

M. RABOUIN O'SULLIVAN préférerait sûrement le Bourgneil, au moins pour les besoins de son rail-way!

Chemins de Fer de la Vendée

AVIS.

La paie des ouvriers aura lieu le *premier samedi de chaque mois*, à St-André, la Mothe-Achard et à Olonne.

Les Fournisseurs et Créanciers des ouvriers sont invités à y assister, afin d'obtenir directement de l'ouvrier le règlement de leur compte. En dehors du présent avis, il n'y a aucun engagement envers eux pour le remboursement de ce qui leur est dû par les ouvriers.

Pour l'Ingénieur-Expert: *L'Ingénieur de la Compagnie,*

Signé: G. TYNDALL.

CHEMINS DE FER.

RÉGLEMENT

Concernant la Police des Cours des Gares et Stations.

NOUS, PRÉFET DE LA VENDEE, DEPUTÉ DE L'ORDRE NATIONAL DE LA LIÉGION-D'HONNEUR,

Vu l'article 1^{er} de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer;

Vu la circulaire ministérielle du 19 août 1865;

Vu le projet de règlement proposé par l'ingénieur en chef de contrôle pour la police des cours dépendant des gares et stations du Chemin de fer d'Orléans comprise dans la traversée du département de la Vendée;

La Compagnie entendue :

ARRÊTONS CE QUI SUIT :

TITRE I^{er}.

Gares et Stations de Voyageurs.

ARTICLE PREMIER.

Les cours des gares et stations seront ouvertes une demi-heure, au moins, avant le départ et l'arrivée du premier train du matin. Elles pourront être fermées après le départ et l'arrivée du dernier train du soir.

Art. 2.

Pour et en cas des juges nécessaires, les lieux de stationnement des diligences, voitures de voyageurs, telles que diligences à diverses destinations, voitures de messageries, omnibus, fiacres, voitures à valets, voitures particulières, seront désignés par le chef de gare, de concert avec le Commissaire de surveillance administrative. A défaut de concert l'ingénieur en chef de contrôle en décidera.

Art. 3.

La propreté et toute sollicitude importante pour l'habitation d'hôtels, pour transport de bagages, pour offres de services, etc., sont interdites dans les cours des gares et stations, et, en général, dans toutes les dépendances du Chemin de fer.

Ceux qui troubleront l'ordre par des cris, des sifflets, des siffles ou par des strapontans gênant la circulation seront poursuivis conformément aux lois.

Art. 4.

A l'exception des voyageurs et des personnes qui les servent ou qui les accompagnent, les préposés de la Compagnie et les agents des services de correspondance agréés par elle, pourront seuls prendre et porter les bagages des voitures à l'intérieur de la station et de l'intérieur de la station aux voitures; aucune rétribution ne devra être exigée pour ce service.

Les cochers ne pourront quitter leurs chevaux pour s'occuper des bagages qu'au cas contraire aux dispositions de l'article suivant.

Art. 5.

Les voitures qui entrent dans les cours des gares et stations doivent y circuler avec précaution et n'y stationner que sur les emplacements indiqués. Quand plusieurs voitures arrivent ou partent au même temps, elles doivent prendre la file sans reculer de sa dépense.

Il est interdit à tous charretiers, cochers ou postillons de voitures publiques ou particulières en stationnement dans ces cours :

1^o De quitter leurs chevaux à moins qu'ils ne soient solidement attachés au terre à la main, ou à moins que les roues de leur voiture ne soient maintenues au moyen d'une chaîne ou d'une forte corde les reliant à la caisse;

2^o De débiter entièrement leurs chevaux pour leur donner à boire ou à manger; ils peuvent seulement leur enlever le mors de la bouche, et ils doivent alors se tenir à leur tête.

Art. 6.

Les diligences et les voitures de messageries porteront sur les côtés extérieurs l'inscription apparente des localités qu'elles desservent et le nom de leurs propriétaires.

Il en sera de même des omnibus, qui porteront également à l'extérieur l'inscription de leur service.

Art. 7.

A l'intérieur de chaque compartiment de voiture publique seront inscrits, d'une manière très-apparente, le nombre de places qu'il comporte, le prix de chacune d'elles, ainsi que celui de transport des bagages.

Si le transport des voyageurs ou de tout ou partie des bagages a lieu gratuitement, on avis constamment affiché dans la voiture dès la première entrée générale aux voyageurs.

Art. 8.

Les cochers et conducteurs de voitures publiques doivent porter un uniforme en tout semblable à celui des autres.

TITRE II.

Gares de Marchandises.

Art. 9.

L'entrée des gares de marchandises n'est permise qu'aux expéditeurs, destinataires et autres personnes venant pour affaires concernant le service du Chemin de fer.

Elle est interdite dans les cours de ces gares que les voitures venant y prendre ou y laisser leur chargement et celles des personnes arrivées ou partantes.

Art. 10.

Pour le stationnement, le chargement et le déchargement, les voitures se placent le long des quais ou des voies de débord, de la manière et sur les points qui seront déterminés par la Compagnie.

Art. 11.

Les animaux, à l'arrivée ou au départ, doivent entrer en gare par la barrière désignée par le chef de gare.

L'entrée des gares, pour les animaux, ne peut être requise par les expéditeurs qu'au cas où il n'y a plus d'autre moyen de transport.

Il est interdit d'introduire dans les gares des animaux viciés, dangereux ou malsains qui pourraient compromettre la sécurité publique ou la santé des autres animaux à transporter par le chemin de fer.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 12.

Après le coucher de soleil, toutes les voitures qui entrent dans les gares ou stations doivent être éclairées.

Art. 13.

Toute infraction au présent arrêté, sous sa réserve de l'art. 1^{er} sus-vis de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sera réprimée, conformément à l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Art. 14.

Le présent arrêté sera soumis à l'approbation de Son Excellence le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. Il sera constamment affiché, sur avis de la Compagnie dans les cours des gares et stations et dans les salles d'attente.

Art. 15.

Les Commissaires de surveillance administrative, les Agents autorisés de la Compagnie et le Gardien des gares sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera transmise à M. l'Ingénieur en chef de contrôle, au Directeur de la Compagnie et au Commandant de gendarmerie.

Napoleon-Vendée, le 30 janvier 1867.

Le Préfet, M. FONBRUNE.

Approuvé par décision de S. Exc. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, en date du 2 mars 1867.

Arrêté préfectoral diffusé par affiche le 30 janvier 1867 - Concernant la Police des cours de gares et stations.

Département

de

LA VENDÉE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Chemin de fer
Napoléon V^o aux Sables.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, soussigné,

Demande
concernant les dimanches et
jours de fête.

Une demande ci-jointe de M. Eyndall, Ingénieur de la Compagnie des Chemins de fer de la Vendée tendant à obtenir l'autorisation de faire travailler les dimanches et jours de fêtes sur le chemin de Napoléon Vendée aux Sables d'Orléans.

Numéro d'ordre
au Registre A. } 267

Une les Circulaires ministérielles en date des 20 mars 1849 et 10 Novembre 1859 prescrivant, sur les ateliers dépendant du Ministère des Travaux publics, le repos les dimanches et les jours fériés, à moins qu'une autorisation régulière n'ait été accordée pour des motifs que l'autorité administrative est appelée à apprécier.

Considérant que, pour favoriser l'un le chemin de Napoléon aux Sables en même temps que la Compagnie d'Orléans l'un celui de Nantes à Napoléon, il est urgent de ne pas perdre un seul instant et que par conséquent, il y a un intérêt véritable à ce que les travaux ne soient pas interrompus les dimanches et jours fériés,

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de prier Monsieur le Préfet d'accorder l'autorisation sollicitée sous la réserve qu'on ne pourra, sous aucun prétexte, travailler le 1^{er} Août.

Napoléon Vendée le 30 Juillet 1866.



AVIS AU PUBLIC

OUVERTURE

DE LA LIGNE DE

NAPOLÉON-VENDÉE

AUX

SABLES-D'OLONNE

LE 29 DÉCEMBRE 1866

Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer le public qu'à partir du 29 DÉCEMBRE 1866, la ligne de NAPOLÉON-VENDÉE aux SABLES-D'OLONNE sera livrée au service des voyageurs et des marchandises. La marche des trains sur cette section est réglée comme suit :

PRIX DES PLACES DE PARIS			NOMS DES STATIONS.	POSTE	OMNIBUS	OMNIBUS	PRIX DES PLACES par Station.			NOMS DES STATIONS.	OMNIBUS	OMNIBUS	POSTE
1 ^{re} Class.	2 ^e Class.	3 ^e Class.					1 ^{re} Class.	2 ^e Class.	3 ^e Class.				
			PARIS.....	CLASSE	1 ^{re} 50	2 ^e 35	3 ^e 25			LES SABLES-D'OLONNE. Dep.	7 50	10 50	13 50
			ANGERS.....	CLASSE	4 35	3 25	2 15			Olonne.....	7 00	10 35	13 30
			NANTES.....	CLASSE	6 9	5 0	4 0			La Mothe-Achard.....	6 4	10 30	13 20
			LORIENT.....	CLASSE						Les Clouzeaux.....	6 25	11 14	14 11
			REDON.....	CLASSE						NAPOLÉON-VENDÉE. Arrivée	6 44	11 26	14 20
			SAINT-NAZAIRE.....	CLASSE						NAPOLÉON-VENDÉE. Départ	6 5		14 25
			NANTES.....	CLASSE						NANTES.....	12 41		14 25
			NANTES.....	CLASSE	8 30	7 15	6 10			NANTES.....	12 41		14 25
			NAPOLÉON-VENDÉE.....	CLASSE	8 45	7 30	6 25			SAINT-NAZAIRE.....	12 41		14 25
86 00	69 10	30 00	NAPOLÉON-VENDÉE.....	CLASSE	8 58	7 50	6 54			REDON.....	12 41		14 25
87 10	69 85	31 40	Les Clouzeaux.....	CLASSE	9 10	8 15	7 19			LORIENT.....	12 41		14 25
88 20	70 00	32 20	La Mothe-Achard.....	CLASSE	9 25	8 30	7 34			NANTES.....	12 41		14 25
89 30	70 75	33 00	Olonne.....	CLASSE	9 40	8 45	7 49			ANGERS.....	12 41		14 25
90 40	71 50	33 15	LES SABLES-D'OLONNE. Arrivée	CLASSE	10 6	9 3	8 3			PARIS.....	12 41		14 25

AVIS IMPORTANT

BAGAGES. — Il est alloué francs à chaque voyageur 20 kilogrammes de bagages, et 50 kilogrammes seulement aux enfants payant demi-place. — Un droit de 10 centimes est perçu pour enregistrement. Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement, partent par les trains suivants, et sont taxés, dans ce cas, pour leur poids intégral d'après les prix fixés pour les transports à grande vitesse.

ENFANTS. — La remise du prix total est faite aux enfants au-dessous de trois ans à la condition de rester assis sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, les enfants paient demi-place, et ont droit d'occuper individuellement une place entière. Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.

BILLETS. — La distribution des billets cesse cinq minutes avant le départ des trains.

Paris, le 10 décembre 1866.

CHIENS. — Les chiens ne sont pas admis dans les voitures; ils sont placés dans des compartiments spéciaux, et ne sont reçus que muselés.

Les gares et stations du réseau ne délivrent de billets directs pour nos autres lignes qu'aux trains indiqués au tableau de correspondance. Les voyageurs qui manquent le départ du train pour lequel ils ont pris leurs billets, et ceux arrivant par des trains en retard aux gares de bifurcation, et ne pouvant jouir des correspondances annoncées par les affiches, seront dirigés à destination par le train le plus prochain partant de la station de départ ou de réexpédition et descendant la station de destination, quelles que soient d'ailleurs les compositions de ce train et les voitures qu'il contiendra.

Le Directeur de la Compagnie,

W. H. BISHOP.

L'INAUGURATION DES CHEMINS DE FER DE LA VENDEE

Le samedi 29 décembre 1866 fut un grand jour dans l'histoire du département, avec l'inauguration officielle des deux lignes NANTES - NAPOLEON-VENDEE et NAPOLEON-VENDEE - LES SABLES, ainsi que la mise en service de la gare (encore inachevée) du chef-lieu.

Voici un résumé du récit des festivités, telles que les a décrites "Le Publi-cateur de la Vendée" du 3 janvier 1867.

"Samedi dernier, une foule immense circulait dès le matin dans les vastes rues de notre cité; tous les hôtels étaient pleins, et jamais peut-être on avait vu pareille affluence. Le nombre des curieux aurait été encore plus considérable si l'inauguration n'avait pas eu lieu un jour ouvrable et à cette époque de l'année où l'on craint de voyager à cause du mauvais temps".....

"A cinq heures et demie arrive le train des Sables; le Ministre Mr. BEHIC en descend, prend place dans la voiture de Mr. le Préfet qui le conduit à la préfecture..... A six heures et demie, les tambours de la musique militaire annoncent l'arrivée de Mr. le Ministre à l'Hôtel-de-ville".....

Mais le temps se gâte; des gouttes sont déjà tombées et "l'habile artificier Mr. Kervella" demande à ce que son feu d'artifice parte immédiatement.....

"A sept heures le signal est donné. Toutes les pièces réussissent parfaitement. Une magnifique locomotive en feux de différentes couleurs, roule dans l'espace; elle avance, elle recule; les roues se meuvent; c'est splendide. Des bravos partent des fenêtres de l'hôtel-de-ville, la foule ravie applaudit cette pièce de circonstance. Un énorme bouquet de fusées volantes termine ce feu d'artifice, le plus beau de tous ceux qui ont été tirés à Napoléon-Vendée.

Malheureusement beaucoup de personnes, qui s'étaient fiées aux indications du programme et qui n'avaient pas songé à la pluie, n'ont pu voir le feu d'artifice".....

..."Le diner est servi à sept heures et demie, plus de cent convives sont à table"....

"Le diner magnifiquement préparé par M. Alinant de l'hôtel de l'Europe et M. Léger de l'hôtel du Pélican, est digne du convive éminent à qui il est offert.

Et voici le menu :

Huitres de Marennes.- Buisson d'écrevisses.- Homard.- Truites saumonées.- Turbots.- Filet de boeuf aux champignons.- Tête de veau tortue.- Filets de soles en turban.- Salmis de bécasses aux truffes.- Perdrix à la Richelieu et aux truffes.- Dinde truffée.- Gigot de chevreuil.- Faisan truffé.- Petits pois.- Epinards.- Pièces froides.- Pâtés de foie gras.- Pudding.- Fromage glacé."

"Pendant le diner, l'excellente musique du 54ième de ligne a fait entendre les meilleurs morceaux de son répertoire."

"Toute la rue des Sables et le boulevard de la gare sont éclairés par des milliers"

Et le Ministre repart le soir même dans son salon-wagon.

"Toute la rue des Sables et le boulevard de la Gare sont éclairés par des milliers de lanternes vénitiennes et des verres de couleur disposés avec goût".

"La facade de la gare, encore inachevée, est aussi illuminée; un grand aigle orne le fronton du pavillon de l'horloge".....

Et pour finir :

"On nous assure que la circulation est plus active qu'on ne l'aurait pensé d'abord : C'est d'un bon augure pour les compagnies..."

LA POSTE SUR LA LIGNE LA ROCHE - LES SABLES

Il est impossible d'étudier ce chapitre sans se référer à l'excellente étude de notre ami Maurice BRUNO parue dans les numéros 7 - 8 - 9 du Bulletin.
Qu'il en soit encore remercié !

L'étude de la poste sur cette ligne s'avère délicate en raison de différentes données :

- La ligne Napoléon-Vendée - Les Sables est ouverte au public le 29 décembre 1866, mais aucune trace d'activité postale spécifique à cette ligne n'est décelée avant septembre 1870, date à laquelle Napoléon-Vendée redevient La Roche.
- Très vite ce sont les Sables qui deviennent tête de ligne avec les allongements de la voie qui atteint Bressuire le 27 Mars 1871, Thouars le 10 Mai 1873, enfin Tours le 31 Mai 1875.

On trouvera donc davantage d'empreintes mentionnant les Sables et l'une de ces villes, ainsi que Paris bien sûr.

LES AMBULANTS.-

On connaît les Sables à Tours et les Sables-Paris. Mais rien pour Napoléon ou La Roche.

LES CONVOYEURS-STATIONS.-

La confection des cachets convoyeurs est postérieure à la mise en exploitation de la ligne; on n'y retrouve que le nom de la Roche-Sur-Yon, et pas celui de Napoléon-Vendée.

Ces cachets sont rares; une majorité d'entre eux n'a jamais été vue. Nous regrettons vivement de ne pouvoir en reproduire aucun.

LA ROCHE-SUR-YON AUX SABLES-D'OLONNE

Le 30 décembre 1866 fut ouverte également la ligne de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne avec les stations suivantes dont le nom de la ligne est représenté par l'abréviation :

LRY. SD. dans un sens, SD. LRY. en sens inverse.

Stations		LRY. SD.	SD. LRY.	Remarques
LA ROCHE-S-YON	79			
LA ROCHE-S-YON	VENDEE	+		
LES CLOUZEUX	79	+		
LES CLOUZEUX	VENDEE			
LA MOTHE-ACHARD	79		+	
LA MOTHE-ACHARD	VENDEE		+	
OLONNE	79		+	
OLONNE	VENDEE		+	
LES SABLES-D'OLONNE	79	+	+	
LES SABLES-D'OLONNE	VENDEE	+	+	

Cette ligne fut aussi concrétisée par un autre cachet dont l'indicatif donne :
R.SABL. ou SABL.R.

Stations		R.SABL.	SABL.R.	Remarques
LA ROCHE-S-YON	79			
LA ROCHE-S-YON	VENDEE			
LES CLOUZEUX	79			
LES CLOUZEUX	VENDEE			
LA MOTHE-ACHARD	79			
LA MOTHE-ACHARD	VENDEE		+	
OLONNE	79			
OLONNE	VENDEE			
LES SABLES-D'OLONNE	79			
LES SABLES-D'OLONNE	VENDEE		+	

LES CONVOYEURS-LIGNES.-

A la différence des empreintes de convoyeurs-stations, celles des convoyeurs-lignes mentionnent en toutes lettres les noms des points d'arrivée et de départ.

Le type III ne semble pas avoir été utilisé sur cette ligne.

LA ROCHE-SUR-YON-LES SABLES-D'OLONNE

LA ROCHE-S-YON AUX SABLES

La ROCHE s YON AUX SABLES d'OLONNE

LA ROCHE-S-YON AUX SABLES-D'OLONNE

	x						
x	x						x
			x				



- Type I -
LES SABLES A LA ROCHE-S-YON



- TYPE I -
LA ROCHE s YON AUX SABLES d'OLONNE



- TYPE I -
LES SABLES d'OLONNE A la ROCHE s YON



- TYPE II -
LES SABLES D'OLONNE A LA ROCHE-S-YON

E. MOREAU

Nous remercions vivement les archives de la Vendée, Mr. GIRAUD, directeur et Mr HELLO, chargé du service éducatif, qui ont aimablement autorisé la reproduction de documents.

CASTIES SPORT

tout pour le sport

7, Rue Thiers

LA ROCHE SUR YON

Tél : 37.27.54

VENDEE TRANSMISSION

FOURNITURES INDUSTRIELLES ET AGRICOLES

30, RUE DE LA CHAPELLE

LE POIRÉ - SUR - VIE

Tél: (51) 31 87 30

ROULEMENTS

COURROIES

CHAINES - FILTRES

Couteaux d'ensileuses et
pièces d'usure

Molss. Batt. (chaines - bates)

PIECES DE CHARRUES etc..

Express Service
Jean-Claude VEZIN

118, rue P. Brossolette

BP 62 -) 37-01-32

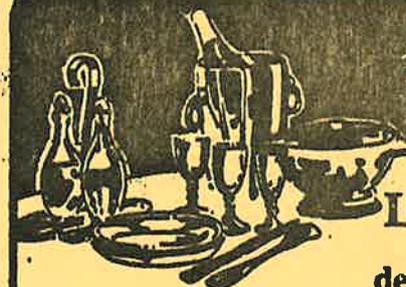
LA ROCHE-SUR-YON

Dépannage GAZ chaudières toutes puissances
Contrat d'entretien individuel ou collectif

Station Technique départementale agréée

 leblanc
saunierduval

LISTE
DE MARIAGE



La Cadothèque
RÉNOVÉE
des Ets POMPIDOU

CADEAU A CHAQUE
DÉPÔT DE LISTE

6 rue Stéphane-Guillemé.
LA ROCHE/YON.

PORCELAINE DE LIMOGES : THARAUD

POMPIDOU

La Roche-sur-Yon
Tél. : 37.26.47

CAFE - BAR

LE BONAPARTE

25, rue Paul Baudry

LA ROCHE SUR YON

Tél: 05.14.77

Vous pensez CADEAUX...

Dites

SESAM'

qui vous propose

ses cadeaux personnalisés

ses gadgets

ses cadeaux d'affaires

SON CHOIX

SES PRIX

M^{me} BARALHÉ

M^{me} GADIOU

15, rue Georges-Clemenceau - 85000 LA ROCHE SUR YON

Tél. (51) 37.08.53

PAPETERIE

ROBERT AVIZOU



Fournitures de bureau

et philatéliques



Maison du STYLO

Maison des CADEAUX



7 place Napoléon LA ROCHE sur YON

Tél. (51) 37.15.94

télé



Hi-Fi

radio

SERVICE
APRES-VENTE
ASSURE

VIDEO CLUB

électro-ménager

comptoir

du marché commun

S.Y.D 13.Bd. LOUIS BLANC

Tél 37 20 59

machines à affranchir

par G. ABERT



26. 5.82 27 EVREUX-R.P (EURE)



**FILIERIES
ET LAMINOIRS
DU HAVRE**
20000 HAVRE
C.A.M. 59 - PARIS - VILLE



**BONS TABLIERS
BELLES BLOUSES
Ets. BRAGARD**
11V 65 SAULXIERS s/MARSEILLE



-2 X179 85-LA ROCHE SIVON
R.P. - Vendée

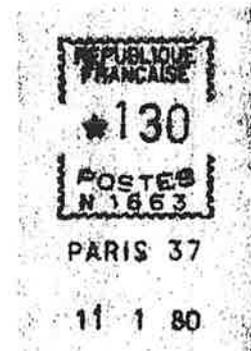
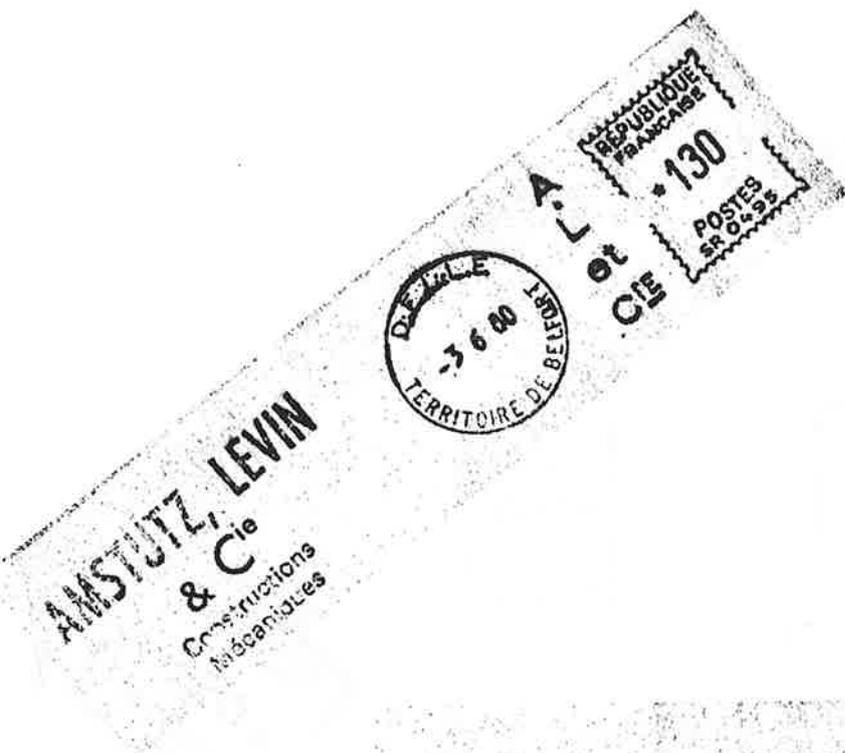


Anc des FILATURES
TEINTURERIES de
ST-EPIN
= * III 80 = PARIS 117 =



BOURG EN BRESSE
12 1 81
LIZIERS





Parents pauvres de la philatélie, les affranchissements mécaniques n'intéressent que peu de personnes. Essayez donc d'en acheter chez un négociant. Au mieux, il vous dira qu'il en a un carton à vous céder. La demande étant pratiquement nulle, peut-on lui reprocher ce manque de matière première, et par conséquent son ignorance?

Partant du principe constant qu'un amateur peut collectionner ce qui lui plait, et qu'après tout un affranchissement même s'il est mécanique, sert à payer -en différé- un service demandé au P.T.T., alors, pourquoi ne pas collectionner ces marques rouges? (pas toujours).

Je me propose donc de recenser ce qui existe actuellement en Vendée. N'étant pas spécialiste, il y aura vraisemblablement de nombreuses erreurs que je vous remercie de me signaler.

Ceci étant dit, il faut s'inquiéter tout d'abord de ce que représente le marché de la machine à affranchir par rapport à celui des timbres-poste.

Vous n'en n'avez peut-être aucune idée, alors sachez que le montant total des affranchissements effectués avec des machines à affranchir en 1980 a été de 8 milliards 422 millions de francs qui représentent 53% des recettes postales. Ce n'est quand même pas une mince affaire, et il conviendrait bien de s'attarder un peu sur tout ce matériel.

POUR COMMENCER, UN PEU D'HISTOIRE.

C'est le 26 mai 1924 que fut installée en FRANCE la première machine à affranchir. Il semble cependant que la première machine construite ait été une KAHRN norvégienne, et que sa mise en service date du 24 Août 1900.

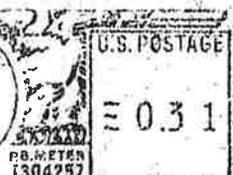
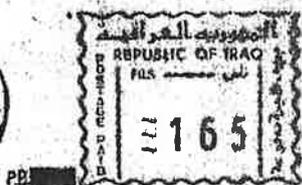
La ville de BRISBANE en Australie aurait mis une telle machine à la disposition du public aux environs des mois d'Avril/Juin 1903.

- en 1905 : Nouvelle Zélande
- en 1910 : la Bavière (15 machines)
- en 1912 : les Etats Unis
- en 1916 : l'Angleterre

Cependant, ce n'est qu'à partir de 1930 que l'emploi des machines se généralise




UNIDO
 VIENNA INTERNATIONAL CENTRE
 P.O. Box 300
 A-1400 Vienna, Austria



ET MAINTENANT...

En FRANCE, la fabrication de ces machines destinées à produire "une valeur fiduciaire", c'est à dire, l'équivalent d'un billet de banque ou d'une pièce de monnaie, est très réglementée.

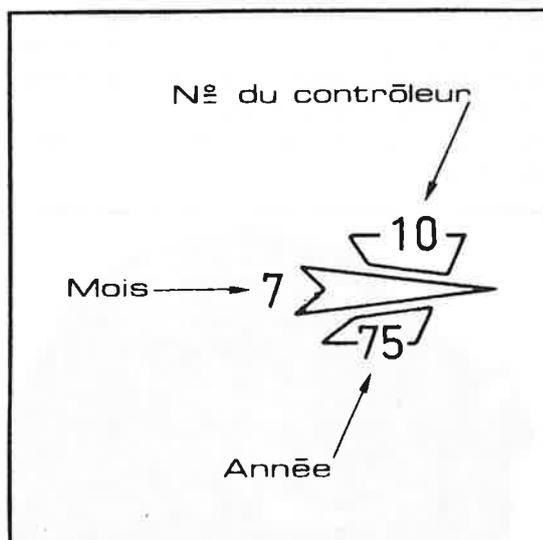
L'arrêté n° 233 du 28 Janvier 1980 (J.O. du 23 Février 1980) nous apprend dans son article 2 que "tout prototype de machine à affranchir doit être agréé par l'Administration des Postes et Télécommunications sur avis favorable du Conseil Technique, à l'examen duquel l'appareil est obligatoirement soumis...." Par ailleurs, l'article 3 nous apprend que "les machines doivent être de fabrication exclusivement française, y compris les pièces détachées et de rechange..."

Malgré cette réglementation draconienne et bien de chez nous, sachez qu'en 1980, il y avait au total, en France, 143.044 machines à affranchir disposées d'une façon assez inégale suivant les régions

RÉGIONS	NOMBRE TOTAL de machines	RÉGIONS	NOMBRE TOTAL de machines
Paris Intra-Muros	19 994	Nancy	4 815
Paris Extra-Muros	20 526	Nantes	5 839
Amiens	3 233	Orléans	5 410
Bordeaux	6 893	Poitiers	3 587
Châlons-sur-Marne	2 884	Rennes	5 188
Clermont-Ferrand	2 776	Rouen	8 004
Dijon	5 793	Strasbourg	4 254
Lille	6 997	Toulouse	5 570
Limoges	1 522	Guadeloupe	97
Lyon	14 167	Guyane	22
Marseille	11 157	Martinique	125
Montpellier	4 090	Réunion	101
Total		143 044	

POINÇON DATEUR DU C.N.E.T.

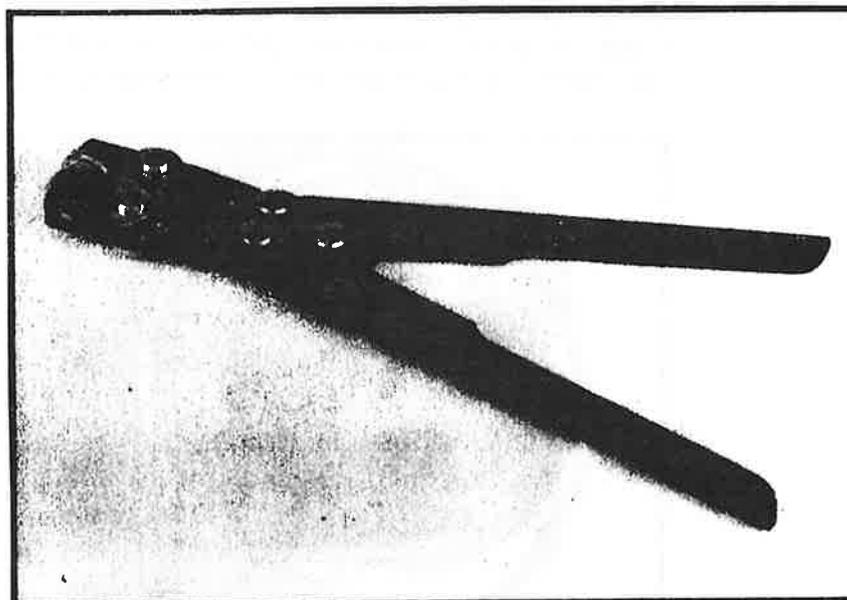
Chaque machine porte sur la plaque de propriété et sur le bâti un poinçon dateur apposé par le service de contrôle du CENTRE NATIONAL D'ETUDES des TELECOMMUNICATIONS (mécanisation postale) dont les caractéristiques figurent ci-dessous.



Sur les machines en service depuis 1980, ce poinçon dateur est apposé soit sur le bâti
soit sur une plaquette de métal malléable fixée au moyen de rivets

PLOMBAGE DES MACHINES

La technique du plombage consiste à écraser au moyen d'une pince spéciale, un scellé à tige sur lequel apparaissent, en relief, les indications gravées sur les matrices de la pince.



La Pince

Les mâchoires de la pince sont dotées de deux matrices dont les caractéristiques sont les suivantes:

- * MATRICE "MAP" (empreinte obtenue sur scellé)
 - la face dressée au tour présente du fait de ce mode d'usinage des striures concentriques
 - sigle "MAP" gravé par le fabricant, au moyen d'une presse, à partir d'un poinçon unique
 - jambage extérieur du M hors gabarit
 - striure profonde destinée à produire sur le plomb un listel circulaire
 - matrice sertie dans la mâchoire sans positionnement défini

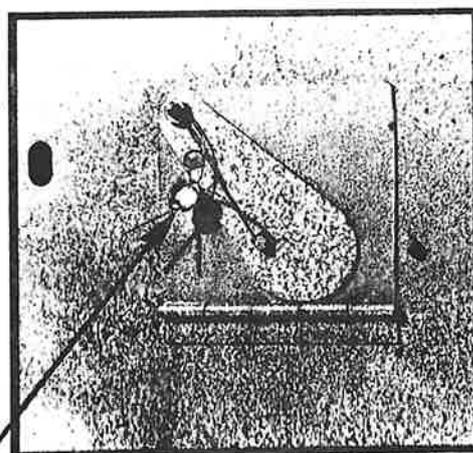
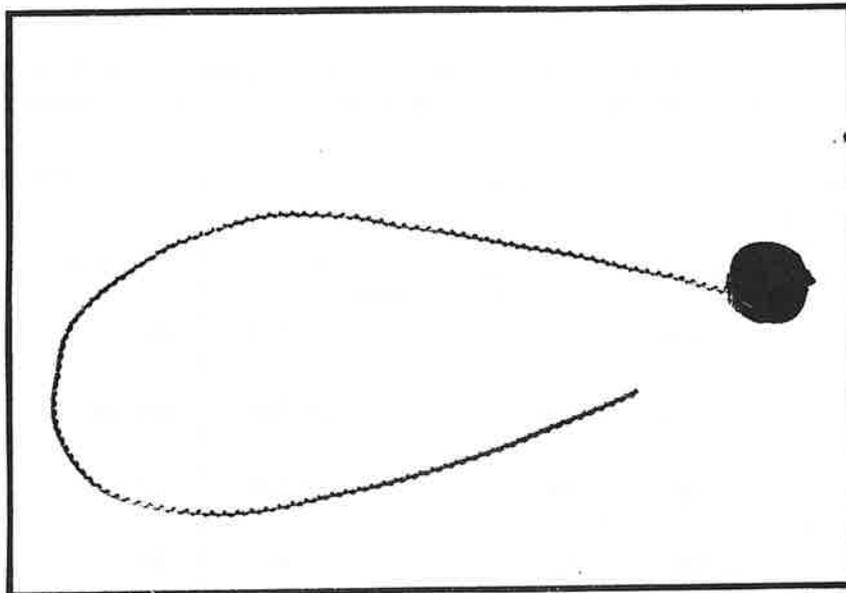


- * MATRICE "NUMERO DE BUREAU"
 - face obtenue par fraisage présentant du fait de ce mode d'usinage des striures en arc de cercle
 - numéro d'identification du bureau de 5 chiffres gravés dans les ateliers régionaux à l'aide de poinçons séparés
 - striures profondes destinée à produire sur le plomb un listel circulaire
 - pas de positionnement défini des chiffres par rapport au sens de fixation de la matrice sur la mâchoire.



Le Plomb

Il s'agit d'un scellé à base de plomb qui comporte un fil perlé, enrobé à l'une de ces extrémités, d'une longueur de 200 mm. Le trou de passage de l'autre extrémité du fil perlé est disposé à 45° par rapport au bout déjà enrobé de telle sorte, qu'à l'écrasement, les deux bouts de fils perlé soient imbriqués.



VUE PARTIELLE DE LA FACE ARRIERE

LES PRINCIPALES MACHINES A AFFRANCHIR

Nous avons vu plus haut que les principaux fabricants de machines à affranchir étaient au nombre de 3, les machines dont l'usage a été autorisé sont:

- * SMH-ADREX : A, B, K, KG qui ne sont plus exploitées
C, CG, G, M, MG, MR, P, T en service
- * SECAP : N, NA, NB, NC, ND, NE, NJ en service
- * SATAS : SA, SB qui ne sont plus exploitées
SC, SD, SE, SF, SJ, SL, SR en service

Quant à leur nombre, le tableau suivant en donne la répartition (toujours au 31 Décembre 1980) par constructeurs

HAVAS		SECAP		SATAS	
Types	Nombre	Types	Nombre	Types	Nombre
C, CG, G	953	N	339	SC	52
K, KG	0	NA	26 969	SD, SE, SF	278
M, MG, MR	1 144	NB	2 310	SJ	28 546
P	35 860	NC	1 620	SR	10 463
T	14 765	ND, NE	15 037	SL	4 258
		NJ	450		
Total par constructeur	52 722		46 725		43 597
TOTAL GÉNÉRAL				143 044	

Nota : Voici sous toutes réserves les adresses des trois fournisseurs

Société SMH-ADREX - 83, Boulevard de Sébastopol
75082 PARIS CEDEX 02

Société d'étude et de construction d'appareils de précision (SECAP)
21, Quai Alphonse Le Gallo
92102 BOULOGNE BILLANCOURT CEDEX

Société pour l'affranchissement et le timbrage automatiques (SATAS)
107, Rue Henri Barbusse
92111 CLICHY CEDEX

LES EMPREINTES

Les empreintes d'affranchissement doivent être conformes au descriptif suivant:

A/ Empreinte de l'estampille

L'empreinte de l'estampille est de couleur rouge vif, a la forme et les dimensions d'un timbre-poste typographique, petit format, soit 20x24 mm, dentelure comprise, qui comporte quatorze dents en largeur et seize dents en hauteur avec, pour cette dernière, une interruption médiane de 3 à 5 mm. (Pour les anciennes machines Havas type M, l'estampille a les dimensions d'une figurine de 30 x 27,7 mm).

Dans le but de prévenir les fraudes, les machines SATAS "à frappe" des types SC, SD, SE et SF sont pourvues d'un dispositif imprimant une marque dite anti-fraude dans les empreintes qui seraient obtenues en sus de l'original par duplication.

L'empreinte de l'estampille porte les indications suivantes :

- dans la partie supérieure, sur deux lignes, en caractères de 2 mm "République française";
- dans la partie médiane, l'indication de la valeur faciale en chiffres de 3 à 5 mm;
- dans la partie inférieure, l'indication incurvée: "Postes" en caractères de 2 mm, et, dessous, une ou deux lettres distinctives attribuées à chaque type de machine, suivie du numéro matricule de la machine (série ininterrompue). Ces mentions permettent, le cas échéant, d'identifier l'expéditeur.



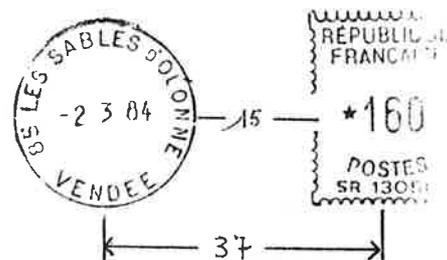
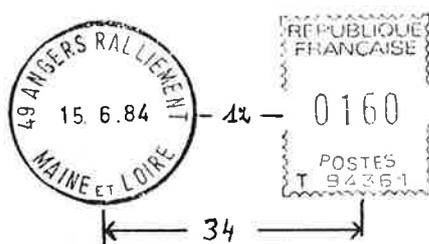
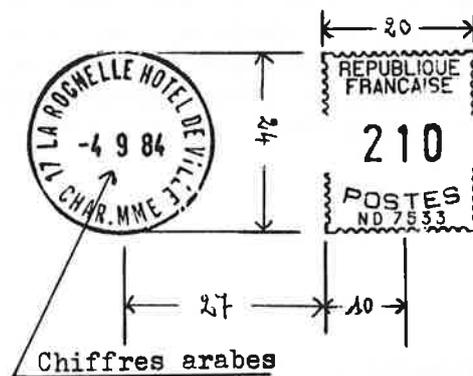
B/ Date de dépôt et indications d'origine

Les indications d'origine et la date de dépôt sont inscrites dans un cercle de 24 mm de diamètre dont l'axe vertical est distant de 37 mm de celui de l'estampille.

Ces indications sont les suivantes:

- en couronne, le nom du bureau de dépôt et du département tels qu'ils figurent sur le timbre à date de l'établissement, en lettre de 2,5 mm;
- sur l'axe horizontal du cercle, le quantième, le mois et les deux derniers chiffres du millésime en chiffres arabes de 2 à 3 mm.

Nota: Pour certaines machines, d'un type ancien, les constructeurs HAVAS et SATAS, les indications de date et d'origine figurent sur une ou deux lignes horizontales à gauche de l'estampille. Cette disposition est admise à titre transitoire, jusqu'à disparition des types d'appareils considérés.



C/ Flamme de publicité

Les utilisateurs de machines à affranchir ont la possibilité d'adjoindre au dispositif d'affranchissement de leur machine, un bloc mobile spécial permettant d'obtenir l'impression, soit de leur adresse (comportant obligatoirement le code postal) soit d'un texte publicitaire illustré ou non. Des blocs mobiles donnant des empreintes différentes peuvent être utilisées successivement sur une même machine.

Les dimensions maxima du cliché publicitaire sont fixées à 70 mm pour la longueur et à 25 mm pour la hauteur.

La publicité réalisée au moyen de machines à affranchir ne peut avoir d'autre objet que le commerce, l'industrie ou la profession du seul usager autorisé à utiliser la machine. Toute propagande présentant un caractère politique ou confessionnel est expressément interdite.

Les demandes de mise en service de blocs publicitaires établies en triple exemplaire sont adressées par les constructeurs de machines à affranchir autorisés au chef de service départemental des Postes qui décide de la suite à donner.

L'utilisation d'un bloc de publicité donne lieu au paiement à l'Administration, par le constructeur de la machine d'une redevance annuelle, perçue par ce dernier sur l'utilisateur.

D/ Étiquettes gommées ou adhésives

Les empreintes d'affranchissement peuvent être obtenues sur des étiquettes gommées ou adhésives destinées à être apposées sur des objets de correspondance volumineux ainsi que sur les envois avec valeur déclarée. Les bandes d'étiquettes, de couleur jaune, sont fournies par le constructeur de la machine et doivent être conformes au modèle fixé par l'Administration.

Les étiquettes adhésives comportent obligatoirement cinq lignes de pointillés d'une longueur de 15 mm chacune, et disposées de telle sorte qu'elles entraînent la déchirure de l'étiquette en cas de décollement frauduleux.

REGULARITE DES EMPREINTES

Les empreintes doivent être nettes, complètes, distinctes les unes des autres et apposées en haut et à droite du recto de l'enveloppe, la carte, la bande ou l'étiquette portant l'adresse du destinataire; il est interdit de coller sur les objets de correspondance des empreintes d'affranchissement frappées sur des feuilles détachées, à l'exception des étiquettes-adresses et des étiquettes gommées ou adhésives prévues.

La couleur des enveloppes, bandes ou emballages des envois affranchis à la machine doit permettre la parfaite lisibilité des empreintes.

Les usagers ne doivent utiliser que des encres indélébiles de composition agréée par l'Administration et de teinte rouge. L'Administration se réserve le droit de contrôler ces prescriptions tant chez les fournisseurs que chez l'usager.

Dans le cas où les chiffres représentatifs de la valeur n'apparaîtraient pas à l'intérieur du cadre dentelé, l'empreinte ne vaudrait pas affranchissement.

DERNIERE MINUTE

Il existe actuellement des machines du type F, mais à ma connaissance, aucune n'est installée en Vendée.

De même le type NK (qui se caractérise par une virgule après le chiffre des francs) n'est pas utilisé dans notre département.

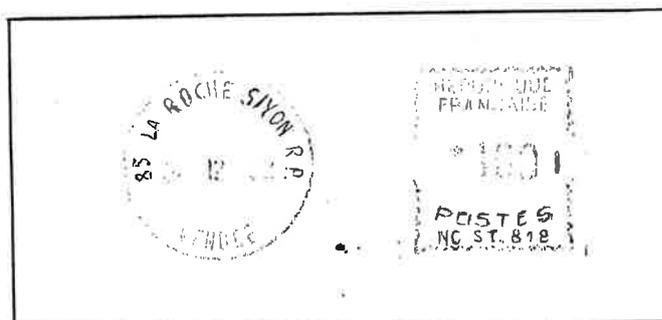
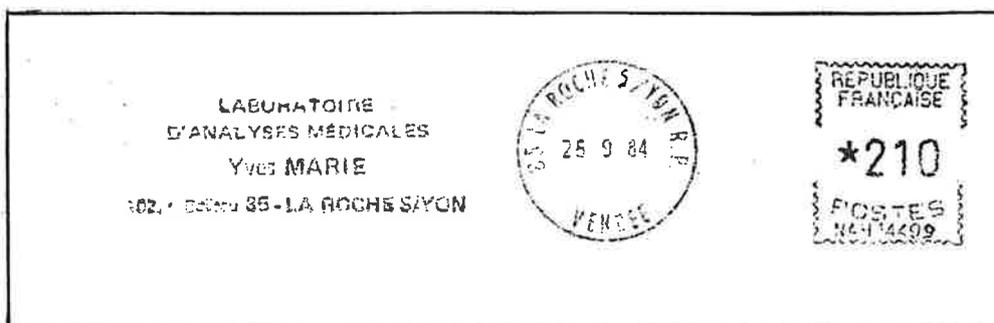
Par contre, il est apparu deux machines du type N L de la Société SECAP



EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE...

C'est intentionnellement que je n'ai pas fait allusion aux machines de remplacement qui se reconnaissent à la lettre W, de même que j'ai passé sous silence les machines qui équipent les bureaux de postes, ce pourrait faire l'objet d'un autre article.

Par contre, le département de la Vendée possède deux machines fort curieuses, l'une NAH, et l'autre NCST. Toutes deux de la firme SECAP. Je pense être en mesure de donner l'explication de cette anomalie.



En ce qui concerne la première, le bon de commande de la machine à affranchir mentionne les lettres NA, mais comme celle-ci a été pourvue d'une encolleuse (lettre H chez ce fabricant) le graveur de la plaque a inscrit NAH.

Par contre la seconde du type NC a été retenue en précisant qu'il s'agissait d'un modèle standard (mention ST sur le bulletin de commande) d'où l'inscription NCST.

Que soit enfin remercié les Postiers qui m'ont permis de travailler avec leurs documentations et à qui j'ai fait perdre du temps... ainsi que le Représentant de la société SECAP pour les informations fournies.

LE POIRE SUR VIE
le 15 Novembre 1984

TOUS LES PERMIS

AUTO - MOTO - POIDS LOURDS

TOUTES FORMATIONS

TRADITIONNELLE - ACCÉLÉRÉE — STAGES

morier
centre d'éducation routière

25, Bd Louis-BLANC — LA ROCHE S/YON Tél. 37.13.47

BEAUTÉ - COIFFURE

HOMMES ET DAMES

salons marcel et maguy

Institut d'Hygiène - Capillaires - Postiches
Parfumerie

17, avenue Gambetta - La Roche-sur-Yon
Tél. 37.05.28

G. HERZOG 3 rue P. BAUDRY
LA ROCHE-S-YON

- Grand arrivage de CHINE : Vases, Meubles, Ivoires etc
- Exclusivité du plus beau Bronze Français en Luminaires
- Tous vos Encadrements Travail rapide et soigné
- GRAND CHOIX DE MIROIRS DE STYLE



Nouveau!
le restaurant dans le coup
une carte sympa
une ambiance décontractée

Pizza del Arte
RESTAURANT
Tél. : (51) 05.54.21

Nous vous recevons tous les jours de 11 h 30 à 22 h
Repas spéciaux sur commande
Route des Sables - Parking Carrefour - 85000 LA ROCHE-SUR-YON

BIJOUTERIE

HORLOGERIE - ORFÈVRERIE

ART DE LA TABLE

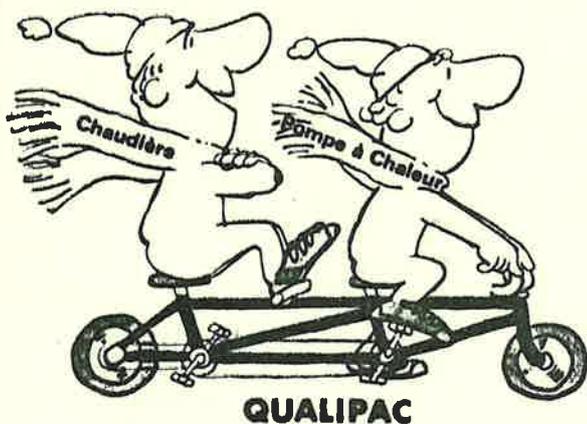
JOAILLERIE

Bouancheau

dépositaire des grandes marques **OMEGA SEIKO CITIZEN**

LISTES DE MARIAGES

6, place Napoléon
LA ROCHE SUR YON
Tél: 37.05.53.



OPERATION

POMPE A CHALEUR
" **PERCHE** "

avec :

OMNIELECT
CHAUFFAGE ELECTRIQUE

LA ROCHE-SUR-YON
Tél. (51) 62.26.57
Boulevard de l'Industrie
Telex 700849 - B.P. 133
85005 La Roche sur Yon Cedex

ROCHEFORT-SUR-MER
Tél. (46) 87.00.99
32, avenue Wilson
Télex 792171 - B.P. 283
17312 Rochefort Cedex

FONTENAY-LE-COMTE
Tél. (51) 69.32.23
Allée R.-Guillemet
Telex 711415 - B.P. 163
85203 Fontenay le Comte Cedex