

AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

BULLETIN TRIMESTRIEL



REUNIONS MENSUELLES

SALON DES
COLLECTIONNEURS
en janvier

BULLETIN TRIMESTRIEL DE L'AMICALE PHILATELIQUE YONNAISE

SOMMAIRE

N° 157

Juin 2018

4	Editorial	Philippe MARTON
5	Revue de presse	le Bureau
6 - 7	Fête du Timbre à St Gilles	Philippe MARTON
8 - 18	Clemenceau 2 ^{ème} partie	Francis GRANGIENS
19 - 29	James Bond et le timbre	F. MENNESSIEZ/P. MARTON
30 - 40	La Vendée à l'heure des diligences (E. Babin)	Francis GRANGIENS
41 - 44	Prototype « Calise »	Merry BERTRON
45	Séquence nostalgie	Jean-Marie LETERME
46 - 52	Vente Roumet du 10 avril 2018	Francis GRANGIENS
53 - 55	Actualité Vendéenne	Jean-Marie LETERME
56 - 57	Quelques curiosités	Jean-Marie LETERME
58 - 59	Nouveautés en bibliothèque	Jean-Marie LETERME
60	Vrais ou faux timbres	Philippe MARTON

Directeur de la publication : Philippe Marton
Coordinateur à la rédaction et la mise en page : Francis Grangiens
Comité de rédaction : Francis Grangiens et Philippe Marton
Diffusion – Informatique : Mathilde Chabot

Reproduction, même partielle, des articles de ce bulletin strictement interdite
Sauf autorisation écrite du Conseil de l'A.P.Y. Dépôt légal n° 1762-035X

Editorial

Quand vous lirez ce petit texte, notre journée "Pique-nique" sera passée. Plus de 20 personnes se sont inscrites à ce moment très convivial, clôturant la première partie de l'année. Nombre de personnes que j'espère toujours plus conséquent. Heureusement, on continuera de profiter de cette journée avec un public enthousiaste. Pourvu que la déesse météo soit de notre côté !

Jacques RAIMONDEAU représentera l'APY au Congrès de la FFAP, merci à lui. De plus, c'est un fidèle exposant à toutes les expositions philatéliques. Pour cet événement, La Poste s'est encore déchainée dans les éditions spéciales de souvenirs philatéliques : que de collectionneurs déçus en perspective !

On pourrait penser que la passion des timbres est réservée à un petit nombre de personnes fortunées, capables d'acheter au prix fort sur internet ou aux marchands ce qui devrait être mis en service en grand nombre auprès du public.

La stratégie des éditions limitées, achetables uniquement sur place (???), n'est pas faite pour encourager les collectionneurs à continuer !!!!

Notre association se porte bien, les réunions mensuelles sont très suivies surtout celles avec conférence. Depuis le début de l'année, un gros effort d'achat de catalogues, de revues ou d'ouvrages spécialisés a été fait. J'espère que tout le monde trouve son bonheur dans cet investissement conséquent. Merci à Jean-Marie pour l'énorme travail fait de mise à jour du service "bibliothèque" de l'APY.

La réunion de vente et d'échanges reprendra en septembre.

Pensez dès maintenant au Congrès du GPCO qui se tiendra en octobre à Coulonges sur l'Autize (79), vous avez toutes les vacances pour préparer une exposition et représenter dignement l'APY.

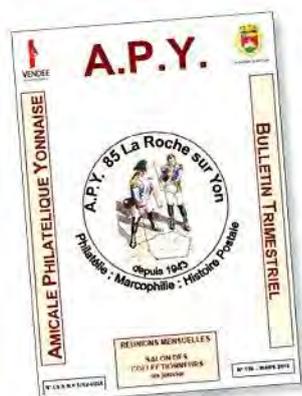
Après de très bonnes vacances, j'espère vous revoir en pleine forme à la reprise de nos activités philatéliques, en septembre.

Philippe MARTON

Nous avons appris le décès Mr Patrick PERCHERON, ancien adhérent de l'APY. L'Amicale présente ses sincères condoléances à sa famille.

REVUE DE PRESSE

Philatélie Française Mai 2018



■ Bulletin Amicale Philatélique Yonnaise - N° 156 - Mars 2018

Cachet Philatélique de la Roche-sur-Yon (JM Leterme)
Les imprimantes Brother (M. Bertron)-les belges en Antarctique (P.Marton) - Clemenceau (F.Grangiens) - Actu.vendéennes

APY chez Philippe MARTON - 76 Bd des belges - 85000 La Roche-sur-Yon - martinphilippe@free.fr - <http://apy85.fr/>

Timbres Magazine Mai 2018

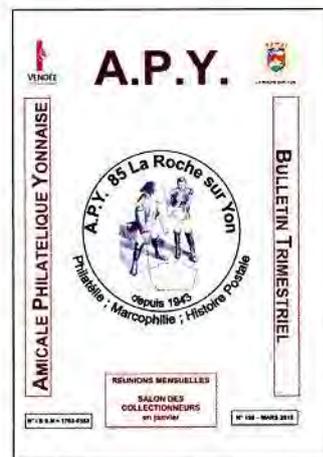
■ Dans le bulletin trimestriel n°56 daté mars 2018 de l'APY, de nombreuses photos évoquent avec beaucoup de vie les réunions et rendez-vous de l'Amicale Philatélique Yonnaise (siège: 76 bd des Belges 85000 La Roche-sur-Yon, tél. 02 51 05 10 91, martinphilippe@free.fr; <http://apy85.fr/>): salon du collectionneur, assemblée générale, galette traditionnelle. Un article nous conte l'histoire du nouveau **cachet philatélique** de la Roche-sur-Yon, histoire un parcours « du combattant » pour obtenir un courrier oblitéré dudit cachet qui existait certes mais était bien rangé quelque part dans le bureau. Une fois retrouvé, le cachet à date oblitérera bien les lettres, censées ensuite voyager dans un circuit philatélique spécifique mais hélas elles se sont vues ornées malgré les promesses de l'oblitération vagues bleues par la machine de tri NEOSPOST. Bref une suite de déconvenues qui illustrent la difficulté pour La Poste de se rapprocher des philatélistes.

Timbre Magazine Juin 2018

🌟 Partage des connaissances

A quand le prochain hors-série? J'ai effectivement hâte de lire ce cinquième ouvrage, maintenant que j'ai dévoré les quatre autres! Dès le premier tome j'ai beaucoup apprécié, entre autres, l'article sur l'Afrique / Proche-Orient. J'aime bien ce genre de dialogue et d'échange au travers des questions-réponses. A mon goût c'est très enrichissant. Aussi, tellement satisfait, je l'ai fait lire au responsable de la bibliothèque de mon club, l'Amicale Philatélique Yonnaise de La Roche sur Yon. Il l'a transmis au Président et via la bibliothèque tout le monde peut le lire. *Timbres magazine* est également disponible à la lecture et nous permet d'échanger nos avis sur les sujets traités. Cependant je suis surpris que tous les amicalistes ne consultent pas les ouvrages (revues et livres). Personnellement, au fil de la lecture et même à 60 ans, surtout le néophyte que je suis par rapport à mes collègues, je découvre et comprends dans un langage simple des sujets tous plus intéressants les uns que les autres. Merci donc pour tout le mal que vous vous donnez à trouver chaque mois les moyens d'enrichir nos connaissances.

Norbert Le Noac'h



Echo de la Timbrologie Mai 2018

APY

Mars 2018 – N° 156

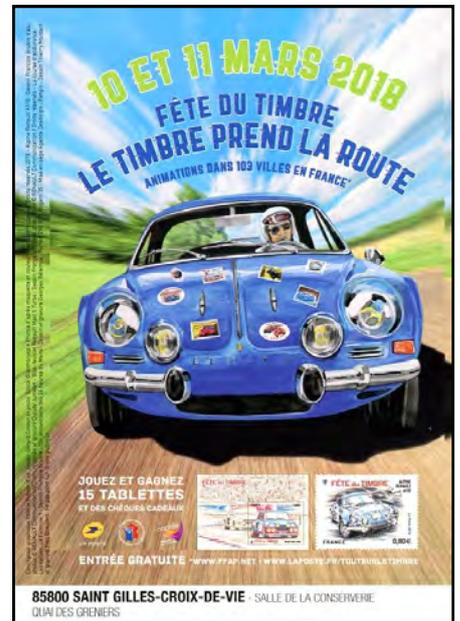
Après les divers comptes-rendus (réunion du Conseil, AG...) et revue de presse, l'Amicale philatélique yonnaise s'est attachée à présenter le nouveau cachet philatélique de La Roche-sur-Yon. Toujours à la pointe de l'actualité, elle s'est penchée sur le nouveau papier blanc qui équipe les imprimantes Brother et les automates Calise de La Poste. L'un des membres inaugure une nouvelle série d'articles qui seront consacrés à Georges Clemenceau...

Contact : Amicale philatélique yonnaise – 76 bd des Belges – 85000 La Roche-sur-Yon.

Fête du Timbre 2018 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)

De 2018 à 2021, un nouveau cycle sur "les voitures" voit le jour pour la Fête du Timbre.

Cette année, le thème était pour :
le timbre : l'automobile ancienne,
le bloc : les grands rallyes automobiles.



Le jour de l'inauguration, quelques membres de l'A.P.Y. étaient présents.



L'A.P.Y. était, aussi, bien représentée au niveau des expositions :

- * trois adultes ont exposé dans le championnat départemental ADULTES (*Jean-Pierre HURTAUD, Robert JACQUET, Jacques RAIMONDEAU*)
- * trois adultes ont exposé dans une nouvelle catégorie : COUP DE CŒUR (*Pierre BARBIER, Didier LAPORTE, Philippe MARTON*)

G.P.C.O.							
GROUPEMENT PHILATÉLIQUE DU CENTRE - OUEST							
XVème RÉGION FÉDÉRÉE							
PALMARÈS							
CHAMPIONNAT DÉPARTEMENTAL ADULTES							
PRENOM	NOM	N° PASSEPORT	TITRE DE LA COLLECTION	CLASSE	Association	POINTS	MEDAILLE PLACE
Jacqueline	CHAILLOUX	12116	Bâteaux et explorateurs	COV	PCO	63	A
Jacqueline	CHAILLOUX	13979	La lettre au fil des temps	COV	PCO	63	A
Reine-Marie	HERBIN	12058	L'Aiguillon sur Vie - Entre le bleu et le vert	COV	APHV	61	A
Georges	BARBEY	12777	A Bicyclette	COV	PCO	63	A
Catherine	DORBEAU	98 (GPCO)	La journée du timbre	SL	APC	58	BA
Jean-Pierre	HURTAUD	29 (GPCO)	Maxi mécanophilie et grands hommes Français	SL	APY	55	BA
Bernard	HERBIN	97 (GPCO)	Les enveloppes CCP	SL	APHV	65	GA
Jean-Pierre	BLU	14474	Recommandés Provisoires de la seconde guerre mondiale en Vendée	HIS	APSO	68	GA
Michel	BERNIER	14192	La marianne de Dulac illustration par les tarifs postaux assortis aux catégories d'objets	HIS	APSO	65	GA
Jacques	RAIMONDEAU	14458	Le timbre à 10 cts sur type blanc	CLI/TRA	APY	68	GA
Jean-Paul	RORTAIT	14201	Marianne de Briat carnets autocollants de 10 timbres pour guichets	CLI	APHV	56	BA
Robert	JACQUET	13278	Etoiles Chiffrées des Bureaux de Paris	TRA	APY	65	GA
Ronan	LEBRUN	14487	La Corniche de Croix de Vie à Sion sur Océan	CP	APHV	60	A
Gérard	MAILLARD	14486	Le métro du Guimard	CP	APHV	63	A

GPCO 11/2017

Nous n'avons pas eu de classement dans la catégorie "Coup de Cœur".

Expositions DEPARTEMENTALES

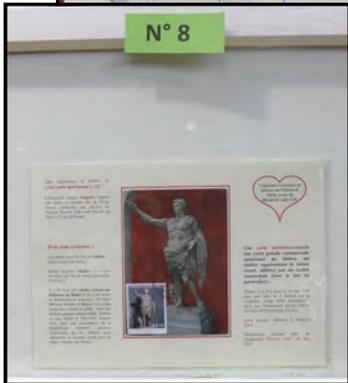
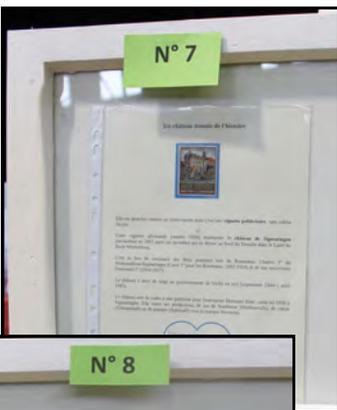
Jean-Pierre HURTAUD :
Maximécanophilie et grands hommes français.

Robert JACQUET :
Etoiles chiffrées des bureaux de Paris.

Jacques RAIMONDEAU :
Le timbre à 10 centimes au type Blanc.



Expositions COUP de CŒUR



Philippe MARTON



Pierre BARBIER

Didier LAPORTE

Jean-Pierre HURTAUD exposait aussi sa collection sur l'Alpine Renault A110.



Paul Benjamin CLEMENCEAU

Père de Georges

Paul Jean Benjamin CLEMENCEAU épouse en 1809 Marie Thérèse Gabrielle JOUBERT, elle apporte dans sa corbeille de mariage le domaine de l'Aubraie de Féole, près de La Réorthe. C'est dans ce château, à la limite du bocage et de la plaine, que va habiter le ménage. Là sont nés leurs deux enfants : Paul Benjamin et Jean Paul. À cause de leurs idées politiques leur père les appellera le sans-culotte et le marquis. Paul Jean Benjamin est maire de La Réorthe et excellent agronome

Paul Benjamin fait de brillantes études au collège de Fontenay-le-Comte ; puis il rejoint Paris en 1829, pour faire sa Médecine. En effet, la profession de médecin est habituelle depuis plusieurs générations dans la famille.

En juillet 1830, il participe aux journées des «Trois Glorieuses» et à l'avènement de LOUIS-PHILIPPE. Dans la capitale, il se mêle au milieu estudiantin et se fait des amis aux idées avancées : Auguste BLANQUI, Etienne ARAGO, Jules MICHELET.



M^{me} Benjamin Clemenceau en 1842
Médaillon en plâtre de H. Maindron



Ayant obtenu son diplôme, il retourne à Féole et y commence à exercer la science hippocratique. En effet, dans les actes de promesse de mariage et des épousailles ainsi que le recensement de 1836, le jeune docteur Benjamin CLEMENCEAU est domicilié à La Réorthe.

Sa mère, née à La Réorthe le 3 décembre 1787, meurt à l'Aubraie, le 26 décembre 1836.

Vers 1835, lors d'une réception, il rencontre Sophie Eucharie Emma GAUTREAU (1817-1903) à la "Bicornière", une maison située en face de la grande allée de l'Aubraie. Les jeunes gens se plaisent, mais le père CLEMENCEAU est hostile au mariage. Il trouve que la jeune fille est d'origine trop modeste, son père est un fermier aisé et maire de Mouilleron-en-Pareds. La détermination du jeune homme et son amour parviennent à faire fléchir son père, aussi au bout de quatre ans le mariage a lieu le 21 octobre 1839. Ultime concession de l'athée Benjamin CLEMENCEAU, le pasteur de Mouilleron bénit l'union. La jeune épouse étant de confession protestante. Mais les enfants du couple ne seront pas baptisés.



En 1844 le ménage s'en va à Nantes, emménage rue du Calvaire puis rue Crébillon, où Benjamin exerce la médecine.

Toutefois la famille vient passer les vacances d'été à l'Aubraie et termine la saison chez les GAUTREAU à Mouilleron. C'est là que les deux aînés du couple naissent, Emma (1840-1928) et Georges (1841-1929). Puis viennent quatre autres enfants, nés à Nantes : Adrienne (1850-1927), Sophie (1853-1923), Paul (1857-1946) et Albert (1861-1927).

Lorsque revient la République, en 1848, il applaudit le nouveau régime, et est un des créateurs de la Commission démocratique nantaise. Dans des manifestations républicaines il n'hésite pas à défiler en tête. Aussi, après le coup d'état du 2 décembre 1851, est-il considéré comme suspect et est interné à Nantes.

Cet internement fortifie ses convictions républicaines, il fréquente un cabinet de lecture où se retrouvent les opposants au Second Empire.

Après l'attentat d'ORSINI, il est à nouveau arrêté, en janvier 1858, et condamné à la déportation en Algérie. Toutefois, ce bourgeois ne présente pas un réel danger pour le pouvoir et il sera remis en liberté, en résidence forcée.

Son fils Georges rapportera la scène de son départ de Nantes pour Marseille : « Je m'approchai de mon père et lui dit tout bas : Je te vengerai. Il me répondit : Si tu veux me venger, travaille ! »

Puis en 1860, après la mort de son père, Benjamin devient propriétaire en titre de l'Aubraie, où la famille va s'installer ; dans ce domaine, leurs habitudes vont alors changer radicalement.

Madame CLEMENCEAU, bonne mère de famille, s'occupe de l'instruction des enfants avant qu'ils entrent à l'école. Elle apprend le latin pour pouvoir l'enseigner, et se charge elle-même de l'éducation de ses filles, ce qui est inhabituel à cette époque.



Paul Benjamin en 1880

Le docteur CLEMENCEAU continue d'exercer – épisodiquement – sa profession de médecin de campagne, et s'occupe du faire valoir de ses fermes. Lorsque l'âge viendra, il apprend à monter à cheval à ses fils et les initie à la chasse, son loisir favori avec les balades dans les prés. Il a également une grande passion pour les chevaux.

Bien que montrant une attitude hautaine, autoritaire et cassante, cet éternel révolté garde avec fermeté ses convictions de jeunesse, comme l'athéisme et l'anticléricalisme. Il impose auprès de son entourage le respect, l'estime, voire la crainte.

Son caractère timide et emporté explique en partie ce visage sévère et austère. Misanthrope par nature, il aime se retrancher du monde dans son bureau et sa riche bibliothèque, en haut d'une tour antique. Il n'est pas question de le déranger dans ce refuge où il peut lire, réfléchir, ou jouer du violon, isolé du monde. Très bon peintre, il transmettra son

amour de l'art à son fils Georges.

Gustave GEFROY, ami du Tigre, qui l'a connu dans son intimité nous a montré de lui un portrait sympathique. Sous un « premier aspect sévère, et dont la fine conversation, les opinions rudes, le souvenir malicieux, avaient tant de charme. Il racontait aussi bien qu'un BALZAC ou un MAUPASSANT les mœurs paysannes qu'il connaissait à fond, car s'il avait renoncé à la médecine à Nantes, il était resté médecin de campagne. Il avait le sens de l'histoire et de la politique, non seulement apprises par les livres, mais vérifiées par les événements. Malgré une ferveur persistante pour les déesses de la Liberté et de la Justice qui avaient pris leur vol avec la Révolution, le total de ses jugements sur l'humanité était celui d'un solitaire qui souffre de l'écart entre la réalité et l'idéal. » Il ajoute qu'avec les ans, il n'a pas changé, est d'une grande politesse et qu'il aime se promener en discourant avec un confident. Il est jugé comme un romantique qui a la nostalgie de la Révolution. Il aime retourner sur les terres du Colombier, à Mouchamps, la terre de ses ancêtres, où il a beaucoup de souvenirs de jeunesse.

Les contemporains ont brossé de lui un visage convainquant : grand, sec, toujours impeccablement droit et raide, avec une redingote noire et une cravate blanche, portant lors de ses sorties un haut-de-forme. Le regard est sévère, derrière ses lunettes à monture d'acier.

Son nom apparaît sur le registre des délibérations de La Réorthe, comme un des plus imposés de la commune, puis comme conseiller municipal.

Nous savons, grâce aux biographies sur son fils, le futur Père la Victoire, que lorsque ce dernier commença sa médecine à Paris, il l'accompagna et lui présenta plusieurs amis, dont Etienne ARAGO. Cette rencontre est essentielle, car après le 4 septembre 1870, ce dernier lui mettra les pieds à l'étrier en politique, en le nommant maire de Montmartre.

Il accueille son fils aîné à Féole, avec sa jeune épouse, Mary Elizabeth PLUMMER, après son retour d'Amérique. C'est à l'Aubraie que les trois enfants du ménage sont nés. Et il aidera financièrement Georges qui avait accumulé des dettes avec les divers journaux qu'il avait fondés, dont La Justice (1880).

Paul Benjamin CLEMENCEAU est décédé le 23 juillet 1897, âgé de 87 ans, à l'Aubraie. Selon son désir, il est inhumé au Colombier sous un cèdre, Arbre de la Liberté, qu'il avait planté en 1848.

Paul Benjamin CLEMENCEAU

Père de Georges. Lettre autographe



Lettre datée du 6 août 1850 du château de l'Aubraie, expédiée le 8 du bureau de poste de Sainte Hermine. Lettre signée de Paul Clemenceau, père de Georges Clemenceau, et fermée par un cachet de cire aux armes de la famille

P. Clemenceau
à Sumbry commune de
la Rivière près Ste
Hermine (Vendée)

Copie de la signature de cette lettre

Mary PLUMMER

Epouse de George CLEMENCEAU



Mary Elizabeth Plummer
par Ferdinand Roybet (1840–1920)

À la suite d'un dépit amoureux avec Hortense KESTNER, la belle-sœur de son ami Auguste SCHEURER-KESTNER, le 25 juillet 1865, Georges CLEMENCEAU s'embarque, d'abord pour l'Angleterre, où son père le présente à MILL et SPENCER, puis pour les États-Unis, qui sortent à peine de la guerre de Sécession.

Il trouve un poste d'enseignant dans un collège pour jeunes filles à Stamford (Connecticut) où il donne des cours de français et d'équitation. Il devient également correspondant du journal *Le Temps*.

Clemenceau s'éprend alors d'une de ses élèves, Mary Elizabeth PLUMMER (Springfield, Massachusetts, États-Unis. 18 mars 1848 - 13 septembre 1922), qu'il épouse civilement le 20 juin 1869 et déménagent en France un an plus tard. Ils auront trois enfants, dont Michel (né en 1873) et deux filles, Madeleine et Thérèse-Juliette.

Sa femme ayant une liaison avec son jeune secrétaire précepteur des enfants, il fait constater l'adultère et l'envoie brutalement quinze jours dans la prison Saint-Lazare pour adultère (alors qu'il a eu lui-même de nombreuses liaisons féminines, on lui en attribue environ 800 ?) et pendant cette incarcération, demande le divorce qu'il obtient en 1891 avant de la renvoyer brutalement aux États-Unis sur un bateau à vapeur avec un billet de troisième classe et obtenu qu'elle perde la garde de ses enfants et la nationalité française. Revenue vivre en France, mais restée perturbée psychologiquement par ces événements conjugaux particulièrement humiliants, l'ex-Madame Georges Clemenceau meurt seule, le 13 septembre 1922, dans son appartement parisien du 208, rue de la Convention. Clemenceau l'annonce ainsi à son frère Albert : « Ton ex-belle-sœur a fini de souffrir. Aucun de ses enfants n'était là. Un rideau à tirer. » (Lettre du 27 septembre 1922 dans sa *Correspondance 1858-1929*, p. 639). Elle est enterrée au cimetière de Bagneux, avec une concession pour 5 ans. Sa tombe a, aujourd'hui, disparu.



Maison natale à Mouilleron en Pareds



Georges Clemenceau est né le 28 septembre 1841 dans la maison de ses grands-parents maternels, François Gautreau et Louise-Henriette Sophie David. « Né » républicain en plein bocage vendéen - comme le souligne Jean-Baptiste Duroselle dans sa biographie de Clemenceau. L'anticlérical, l'athée, a vu le jour rue de la Chapelle, trop beau pour ne pas être signalé.

Après plus de soixante ans de brouille avec la Vendée et son village natal en raison des différences d'opinions, le maire Roger de Lattre (père du futur Maréchal) et la municipalité reprennent contact avec Clemenceau en lui adressant, le 5 avril 1918, une déclaration qui lui assure que « *les habitants de la commune le revendiquent hautement comme l'un des siens* » et pour lui « *exprimer l'admiration de tous les Mouilleronnais* ». Réponse émue du Président Clemenceau le 14 avril 1918, suivie d'une visite après la victoire.

Le Conseil Municipal appose une plaque commémorative sur la façade de la maison natale du Président le 12 janvier 1919.



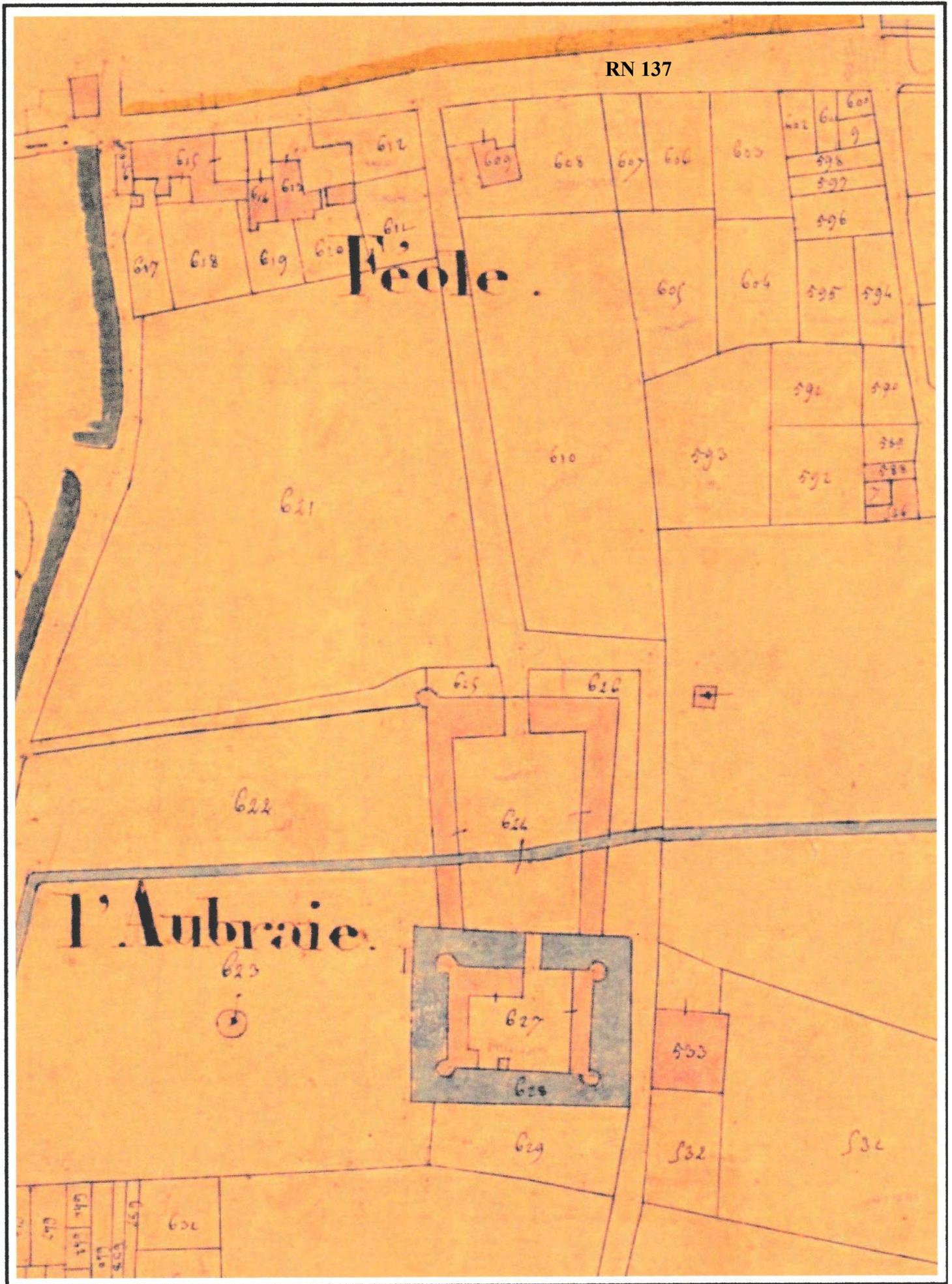
Château de l'Aubraie



Le château de l'Aubraie aurait été construit à l'emplacement d'une motte préhistorique (butte entourée d'eau) située, à l'époque, en bordure des marais. Au 1^{er} millénaire, les constructions de bois se transformèrent en construction de pierre. Sa double ceinture de murailles, avec ses tours d'angles et leurs douves, devaient en faire une demeure inexpugnable. Son chastel, « avec basse-cour fortifiée de fosse, pont-levis et grosses tours », classait la demeure, au dire de la Coutume du Poitou, au rang de châtelainie.

C'est à l'époque Loÿs SURIETTE, qui fit reconstruire le château de l'AUBRAYE (de 1575 à 1577). C'est probablement à cette date que le donjon fut démolit et que fut ajouté un logis au milieu des constructions existantes. C'est le bâtiment qui s'élève à droite du porche d'entrée, couvert d'un vaste toit d'ardoise.

Lors de la curée des douves vers 1956 par Georges II Clémenceau, on s'aperçut que les murs reposaient sur du bois, bois que l'on s'empressa de recouvrir d'eau de nouveau.



CLEMENCEAU (Arizona)



La banque de Clemenceau fondée en 1918. Le bâtiment de la banque est préservé sur le terrain du *Clemenceau Héritage Museum* (Musée de l'héritage de Clemenceau).

Clemenceau est un quartier de la ville de Cottonwood dans le comté de Yavapai dans l'État de l'Arizona aux États-Unis. Il avait d'abord été construit en tant que cité ouvrière en 1917 afin de servir la nouvelle fonderie pour la mine United Verde Extension de James DOUGLAS Jr de Jérôme. La ville avait été nommée en l'honneur du président du conseil français durant la Première Guerre mondiale, un ami personnel de James DOUGLAS. La fonderie de Clemenceau fut fermée le 31 décembre 1936. La plupart des habitants ont quitté la région. Lorsque Cottonwood fut incorporé en 1960, le territoire de Clemenceau ainsi que l'aéroport de Clemenceau furent inclus dans ses frontières. À l'exception de l'école, du bureau de poste et de la banque ainsi que les piles de laitier de la fonderie, il y a peu de choses qui restent de l'origine de Clemenceau.

James DOUGLAS Jr

James DOUGLAS Jr est le fils de James DOUGLAS, un homme d'affaires et ingénieur de l'industrie minière canadien. Né au Québec, Jimmy DOUGLAS a grandi à Phoenixville en Pennsylvanie où son père gérait la *Chemical Copper Company*. Il a quitté la maison familiale à l'âge de 17 ans et a déménagé au Manitoba. Il a par la suite déménagé dans le Territoire de l'Arizona pour des raisons de santé.

Il a commencé sa carrière dans l'industrie minière lorsqu'il déménagea à Bisbee en Arizona à la demande de son père pour travailler en tant qu'essayeur métallurgique pour la mine de Copper Queen.

En 1892, il déménagea à Prescott en Arizona pour travailler pour la *Commercial Mining Company*, une filiale de la compagnie minière Phelps Dodge. Huit ans plus tard, il fut transféré dans l'État de Sonora au Mexique pour gérer la mine de cuivre et la fonderie à Pilares et à Nacozari. Il a également dirigé la construction du chemin de fer de Douglas en Arizona à Nacozari. Plus tard, il déménagea à Cananea également dans l'État de Sonora pour y gérer les opérations des mines de cuivre.

En 1939, James Douglas pris sa retraite au Canada où il mourut en 1949 d'une crise cardiaque.

CLEMENCEAU (Arizona)



Le musée a ouvert ses portes en novembre 1991, occupant les anciennes salles de classe de l'école Clemenceau. Ce fut (et c'est) un travail d'amour et de dévouement de la part de la Verde Historical Society, dont les membres consacrent d'innombrables heures de bénévolat à faire du musée une réalité et qui continuent de le doter et de le maintenir, assurant la préservation de l'histoire de la vallée Verde.

La ville de Clemenceau s'appelait à l'origine Verde. Elle a été fondée en 1917 par James DOUGLAS en tant que ville de compagnie pour loger les travailleurs de sa fonderie de cuivre United Verde Extension (UVX). Comme d'autres villes du même nom existaient déjà en Arizona, le bureau de poste a demandé que le nom soit changé. Il a été renommé Clemenceau après le premier ministre français, Georges CLEMENCEAU, un bon ami de DOUGLAS.

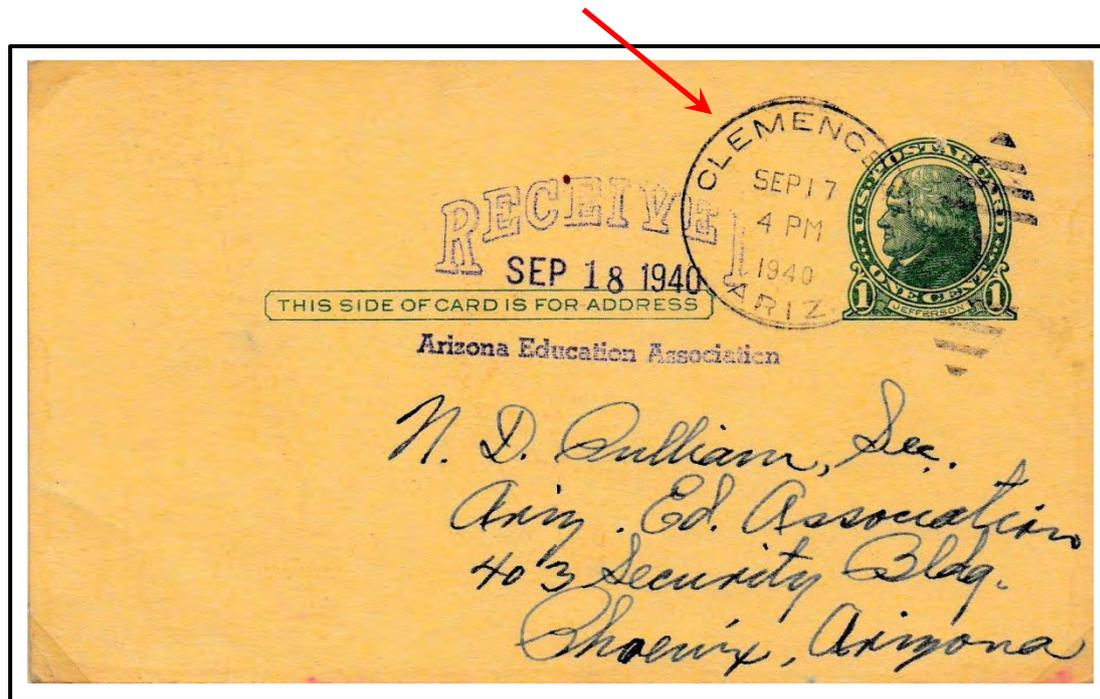
En plus des maisons pour les ouvriers, la ville offrait un magasin d'entreprise, un pavillon avec des courts de tennis, une banque, une pension, une pharmacie, un belvédère et une belle école, qui servait aussi aux enfants de Cottonwood.



CLEMENCEAU (Arizona)

La Banque Clemenceau et le Bureau de poste

Le bâtiment historique a été inauguré en 1918 sous le nom de Banque de Clemenceau, sous la présidence de Jimmy DOUGLAS. Avec des dépôts en baisse dans l'économie déprimée des années 1930 et deux holdups (qui ont amené la compagnie d'assurances à annuler la politique de la banque), il a fermé ses portes en 1932. Deux ans plus tard, le bureau de poste de Clemenceau s'installe dans la banque vacante. Jusqu'en 1954, il s'occupait du courrier local et du service postal aux communautés de Cornville, Rimrock, Pine et Payson. (Orie Margaret (Andrews) Thompson était maître de poste à Clémenceau du 1^{er} juillet 1939 au 18 août 1943)



Cachet de la Poste de CLEMENCEAU en Arizona
Du 17 septembre 1940
Carte-Lettre expédiée par Russel A. TAYLOR
Superintendant de Clemenceau Public School

Le bâtiment a été donné à la Verde Historical Society par George SILER en juin 1999. Il a été déplacé de son emplacement original sur Candy Lane à son emplacement actuel à côté du musée afin de le sauver de la démolition.

Au cours des trois années suivantes, les membres et amis de la Société historique ont accompli la tâche herculéenne de restaurer et de rénover le bâtiment : pose de béton, menuiserie, pose d'isolant et cloison sèche, câblage électrique, toiture, peinture, reproduction du porche et de la signalisation expositions, qui comprennent le coffre-fort de la banque d'origine et les boîtes aux lettres des bureaux de poste.

La banque complétée a été inaugurée le 26 octobre 2002 lors d'une cérémonie d'inauguration. Le maire de Cottonwood, Ruben JAUREGUI, ainsi que les ambassadeurs de la chambre de commerce de Cottonwood, de Cottonwood Post Master et du surintendant du district scolaire de Cottonwood-Oak Creek, John TAVASCI, ont officié. L'occasion a été commémorée par un timbre d'oblitération "First Day", spécialement conçu pour l'ouverture par Dick KENNEY.

MONT CLEMENCEAU



Géographie

Altitude : 3.658 m

Massif : Rocheuses canadiennes

Administration

Pays : Canada

Province : Colombie Britannique

District régional : Colombia-Shuswap

Ascension

Première : 1923 par H. DeVillier-Schwab, W. Harris, H. Hall et D Durand

Le **Mont Clemenceau** est le quatrième plus haut sommet des Rocheuses canadiennes, dans la province de Colombie-Britannique. Il fut, à l'origine, nommé *Pyramid* en 1892 par Arthur Coleman. Cependant, la montagne fut renommée, en 1919, par Interprovincial Boundary Survey en Mont Clemenceau, en l'honneur de Georges CLEMENCEAU, le Premier ministre français pendant la Première Guerre mondiale.

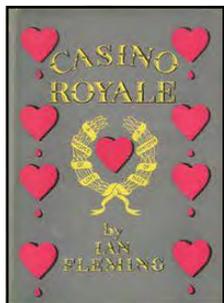


JAMES BOND ET LE TIMBRE-POSTE

A la lecture des livres de la collection James Bond, on s'aperçoit que cinq d'entre eux évoquent le timbre-poste ou son univers....

Retour sur cette saga unique mêlant écriture et cinéma !

Ian Fleming (1908 - 1964) a écrit 14 livres mettant en scène son héros, soit dans l'ordre :

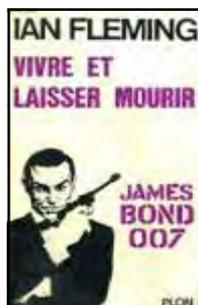
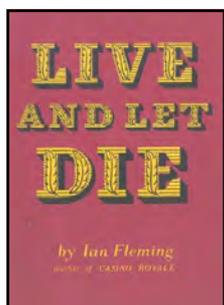


1 - *Casino Royale* en 1953.

(Royale avec un E à la fin, du nom de la ville française où se déroule l'action : Royale les Eaux)

* 1^{ère} édition anglaise 13 avril 1953 : Jonathan Cape (éditeur).

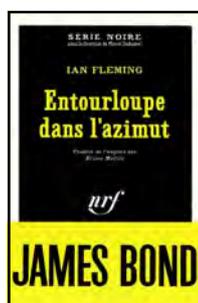
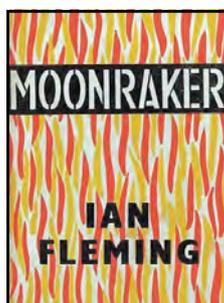
* "Casino Royal" (sans E) édition chez PLON en 1964.



2 - *Live and Let Die*

* 1^{ère} édition anglaise 5 avril 1954 : Jonathan Cape (éditeur).

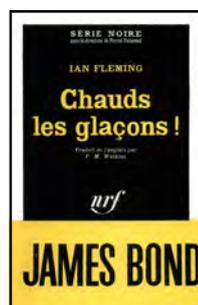
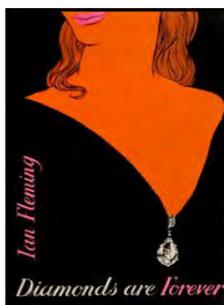
* "Vivre et Laisser Mourir" édition chez PLON en 1964



3 - *Moonraker*

* 1^{ère} édition anglaise 7 avril 1955 : Jonathan Cape (éditeur).

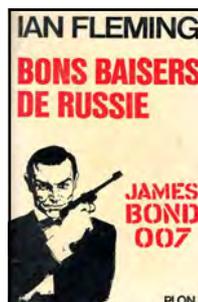
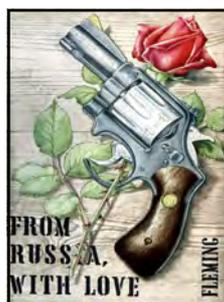
* "Entourloupe dans l'azimut" édition chez Gallimard en 1958, dans la "Série Noire - n° 432" ; puis "Mooraker" en 2002 chez le même éditeur.



4 - *Diamonds Are Forever*

* 1^{ère} édition anglaise 7 mars 1956 : Jonathan Cape (éditeur).

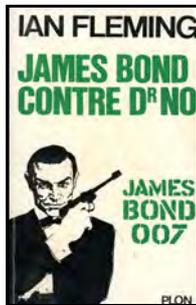
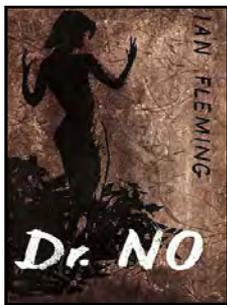
* "Chauds les glaçons" édition chez Gallimard en 1957, dans la "Série Noire - n° 402" ; puis "Les diamants sont éternels" en 1973 chez le même éditeur.



5 - *From Russia With Love*

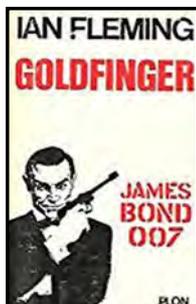
* 1^{ère} édition anglaise 8 avril 1957 : Jonathan Cape (éditeur).

* "Bons baisers de Russie" édition chez PLON en 1964.



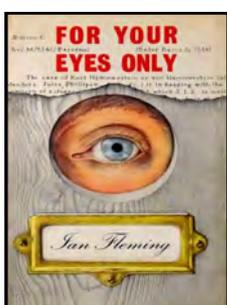
6 - *Dr. NO*

- * 1^{ère} édition anglaise 31 mars 1958 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "James BOND contre Dr. No" édition chez PLON en 1964.



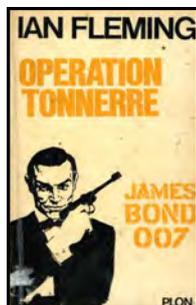
7 - *Goldfinger*

- * 1^{ère} édition anglaise 23 mars 1959 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "Goldfinger" édition chez PLON en 1964.



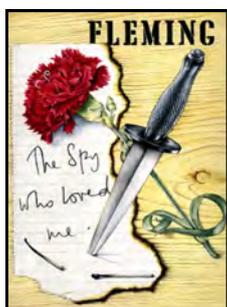
8 - *For Your Eyes Only*

- * 1^{ère} édition anglaise 11 avril 1960 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "Bons baisers de Paris" édition chez PLON en 1965.



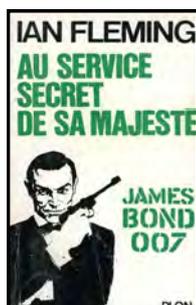
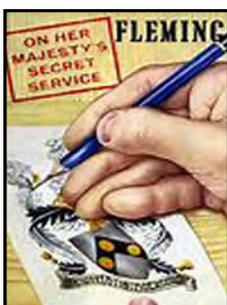
9 - *Thunderball*

- * 1^{ère} édition anglaise 27 mars 1961 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "Opération Tonnerre" édition chez PLON en 1964.



10 - *The Spy Who Loved Me*

- * 1^{ère} édition anglaise 16 avril 1962 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "Motel 007" édition chez PLON en 1966.



11 - *On Her Majesty's Secret Service*

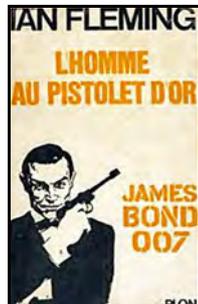
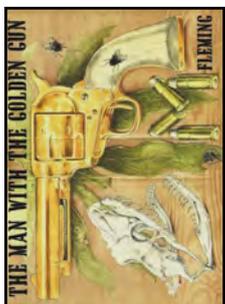
- * 1^{ère} édition anglaise 1^{er} avril 1963 : Jonathan Cape (éditeur).
- * "Au Service de Sa Majesté" édition chez PLON en 1964.



12 - *You Only Live Twice*

* 1^{ère} édition anglaise 1^{er} avril 1963 : Jonathan Cape (éditeur).

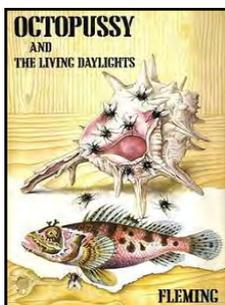
* "On ne vit que deux fois" édition chez PLON en 1965.



13 - *The Man With The Golden Gun*

* 1^{ère} édition anglaise 1^{er} avril 1965 : Jonathan Cape (éditeur).

* "L'Homme aux pistolet d'or" édition chez PLON en 1965.



14 - *Octopussy and the Living daylights*

* 1^{ère} édition anglaise 1966 : Jonathan Cape (éditeur).

* "Meilleurs vœux de la Jamaïque" édition chez PLON en 1966. (recueil de plusieurs aventures de James BOND)

La plupart de ces livres ont été adaptés au cinéma, dans le désordre des publications, par la société EON, qui a acheté dès la fin des années 50 les droits des livres, sauf le premier.

Les films, dans l'ordre chronologique, furent :

1 - *James Bond contre Docteur No*,

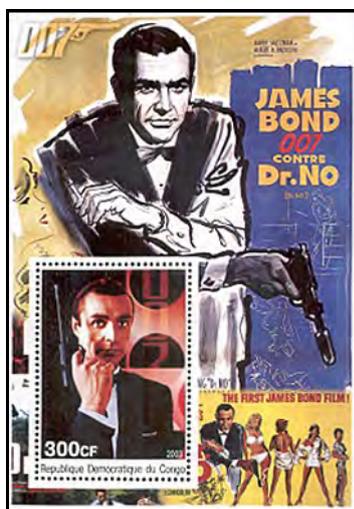
en 1962, avec Sean CONNERY dans le rôle du héros, film assez fidèle au livre.



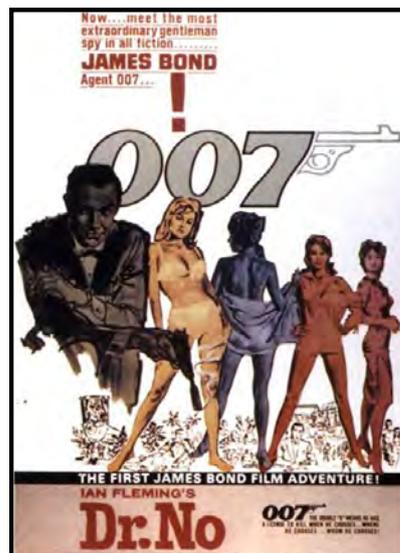
01/05/2012 - Grande Bretagne.
Issu d'un bloc feuillet de 10 timbres,
émis pour fêter le 50^{ème} anniversaire du
1^{er} film de James BOND.



Angola.
Issu d'un bloc de 4 timbres.



République du Congo
Bloc-feuillet
Sean CONNERY



Affiche du film.



2 - Bons baisers de Russie,

en 1963, toujours avec Sean CONNERY, très fidèle également au livre.



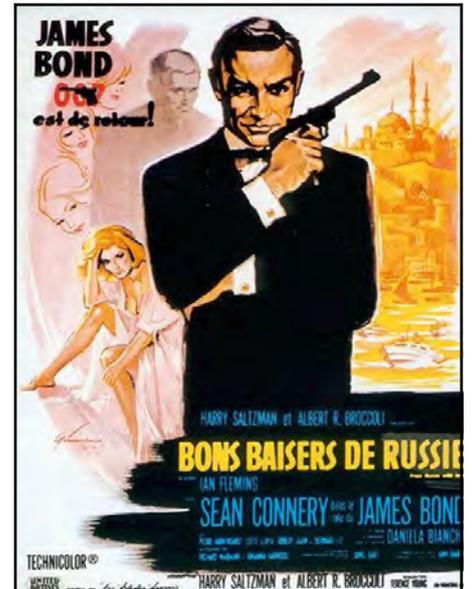
Grande Bretagne - Le 8 janvier 2008 - Emission de six timbres pour le centenaire de Ian FLEMING.



Grande Bretagne - Le 1 mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND.



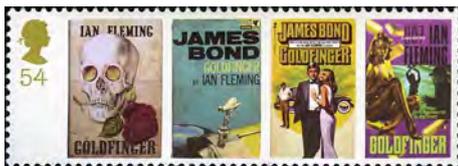
République du Congo bloc-feuille.



Affiche du film

3 - Goldfinger,

en 1964, là encore assez fidèle au livre, mais avec les gadgets en plus, avec Sean CONNERY.



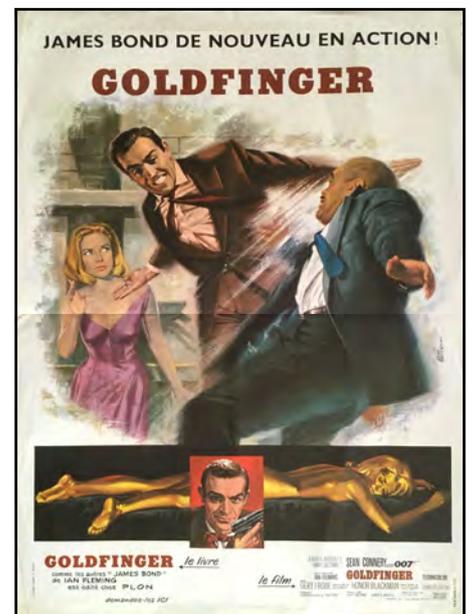
Grande Bretagne - Le 8 janvier 2008 - Emission de six timbres pour le centenaire de Ian FLEMING.



Grande Bretagne - Le 1 mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND.



Somalie Issu d'un bloc-feuille de 4 timbres.



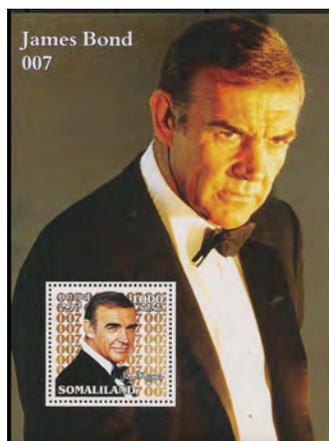
Affiche du film

4 - Opération Tonnerre,

en 1965, relativement fidèle au livre (lui-même tiré du scénario original, jamais exploité).



République Démocratique du Congo Bloc feuille



Somalie Bloc feuille - Sean CONNERY



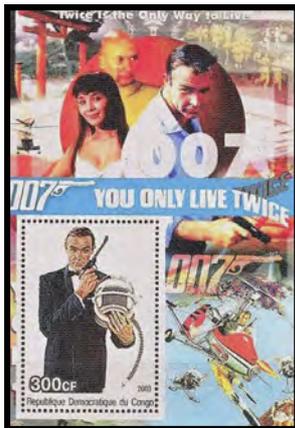
Affiche du film

5 - On ne vit que deux fois,

en 1967, adaptation très éloignée du livre, sauf le cadre : le Japon. A l'issue de ce film, Sean CONNERY déclare abandonner le rôle.



Poste de Somalie
Bloc-feuillet : Sean CONNERY



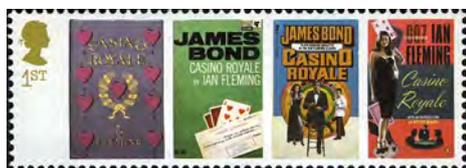
République Démocratique du Congo
Bloc-feuillet : YOU ONLY LIVE TWICE



Affiche du film

6 - Casino Royale,

en 1967, adaptation totalement délirante par un producteur qui avait négocié les droits de ce livre dans les années 50. Le film utilise David NIVEN dans le rôle de James Bond : c'est l'acteur qu'avait souhaité Fleming pour incarner son héros dès que le cinéma s'y était intéressé. Ce film a utilisé cinq metteurs en scène différents (dont le grand John HUSTON) et une palanquée d'acteurs prestigieux : outre David NIVEN, on a Peter SELLERS et Woody ALLEN tous deux aussi dans le rôle James Bond (!), Jean-Paul BELMONDO qui fait une apparition pour les beaux yeux d'Ursula ANDRESS (avec qui il vivait à l'époque et qui a un rôle dans le film, elle qui fut la première "James Bond Girl" dans "Dr No"), et beaucoup d'autres vedettes de l'époque, dont Orson WELLES et William OLDEN.



Grande Bretagne - Le 8 janvier 2008 - Emission de six timbres pour le centenaire de Ian FLEMING



David NIVEN



Woody ALLEN

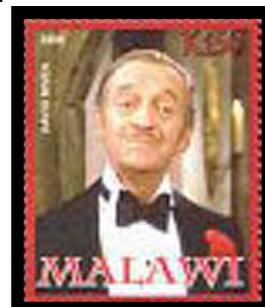


Peter SELLERS



Orson WELLES

Malawi - Timbre issu d'un bloc de quatre David NIVEN



Affiche du film



7 - Au service secret de Sa Majesté,

en 1969, adaptation assez fidèle ; Georges LAZENBY prenant la suite de Sean CONNERY



République du Congo
Bloc-feuillet



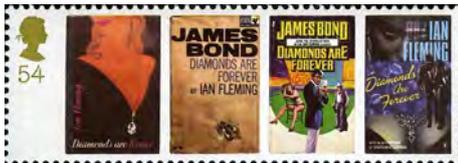
Grande Bretagne
Georges LAZENBY



Affiche du film

8 - Les diamants sont éternels

en 1971, pour un pont d'or, Sean CONNERY revient dans le rôle de James BOND, mais le scénario n'a que très peu de points communs avec le livre.



Grande Bretagne - Le 8 janvier 2008 - Emission de six timbres pour le centenaire de Ian FLEMING



République du Congo
Bloc de un timbre



Affiche du film

9 - Vivre et laisser mourir,

en 1973, avec Roger MOORE qui reprends le rôle de James BOND adaptation plus ou moins fidèle du roman.



Grande Bretagne - Le 1 mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND



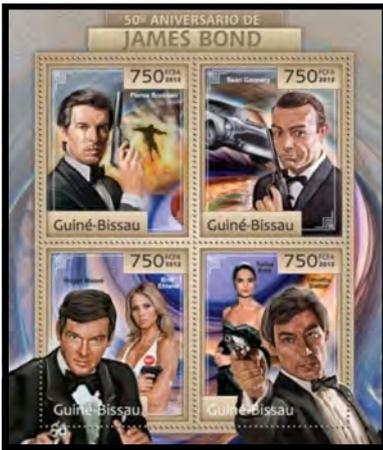
Grande Bretagne
Roger MOORE



Affiche du film

10 - L'homme au pistolet d'or,

en 1974, même remarque que précédemment.



Guiné-Bissau
Roger MOORE et Britt EXLAND
Timbre issu d'un bloc de quatre timbres.



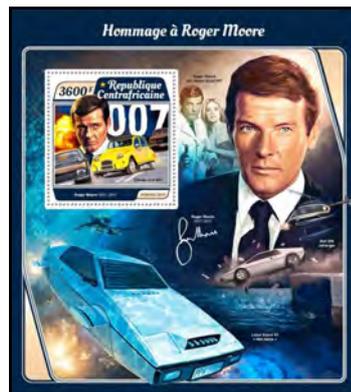
Affiche du film

11 - L'espion qui m'aimait

en 1977, utilisation uniquement du titre d'un roman, pour un film qui n'a lui-même que très peu à voir avec le titre.



Dans ce film James BOND change son Aston Martin contre une Lotus Esprit amphibie.



République Centrafricaine
Roger MOORE et les voitures
Célèbres de James BOND.



Affiche du film

12 - Moonraker,

en 1979, adaptation modernisée du roman.



République du Congo,
Timbre issu d'un bloc de quatre



Grande Bretagne - Le 1er mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND



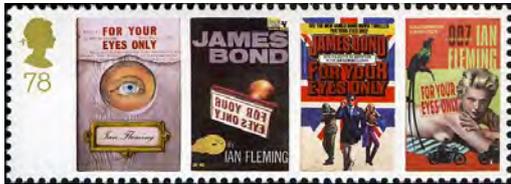
République du Congo,
bloc feuillet.



Affiche du film

13 - Rien que pour vos yeux,

en 1981, reprend des éléments de la nouvelle "Top secret" (une jeune fille voulant venger ses parents) pour très vite s'en éloigner. Cette phrase apparait en capitales dans le texte de la nouvelle et est le titre original du recueil rebaptisé en version française "Bons baisers de Paris".



Grande Bretagne - Le 8 janvier 2008 - Emission de six timbres pour le centenaire de Ian FLEMING



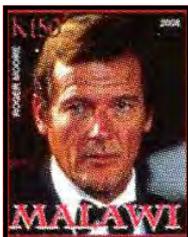
Grande Bretagne - Le 1 mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND



Affiche du film .

14 - Octopussy,

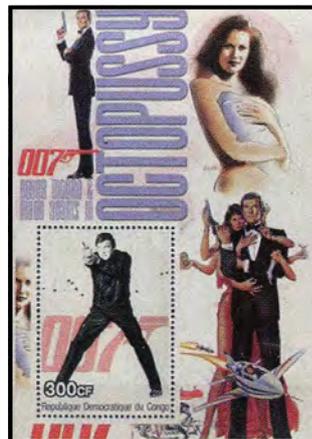
en 1983, toujours avec Roger MOORE ; dans le dernier recueil de nouvelles "Bons baisers de la Jamaïque", le premier récit, où apparait un chasseur de pieuvres amateur, avait ce nom pour titre dans sa version d'origine ; et la vente aux enchères d'un œuf de Fabergé constitue la trame du 2^{ème} récit ("La sphère d'émeraude").



Malawi - Roger MOORE issu d'un bloc de quatre timbres.



Angola - Issu d'un bloc de quatre timbres.



République Démocratique du Congo Bloc-feuille



Affiche du film .

15 - Jamais plus jamais,

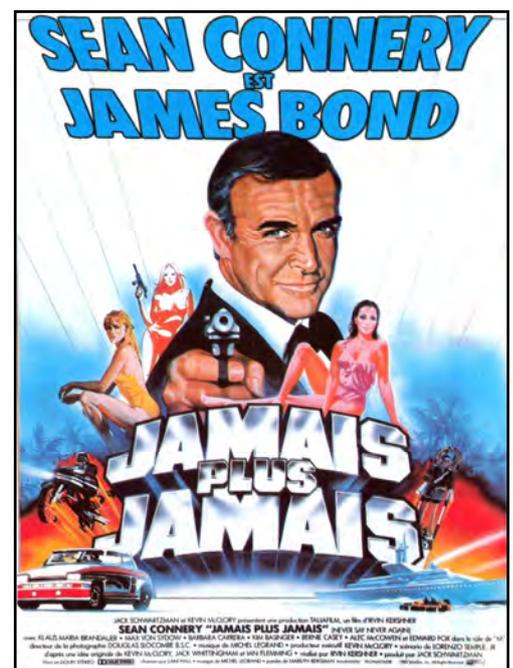
en 1983, l'auteur du scénario dont FLEMING a tiré un livre, s'en est vu reconnaître la copaternité devant les tribunaux, permettant ainsi à un producteur concurrent d'Eon de faire un remake du film "Opération Tonnerre", avec Sean CONNERY reprenant le rôle, après avoir juré ne jamais le faire (d'où l'ironie du titre).



Grande Bretagne Univers de James BOND



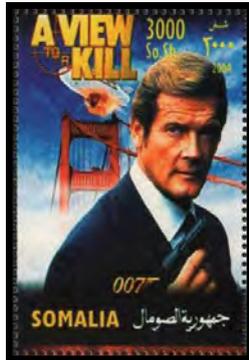
Sean CONNERY Timbre d'artiste



Affiche du film .

16 - Dangereusement vôtre,

en 1985, (selon Wikipédia) serait l'adaptation de "Bons baisers de Paris" mais franchement on cherche les points communs.



Somalie- Issu d'un bloc de quatre timbres.



Angola - Issu d'un bloc de quatre timbres.



Affiche du film

17 - Tuer n'est pas jouer,

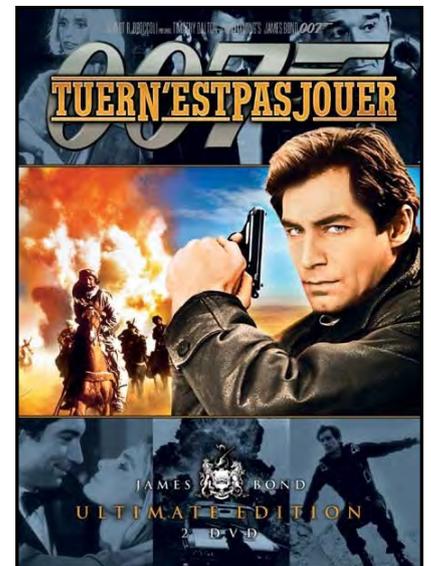
en 1987, adaptation très lointaine de la nouvelle "Bons baisers de Berlin" avec un tueur femme jouant d'un instrument de musique, seul point commun du film avec le récit de FLEMING.



Grande Bretagne - Le 1 mai 2012 - Emission de six timbres pour les 50 ans du 1^{er} film de James BOND



République démocratique du Congo
Timothy DALTON
Bloc-feuille



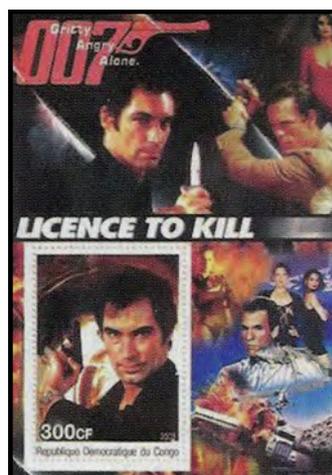
Affiche du film

18 - Permis de tuer,

en 1989, reprend le scène de "Vivre et laisser mourir" avec Félix LEITER (ami américain de BOND) qui est jeté aux requins. Un personnage de ce de ce film, joué par Timothy DALTON, est issu de la nouvelle "Le spécimen rare de Hildebrand".



Grande Bretagne - Timothy DALTON



République démocratique du Congo
Timothy DALTON
Bloc-feuille



Affiche du film

Les liens avec les livres sont de plus en plus ténus et vont disparaître à l'arrivée de Pierce BROSNAN dans le rôle de James Bond.

La seule référence à Fleming étant le titre du premier film de BROSNAN, "Goldeneye" nom de la villa de Fleming à la Jamaïque où il a écrit ses livres.



Pierce BROSNAN
Carte téléphone



Grande-Bretagne
Pierce BROSNAN



2012 - Guinée-Bissau
Issu d'un bloc feuillet
de quatre timbres



2018 - Sierra Léone
Issu d'un bloc feuillet
de quatre timbres



Affiche du film

Dans l'ensemble de ces livres, Ian Fleming fait 5 fois référence au timbre-poste et à son univers.

Les 3^{ème} et 4^{ème} romans sont parus dans la Série Noire (voir page 1), qui aurait fait un choix délibéré de ne pas publier les autres, et les a rebaptisés de titres ridicules : "Moonraker" est devenu "Entourloupe dans l'azimut" et "Les diamants sont éternels" est publié sous le titre "Chaud les glaçons" (glaçons qu'on recherchera en vain dans le roman...).

Les 12 autres romans sont parus chez Plon, avec un dessin identique en couverture (le héros son pistolet en main), seule la couleur du titre divergeant selon les romans (voir page 1-2-3).

C'est dans ce fameux "Chauds les glaçons" (livre N° 4) qu'on trouve une première allusion au timbre : à la fin du chapitre XVII, James Bond a gagné 20.000 dollars au casino à Las Vegas. Qu'en faire ? L'argent, gagné en service, appartient à la Couronne britannique !

*"Bond se dirigea vers le bureau de la réception où il demanda une enveloppe "par avion". Il glissa les trois gros billets (de 5 000 dollars) dans l'enveloppe et l'adressa au directeur général, avec la mention "personnelle". Puis **il acheta des timbres au bureau, glissa l'enveloppe dans la boîte marquée Postes U.S.**, espérant bien que dans cet asile, le plus inviolable des Etats-Unis, elle serait en sûreté."*

La Poste plus sécurisante qu'un coffre-fort, l'argument sera repris par Jean Gabin dans le film "Le cave se rebiffe" !

On passe au livre (N°6) "James Bond contre Dr No".

Ayant été laissé pour mort à la fin du livre précédent, à Paris, Bond a pu s'en tirer grâce à son ami le policier français René Mathis.

Il se rend en Jamaïque à nouveau (il est déjà allé dans (N° 2) "Vivre et laisser mourir"), pour affronter le Dr No, un savant mégalomane amputé des deux mains.

Sur l'île du docteur, il rencontre une jeune fille défigurée, Honeychile Rider, et tous deux sont capturés. Lors de l'apéritif précédant leur repas en commun, le Dr No évoque son passé à James Bond (chapitre XV) :

*"quand je suis sorti de l'hôpital, je suis allé droit chez Silberstein, le plus grand vendeur de timbres de New-York. J'ai acheté une enveloppe, une enveloppe unique, contenant **les timbres les plus rares du monde**. J'ai investi tout mon or en timbres. J'avais prévu la guerre mondiale. Je savais qu'il y aurait une inflation, mais que les choses les plus rares garderaient leur valeur. »*

Pas très facile de regarder ses timbres lorsqu'on n'a plus de mains...

La suite est moins philatélique : Bond est envoyé dans une galerie d'aération infestée d'araignées puis affronte une pieuvre géante, tandis qu'Honey est jetée aux crabes. James Bond s'en sort, retrouve Honey, grimpe dans une grue et lâche sur le Dr No "une énorme masse de guano".

Le film sera nettement moins violent !

On poursuit avec "Opération Tonnerre". Dans ce livre (N° 9) apparaît le fameux Ernst Stavro Blofeld, chef du Spectre (Service Pour l'Espionnage, le Contre-espionnage, le Terrorisme, les Règlements et l'Extorsion).

On y apprend au chapitre 5 que né en Pologne, Blofeld :

"à 25 ans avait trouvé un poste modeste dans l'administration des PTT". Et l'auteur d'ajouter : "ce choix paraissait curieux de la part d'un jeune homme aussi doué"

Sympa pour les postiers !

Mais l'auteur se rattrape : *"il avait compris que la rapidité et le bon fonctionnement des moyens de transmission sont dans le monde d'aujourd'hui indispensables à l'exercice du pouvoir"*.

Après l'intermède du livre (film N° 11) "L'espion qui m'aimait" (intitulé en français "Motel 007", vraiment à part dans l'œuvre de Fleming qui le considérait comme son plus mauvais, alors que c'est le plus original sans doute), on retrouve Blofeld et le timbre-poste dans le livre suivant : "Au service secret de sa Majesté".

Réfugié en Suisse dans un château où il accueille des jeunes filles pour les transformer en agents porteuses de maladie, Blofeld cherche à se constituer une ascendance noble. Bond se fait passer pour un spécialiste de l'héraldisme afin de le rencontrer.

Au chapitre IX, Bond explique dès son arrivée au château :

"il y a des affaires qui m'attendent à Londres. Bond prit un ton solennel : Les nouveaux Etats africains... Il y a beaucoup de travail : les drapeaux, les monnaies, les timbres, les médailles. Nous sommes très peu nombreux au Collège"

Le timbre symbole de la nouvelle souveraineté des Etats récemment créés !

A l'issue de l'aventure, James Bond se marie et Blofeld assassine son épouse au sortir de l'église (le film reprendra fidèlement cette partie du roman).

Il se venge dans le livre suivant (N° 12), en tuant Blofeld, réfugié au Japon, avec la complicité d'une charmante japonaise, Suzuki ; mais il ressort amnésique de sa mission, passe pour mort, et finit par quitter Suzuki pour aller à Vladivostok sans savoir qu'elle est enceinte de lui.

On le retrouve au service des Russes (qui l'ont récupéré amnésique) dans (livre N° 13) "L'homme au pistolet d'or" : il essaie de tuer "M", son chef, qui, pas rancunier, le fait soigner et l'envoie liquider un tueur en Jamaïque, un dénommé Scaramanga, lequel utilise un pistolet en or. Et nous revoici avec le timbre : au chapitre XII, Scaramanga réunit une brochette de champions du crime et du trafic de drogue.

L'une d'elles commente, à propos d'un achat d'actions boursières :

"je n'ai pas d'actions. En tout cas, je vous conseille de réaliser vos valeurs : en or, en diamants ou en timbres rares".

Tiens, revoici le timbre et sa valeur de placement universel !

On termine avec le dernier récit du dernier livre de Fleming (N° 14), "Bons baisers de la Jamaïque" qui comprend plusieurs récits

Dans le 3^{ème} récit, "Bons baisers de Berlin", Bond est chargé de tuer un tireur qui veut empêcher un agent secret britannique de rejoindre Berlin Ouest. On y voit donc au début Bond s'entraîner au tir,

"cette cible de 60 cm carrés ne paraissait pas plus grande qu'un timbre-poste".

En conclusion, on pourra dire que le timbre-poste n'était pas étranger à l'univers de James Bond : comme valeur de placement, mais aussi comme symbole de l'Etat, ou tout simplement à usage postal.

Evidemment, aucun film sur cet agent secret n'évoque l'univers du timbre.

Mais qui se souvient encore de ces allusions au timbre dans l'œuvre de Fleming ?

LA VENDEE A L'HEURE DE LA DILIGENCE

Reportons-nous au milieu du siècle dernier, au temps de Louis-Philippe le Roi très bourgeois des Français... Et prenons place du côté des premières maisons de Luçon, sur la route de Fontenay...

En cette soirée de Juin 1540, il faisait bien chaud dans la diligence en provenance de Niort : la patache était bondée, car, le lendemain, il y avait une grande foire en ce lieu, et les gens venaient de loin à cette occasion, parfois de Poitiers et même jusque de Limoges. Les voyageurs suaient abondamment, et ils somnolaient au rythme des roues dont les bandages de fer s'acharnaient, en crissant, à moudre les pierres blanches de la route. Un nuage de fine poussière accompagnait fidèlement le convoi, tandis que le martèlement monotone des fers rivés aux pieds des deux chevaux, accentuaient l'irrésistible effet d'hypnose que subissaient les usagers... Faute de place sur les banquettes intérieures, trois joyeux compères s'étaient juchés sur l'arrière-siège, à toucher le toit du véhicule, près de l'énorme ballot bâché des messageries; et, pour passer le temps, ils se contaient des gaudrioles en se bourrant du coude...

Chez nous, on disait le "courrier", comme ailleurs on préférait le terme de "voiture de diligence" (1), ou mieux encore de "diligence" tout court. Et l'arrivée en ville de ce "courrier" constituait toujours un événement et offrait un spectacle de choix : les hommes penchés sur leurs outils relevaient la tête un instant ; les femmes se montraient aux portes ; quant aux gamins désœuvrés, il en sortait toute une troupe de l'impasse Saint-Hors, qui se précipitait en criant à l'assaut de la berline pesante ; les plus chanceux parvenaient à s'accrocher aux ais de la voiture, et à s'y maintenir jusqu'au terme du trajet, malgré la mèche du fouet dont le postillon les caressait sans hargne...

En entrant dans la rue des Gentilshommes, le phaéton se saisit d'un vieux cor de chasse cabossé par un long usage, et il en tira les premières notes de l'hallali pour célébrer son arrivée, éveillant du coup les passagers et mettant en alerte le personnel du relais tout proche.

Harassés, les voyageurs descendirent et dégourdirent leurs jambes ankylosées, tout en s'époussetant légèrement de la main. Mais déjà les garçons d'écurie s'affairaient autour des postiers bretons tout fumants ; ils les essuyaient et les bouchonnaient de paille pour endiguer les coulées de sueur odorante. Tandis que Maître Durandeu, toque en tête, accueillait les arrivants à l'Hôtel du Cheval Blanc (2) et les invitait fort civilement à pénétrer dans la salle d'une fraîcheur bienfaisante, où d'autres voyageurs, venus de n'importe où, se livraient aux joies bruyantes de l'Aluette ou du Trut (3), en attendant de passer à table. C'est que le CHEVAL BLANC était réputé au loin pour ses lits et pour sa bonne chère ; et il contribuait à accréditer le dicton qui assurait que les Luçonnais étaient des gourmands. Aussi, son relais était-il recherché pour faire étape.

La modeste étude qui va suivre n'a point évidemment l'outrecuidance d'épuiser le vaste sujet de l'histoire des diligences et de leur époque. Toutefois, il nous plairait de jeter un coup d'œil sur le "Courrier" en Vendée aux environs de 1840.

Pourquoi avoir choisi cette date ? Nous l'avons fait tout d'abord parce que c'est l'instant où notre province se relève de ses ruines matérielles et morales laissées par la terrible guerre civile de 1793. C'est aussi l'époque où la situation économique générale de la France tend à la prospérité. C'est le temps où les relations entre les villes se multiplient, grâce aux routes construites ou aménagées sous l'Empire, et que le réseau routier de notre pays est, de l'avis des étrangers, le meilleur d'Europe. Enfin, et surtout, cette année 1840 marque l'apogée de la diligence, en même

(1) - Voiture de diligence = voiture de célérité.

(2) - Cette auberge - relais était située rue des Gentilshommes, dans les bâtiments de l'ancien Hôtel noble de la Roulière. Lorsque le relais disparut, la famille Gaudineau, du Braud-de-Grues en fit l'acquisition et la restaure fort intelligemment. Laissée à l'abandon, après le décès de M. Charles Gaudineau, l'immeuble bénéficie d'une seconde restauration des soins de M. Godet, commerçant luçonnais;

(3) - L'aluette, vieux jeu de cartes importé d'Espagne, a longtemps passionné les joueurs des contrées d'entre Loire-et-Gironde. Quant au Trut, il a fait et défait des fortunes, au XIXe siècle.

temps qu'elle prépare sa ruine, car, déjà, avec la vapeur, se profile pour un avenir proche un ennemi redoutable : le train. Ce train qui, dans vingt ans de là, engagera contre les antiques moyens de transport à traction animale, une lutte acharnée dont finalement il sortira vainqueur.

Cependant, au cours de ce bref propos, il nous arrivera de perdre de vue pour un instant, 1840 et la Vendée, afin de divaguer quelque peu dans le temps et dans l'espace, à la recherche des origines de tout ce qui concerne le "courrier" et la route, son inséparable compagne ; sinon nous risquerions fort de mal saisir ce que fut vraiment la Vendée, à l'heure de la diligence ; ne nous faut-il pas, en gros, exposer ce que furent les relais, la poste, la malle, les messageries et les courriers ? ... De même ne sera-t-il pas nécessaire de faire, en abrégé, l'histoire de nos routes et de nos chemins ? ...

*
* * *

Jamais on n'a pu exiger du cheval, "cette noble conquête de l'homme", qu'il puisse impunément parcourir plus d'une certaine distance, en une seule randonnée ; ce fier animal est vigoureux, certes, mais il est aussi capable d'être délicat. Et, pour un long trajet, il a toujours fallu changer de cheval de temps à autre, sous peine de le "crever", suivant l'expression consacrée.

Et, il y a vingt siècles, Cyrus, fondateur de l'Empire perse, inventa les relais : de distance en distance, des chevaux au repos attendaient qu'on eût besoin d'eux pour prendre la place des arrivants fatigués, pour les relayer. Le brillant conquérant utilisait ce moyen afin de rester en relation rapide avec Suse ou Persépolis, lorsqu'il guerroyait contre les Scythes.

L'empereur romain Auguste créa, lui aussi, un système régulier de relais sur toutes les grandes voies de l'Empire : chacun de ces "postes", en latin "positi", c'est-à-dire "placé", devait être équipé de quarante chevaux. Mais il s'agissait là strictement d'un service d'Etat, non accessible aux particuliers, sauf autorisation personnelle de l'Empereur.

Dès lors, les termes de relais et de postes sont devenus synonymes, et l'emploi moderne du mot "poste" n'est qu'une lointaine résurgence de cette appellation, laquelle, notons au passage, a donné le mot de "postillon", conducteur de la "malle-poste" ou diligence.

Les premiers rois francs utilisèrent, eux aussi, ce moyen de voyager rapidement, (tout est relatif), à cheval, bien sûr, tandis que les Mérovingiens, du moins les rois-fainéants se contentaient, n'est-il pas vrai, de se faire béatement et lentement véhiculer par des chars à bœufs.

Charlemagne, qui souvent s'éloignait de ses capitales franques, pour vaquer à quelque expédition punitive ou à quelque conquête, établit à travers son Empire, un corps de "cursores", c'est-à-dire de coureurs ou de courriers, il s'agissait là de cavaliers, porteurs de dépêches, qui utilisaient des relais, postés de place en place. Ce terme de "courrier", autant que celui de "poste", aura de lointains échos. N'est-il pas d'ailleurs à rapprocher de l'espagnol "correos", comme de l'italien "corriere", dont le sens a suivi une évolution parallèle, à travers les fluctuations de nos vocabulaires respectifs.

Une ordonnance en date du 19 Juin 1464, signée de Louis XI, établissait des maîtres de postes, des maîtres de relais, de quatre en quatre lieues sur les principales routes du royaume. On estimait, en effet, comme plus tard en 1840, que lorsqu'un cheval avait parcouru, à bride abattue, quatre lieues, c'est-à-dire seize de nos kilomètres, il était suffisamment harassé pour être relayé.

Quant à Colbert, qui fit tant pour l'amélioration des communications en France, il opéra la fusion des deux grandes institutions de la Poste aux chevaux et de la Poste aux lettres, héritière des "cursires" de Charlemagne.

En cette année 1840, à laquelle nous nous sommes attachés, sous Louis-Philippe, le sens de tous ces termes chevauchait quelque peu, d'où, parfois, une certaine confusion. Par exemple, on appelait indifféremment courrier le valet qui courait, dans certaines circonstances, devant la malle-poste, pour prévenir les relais qu'on se tint prêt, afin d'éviter tout retard, ou bien, c'était l'appellation la plus commune, la voiture elle-même qui suivant ledit valet. Quant à la malle-poste, primitivement prévue pour les lettres et les messageries, elle s'était ensuite, en raison de sa vélocité, mise au service des voyageurs.

En ce milieu du XIX^e siècle, les relais étaient généralement établis dans des auberges, bien que ceci ne fût pas une règle absolue, ils se trouvaient placés sous la direction d'un maître de postes, qui était, le plus souvent, l'aubergiste lui-même. Ce personnage, sorte de fonctionnaire, devait être titulaire d'un brevet de Maître de postes. Nous avons trouvé, à la Mairie de CHAMPAGNE-LES-MARAIS, l'un de ces documents. Et bien qu'il date de la Révolution, il n'en est pas moins intéressant d'en donner la teneur :

DU 29 JUILLET 1792, BREVET DE MAITRE DES POSTES DE MUREILLES :

Route de Bordeaux - Saint Malo,
à PRIOUZEAU François

Poste vacant à la suite de la Veuve Planchot :

"En conséquence qu'il exercera et qu'il jouisse d'un traitement de trente livres par cheval emplé (pour "employé") au service de son relais, conformément au Décret de l'Assemblée Nationale en date du 25 Avril 1790, en outre de vingt-cinq pour chaque cheval et par poste, y compris les guides et les postillons, lesquels vingt-cinq lui seront alloués pour le transport de la malle, en vertu du Décret du 6 Septembre 1791.

Le nombre des chevaux : 12 de poste - 2 bidets - 1 de malle".

Dans ces relais, on changeait les chevaux, bien sûr, mais les voyageurs pouvaient y manger et y dormir. Un se disait : "Nous dînerons à tel relais", et, le cas échéant : "Nous coucherons à tel autre" !

Ces haltes étaient fort pittoresques : les cours pavées de grès retentissaient des piaffements, des appels, des jurons, des hennissements et elles s'encombraient de lourds chariots cerclés de fer et de voitures de courriers peintes en couleurs vives. L'air s'y emplissait de relents de fumier frais et de la corne brûlée des sabots chevalins que ferraient les maréchaux-ferrants sous un hangar.

Le cinéma nous a familiarisé avec ces images qui illustrent les exploits de d'Artagnan ou de Lagardère. Et nos "relais de gueule" contemporains ont... disons : relayé ces auberges d'inégales valeur, dont certaines, les romans de Ponson du Terrail en font foi, n'étaient guère que des coupe-george.

Lors d'un voyage en Bretagne, Victor Hugo, grand voyageur s'il en fut, nous décrit ainsi l'un de ces gîtes d'étape, à Pontorson:

"La chambre est planchée de terre (sic!... Nous qui pensions naïvement que planchéie signifiait garni de planches ! ... Mais le grand Hugo ne peut-il se permettre toutes ces licences !...) Bref ! ... La chambre est planchée de terre, d'énormes araignées au plafond; de très petites puces par terre, deux chaises veuves de leur paille. On vous sert à dîner. Les assiettes sont comme des formations (géologiques, sans doute ?). Il faudrait pénétrer plusieurs couches de je ne sais quoi, avant d'arriver à la faïence... etc... etc...". Il y en a une page sur ce ton-là. Le grand poète exagérerait-il ? De nombreuses relations de voyages, à cette époque, s'accordent sur ce point cependant.

Mais on ne coupait pas la gorge dans tous les relais ; et beaucoup d'entr'eux étaient au contraire fort avenants. Pour n'en citer que quelques-uns en Vendée, n'y avait-il pas, à Fontenay l'Hôtel de France, à la Roche Sur Yon l'auberge du Père Chusseau, près de l'hôpital et aussi celles des maîtres de postes, Pierre Dubois et Léon Grimaud, qui exerçaient précisément en 1840. Aux Quatre-Chemins-de-l'Oie se trouvait l'auberge de l'Oie Grasse et à Luçon, l'Hôtel du Cheval Blanc. Aux Sables d'Olonne, à côté de l'auberge de la Place du Bidet, il y avait l'ancienne Poste, qui se trouvait dans l'actuelle, Rue Bisson, ainsi que l'Hôtel de la rue du Palais, tous disparus et qui n'étaient que des relais secondaires. Tous ces établissements avaient une renommée étendue : on y dormait convenablement et on y mangeait encore mieux.

*

Il existait en Vendée, en 1840, 18 relais officiels distants entr'eux de 3 à 5 lieues, suivant que la route était plus ou moins accidentée, on avait, en gros, conservé les normes de LOUIS XI, les mêmes que celles d'Alexandre le Grand.

Ces relais s'établissaient comme suit, sur les routes principales : les grand' routes.

Sur la route des Sables à Cholet (et à Paris), on trouvait, à quatre lieues, la Mothe-Achard, avec l'auberge du Lion d'Or. Puis, La Roche Sur Yon, à quatre lieues et demie, avec les relais de l'Hôtel

Napoléon, sur la place du même nom, à l'angle de la route de Luçon et celui de l'actuelle Place Circulaire, en direction de Cholet. Ensuite, on relayait, à 4 lieues de La Roche, aux Baraques, près de Boulogne, entre La Ferrière et les Essarts. Le relais suivant se présentait à 3 lieues seulement de là, aux Quatre-Chemins-de-l'Oie, à l'auberge de "l'Oie Grasse".

Cette auberge a une histoire qui mérite d'être contée. En Août 1808, Napoléon 1^{er}, accompagné de l'impératrice Joséphine et d'une nombreuse suite, s'arrêta à "l'Oie Grasse", pour se désaltérer. Parmi les gens de l'Empereur se trouvait le colossal mameluck Amakuk, dont la taille impressionne tellement l'aubergiste que, dès le lendemain, celui-ci décida de troquer le nom pourtant pittoresque de son établissement pour celui d' "Hôtel du Grand Turc", nom qu'il porte encore.

Vingt ans plus tard, la Duchesse du Berry relaya en cet Hôtel du Grand Turc ...

A deux lieues et demie seulement des Quatre-Chemins, car il y avait ensuite la terrible Côte des Alouettes à gravir, était établi le relais des Herbiers, à l'Hôtel... du Relais, précisément, sur la route de Saumur. A Mortagne-Sur-Sèvre, distant de 3 lieues et demie, il y avait un nouveau relais. Cholet n'était plus ensuite distant qu'à trois lieues de là.

Sur la route des Sables à Luçon ; il existait aussi deux relais, l'un à Talmond, à toucher le Payré, l'autre au Pont Rouge. On ne sait pourquoi, ils ne figurent pas sur les cartes de 1840 et par conséquent, ils ne sont pas dénombrés dans nos 18 postes officielles.

Sur la route de Luçon à Nantes ; le premier relais se situait à Mareuil (2 lieues et demie), le second à La Roche, près de l'hôpital, chez le Père Chusseau (à 5 lieues), le troisième à Belleville (à 3 lieues), enfin le 4ème à Montaigu (à 5 lieues et demie).

En Loire Inférieure (1), il y avait, à 4 lieues et demie de Montaigu, la Jaunaye. Et Nantes n'était plus qu'à quatre lieues.

Sur la route de Luçon à Niort ; les documents du temps indiquent des relais à Mouzeuil (3 lieues et demie), à Fontenay (3 lieues) et à Oulmes (encore 3 lieues). Niort n'était distant que de quatre lieues.

Sur la route de Luçon à La Rochelle ; enfin, il n'existait que deux relais, au Passage de Moreilles (2 lieues et demie), et à Marans, déjà en Charente Inférieure, à l'auberge de la Croix d'Or. Il ne fallait plus rouler que pendant 5 lieues pour se trouver aux portes de La Rochelle.

Il est à souligner que sur la vieille voie de Bordeaux à Saint Malo, notre nationale 137, dans sa portion vendéenne, il n'existait pas en 1840 de service officiel de diligence entre les Quatre-Chemins-de-l'Oie et les Quatre-Chemins-de-Sainte-Gemme. Et pourtant, dans le passé, sous l'Ancien Régime, il y avait eu sur ce grand chemin les "Relais de Chevaux du Roi" à l'usage des cavaliers, notamment à La Brossière de Saint Fulgent et à la Guimenière, près de Saint-Vincent-Sterlanges. Aussi, le voyageur qui empruntait la diligence entre Nantes et La Rochelle, devait-il passer par Montaigu, Belleville, La Roche et Luçon.

Mais il nous faut bien préciser que, hormis les dessertes des grandes voies à relais officiels, si l'on peut dire, certains courriers étaient autorisés, à leurs risques et périls, à voiturier les gens sur de petits parcours, des Sables à Saint Gilles, par exemple, ou de Luçon à Champagné-les-Marais.

L'administration des postes de relais gérait également le trafic des correspondances écrites, c'est-à-dire la poste aux lettres. Outre les 18 relais brevetés de la Vendée, il nous faut ajouter 19 bureaux de poste aux lettres, dont voici la liste dans l'ordre alphabétique, telle que nous la livre un annuaire du temps:

AVRILLE - BEAUVUIR - CHALLANS - CHANTDNNAY - FONTENAY-LE-CUMTE - LA CHATAIGNERAIE - LA MOTHE ACHARD - LA ROCHE SUR YDN - LES HERBIERS -LUÇUN - MUNTAIGU - MORTAGNE - NOIRMOUTIERS - PALLUAU - PUUZAuges-la-VILLE - LES SABLES D'OLONNE - SAINT FULGENT - SAINT GILLES SUR VIE - SAINTE HERMINE.

C'était l'embryon de notre énorme et complexe administration des P.T.T.

En France, beaucoup de lieux-dits rappellent ces relais, dont nous venons de parler si longuement. Combien de tout petits villages portent-ils le nom de la Poste, le Relais, la Patache et même la Guimbarde...

Chose curieuse, la Vendée semble dépourvue de ces dénominations: sans doute parce que le Bas Poitou était déjà un vieux pays, où toutes les agglomérations avaient acquis leur nom propre de longue date, avant qu'on n'y établisse des relais.

Venons-en aux voitures de diligence elles-mêmes, ces véhicules dont nous pouvons dire qu'ils sont les derniers moyens de transport en commun à traction animale.

Aux premiers siècles de l'humanité les déplacements se firent à pied en caravane; puis le portage au moyen de bêtes de somme, les "sommiers", furent utilisés. C'était un progrès considérable. Ces sommiers étaient les ânes, les chevaux et les mulets, du moins en Occident. Ils aidèrent puissamment les grands mouvements de peuples, les migrations, les invasions, les conquêtes...

Les cours d'eau et la mer furent aussi pour l'homme des chemins naturels.

Les transports individuels existèrent bien avant les transports en commun. L'un des tout premiers fut le bât ou la selle sur le cheval ou l'âne. Puis apparut la litière qui portée par des hommes ou des animaux, eut une honorable et longue carrière. Qui ne se souvient de la litière de Richelieu ? Les chaises à porteur n'étaient utilisées que dans les villes sur de petits parcours.

Le carrosse arriva d'Italie en France vers l'an 1400. C'était une luxueuse voiture à quatre roues, dont la caisse était suspendue par des lanières de cuir. L'un des tous premiers servira au mariage de Charles VI avec Isabeau de Bavière. Au grand siècle, ce sera le moyen de transport habituel des privilégiés de l'Ancien Régime.

Les transports en commun, par contre, sont relativement récents; ils vont permettre à beaucoup d'exclus du voyage jusqu'alors, de pouvoir se déplacer à leur tour autrement qu'à pied. Ils ne datent guère que de la fin du XVI^e siècle.

Et la première voiture à qui il fut donné de remplir ce rôle, fut le coche. "Coche", qui vient de l'allemand KUTSCHE, désignait une grande voiture apparentée au carrosse. Ce coche, d'origine allemande, fut véritablement l'ancêtre de la diligence. On peut le rapprocher de l'anglais MAIL-COACH, la MALLE COCHE des Britanniques.

Les écrivains et les gravures du XVII^e siècle nous ont rendu ce moyen de se déplacer en groupe assez familier; on pouvait y entasser une quinzaine de personnes.

De ces temps lointains, nous avons conservé des expressions telles que : Manquer le coche (manquer une occasion) ou Faire la mouche du coche, illustrée par La Fontaine.

Dans le même temps s'organisaient les messageries, qui étaient des sociétés de transport, de gens comme de marchandises. Ces compagnies, qui recevaient un brevet royal, organisaient et assuraient des départs de courriers à jours et à heures fixes, quel que soit le nombre des partants, les places étaient louées à l'avance.

Les omnibus, eux, étaient spécifiquement français et ils n'intéressaient guère que les gens des villes. Parlons-en cependant car ils sont dus au génie de Pascal, et à l'esprit d'initiative du Duc de Roannès et du marquis de Sourches.

Ce furent-là, à Paris, d'abord, les fameux "carrosses à cinq sols". Ils ne nous concerneraient pas particulièrement, si Nantes, notre voisine, après Paris et Londres, n'eût possédé ses omnibus urbains en 1827. La voiture destinée à tous !

Et voici enfin notre diligence, notre courrier !

En 1840, en Vendée, le courrier se présentait sous l'aspect d'une rude et lourde berline divisée en deux ou trois compartiments. Comme son nom l'indique, elle était originaire de Berlin, où elle était d'un usage courant. De couleur vive, elle était posée sur quatre roues et une vingtaine de personnes pouvaient y entrer. Quant à son toit, il était assez robuste pour supporter le poids considérable de multiples colis et bagages. Héritière du coche, la diligence se trouvait pourvue d'un timon, auquel on attelait deux chevaux vigoureux ou, dans certains cas, de quatre "postiers", comme on les appelait. Au surplus, c'est une voiture de cette nature que nous avons vu arriver tout à l'heure à Luçon.

Le terme de malle, ou de malle-poste, s'appliquait à un véhicule plus léger et partant, plus rapide. Seulement, lorsque la voiture de courrier n'était plus neuve, et qu'elle donnait des signes de

fatigue dans sa carrosserie, les gens l'appelaient par dérision une guimbarde ou bien une patache, de l'espagnol "patachos".

*
* * *

Avant d'aborder le chapitre de la route, permettez-nous de citer une phrase de ROUPNOL, à son sujet : "L'homme ne marche jamais, sur cette terre, que sur la trace des pas anciens..." On pourrait ajouter: "Souvent aussi sur la trace des empreintes laissées sur le sol par les animaux". A ce sujet, il nous vient à l'esprit une anecdote déjà ancienne et qui, pour n'être pas spécifiquement vendéenne, n'en est pas moins savoureuse. On construisait, dans les Pyrénées, près du Somport, pour être précis, une route frontalière. Un berger espagnol, venu en voisin, considérait les travaux avec intérêt. Un Béarnais, flatté, lui dit alors: "Voyez-vous, nos ingénieurs ont tracé cette route en calculant soigneusement les pentes et les tournants, en tenant compte des déclivités et des courbes montagneuses..." L'Espagnol lui répondit avec simplicité: "Chez nous, nous n'avons pas d'ingénieurs mais nous avons des ânes; là où passe un âne, nous pouvons construire une route". Il en va souvent de la sorte; et beaucoup de routes furent construites sur des pistes animales. Pas toutes, certes !...

Le chemin, la route, ont marqué l'esprit des hommes et par conséquent leur vocabulaire. Sans vouloir rechercher toutes les locutions empruntées à ces voies de communications.

En voici pourtant quelques-unes, au hasard:

HORS DES SENTIERS BATTUS, LE SENTIER DU DEVOIR, FAIRE SON CHEMIN, LE CHEMIN DE LA VIE, ALLER SON PETIT BONHOMME DE CHEMIN, LE DROIT CHEMIN.

Sans compter:

LE CHEMIN DES ECOLIERS, NE PAS Y ALLER PAR QUATRE CHEMINS, FAIRE FAUSSE ROUTE, SE LAISSER ALLER A LA ROUTINE ...

Et libre à vous de continuer ce petit jeu, au cas où cela vous amuserait !...

La route a été célébrée ou chantée par bien des écrivains, ne serait-ce que par André Chamson dans LES HOMMES DE LA ROUTE, par Verhaeren, par Jean Richepin dans LE CHEMINEAU, par Arthur Rimbaud, par Withman... Et nombreux sont les films de cinéma ou de télévision qui l'évoquent...

En Vendée, au milieu du siècle dernier, le réseau routier était fort bon et l'état des chaussées relativement satisfaisant. Il n'en avait pas toujours été ainsi.

Les chemins préceltiques ou celtiques ne se présentaient guère que comme des pistes ou des "routines" qu'empruntaient les files de caravaniers. Ils n'en avaient pas moins une importance capitale, puisque nos ancêtres les utilisaient notamment pour acheminer le sel depuis les salines océaniques jusqu'au centre des Gaules. Et le sel figurait alors au rang des choses précieuses, plus, peut-être, que l'or même.

Les principales de ces longues voies du sel portaient le nom de Chemins Verts. Dans notre région, le Chemin Vert allait des salines d'Olonne, de Talmond ou de Jard vers Limoges, en passant par Mareuil. Une rocade de cette routine fréquentée, connue sous le nom de Chemin des Sauniers, passait au Sud de la précédente, par le gué du Port-la-Claye, puis non loin de ce qui sera Luçon un jour (à une heure de marche au Nord de cette bourgade de pêcheurs), pour rejoindre le Chemin Vert un peu avant le site de Fontenay-le-Comte.

Plus tard, les Romains qui venaient d'inventer la route bâtie et pavée de larges dalles, construisirent, en partie sur le Chemin Vert, la voie qui joignait les Olonnes à Avaricum (Bourges) en passant le Lay, près du site de Mareuil, exactement au Moulin-Bodin. Une autre section de voie romaine existait aux environs de Durinum (Saint-Georges-de-Montaigu) lieu de concentration des légions de César.

Dans le Haut-Moyen-Age, cette voie deviendra l'un des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, lieu de pèlerinage aussi fréquenté que ceux de Jérusalem ou de Rome, qui convergeaient en direction des Pyrénées, au Col du Somport. Les aumôneries d'étapes étaient

nombreuses dans notre pays, en particulier les Commanderies du Temple, celle de Launay-Sainte-Cécile et celle de Saint-Juire en sont les témoins.

Mais la route, telle que nous l'entendons, n'a véritablement fait ses débuts qu'avec les temps modernes, aux environs de l'an 1500, après les Guerres de Cent Ans, sous la Renaissance. Le Moyen-Age s'était accommodé des voies romaines, que d'ailleurs il avait laissé périr, leur préférant les vieux chemins de terre, à deux ornières parallèles et herbues, qui blessaient moins les pieds des chevaux. Il semble bien que ce soit Philippe-Auguste qui ait créé les premières grand'routes.

Louis XI, lui, s'occupa des grands parcours, et, après ce Roi, Colbert au Grand Siècle, et surtout Trudaine, sous Louis XV, firent des efforts considérables dans le but d'améliorer et d'accroître ce qui commença dès lors à devenir un authentique réseau routier, certainement le plus riche d'Europe au XVIII^e siècle.

Pour cela, les Intendants usèrent et abusèrent du vieux droit féodal de la corvée, qui pesa plus lourdement que jamais sur les paysans, à cette époque et qui ne contribua pas peu à la somme des mécontentements d'où la Révolution est issue. Partisans et détracteurs de cette "Corvée" s'affrontèrent, au temps de Madame de Pompadour. Rappelons au passage que c'est un Luçonnois, le Marquis de la Coudraye, qui prit, après Vauban, la tête de la croisade menée contre la corvée, quelques années avant 1789, en publiant un mémoire-réquisitoire demeuré célèbre.

*
* * *

Sous LOUIS XV et LOUIS XVI, les routes se divisaient en quatre classes suivant leur importance et leur largeur. Les chemins de Première classe mesuraient 42 pieds de large, soit 13 mètres et demi. Les voies de Seconde classe avaient 36 pieds, soit 12 mètres et demi de large. Celles de Troisième classe étaient de 30 pieds (10 mètres) et celles de Quatrième classe de 24 (un peu moins de 8 mètres).

Les passages sur les ouvrages d'art, essentiellement les ponts, donnaient lieu au paiement d'un péage. Autrefois, les droits de péage étaient nombreux en France et perçus non seulement par le Roi mais aussi par les seigneurs. Et la toponymie française est riche de noms qui rappellent cet ancien droit féodal: Péage-de-Roussillon, par exemple, ou encore Bourg-Péage. Ces péages ne furent supprimés qu'à la Révolution... pour réapparaître avec les autoroutes et les ponts qui unissent notre région aux îles d'Ouest.

Pour en revenir aux routes elles-mêmes, précisons que le "PAVE DU ROI" n'intéressa guère en France que la Région Parisienne et les Provinces de l'Est, pays de marches-frontières. Si nous avons l'esprit chagrin, nous pourrions dire que, déjà, l'Ouest du territoire national n'entraîne que fort légèrement dans les préoccupations gouvernementales du XVIII^e siècle. Et il faudra les Guerres de Vendée pour attirer l'attention sur lui.

Pourtant, une Ordonnance Royale de 1762 enjoignait aux riverains de la route de Nantes à La Rochelle, du moins entre Montaigu et Chantonnay : "... qu'ils soient tenus d'émonder leurs arbres à une hauteur de dix pieds et d'élaguer les haies dans tous les endroits où elles gênent le passage public...". Suivent d'autres instructions qui laissent à penser que ce grand chemin devait être en piteux état, avant 1789.

Par contre, on sait l'œuvre énorme que Napoléon a réalisée en Vendée sur le plan routier, œuvre qui justifiera l'admiration des étrangers, nous dirions des touristes, au XIX^e siècle. Dans ce domaine, l'effort impérial fut considérable surtout dans les pays frontières: une armée moderne devait en effet pouvoir se déplacer rapidement. Marqués par le soulèvement rural de 1793, notre province bénéficie de la sollicitude du Maître de l'heure : Napoléon fit aux Vendéens, qu'il qualifiait de Géants, l'honneur de les redouter, il craignait toujours, au cours de ses expéditions lointaines, d'avoir, dans son dos, une nouvelle insurrection des Bocains.

De cette méfiance naquit, au centre géométrique du Département, une cité de surveillance, une ville-mirador, pour parer, le cas échéant, aux bouillonnements toujours possibles d'un pays demeuré suspect. Il baptisa cette nouvelle agglomération qui fut plus tard Bourbon-Vendée et que nous

nous appelons de son vieux nom de La-Roche-Sur-Yon, métropole officielle, où siégeaient les autorités aux ordres du "self-made-man" corse, devint le point de départ de six grandes routes droites, tracées à la règle sur une carte en une étoile, depuis la Place Napoléon. Elles étaient destinées au quadrillage opérationnel éventuel de toute une région naguère insurgée. Ce qui est devenu notre Nationale 137, l'ancienne route Bordeaux-Saint-Malo dans son trajet Nantes-La Rochelle, fut également remise en état. Napoléon y dépêche même des prisonniers prussiens, autrichiens et italiens, pour procéder à la réfection de cette voie.

Le carrefour des Quatre-Chemins-de-l'Oie fut au surplus doté, à cette occasion, d'un singulier monument néo-gothique, en forme d'Uratoire, au centre de la croisée des routes. Ce monument devait disparaître peu après, le Conseil Général l'ayant jugé dangereux pour la circulation.

D'autres voies complémentaires furent restaurées ou aménagées, telle la route de la côte des Sables à Beauvoir, ou la vieille voie des Sables à Limoges, tel aussi le chemin stratégique de Luçon à Rocheservière, par Les Moutiers-Sur-Lay, Bournezeau et Les Essarts, chemin qui partageait la Vendée en deux.

Ainsi donc, en 1840, notre département était fort bien doté avec plus de 117 lieues de Grand'Routes, c'est-à-dire 470 kilomètres, pour un territoire de 7 000 kilomètres carrés environ.

Dans le détail, nous trouvons cette alignée de kilomètres ainsi répartie sur le trajet de nos actuelles routes nationales:

NATIONALE 137 : de Saint-Hilaire-de-Loulay à Chaillé-les-Marais, 110 km

NATIONALE 137 bis : de Luçon à la limite Nord du département, en passant par La-Roche-sur-Yon, en direction de Nantes, 84 km

NATIONALE 148 : de Beauvoir à Fontenay-le-Comte par La Roche, 107 km

NATIONALE 160 : des Sables d'Olonne à Mortagne-Sur-Sèvre par La Roche, 90 km

NATIONALE 149 : des Sables à Benet par Luçon et Fontenay-le-Comte, 90 km

Si le réseau s'avérait presque parfait dans ses grands itinéraires, du moins les chaussées ne se trouvaient-elles pas toujours en bon état, le bitume asphalté n'avait pas encore été inventé et le voyageur rencontrait de nombreux trous, qui se transformaient en flaques d'eau profondes après les chutes de pluie que connaît bien le climat atlantique.

Notre route vendéenne s'ornait volontiers de longues rangées d'ormeaux, que l'on appelait encore des "SULLY", en mémoire du grand serviteur d'Henri IV, lequel avait eu jadis, l'idée de cet agrément routier. Et le christianisme les avait ponctués au cours des âges, de calvaires austères et de ces élégantes croix de buissons, dont Jean Yole devait un jour dire que "Chez nous les croix de buissons poussent comme des ravenelles".

*
* * *

Nos courriers, avec leurs relais de bon aloi, ainsi que nos routes bien percées devaient inévitablement inciter les gens à voyager, c'était une permanente invitation au voyage.

Dans l'Histoire de la Civilisation, Jean Brunhes écrit que "la route est de plus en plus douée d'un pouvoir étrange... Elle parvient à ce que l'on ait joie et passion à la parcourir pour elle-même. Quelle fascination exerce-t-elle sur tous nos contemporains; pour qu'ils en soient arrivés à aimer la route pour elle-même et à voyager pour voyager". Cela commençait à l'être en 1840.

Notre pays du Bas-Poitou, ou de Vendée, fut très tôt parcouru par des voyageurs dont nous dirions aujourd'hui qu'ils étaient des touristes. Prenons au hasard quelques noms: Jouvin de Rochefort, au XVIII^e siècle, visita notre région, il fit à ce propos une naration du Marais de Luçon assez pittoresque, mais dénuée d'enthousiasme, Eugène Genoult, en 1820, Abel Hugo, frère aîné de Victor, en 1835, dont les récits dans sa FRANCE HISTORIQUE ET MONUMENTALE, sont à la fois minutieux et attachants. Il y aura plus tard, en 1898, Ardouin-Dumazet, qui fera un éloge assez appuyé de la Forêt de Mervent, du Marais Poitevin et de la Côte vendéenne. Ces gens-là voyageaient qui à cheval, qui en voiture particulière, mais les derniers cités ne négligeaient pas tout

de même notre brave diligence qui avait l'avantage d'être plus rapide le plus souvent et surtout d'être moins onéreuse.

Sur un grand trajet, le courrier ne faisait guère, compte tenu des temps de relais, qu'une moyenne horaire de 8 kilomètres, parfois 10, en pays plat. Aussi les déplacements et les voyages prenaient-ils un temps fort long, si on les compare aux vitesses utiles actuellement pratiquées. Pour se rendre de Paris aux Sables d'Olonne, il ne fallait pas moins de quatre interminables journées de route, à moins de rouler aussi la nuit. Il en fallait trois, de jour et de nuit, pour effectuer le parcours harassant de Paris à Brest ou à Bordeaux.

On était pourtant loin du temps où le bon La Fontaine mettait vingt-cinq jours, en flânant un peu il est vrai, pour se rendre de la capitale à Limoges, en passant par Richelieu, Châtelleraut, Poitiers et Bellac. A la même époque, Madame de Sévigné n'arrivait chez sa fille, près de Montélimar, que dix-sept jours après son départ de Versailles. En 1840, on avait fait des progrès sérieux !...

Ces transports en commun du siècle passé coûtaient fort cher, sensiblement plus que notre chemin de fer, après lequel nous récriminons tant, compte tenu des dévaluations.

Certes, les tarifs n'étaient pas uniformes et il y avait de légères différences selon les lignes et suivant les régions. Pourtant, il fallait compter, en ce milieu du XIX^e siècle, environ 0,20F du kilomètre, en monnaie du temps. Pour apprécier ce chiffre, on ne peut moins faire que de le comparer au salaire horaire d'un manoeuvre ou d'un journalier, lequel se montait, à l'époque, en Vendée, à 0,16F, en moyenne. Des Sables à La Roche, il fallait donc compter, pour 36 kilomètres de transport, une somme de 7,20F, soit 45 heures de travail, à peu près 4 journées. Des Sables à Luçon, pour 50 kilomètres, il en coûtait 10F, c'est-à-dire 63 heures de travail ... C'était énorme !

Il va de soi que la majeure partie de la population ne voyageait guère qu'à pied, ou les mieux nantis avec les moyens du bord, charrette ou char-à-bancs. Pour aller aux foires, les gens d'alors n'hésitaient pas à couvrir à pied des dizaines de kilomètres, en portant leurs sabots de bois en sautoir, afin de ne pas les user. Les femmes surtout ne sortaient guère de leurs paroisses. Il faudra le chemin de fer, les pèlerinages à Lourdes et le dur brassage de population de 1914, pour que les Vendéens, nos grand'mères surtout, commencent à se déplacer vraiment.

Les voyages des sujets de Louis-Philippe n'avaient cependant pas la banalité de ceux de nos jours, où l'on considère les accidents cruels de la route moderne sans frémir plus qu'il ne convient à des humains blasés. Au temps des diligences, les incidents routiers prenaient rarement un tour sanglant, et ils prêtaient le plus souvent à rire. L'iconographie burlesque est riche de dessins humoristiques représentant des berlines renversées, des roues détachées de leurs fusées, des essieux rompus et les caricatures de voyageurs à visages de catastrophes.

Déjà, au temps de la Marquise de Sévigné, les épisodes en étaient plus drôles que terrifiants... Alors qu'après son veuvage, elle se rendait dans un pays très voisin du nôtre pour s'y retirer, elle conta à sa fille, avec sa verve habituelle, une arrivée à Châteaubriand : "Nous avons trouvé les chemins fort raccommodés de Nantes à Rennes... nous avons toujours été dans les borbiers et dans les abîmes d'eau, nous n'avons pas osé traverser Châteaubriand parce qu'on n'en sort point... Enfin, voyant que nous n'y voyions rien, et qu'il fallait tâter le chemin, nous envoyâmes demander du secours à Pilais, il vint avec une douzaine de gars, les uns nous éclairaient avec plusieurs bouchons de paille... avec toutes ces illuminations, nous arrivâmes ici, nos chevaux rebutés, nos gens tout trempés, mon carrosse rompu et nous assez fatigués...".

Ce qui était vrai des carrosses, l'était aussi des cochés de poste. Et cette alerte relation de ce qui se passait au Nord de la Loire aurait pu tout aussi bien être le fait de voyages au Sud de ce fleuve, c'est-à-dire chez nous.

Durant l'été 1834, Victor Hugo pouvait écrire à sa femme Adèle, le 23 Juillet : "Il m'a été impossible d'aborder Rouen, les routes sont couvertes de gens peureux que les fêtes de Juillet chassent de Paris et de gens curieux qu'elles y attirent".

Déjà le grand rush de Juillet sur les routes ! Une autre lettre postée à Brest en date du 8 Août donne les précisions suivantes : "J'arrive. Je suis tout étourdi de trois nuits de malle-poste, sans

compter les jours. Trois nuits à grands coups de fouets, à franc-étrier, sans boire, ni manger, ni respirer à peine".

Et puis il y avait les bandits de grand chemin, qui se manifestaient parfois. Bien entendu nous n'en étions plus au temps de ces barons, détresseurs de passants et de moines chargés des oboles de leurs quêtes. L'époque des frères Guilleri, Seigneurs des Essarts, ou du baron voleurs de la Citardière-en-Vouvant, semblait bien révolue !

Cependant, la chronique nous rapporte que dans les bois du Gorgeais (du Gorgeât, disaient les habitants du lieu), à Lairoux, près de Luçon, comme dans les taillis de La Mothe Achard, il demeurait encore, vingt-cinq ans après l'Empire, des déserteurs de l'ancienne armée napoléonienne, auxquels s'étaient joints d'autres malandrins, ces redoutables compagnons ne vivaient que de rapines et de vols, attaquant aussi bien les voyageurs sur les routes que les campagnards dans leurs maisons.

Or, la diligence, fût-elle le fameux courrier de Lyon, n'était pas menacée que par les émules de Cartouche ou de Mandrin. Les applications de la vapeur aux moyens de transports en commun constituaient pour elle un tout autre danger.

En 1848 bien sûr personne ne croyait à l'avenir du chemin de fer et Monsieur Thiers, alors premier ministre, moins que tout autre.

Il fallait, à cette date, toute la perspicacité et toute l'audace de notre compatriote, Jean-François CAIL, le petit chaudronnier de la Place du Commerce à Luçon, pour lancer, envers et contre tous, les premiers au monde des grands ateliers de construction de locomotives, la puissante Société CAIL-FIVES-LILLE...

Et pourtant, une vingtaine d'année plus tard après notre récit de l'arrivée de la diligence à l'Hôtel du Cheval Blanc à Luçon, le chemin de fer, en 1861, pénétrait en Vendée; en 1867, il arrivait aux Sables d'Olonne et en 1870, il passait à Luçon.

La lutte contre ce rail ferré et la route traditionnelle fut épique. Un fit courir les bruits les plus fantastiques, par exemple que le train, chargé des vapeurs de l'enfer, portait malheur; que les troupeaux périllicitaient là où il passait; et que les fumées des locomotives polluaient l'atmosphère, donnant au blé la maladie du charbon. Fontenay n'en voulut point. Et tandis qu'à La Roche et aux Sables on se réjouissait modérément, Luçon s'inclina et laissa passer le rail à deux kilomètres de sa cathédrale. Mais Pouzauges relégua sa gare à plus d'une lieue de la ville, sur le territoire d'une commune voisine. Au surplus, n'y avait-il pas d'illustres précédents avec Orléans, dont la station n'avait trouvé asile qu'aux Aubrais et Tours, dont la sienne était mise en quarantaine à Saint-Pierredes-Corps.

On le sait, le wagon triompha de la diligence, bien que, maigre revanche, les premières voitures du chemin de fer ne furent que des diligences montées sur roues métalliques...

Notre courrier de Vendée lutta de toutes ses forces: bien mieux, la ligne routière des Sables à Luçon s'en trouva renforcée momentanément.

Les accidents de chemins de fer furent fréquents et surtout, ils eurent un extraordinaire écho, exploité auprès de l'opinion publique par ses détracteurs. Tous ne parvinrent pas au retentissement de la catastrophe de Saint-Germain-en-Laye, en 1842. Cependant, en 1846, un déraillement à FOMPOUX, près d'Arras, fit encore quatorze victimes. Les chansonniers en firent des gorges chaudes; les caricaturistes s'acharnèrent sur le malheureux train; on chanta des complaintes au coin des rues à Paris, et dans les foires, en Province. Cette propagande nuisit considérablement au chemin de fer débutant, permettant à la diligence un regain de son trafic.

Car les transports en commun traditionnels exploitaient à fond ces revers de leur ennemi. Très ennuyées, les nouvelles compagnies de messageries répliquèrent en produisant des statistiques d'où l'on pouvait conclure qu'il y avait moins d'accidents sur le rail que sur la route. Mais les Français ne sont-ils pas toujours restés sceptiques à l'énoncé des statistiques... ?

Postillons et maîtres de postes dissimulaient leur inquiétude, en proclamant bien haut qu'eux du moins offraient toute sécurité aux voyageurs qui voulaient bien leur accorder leur confiance.

En 1845, après un accident ferroviaire quelconque, dans la cour du Cheval Blanc, à Luçon, des postillons qui buvaient le traditionnel coup de l'étrier" (l'alcootest n'était pas encore inventé !) annonçaient, presque triomphalement : "Encore un malheur aux chemins de fer ! Deux diligences (on n'employait pas encore le mot britannique de "wagons"), deux diligences écrasées; les voyageurs tués. La vapeur a enfoncé le convoi près de Paris !... Au moins, nous, nous n'enfonçons pas !...".

C'était la lutte du pot-de-terre contre le pot-de-fer ! Peu à peu, chansonniers et caricaturistes changèrent de camp. Le célèbre Baumier dessina des postillons dont le nez s'allongeait, en regardant les voyageurs leur échapper, pour se diriger vers le train... Et Victor Hugo, dont les avis étaient très écoutés, après avoir âprement défendu la diligence, se convertissait au train à grand fracas.

Dans une bataille devenue inégale, la diligence fut battue, après une héroïque résistance ; pouvait-il en être autrement. Vite oubliés des services rendus, les Luçonnais se rendirent le dimanche à la gare voir passer le "train de l'heure" qu'ils contemplaient avec un étonnement toujours renouvelé, non exempt d'une certaine appréhension.

Les caissons des courriers perdirent leurs belles couleurs au fur et à mesure de la défaveur de leur clientèle. Bien sûr, pendant quelques temps encore, des courriers assureront des relations entre les localités éloignées des lignes de chemin de fer. Mais, sur les grands parcours, la route devait se voir dépossédée de sa vieille compagne, la diligence...

L'une des dernières entreprises de messageries en Vendée fut celle de Monsieur Allard, établi Place du Petit-Booth, dont les écuries se situaient rue Sainte Anne. Ce nom est bien oublié de nos compatriotes sans doute, mais celui de son petit-fils, Pierre Bertrand, peintre officiel de la Marine Nationale et doyen des peintres montmartrois, est encore en mémoire chez nous.

Citons encore l'entreprise routière de Monsieur Riffaud, tout près de la Gare, comme un défi ; il prenait en passant les voyageurs à destination de l'Aiguillon sur la Place du Marché, devant le Café du Commerce. Quant au dernier de tous les courriers, ce fut celui de Champagné, que menait Alexandre Auger, de l'Hôtel de France, auprès de la Poissonnerie, avant la Guerre de 1914.

*
* * *

Une singulière revanche devait être prise un jour par la route, désormais protégée de macadam.... De modernes diligences, montées sur pneumatiques et tractées par des mécaniques, dont la force dépassait largement celle des chevaux d'antan, allaient alors la parcourir au milieu d'une foule de carrosses à moteur...

Mais ceci est une autre histoire.

Edmond BABIN

TEMOIGNAGES sur la ROUTE au XVIII^e siècle...

De Voltaire : "De toutes les nations, la France et le petit pays des Belges sont les seules qui aient des chemins dignes de l'Antiquité".

De l'Allemand Henri Storch : "... (les routes) que l'on appellerait en Allemagne excellentes ne sont que passables en France".

De l'Anglais Arthur Young : débarquant en France, auquel les routes bordées d'arbres parurent ressembler" beaucoup plus à un jardin qu'à un grand chemin".

De l'Anglais Charles Kunstler : "Alors qu'en Angleterre les routes s'écartaient, pour ne pas écorner le chaumière du paysan, en France, les ingénieurs désignés par les Intendants s'efforçaient avant tout d'établir le plus court chemin..."

Edmond BABIN est un historien local président des « Amis du Vieux Luçon » jusqu'à son décès en 1982

Document de Francis Grangiens

Nouveau prototype "CALISE" au bureau de la station F, à Paris.

Ancien entrepôt de la société de transport Calberson, situé entre la rue du Chevaleret et la voie ferrée desservant la gare d'Austerlitz, **la station F**, qui succède à la halle Freyssinet, a pour vocation l'hébergement et la concentration de start-ups. Les promoteurs de **la station F** souhaitent qu'elle devienne le pôle des industries de pointe française, identique à la Silicon Valley en Californie.

Dans le cadre de ce projet, le 30 juin 2017, un bureau de poste entièrement automatisé est ouvert par l'administration postale. Il ne dispose d'aucun guichet. Dans un grand panneau mural, une vitrine présente les produits postaux vendus en libre-service, payable par carte bancaire. Un automate Nabanco et un nouvel automate "CALISE" (**CA**isse en **LI**bre-**SE**rvice assisté), sont à la disposition de la clientèle, pour les affranchissements et opérations postales et bancaires.



Le CALISE se présente sous la forme de deux colonnes, contenant chacune un libre-service affranchissement, séparées en leur centre par une console sur laquelle est posée une balance commune connectée.

L'automate CALISE situé à gauche porte le n° 750104CAL1P0006 sur les reçus et celui de droite le n° 750104CAL1P0005.

Le nouvel automate CALISE, délivre les affranchissements, les reçus et les justificatifs de paiement sur le même type de papier blanc, de la marque HONEYWEL. L'unique rouleau de papier blanc autocollant, est uni en une seule pièce, découpée à la demande, selon l'importance de l'impression de ces derniers, y compris pour les Colissimo et autres fonctions bancaires.

Le pré-découpage, existant sur les rouleaux du papier avions des autres automates d'affranchissement, est supprimé. Des bandes latérales marron foncé, rythment le verso du support papier. Leurs espacements respectent la hauteur d'une vignette standard, ils servent de repères au massicot qui peut en inclure plusieurs, lors de l'impression des reçus, des preuves de dépôt, des lettres suivies, des colissimo, et autres.

Les automates lisa2, Nabucco et Nabanco, ont reçu en novembre 2017, le transfert d'un nouveau programme avec de nouvelles mentions, de nouveaux préfixes AA/CC/DD/LP, et la généralisation du code data-matrix, mais le CALISE a conservé les anciens préfixes EC/LV/LP/LR/IP/IR.

Ils sont toujours imprimés sur les nouveaux tarifs postaux du 1^{er} janvier 2018.

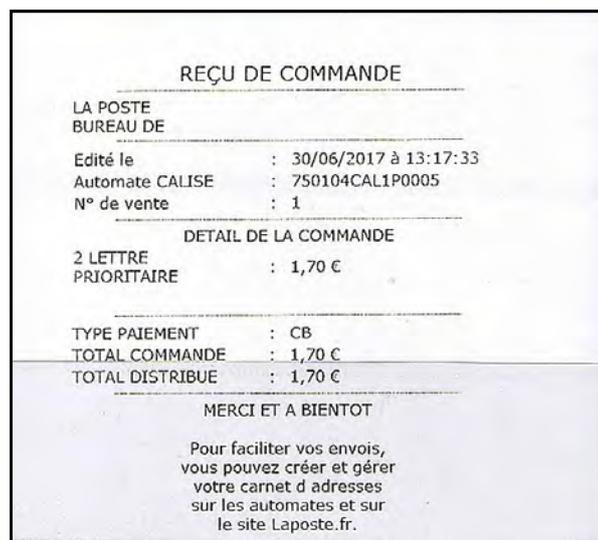


Le CALISE ne délivre pas de vignette pour les compléments d'affranchissement.

Le massicot ne découpe pas totalement les affranchissements, reçus et autres, ils restent solidaires par une petite languette de papier au centre de la découpe et il est nécessaire de tirer assez fortement sur la vignette pour en prendre possession. La netteté de la découpe est affectée par cette opération qui arrache un peu le papier.

Le premier jour de sa mise en service, le CALISE était bridé par erreur à 1,00€, il était uniquement possible d'obtenir un affranchissement EC 0,71€/LV 0,73€ ou LP 0,85€ en tirant une paire.

Reçu n° 1 de l'automate n° 5 du CALISE.



Suite à une erreur de distribution lors de la première opération sur l'automate n° 6, le reçu n° 1 de la commande indique que les écoplis n'ont pas été imprimés, mais le montant a été débité en totalité.

Le CALISE délivre une invitation à se rendre au guichet pour le remboursement, or il n'y a pas de guichet dans ce bureau pilote où règne le paiement virtuel et aucune transaction ne s'effectue en numéraire.



Le même rouleau de papier de type Honeywel sert de support pour toutes les opérations y compris les colissimos et les recommandés.

REÇU DE COMMANDE

LA POSTE
BUREAU DE

Edité le : 30/06/2017 à 12:35:11
Automate CALISE : 750104CAL1P0006
N° de vente : 2

DETAIL DE LA COMMANDE

I COLISSIMO FRANCE : 4,90 €

TYPE PAIEMENT : CB
TOTAL COMMANDE : 4,90 €
TOTAL DISTRIBUE : 4,90 €

MERCI ET A BIENTOT

Pour faciliter vos envois,
vous pouvez créer et gérer
votre carnet d'adresses
sur les automates et sur
le site Laposte.fr.

PREUVE DE DEPOT
(document justificatif à conserver)

Expéditeur :
Destinataire :
FRANCE
COLISSIMO FRANCE

Numéro : 8J00330617619

Poids : 0,25 Kg
Prix : * 4,90 €**
Dont
Affranchissement : 4,90 €

ATTENTION, N'OUBLIEZ PAS DE FAIRE
VALIDER CETTE PREUVE DE DEPOT AU GUICHET,
OU, DANS LE CAS D'UN DEPOT A L'AUTOMATE,
DE CONSERVER LE TICKET QUI VOUS SERA DELIVRE.

Emplacement du timbre à date :

Informations de suivi :



8J00330617619

Edité le : 30/06/2017
Date de validité : 07/07/2017

Pour le suivi de votre colis,
rendez-vous sur le site
Internet de La Poste *.

Les conditions de vente et d'utilisation
sont disponibles au guichet ou sur le
site Internet de La Poste *.

* <http://www.laposte.fr>
Consultation gratuite hors coût de
connexion et de communication de
l'opérateur choisi, en vigueur au
moment de la consultation.

 **colissimo** FRANCE METROPOLITAINE
Livraison sans signature 

EXPÉDITEUR

PORT PAYÉ
Poids : 0,25 kg
Valable jusqu'au :
07/07/2017

N° de colis : 8J 0033 0617 6 19

DESTINATAIRE



N° de PCH : 8J1 85150 908055 0025 000015

750104CAL1P0006

Lettre suivie internationale, le code-barres est imprimé sur deux intervalles de papier.

FRANCE — LA POSTE

I P *4,30 EUR**

LETTRE SUIVIE INTERNATIONALE 

LA 011 750 994F R



INTERNATIONAL

TICKET DE SUIVI (à conserver)

LA POSTE
BUREAU DE

Edité le : 30/06/2017 à 13:26:21
Automate CALISE : 750104CAL1P0005
N° de vente : 6

LETTRE SUIVIE INTERNATIONALE
13g

PRATIQUE :
Suivez votre envoi sur l'automate, par SMS+ au
62080 (*) ou sur laposte.fr

IMPORTANT :
Ce ticket sera exigé en cas de réclamation

(*) 0,35 Euros TTC + prix d'un SMS

Numéro d'objet :



LA 011 750 994F R

Lettre suivie nationale LV 1,13€ oblitérée avec le timbre à date dédié à la station F.

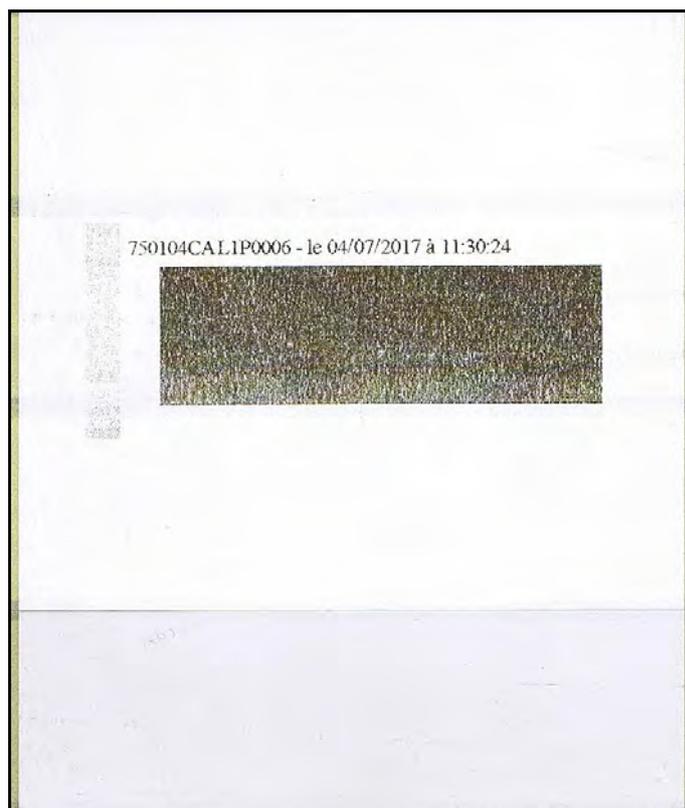
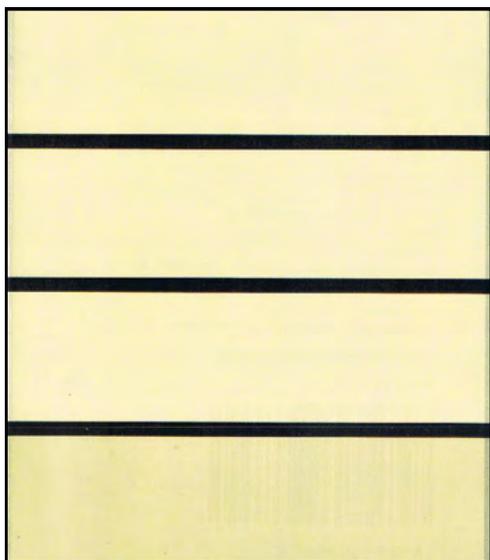
Il peut être obtenu occasionnellement auprès d'un préposé, pour des opérations faisant foi. Il fut disponible à partir du lundi 3 juillet 2017.



Pli LP 0,85€, FDC mis à la boîte aux lettres le premier jour.

Test de vérification thermique des vignettes émises pour les codes-barres des lettres suivies, afin que l'impression soit bien lue par les machines des centres de tri.

*Verso du support du papier HONEWEIL
Les bandes foncées servent de repères au massicot.*



SEQUENCE NOSTALGIE

Fut un temps où les produits miracles existaient. Nous vous laissons vous délecter en lisant la publicité ci-dessous. Cette dernière a été trouvée dans un lot de revues philatéliques données par Alain KERDRAON pour compléter les archives de l'APY.

Le Séparateur Philatélique

R. J. B.
B R E V E T E

9, rue Cotrel, 33000 BORDEAUX
Tél. (56) 52.80.34
R. C. A. 312 506 433
C. C. P. BORDEAUX 5063.17 M

PHILATÉLISTES ...

Nous vous présentons l'appareil que
que vous attendiez tous et qui deviendra
votre **OUTIL DE TRAVAIL INDISPENSABLE** dès que
vous aurez pu constater les nombreux avantages qu'il
comporte.

Il s'agit du **séparateur philatélique "R. J. B."** breveté
permettant rapidement :

- 1 - La suppression des charnières sans laisser aucune trace sur les timbres** (que cette charnière soit collée sur votre timbre depuis 1 an, 10 ans ou 50 ans).
- 2 - De récupérer avec sa gomme intacte, tous timbres ayant été collés** sur des enveloppes par exemple, ou par accident sur des feuilles d'album ou autres par suite d'humidité ou fausse manœuvre.

A ce jour, tout timbre avec charnière est considéré comme dévalué et difficilement vendable, ou alors avec une sérieuse perte. Tout timbre collé partiellement ou totalement sur une feuille d'album est une perte quasi totale pour le Collectionneur à qui cet accident arrive.

Grâce à cet appareil « sensationnel » vous n'aurez plus à craindre ces ennuis connus de tous, vous allez revaloriser votre collection en supprimant ces charnières tant critiquées et pouvoir vendre vos timbres plus chers, en cas de besoin car ils conservent leur fraîcheur postale.

- ▶ **Son emploi est des plus simples.**
- ▶ **Sa présentation et fabrication : très soignées.**
- ▶ **Garantie de fonctionnement : Illimitée, sans aucun entretien.**

PRIX UNITAIRE FRANCE : **68 Francs** T.T.C. Franco



BON DE COMMANDE

NOM (en majuscules) _____ Prénom _____

Adresse complète _____

Code Postal _____

Désire recevoir _____ (nombre) Séparateur Philatélique R.J.B. à 68 Francs T.T.C. franco l'unité pour la France. Ci-joint règlement (pour les C.C.P. joindre les 3 volets).

IAC - 20 P. Curie - Bordeaux

Vente ROUMET du 10 avril 2018 ; Résultats

Désignation	départ	vendu
12 Plume / N° 3 belles marges Càd T 14 LUCON (79) 12 JANV. 49.- TB. - R.	960	960
13 Plume / Càd T 15 AVRILLE(79) 13 JANV. 49 / N° 3 (del). - B /TB. - R.	300	435
		
14 Plume + Càd T 15 FONTENAY-LE-COMTE (79) 14 JANV. 49 sur lettre avec texte daté du 13 Janvier 1849 pour Luçon. - TB/ SUP. - R.	720	2320
16 Grille / N° 3 Càd T 14 MORTAGNE-S-SEVRES 29 JANV. 1849 sur lettre pour Luçon. Au verso, Càd d'arrivée T 14 30 JANV. 1849. - TB. ..	120	N.V.
20 Grille / N° 3 belles marges Càd T 15 LES ESSARTS (79). 1849. - SUP. - R.	180	248
21 Grille / N° 3 Càd T 15 MAREUIL-S-LAY 79. 1850. - TB / SUP.	180	180
22 Grille / N° 3 belles marges Càd T 15 ST GILLES-S-VIE(79). 1849. - TB	120	N.V.
32 Grille / N° 3 belles marges Càd T 13 LA CI-IATAIGNERAIE (79) cursive 79 /Mouilleron /en-Pareds. 1849. - TB / SUP. - R.	360	360
33 Grille / N° 3 (def) Càd T 13 CHALLANS (79) cursive 79 /St-Jean-de-Mont. 1849. - TB. - R.	300	N.V.

MARQUES POSTALES DE LA VENDÉE

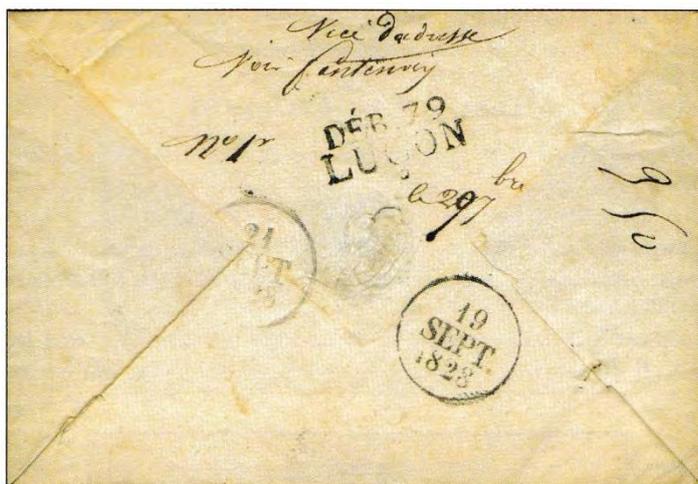
DISTRICT DE FONTENAY LE COMTE

1519 " de fontenay en Poitou (L N° 6). 1728.- TB. - R	180	582
1520 Lettre avec texte daté de Fontenay le Comte pour Paris. Au recto, mention manuscrite " franche " (L N° 4). 1701. - TB	120	120
1521 " de fontenay le comte " en usage de déboursé au verso d'une lettre avec texte daté 1781 adressée à Fontenay le Comte et réexpédié à Bressuire. - TB	120	210
1522 Lettre avec texte daté de Madrid le 10 Juillet 1802 adressée à Fontenay le Peuple réexpédiée. Au recto, mention manuscrite " payée à Fontenay". - TB.	120	223
1523 DEFONTENAY.LE.COMTE (L N° 1) + " port paye' " (L N° 4) sur lettre datée du 5 Avril 1734 pour Paris- SUP. - R.	240	438
1524 79 /FONTENAY S.VENDEE. 1793. - TB/ SUP. - R.	300	456
1525 78 / FONTENAY LE PEUPLE rouge (NR de Fontenay le Comte). Au recto, cachet orné COMMISSAIRE / DU POUVOIR/ EXECUTIF. 1797.-SUP	120	238

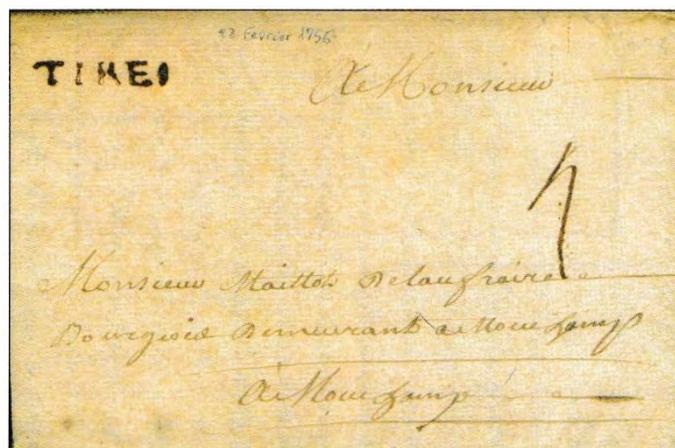
départ vendu



- 1526** DÉB. FONTENAY- LE - PEUPLE rouge (NR de Fontenay le Comte). Au recto, marque postale CHANTONNAY. Taxe 2 annulée et mention manuscrite " à détaxer ". - SUP. - R 300 N.V.
- 1527** Lettre avec texte de Fontenay le Peuple le 21 Frimaire An 3 adressée en franchise aux Sables. Au recto, District/ de Fontenay/ le Peuple. - SUP. 120 193
- 1528** Lettre avec texte de Fontenay le Peuple le 6 Frimaire An 3 (très belle vignette illustrée) adressée en franchise à Fontenay le Peuple. Au recto, marque postale encadrée Représentants du peuple /près l'armée de l'ouest (idem au verso). - TB / SUP. - R. 180 271
- 1529** 3E DIV. / ARMEE DE L'OUEST rouge sur lettre avec texte date au quartier général à Fontenay le 22 Vendémiaire An 3 adressée en franchise au Général Marot à Luçon. - SUP 120 486
- 1530** 3E DIV. / ARMEE DE L'OUEST rouge sur lettre avec texte daté de Fontenay le Peuple le 23 Brumaire An 3 adressée à Irieix la Montagne (NR de St Yrieix). -TB/SUP. 120 150
- 1531** DÉB. 79 / FONTENAY/ LE-COMTE rouge sur lettre de la Châtaigneraie (déchirure au recto). 1817. - B / TB 144 144
- 1532** LUCON (L N° 3a) sur lettre avec texte daté du 12 Mars 1783. - TB / SUP 120 120



- 1533** DÉB. 79/ LUCON sur enveloppe sans texte de la Rochelle pour Luçon réexpédiée à Fontenay. Au verso, dateur A 19 SEPT. 1828. - SUP. - R. LÍ 99 300 407
- 1534** St. H (St Hermand) (L N° 1) sur lettre avec texte daté 1788.- SUP. 120 N.V
- 1535** P.79.P. /ST HERMAND rouge (41 x 11) sur lettre avec texte daté du 4 Août 1812.- SUP. 300 340

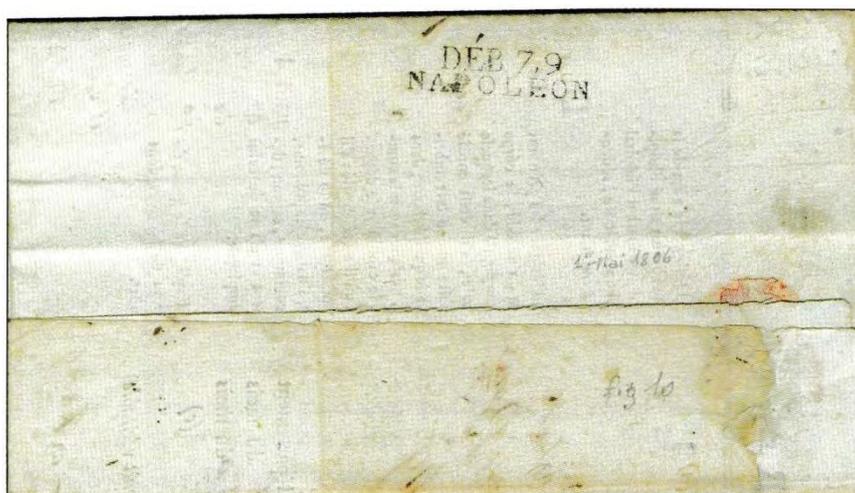


départ vendu

- | | | |
|--|-----|------|
| 1536 TIRE (L N° 1) sur lettre avec texte daté le 28 Février 1756. - SUP. - R. | 300 | 836 |
| 1537 79 /Chaille-les-Marais / LUCON. 1825.- TB | 120 | N.V. |

DISTRICT DE LA ROCHE SUR YON

- | | | |
|---|-----|------|
| 1538 Franchise manuscrite " affaire du dre de la poste /de la roche sur Yon " sur lettre avec texte daté du 8 Mars 1792. - TB / SUP. | 120 | 120 |
| 1539 79 / NAPOLEON sur lettre avec texte daté de Napoléon le 28 Mai 1806. - SUP | 120 | N.V. |
| 1540 P.79.P. /NAPOLEON rouge sur lettre avec texte date' de Napoléon le 1er Août 1807. | 180 | N.V. |



- | | | |
|--|-----|------|
| 1541 DEB.79 / NAPOLEON sur lettre avec texte daté de Alexandrie pour Napoléon le 1er Mai 1806. - SUP. – RR | 600 | 600 |
| 1542 DEB.79 / BOURBON-VENDEE sur lettre avec texte daté de Triaize le 7 Mai 1824. - SUP | 120 | N.V. |
| 1543 " desessars " (L N° 1) + " port paye " (L N° 3) sur lettre avec texte daté du 20 Janvier 1732. - TB / SUP. | 120 | 120 |

DISTRICT DE CHALLANS

- | | | |
|--|-----|-----|
| 1544 " de chalans " (L N° 1) + " port payé jusqu'à Paris " (L N° 3) sur lettre avec texte date du 3 Août 1730 pour Marseille. Au recto, port payé orné de Paris mis au passage. - TB. | 120 | 120 |
|--|-----|-----|

1545 DEB. 79 / BEAUVOIR sur lettre avec texte daté de Nantes le 29 Juin 1807. - SUP.	départ 300	vendu 400
1546 " Noirmoutier " (L N° 2) sur lettre avec texte daté le 26 Décembre 1787. - TB / SUP	180	N.V.
1547 Lettre avec texte et en-tête de l'Année de l'Ouest daté de Bourgneuf le 28 Pluviôse An 2 adressée à l'Isle Marat (NR de l'île de Bouin). Au recto, marque d'entrée 79 / NOIRMOUTIER. - TB / SUP. - R.	180	560
1548 16 / ROCHEFORT sur lettre adressée à un marin embaqué sur la canonnière l'Isle Dieu. Au verso, DEB. 16 / MARANS et DEBNOIRMOUTIER. 1806.- TB. - R.	180	457



1549 P.79.P. / LES SABLES / D'OLONNE sur lettre avec texte daté le 13 Septembre 1817 pour Rocheservière. Au verso, DEB. 79/ PALLUAU	300	316
1550 DEB. 79 / ST GILLES / SUR-VIE " 26 Juillet 1830 " sur lettre de Bordeaux pour St Gilles (dept du Gard). - SUP. - R	240	240
1551 P.79.P. / ST GILLES / SUR-VIE bleu sur lettre avec texte daté St Jean de Mont le 12 Février 1819. - SUP. - R	240	240
1552 79 / L'Isle Dieu/ ST GILLES-S-VIE (faible) + P.79.P. / ST GILLES / SUR VIE rouge sur lettre avec texte daté du 5 Juillet 1821. - TB.	180	N.V.
1553 79 / L'Isle Dieu/ ST GILLES-S-VIE + P.79.P. / ST GILLES / SUR-VIE rouge sur lettre avec texte date' de l'Isle Dieu le 10 Août 1821.	300	N.V.
1554 79 / Légé / PALLUAU sur lettre avec texte date du 18 Août 1830. - SUP	144	N.V.

DISTRICT DE LA CHATAIGNERAIE

1555 " Chatâigneraie " (L N° 1) + " port payé " (L N° 3) sur lettre avec texte daté à St Pierre du Chemin le 12 Juin 1739. - TB / SUP.	180	N.V.
1556 CHATAIGNERAYE (L N° 2) sur lettre avec texte daté du 28 Décembre 1777. - TB / SUP	180	180



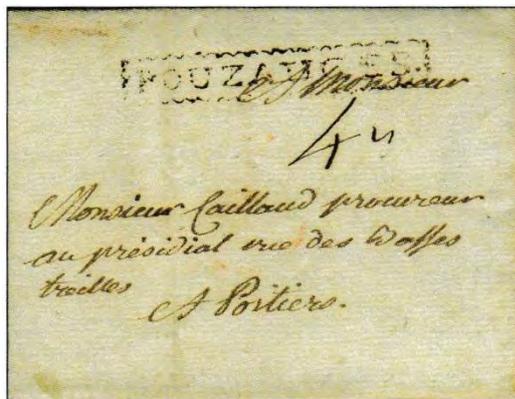
départ vendu

1557 79/ DEB.DELACHATEIGNERAI sur lettre de Luçon avec texte daté du 4 Janvier 1827 pour Mouilleron en Pareds. - SUP. - R.

360 504

1558 79 / CHANTONNAY rouge sur lettre avec texte daté du 11 Août 1792. - SUP.

72 76



1559 Marque postale encadrée POUZAUGES (L N° 3) sur lettre avec texte daté du 8 Janvier 1790. - SUP. - R

360 N.V.

1560 LAFROCELIERE (L N° 2) sur lettre (nom du destinataire légèrement caviardé) avec texte daté le 26 Juin 1750. - TB. - R

360 360

DISTRICT DES SABLES D'OLONNE



1561 Marque postale ornée DEPARTEMENTS ET ARMEE DE L'OUEST REPREt / DU / PEUPLE sur lettre avec texte date' aux Sables le 14 Pluviôse An 3 adressée au Port Fidèle. - SUP. - R.

180 646

180 262

1562 DEB. 79 / LES SABLES /D'OLONNE + DEB. 80 /POITIERS sur lettre avec texte daté de Paris 1827. - TB / SUP.

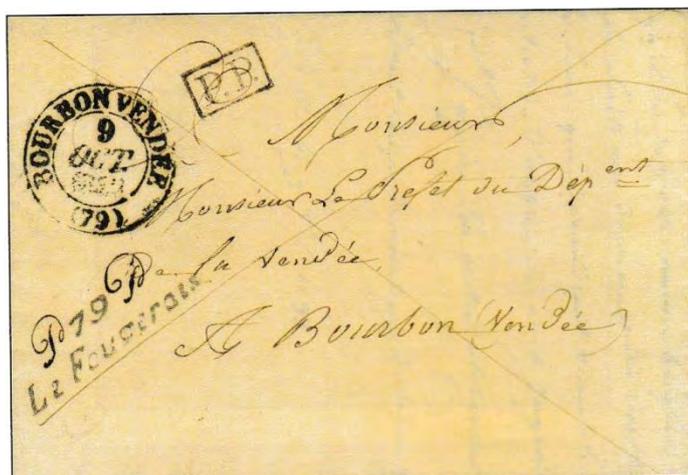


départ vendu

1563 Lettre avec texte daté de St Pierre de la Martinique le 13 Juillet 1818 adressée à Honfleur. Au recto, MP MARTINIQUE et MP d'entrée. COLONIES PAR/ LES SABLES D'OLONNE. - B / TB. - RR	480	1063
1564 BEAULIEU (L N° 2) sur lettre avec texte daté 7 Mai 1775. - SUP.	120	N.V.
1565 P.79_P_ / LA MOTTE ACHARD rouge sur lettre avec texte daté 1812. - TB / SUP.	144	144
1566 DEB. 79 / LA MOTTE ACHARD rouge sur lettre de Nancy avec texte daté le 19 Décembre 1821. - SUP. - R.	360	360

DISTRICT DE MORTAGNE

1567 79/ MONTAIGU rouge (31 x 8) sur lettre avec texte daté du 19 Septembre 1792 adressée à Marans. Au verso, 16/ MARENNES. - TB.	120	126
1568 DEB. 79 / MONTAIGU rouge + DEB. 42 / NANTES sur lettre de Strasbourg avec texte daté le 28 Septembre 1808. - TB. - R	240	313
1569 LES HERBIERS (L N° 3) sur lettre avec texte daté le 21 Octobre 1791. - SUP. - R.	300	300
1570 " Mortagne " (L N° 1) sur lettre avec texte daté du 26 Mars 1734. - TB.	120	N.V.
1571 ST FULGENT (L N° 2) sur lettre avec texte daté du 8 Décembre 1785. - TB / SUP.	120	120
1572 79 / ST FULGENT au verso d'une lettre de Paris avec texte daté du 5 Avril 1798 utilisée en déboursé. - TB.	120	120
1573 79/ Cugand Cåd T 15 MONTAIGU-VENDEE 79. 1847. - TB.	180	180
1574 79 /Le Fougerais /LES HERBIERS. 1826. - TB /SUP .	180	N.V.



départ vendu

1575 79 /Le Fougerais avec PP manuscrit + P.P. Càd T 13 BOURBON VENDEE 79. 1833. - SUP. - R	300	300
1576 TIFFAUGES (L N° 2) + " port payé " (L N° 3) sur lettre avec texte daté du 8 Mai 1780. - TB / SUP.	180	180.
1577 79 / Tiffauges + 79 / MONTAIGU dateur A 29 SEPT. 1830. - TB	180	N.V.
1578 " rebus de rocheservrière " sur lettre de Paris avec texte daté du 26 Octobre 1733 pour Bressuire. - TB / SUP.	180	180
1579 " débourse de rocheservrière /bonne pour les essards " sur lettre de Grenoble avec texte daté 1768. - TB	180	190
1580 79 /La Roche Servièrè / MONTAIGU sur lettre avec texte daté du 22 Décembre 1820 adressée à Angers et réexpédiée à l'11e Bouchard. Au recto, mention manuscrite " acquittée à Angers ". - TB / SUP. - R.	180	N.V.

Je suppose que cette vente aux enchères, avec ses très nombreux lots de Vendée, provenait certainement d'un amicaliste décédé dernièrement, et qui était un très grand spécialiste des marques postales vendéennes.

L'indication N.V. signifie « non vendu ». Les lots pouvaient s'acheter au prix de départ, après la date limite de vente.

CàD = Cachet à Date ; L = Lenain ; TB = Très beau ; S = Superbe ; R = Rare ; RR = Très rare

Relevé par F. Grangiens

ACTUALITE VENDEENNE

Fête du Timbre 2018 - Saint-Gilles-Croix-de-Vie - 10 et 11 mars 2018



Après 4 années consacrées à la danse, le thème retenu, cette année, était « l'automobile et le sport ».

Les 10 et 11 mars, l'APHV (Amicale Philatélique du Havre de Vie) a organisé la Fête du Timbre.



A l'occasion de cet évènement, un timbre Alpine A110 (ci-dessus à droite) et un bloc-feuillet R5 Turbo (ci-dessous) ont permis la confection de souvenirs. Le timbre à date reprend pour sa part les 2 véhicules (ci-dessus à gauche).

A rechercher, les 2 couleurs du TAD : en violet sur le timbre et en noir sur le bloc-feuillet.



La prochaine Fête du Timbre aura lieu les 9 et 10 mars 2019 à L'Aiguillon-sur-Mer et sera organisée par l'Amicale Philatélique Luçonnaise.

14^{ème} Festival BD Bulles de Sèvres à St Laurent-sur-Sèvre, les 3 et 4 mars 2018



Comme chaque année, les organisateurs ont mis en vente un PAP privé, illustré du dessin de l'affiche réalisé par Kevin BAZOT, dessinateur BD.

Tirage : 200 exemplaires (à confirmer).

Le cachet philatélique de La Roche-sur-Yon (suite du bulletin n° 156 - 03/2018)

Le 4 juin 2018, en 15 minutes, j'ai obtenu l'oblitération d'un courrier avec le cachet philatélique de La Roche-sur-Yon. Le postier m'a indiqué que le courrier allait être transmis dans une enveloppe spéciale afin de ne pas être oblitéré par la machine de tri.

Et voici le résultat :



Reçu le 5 juin, le résultat est parfait. Le courrier a bien été préservé d'une 2^{ème} oblitération par la machine du Centre de Tri et il a été indexé (barres fluorescentes en bas de la lettre) donc il a bien circulé !

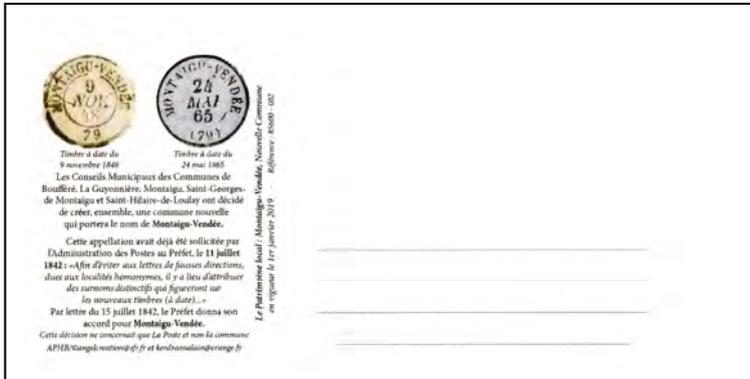
Comme quoi, une bonne communication interne entre les services de La Poste a permis de satisfaire un philatéliste. Merci La Poste.

MONTAIGU - VENDÉE

Le 1^{er} janvier 2019, les communes de Montaigu, Boufféré, Saint-Georges-de-Montaigu, Saint-Hilaire-de-Loulay et La Guyonnière ne formeront plus qu'une commune :

MONTAIGU - VENDÉE

Anticipant cet événement, nos amis Alain KERDRAON et Angel SANCHEZ de l'Amicale Philatélique du Haut-Bocage (APHB) ont déjà réalisé une enveloppe souvenir qui a été offerte aux maires des communes concernées.



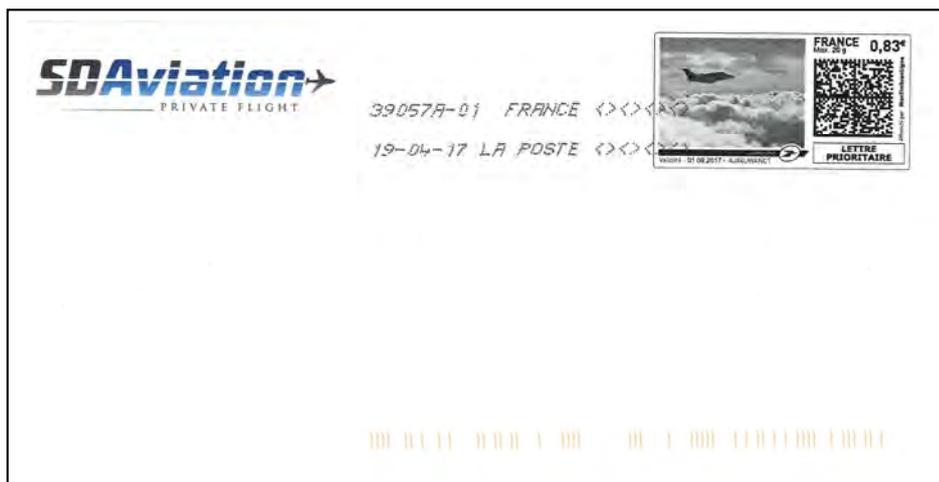
A droite, le texte figurant sur l'enveloppe ci-dessus

En espérant que cela soit annonciateur d'un événement philatélique pour le 1^{er} janvier prochain.

Jusqu'à présent, les regroupements de communes en Vendée n'ont jamais fait l'objet de commémoration avec souvenirs philatéliques (TAD, MTAM, MTEL, PAP, etc ...).



SDAviation



SDAviation est un GIE dont le siège social se situe à l'aérodrome des Ajoncs à la Roche-sur-Yon.

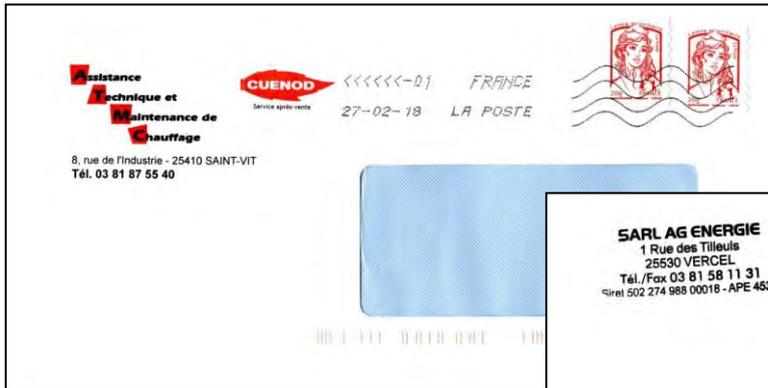
Ce GIE (Groupement d'Intérêts Economiques) a été créé en 2009 par Sébastien et François DUBREUIL.

L'enveloppe, à l'en-tête de SDAviation, ci-dessus, a circulé en avril 2017 avec un Mon Timbre en Ligne (MTEL) représentant un avion. Ce MTEL a-t-il été réalisé spécifiquement pour SDA ou s'agit-il d'un visuel que Phil@poste commercialisait en 2014 sur son site ?

D'avance merci de votre aide.

Jean-Marie LETERME

CURIOSITÉS



Le code ROC est remplacé par le signe \llllll pour ces deux lettres expédiées par des entreprises situées dans le département du Doubs.



Vers une anonymisation totale des lieux d'expédition ou erreur de paramétrage de la machine de tri ? Le code ROC du CTC de Besançon est : 39817A-01.



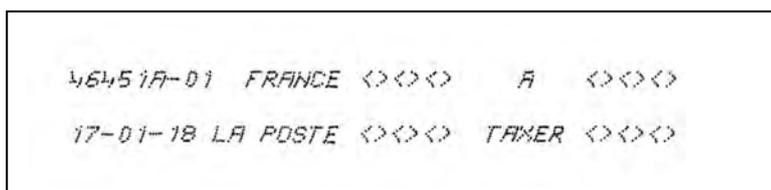
Erreur sur l'oblitération Néopost ci-dessus : code ROC A131A au lieu de 03151A (à gauche). Sûrement une erreur de programmation de la machine à la CTC de Périgny (La Rochelle).



LISA « Complément d'Affranchissement Lettre Verte » à 1,60€ (Lettre Verte jusqu'à 100g).
Complément de quoi ?



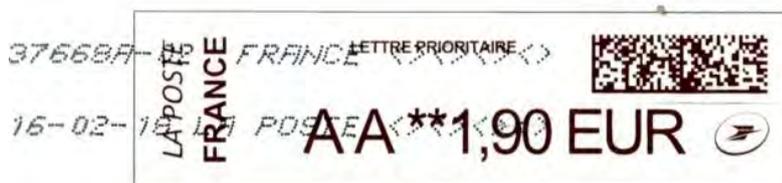
Deux vignettes de guichet à 0,95€ pour l'affranchissement de la lettre ci-dessus. Le tarif de la Lettre Prioritaire jusqu'à 20g est de 0,95€ depuis le 01/01/2018. Il doit s'agir d'un courrier dont le poids se situe entre 21 et 100g donc 1,90€ (0,95€ x 2). Mais pourquoi, alors que sur la vignette de droite apparaissent les mentions AA et Lettre Prioritaire, n'y-a-t'il aucune de ces indications sur la vignette de gauche ?



La mention « A TAXER » est apposée directement par la machine de Tri TOSHIBA. La fin de la grande variété de cachets à taxer des facteurs ?

A droite deux vignettes d'imprimante Brother :

➤ celle du haut avec les mentions « AA » et « LETTRE PRIORITAIRE », tarif 1,90€ pour une lettre jusqu'à 100g



➤ celle du bas avec les mentions « DD » et « LETTRE VERTE », tarif 1,60€ pour une lettre jusqu'à 100g.

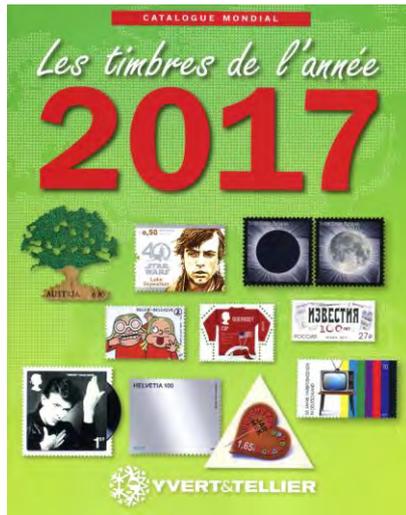


A gauche une vignette avec les lettres « DD » correspondant à la codification pour une Lettre Verte. Le tarif est 1,90€, ce qui correspondrait à une Lettre Prioritaire entre 21 et 100g.

Les mentions « Lettre Prioritaire » ou « Lettre Verte » sont remplacées par « VIGNETTE » ce qui indique qu'il s'agit d'une impression de test qui n'aurait pas dû avoir une valeur d'affranchissement (voir article de Merry BERTRON, bulletin n° 156 de mars 2018).

Jean-Marie LETERME

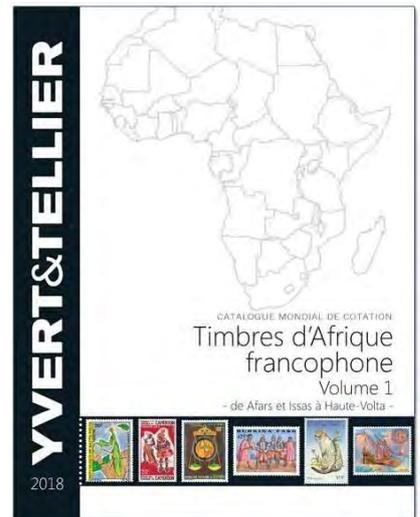
2^{ème} trimestre 2018 - NOUVEAUTES EN BIBLIOTHEQUE



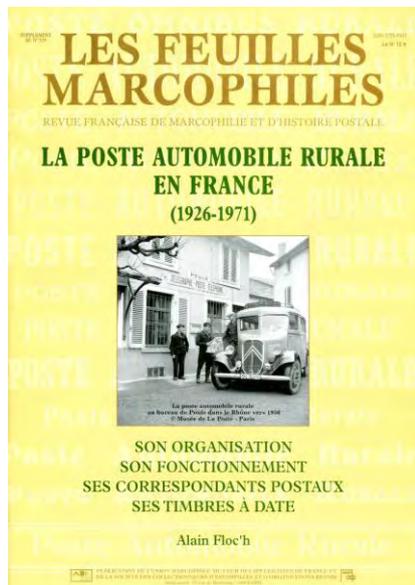
C 5-3 Y&T



C 14 AV



C 2-4 Y&T



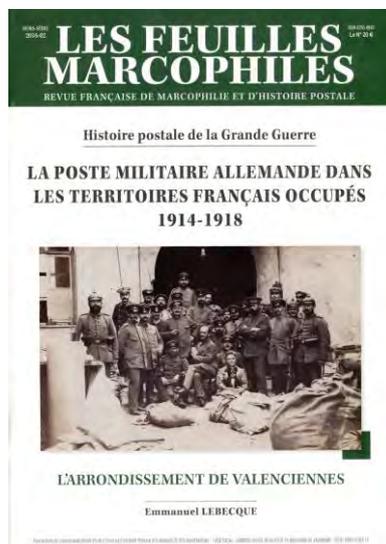
M 34 FLO



M 33 UMA



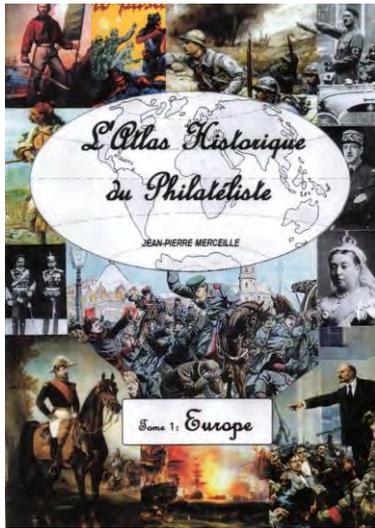
M 35 COU



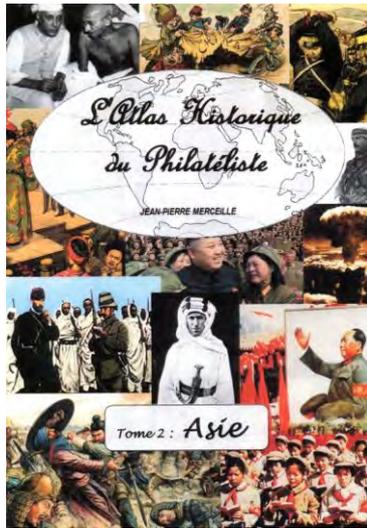
M 36 LEB

T 33-1 TOU

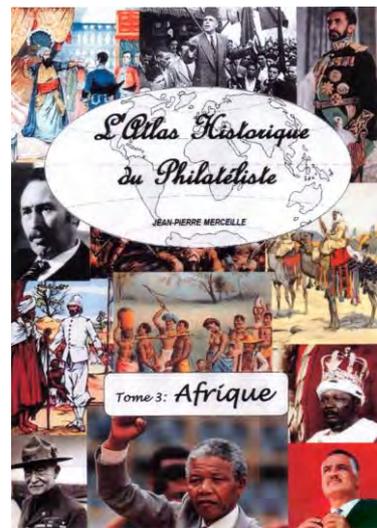




D 15 MER



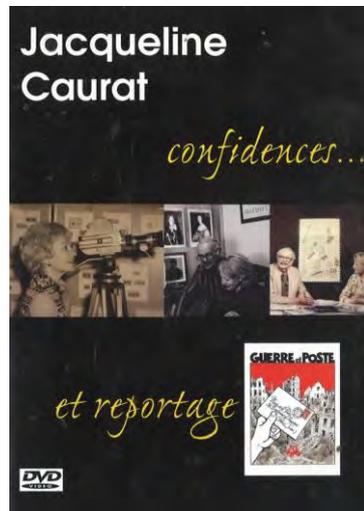
D 16 MER



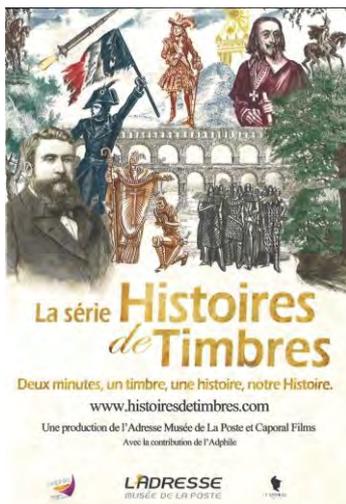
D 17 MER



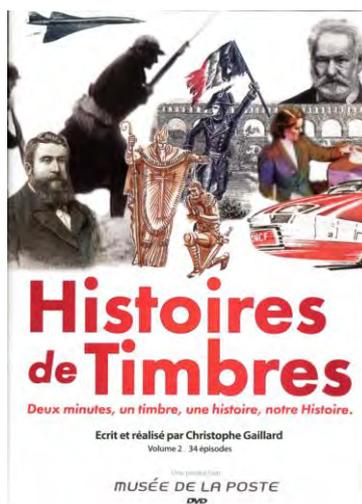
D 36 DVD



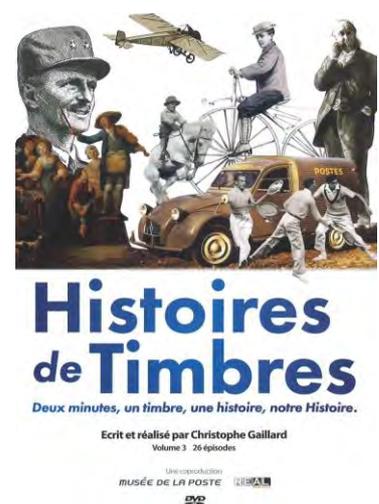
D 37 DVD



D 38 DVD



D 39 DVD



D 40 DVD

Sous chaque visuel, le n° en rouge correspond à la référence de l'ouvrage ou du DVD en bibliothèque.

La liste complète est consultable et téléchargeable dans l'espace adhérents sur le site de l'APY :

apy85.fr/adhérents/divers/infos-sur-la-bibliotheque

Jean-Marie LETERME

Il y a déjà 20 ans, se posait la question de la production de timbres dans certains pays.

Considérés comme de vrais timbres ou de faux timbres ???
Beaucoup sont répertoriés dans les catalogues YVERT et TELLIER.

François MENNESSIEZ a retrouvé dans ses archives, un document fort intéressant sur l'origine de la production massive de timbres dans certains pays d'Afrique ou d'ailleurs.

Texte déjà publié dans la revue de Phil@postel : "La Gazette" N° 73 d'octobre 1998

Opinion | *Le timbre-poste, petit suppôt de l'impérialisme*

La revue "Courrier International" a publié en avril 1997 un article extrait du New-York Times, qui dénonce une certaine main-mise économique sur la philatélie internationale... Sombre avenir pour elle, ou garantie de son dynamisme ?

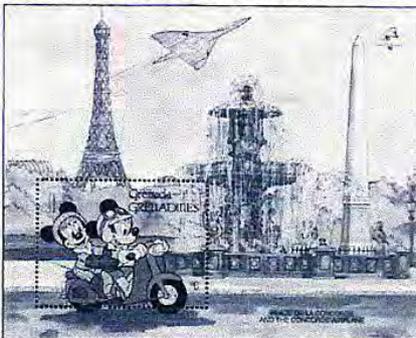
Pourquoi Elvis, Marilyn, Sylvester se retrouvent-ils sur tant de timbres des pays du tiers-monde ? Parce qu'ils sont imprimés par une seule entreprise, américaine, évidemment.

En mars dernier, à l'occasion de la sortie de "Toy Story" en Chine, l'Ouganda a émis un timbre de 200 shillings représentant une image du dessin animé des studios Disney. La Chine est déjà contrariée par Disney à cause du film sur le dalaï-lama que tourne actuellement Martin Scorsese. Néanmoins, elle a décidé de montrer "Toy Story". Mais pourquoi l'Ouganda célèbre-t-il cet événement ? Et depuis quand ses services postaux font-ils la promotion de l'industrie du film américain ?

Autrefois, les timbres représentaient une image digne du pays qui les émettait - une preuve que le courrier y était acheminé avec sérieux. Muets et solennels, symboles de cette monnaie légale qu'ils sont en fait, les timbres montraient les visages graves des dirigeants, des hommes de science et des explorateurs d'une nation. Si les membres d'une commission postale étaient particulièrement audacieux, ils pouvaient honorer un oiseau du cru, un poète à la chevelure en bataille ou encore le centenaire de la sidérurgie nationale. Mais, en général, ils s'en tenaient là. Or, au cours des vingt dernières années, les timbres du monde entier ont commencé à montrer des figures plus populaires - de James Monroe, président des Etats-Unis

de 1817 à 1825, à Marilyn, des capitaines d'industrie au capitaine Kirk (de la série-culte "Star Trek"). Evidemment, la plupart des images sont fournies par les Etats-Unis, et les pays étrangers ne sont que trop heureux de jouer le jeu, car la culture populaire américaine rapporte beaucoup d'argent, même perforée et sur papier gommé.

S'il fallait féliciter ou, selon certains milieux philatéliques, blâmer quelqu'un, ce serait Sam Malamud, le président de l'Inter-Governmental Philatelic Corporation (IGPC). En dépit de la consonance de son



nom, l'IGPC est une société privée. Et elle produit chaque année près de la moitié des timbres du monde. Depuis ses bureaux du 460 West 54th Street, à Manhattan, cette entreprise gère tranquillement les programmes philatéliques de plus de 70 pays, de l'Angola à la Zambie. Elle emploie 120 personnes à plein temps et toute une pléiade d'artistes indépendants.

Sa percée date de 1979, qui fut l'Année internationale de l'enfant. A ce moment-là, Sam Malamud persuada Disney de le laisser imprimer ses personnages sur les timbres du monde entier. L'IGPC a toujours un accord postal quasi-exclusif avec Disney et l'utilise largement sans s'en cacher.

Les principaux clients d'IGPC sont des pays du tiers-monde. Ils espèrent que les

philatélistes du monde entier achèteront leurs timbres, ce qui les aidera à équilibrer leur budget. Toutes les administrations postales adorent les collectionneurs, parce qu'ils paient le prix fort pour des timbres sans attendre aucun service en retour. Lorsqu'en 1989 la Poste américaine sortit un timbre à l'effigie d'Elvis Presley, elle vendit les 500 millions d'exemplaires émis à cette occasion, mais 150 millions seulement servirent à affranchir des lettres. De sorte que l'administration postale encaissa près de 145 millions de dollars tout en n'en dépensant que 45,5 millions.

Qu'importe si la dignité nationale en souffre : oublions les généralissimos, vive Sylvester Stallone ! Certains timbres ne font guère que servir des ambitions personnelles. Ainsi, bien avant ses démêlés actuels avec la justice, John E. du Pont (millionnaire américain sponsor d'équipes de catch et de lutte, impliqué dans une affaire de meurtre) figurait sur un timbre de 5 dollars émis par Redonda, un rocher couvert de guano qui dépend de l'Etat caribéen d'Antigua-et-Barbuda. Certains thèmes sont particulièrement épineux : Barbra Streisand exigea que son portrait figurant sur un timbre de Saint-Vincent-et-les Grenadines soit retouché.

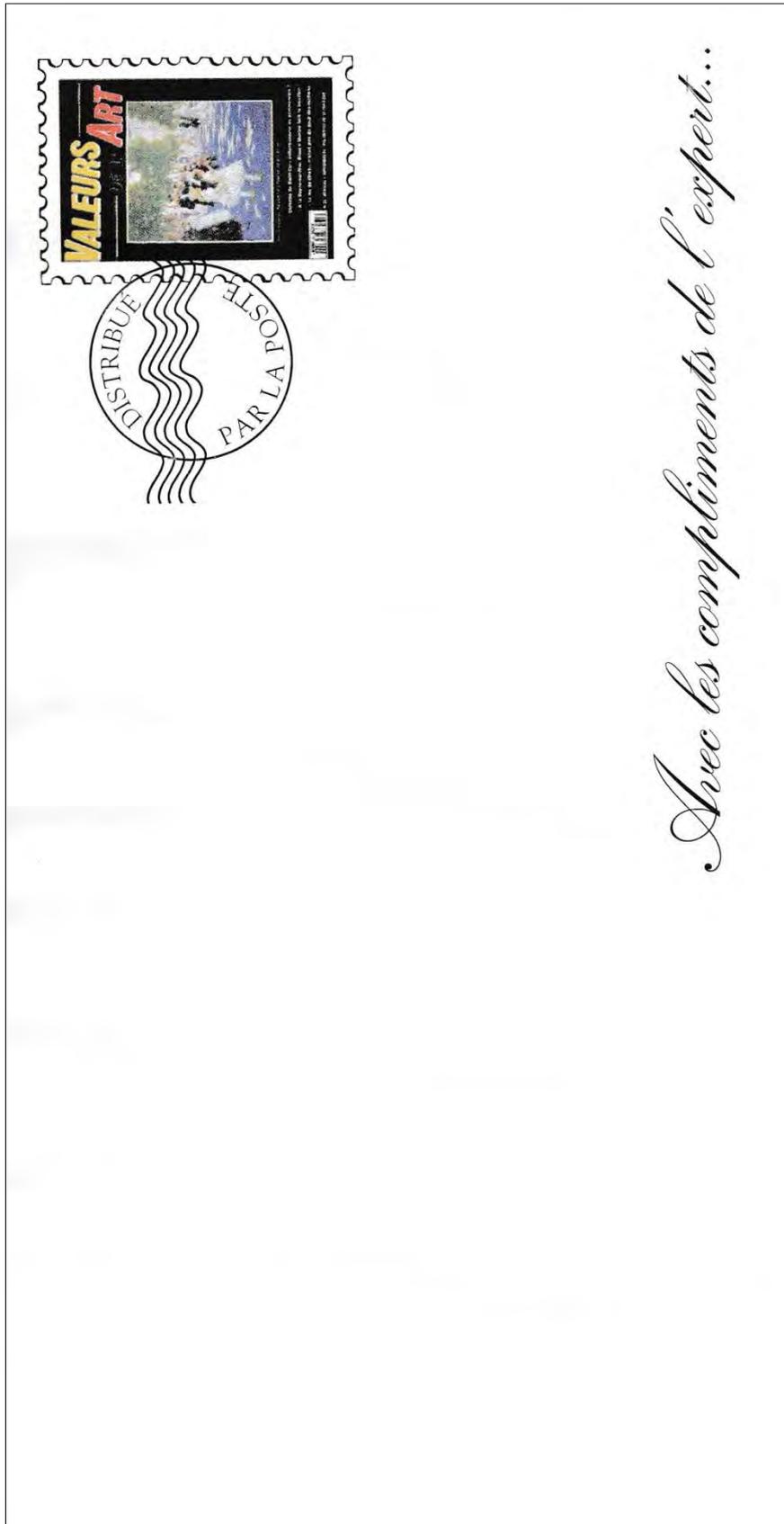
Lorsque l'IGPC, après conception d'un timbre, s'est débarrassée de toutes les tracasseries juridiques, un prototype est approuvé par toutes les parties. Puis l'entreprise se charge de l'impression et, si le timbre a du succès auprès des collectionneurs, elle prévoit un coup publicitaire. "Les timbres "branchés" ne représentent qu'environ 10 % de notre production", insiste Lonnie Ostrow, un porte-parole de l'IGPC. "Les 90 % restants sont ce qu'on appelle des "définitifs" : l'arsenal habituel des drapeaux, fleurs, dirigeants orgueilleux et présidents décédés".

Jack Mingo

QUESTION

Amédée Dupont, notre fidèle amicaliste, voudrait connaître la raison de ce courrier ?

Un de nos adhérent aurait-il une explication à lui donner ?



**S
A
U
J
O
N**

**Samedi 30
Juin
2018**

39^{ème} BOURSE

toutes collections

Organisée par le Cercle Philatélique Saujonais

ENTREE GRATUITE SALLE CARNOT
de 9h00 à 18h00
Parking gratuit Place RICHELIEU

*Philatélie, cartophilie,
minéraux, fèves...*

Pour tous renseignements, veuillez prendre contact
avec Mr Michel JOLY au 06-95.88.39.75

Imprimé par nos soins - Ne pas jeter sur la voie publique

Idées de sortie

AMT

**SAMEDI
21
JUILLET**

De 9h à 18h

**BOURSE
MULTICOLLECTION**

TALMONT SAINT HILAIRE
SALLE DES RIBANDEAUX

*Timbres, Fèves, Cartes postales, Capsules de champagne,
Pin's, Télécartes, Billets, Vieux papiers, monnaies,
Coquillages, Partitions musicales, Casquettes, ...*

**DIVERSES
EXPOSITIONS**

Bar Sandwichs
Pâtisseries
Salle climatisée

**Entrée et
parking gratuits**

**PRESENTATION
DE MODELISME
FERROVIAIRE**

Réservation : 02 51 22 26 56
multicollection85@laposte.net
Organisée par l'Amicale Multicollection Talmondaise

Les Sables d'Olonne
Dimanche 22 juillet 2018
40^{ème} SALON
Des Collectionneurs
*Salon multi collections organisé par
L'Amicale Philatélique des SABLES D'OLONNE*

Philatélie - Cartophilie
Numismatique -
Placomusophilie
Vieux papiers - Documents ...

Salle Audubon
Boulevard Pasteur
9h à 18 h

Entrée gratuite
Renseignements :
02.51.33.50.80 -
jlouis.gonin@free.fr

La Tour ÉDÉN

timbro.fr

**DÉJÀ PLUS DE
16 000 LOTS !**

Le site de vente de
Timbres magazine

**Nous aimons les timbres et
nous les mettons en valeur,
les rares comme
les plus courants...**

Retrouvez un large choix de pays d'Europe et d'Outre-Mer, de toutes époques, avec des thématiques variées.
Sélectionnez-les avec les mots-clés (tags)