



Philatélie

Spécial cyclisme



À la factrice



Par Régent Roy

« Bicyclette » et « cyclisme »

(Première partie)

Introduction

C'est le printemps. Bientôt les bicyclettes sortiront du garage et les cyclistes de tous niveaux prendront d'assaut sentiers et routes.

Il existe très peu de littérature au Canada français (*Note a*) sur la philatélie et le cyclisme : ce qui rend le thème abordé des plus intéressants.

En consultant les catalogues philatéliques, on constate que les diverses administrations postales consacrent dans leurs émissions, une bonne place au monde de la bicyclette et du cyclisme; on évalue à environ 1700 le nombre de pièces philatéliques qui y sont reliées de près ou de loin. Si la majorité des timbres-poste sur la bicyclette touchent le sport et la poste, plusieurs autres sujets sont aussi touchés : les enfants, le transport, les cartoons, l'armée, l'art sous plusieurs formes, le scoutisme et le triathlon, etc. Une infime partie des pièces philatéliques trouvées afin de réaliser ces articles, pourront donc être présentées ici.

Le présent article, le premier de trois, va donner un bref historique de la bicyclette et de son utilisation au quotidien ou presque. Il est traité sous l'angle du loisir, de la sécurité et de la compétition.

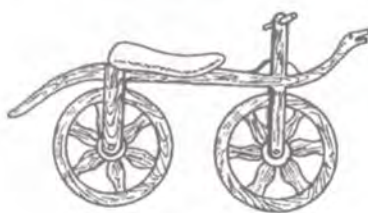
Dans le deuxième article prévu pour le numéro 255, juillet-août prochains, le sujet traitera principalement de la bicyclette comme moyen de transport et équipement de conditionnement physique. Et finalement dans un troisième article prévu pour le numéro 256, septembre-octobre, la bicyclette et le cyclisme seront traités en relation avec l'art : peinture, vitrail, cinéma et littérature.

Première page :
Carte postale « À la factrice »
selon un timbre émis par la poste locale
de la ville de Bochum en 1887.

Historique

Peut-on parler de bicyclette ou de cyclisme sans parler brièvement de l'historique de ce sport? Il ne fut pas facile de reconstituer cet historique parce que les dates varient d'un auteur à l'autre et ils ont généralement indiqué peu de dates dans leurs documents de peur probablement de faire ou de répéter des erreurs. En recoupant plusieurs textes voici ce qui semble le plus plausible.

Les récentes recherches démontrent d'une part, que le comte de Sivrac (*Note b*) n'aurait pas existé pas plus que son célerifère (ill. 1) et d'autre part, c'est un moine zélé qui aurait glissé un supposé croquis de bicyclette dans les archives de Léonard de Vinci. Certaines administrations postales se sont laissées prendre et ont émis des timbres sur le vélo de De Vinci (ill. 2).



Ill. 1



Ill. 2

Est-ce que Karl Von Drais de Sauerbrunn en 1817, inventeur et concepteur de la première bicyclette, originaire d'Allemagne avait vraiment besoin d'exercice ou s'il voulait économiser ses énergies? Sa bibitte construite en bois, il la faisait avancer en poussant sur le sol avec ses pieds, et on la nomma

Draisienne (ill. 3, tiré de la revue *Philatélie Française*, 259, 2003) en son honneur. En consultant la documentation, on apprend que ce Von Drais était devenu ingénieur forestier, mais ce n'était pas réellement sa tasse de thé. Sur l'influence de son parrain, il devint professeur de mécanique. C'est comme cela qu'il a fait plusieurs inventions, dont la Draisienne.



Ill. 3

Un peu plus tard, Denis Johnson de Londres raffina la draisienne et pour aider son commerce, il ouvrit une école de conduite. La draisienne londonienne devint très en vogue en 1819.

Malheureusement certains timbres émis sur la draisienne contiennent des erreurs (*Note c*). Il y a erreur de date d'invention sur les vignettes suivantes (ill. 4 et 5) et un dernier timbre en plus d'avoir une date erronée montre non pas une draisienne mais un « Hobby-Horse » qui daterait de 1819 construit en fer, en Angleterre (ill. 6).



Ill. 4



Ill. 5



Ill. 6

Terminons ce chapitre sur la draisienne avec deux marques postales (ill. 7 et 8, Collection François Brisse).



Ill. 7



Ill. 8

C'est en 1839 que la bicyclette a connu l'une de ses grandes transformations. Un forgeron écossais, Kirkpatrick MacMillan, donna à la draisienne un système de pédales (pas le mouvement de rotation que nous connaissons aujourd'hui mais un mouvement de va-et-vient) qui contribuait à donner une rotation à la roue arrière et ainsi faisait avancer la nouvelle bicyclette (Note d). Plus besoin de pousser avec les jambes. La documentation ne mentionne pas si notre forgeron avait mis au point un premier

système de freinage. À ce jour, aucune vignette philatélique illustrant cette invention ne fut trouvée.

En 1861, Pierre et Ernest Michaud, père et fils, réparateurs de draisienne, décidèrent d'installer des pédales sur l'axe de la roue avant, donnant ainsi naissance au mouvement rotatif sur la bicyclette (ill. 9 à 12).



Ill. 9



Ill. 10



Ill. 11



Ill. 12

Marque postale soulignant le 200^e anniversaire de l'invention des Michaud (ill. 13, Collection François Brisse).



Ill. 13

En 1870, c'est la création du « Grand Bi». L'anglais James Starley améliore à son tour, le vélocipède en le munissant d'une très grande roue à l'avant. L'utilisateur était alors haut perché et le contrôle en était difficile et dangereux. Il installa des roues avec des rayons de broche sous tension et il allègera le vélo dans son ensemble (ill.14 à 17).



Ill. 14



Ill. 15



Ill. 16



Ill. 17

Si plusieurs timbres illustrent le vélocipède, il en est de même pour les marques postales (ill. 18 à 21, Collection François Brisse).



Ill. 18



Ill. 20



Ill. 21



Ill. 19



Ici, les auteurs ne s'accordent pas : l'un attribue à H.J. Lawson en 1879 et l'autre à Meyer en 1880, l'invention du pédalier qui s'adapte au vélocipède. C'est alors la roue arrière, qui par le biais d'une chaîne à maillons, donnera la propulsion vers l'avant. Une nouvelle génération de bicyclette vient de naître (ill. 22 et 23).



Ill. 22



Ill. 23

En 1884, John Kemp Starley, le neveu de James Starley cité ci-haut, commercialise la « Rover Safety Bicycle » ou la « bicyclette de sureté » (ill. 24).



Ill. 24

La roue originale est très dure sur la chaussée et pour ses utilisateurs. Dunlop, Monsieur Caoutchouc, invente en 1888 le pneumatique et l'adapte à la bicyclette (ill. 25). Afin de ne pas demeurer en reste, Michelin introduit à son tour en 1891 le pneu démontable avec une chambre à air.



Ill. 25

Que restait-il à ajouter afin d'obtenir plus de facilité à cette petite reine? D'une part, « la roue libre qui évitait au conducteur de pédaler sans arrêt », invention de M. Sachs, et d'autre part, l'invention du dérailleur au XX^{ème} siècle.

Si le développement de la bicyclette a été lent de 1900 à 1980, c'est le vélo de montagne (VTT) qui va redonner un autre souffle à l'industrie. Nouveaux matériaux, nouvelles suspensions et système de changement de vitesses améliorés contribueront à l'évolution technologique du XX^{ème} siècle. Évolution qui redonne de nouveaux challenges aux jeunes et aux compétiteurs (ill. 26).



Ill. 26

Au Canada, c'est l'apparition du « Grand Bi » en 1880 ; en 1881, des cyclistes fondent la Canadian Wheelmen's Association afin de distribuer de l'information sur la bicyclette et organiser leurs activités.

En 1890, le Canada se lance dans la fabrication des bicyclettes. En 1898, pas moins de 25 fabricants canadiens construisent des bicyclettes et ce, à travers le pays. La firme Canada Cycle & Motor Co. Ltd (CCM) voit le jour en 1899 (Note e). Malgré la faillite de CCM en 1983, ce nom est toujours utilisé par ProCycle à Saint-Georges-de-Beauce.

L'arrivée du 10 vitesses, en 1970, redonna aux canadiens le goût de refaire du vélo (ill. 27). Les préoccupations sociales et environnementales, ainsi que le conditionnement physique y ont été probablement pour quelque chose.



Ill. 27

La bicyclette et le sport

L'invention de la bicyclette a vite dépassé le monde du simple loisir et la compétition s'est manifestée très tôt (ill. 28). Dès 1868, on vit la première course cycliste : c'est à Saint-Cloud, près de Paris, que les premiers cyclistes se sont affrontés.



Ill. 28

La philatélie, via la Société Cycliste Warsaw de Pologne, qui célébrait son centenaire en 1986, nous fait voir non des feuilles d'olivier sur la tête ou des petites médailles au cou des gagnants, mais de lourdes et encombrantes parures. Les deux timbres polonais nous présentent Jan Stanislaw Skrodzki (1867-1957) détenteur du record en 1895 (ill. 29) et Mieczyslaw Baranski, champion 1896 (ill. 30)



Ill. 29



Ill. 30

Malgré la place de plus en plus grande que prendra le cyclisme et ses compétitions, ce n'est qu'en 1931, après 188 ans d'existence que les philatélistes verront apparaître dans le cadre des Jeux Balcaniques le premier timbre mondial sur le cyclisme et ceci grâce à l'initiative de la Bulgarie (ill. 31, copie tirée du volume : Bicycle Stamp de Dan Gindling).



Ill. 31

On pourrait parler longtemps de l'histoire des grandes compétitions, mais plusieurs volumes racontent des centaines d'exploits tous plus méritoires les uns que les autres. De nos jours, une course attire toujours l'attention de toute la planète, c'est le Tour de France.

Cette course a vu le jour en 1903. Le directeur du quotidien sportif *l'Auto*, Henri Desgranges, a créé cette course par étapes, sur plusieurs jours (Note f). La France nous présente quelques timbres et des marques postales pour souligner cette grande course. Voyons d'abord une photo du grand vainqueur de la première édition, Maurice Garin (ill. 32), une marque postale de l'initiateur de la course (ill. 33) un timbre imperforé du 50^e anniversaire de sa création (ill. 34, collection Jacques Le Potier) et un feuillet des timbres du 100^e anniversaire (ill. 35). (Note g) On peut lire les grands noms du Tour de France : Lance Armstrong, Jacques Anquetil, Bernard Hinault, Eddy Merckx, Miguel Indurain.



Ill. 32



Ill. 33



Ill. 34



Ill. 35

Plusieurs marques postales montrent différentes étapes du Tour de France (ill. 36 à 41, Collection François Brisse).



Ill. 36



Ill. 37



Ill. 38



Ill. 39



Ill. 40



Ill. 41



La Principauté de Monaco a célébré le cinquantième anniversaire du Tour de France en émettant deux timbres-poste (ill. 42 et 43).



Ill. 42



Ill. 43

Le cyclisme un sport organisé

« Vers 1880, la pratique de la bicyclette a connu une croissance fulgurante. Le philosophe italien **Benedetto Croce** dira à ce sujet : « *Le cyclisme est la manie avec laquelle nous allons finir ce siècle.* » La « **Bicycle Union** », la plus vieille fédération cycliste au monde, fut fondée en Grande Bretagne en 1878. Elle a changé son nom en 1883, pour devenir la « **National Cyclists' Union** » (NCU) afin d'englober les tricyclistes. » (Note h)

« Le cyclisme était le sport le plus développé internationalement de l'époque allant de 1886 à 1914. Plusieurs questions politiques et sportives essentielles furent abordées d'abord par son entremise pour favoriser le développement du cyclisme. Un des points les plus marquants fut la formation de l'**Union Cycliste Internationale (UCI)** » (sigle, ill. 44). (Note h)



Ill. 44

La création de l'UCI fut l'aboutissement d'un long processus de développement dans le monde du cyclisme et en l'année 2000, on en célébrait le centenaire (ill. 45 et 46).



Ill. 45



Ill. 46

La mission de l'UCI est de développer et de promouvoir toutes les facettes du cyclisme avec ses partenaires, les fédérations nationales.

Les disciplines encadrées par l'UCI sont : les courses sur route (ill. 47) et sur piste (ill. 48); le vélo de montagne, timbre (ill. 49 et marques postales ill. 50 et 51, Collection François Brisse), le cyclo-cross, timbre (ill. 52 et marques postales ill. 53 et 54), le BMX (ill. 55 et 56), le cyclisme en salle, le trail, le master, le cyclisme pour tous et le cyclisme des coureurs ayant un handicap.



Ill. 47



Ill. 48



Ill. 49



Ill. 50



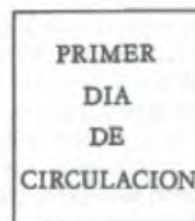
Ill. 51



Ill. 52



Ill. 53



Ill. 54



Ill. 55



Ill. 56

Au Canada, c'est l'Association Cycliste Canadienne (ACC) (ill. 57) qui gère le sport cyclisme. Sur le site Internet de l'association on y retrouve les disciplines supervisées, le calendrier des épreuves et les différents programmes dont celui de l'équipe nationale qui voit à la préparation de nos athlètes olympiques.



Ill. 57

Au Québec, la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes (FQSC) encadre la régie et la promotion des sports cyclistes (sigle, ill. 58).

Sa mission : régir la pratique des sports cyclistes au Québec; faire la promotion des sports cyclistes au Québec; offrir des services aux associations régionales, aux clubs et individus affiliés; faire la promotion de la pratique sécuritaire des sports cyclistes et du respect de l'esprit sportif; favoriser le plein épanouissement des pratiquants des sports cyclistes.



Ill. 58

Notons en terminant une nouvelle forme de pratique sportive pour les personnes ayant un handicap physique : c'est le cyclisme handisport (tricycle à propulsion manuelle) et ce sport est chapeauté au Québec par la FQSC depuis 1991. Le Québec a été un précurseur au niveau canadien dans le développement de cette discipline. Des épreuves sont maintenant au calendrier des compétitions cyclistes.

Le cyclisme handisport reconnu en France depuis 1973 organise maintenant des championnats sur route et sur piste pour ses utilisateurs. Nous remercions la Commission du Handisport de France qui nous a autorisé à présenter trois photos prises lors du Championnat de France à Corrèze en 2004 (ill. 59 à 61).



Ill. 59



Ill. 60



Ill. 61

La bicyclette... un jouet

Quelle formidable invention pour les enfants. Très tôt ils peuvent s'installer sur le tricycle et en un tour de roue, ils apprennent à se déplacer allègrement. Si l'invention du tricycle, le Coventry Lever de James Starley en 1876, est directement reliée à celle du bicycle, ce sont les adultes qui en ont profité en premier (ill. 62 et 63). Les américains présentent leur version en 1880 (ill. 64).



Ill. 62



Ill. 63



Ill. 64

Ce n'est que par la suite que les enfants ont bénéficié de cette invention qui a pris différentes formes pour eux (ill. 65 à 67).



Ill. 65

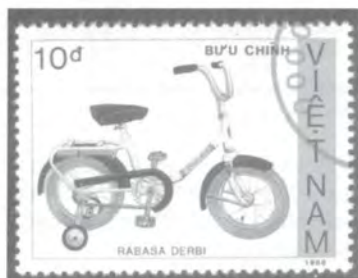


Ill. 66



Ill. 67

Les enfants ont vite passé à la bicyclette. Certains ont fait leur apprentissage avec roues d'équilibre (ill. 68), d'autres l'ont fait avec l'aide du papa (ill. 69) ou de la maman.

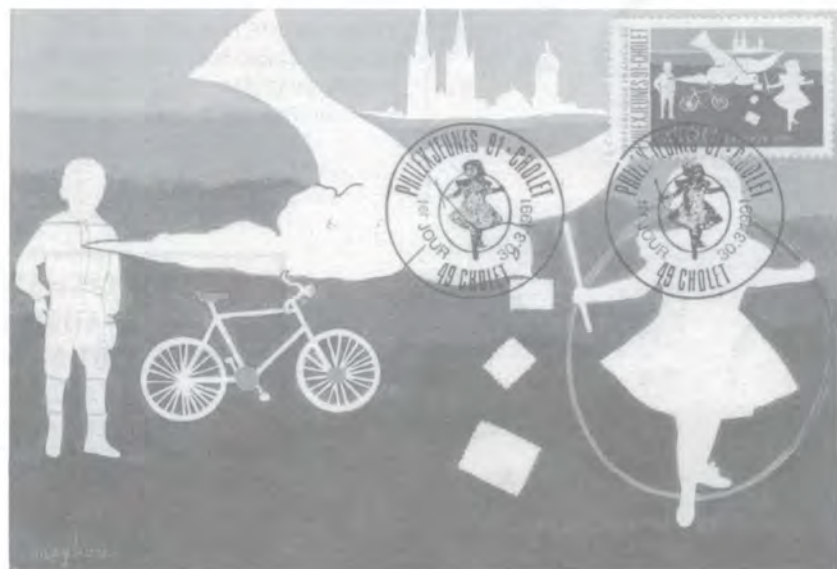


Ill. 68

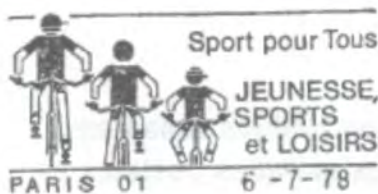


Ill. 69

En 1991, l'Amicale Philatélique de Cholet en France émettait avec l'autorisation du Ministère des P.T.E., une carte maximum pour souligner la 5^{ème} édition de Philexjeunes ; la bicyclette y occupe une place importante (ill. 70).



Ill. 70



Ill. 71

Pour les ados, la bicyclette est à la fois un loisir qui aide au développement harmonieux du corps, mais aussi un moyen de locomotion efficace (ill. 71, Collection François Brisse).

Que dire du cirque qui a utilisé la bicyclette pour divertir petits et grands. La Mongolie (ill. 72) et la Roumanie (ill. 73) nous montrent deux belles vignettes.



Ill. 72



Ill. 73

Le cyclisme en tandem

Les tandems (ill. 74 à 77) firent leur apparition dès 1890 alors que le premier tandem canadien, le *Tandem Queen City*, aurait vu le jour en 1898; et que dire de l'équipe invincible (ill. 78)...



Ill. 74



Ill. 75



Ill. 76



Ill. 77



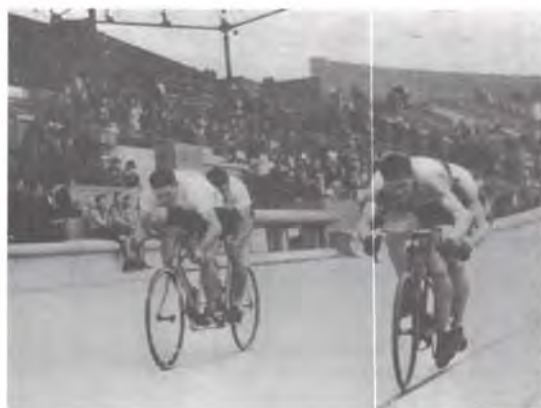
Ill. 78

Sur un tandem à 22 places, ce groupe fait la promotion du Circuit des Traditions de Drummondville (ill. 79, photo Circuits des Traditions).



Ill. 79

Lors de la IX^e Olympiade à Amsterdam, en 1928, le tandem était au programme et l'équipe néerlandaise (ill. 80) a obtenu la première position alors que l'équipe britannique arrivera en 2^e position au 2000 m.



Ill. 80

Les timbres canadiens, les marques postales et le cyclisme

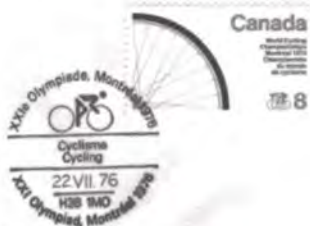
Dans la collection des timbres-poste canadiens, il y a 159 timbres qui font allusion aux sports, onze sur le cyclisme.

Le premier timbre (ill. 81) faisant allusion au cyclisme fut émis en mars 1974 dans le cadre des Jeux Olympiques de Montréal. Dans une série de quatre, celui-ci représente quatre personnes faisant de la bicyclette en famille sur un sentier.



Ill. 81

Le deuxième timbre à faire allusion au cyclisme fut émis en août 1974 afin de souligner le Championnat du Monde de cyclisme de Montréal où les participants, amateurs et professionnels se sont disputé le maillot « Arc-en-ciel » (ill. 82 et 83, Collection François Brisse).



Ill. 82



Ill. 83

En mars 1976, Postes Canada émettait un timbre (ill. 84) illustrant le Stade olympique et le Vélodrome.



Ill. 84

Toujours en 1976, Postes Canada émettait pour la première fois un timbre pour commémorer les Jeux Olympiques des handicapés physiques (ill. 85). L'illustrateur torontois Tom Bjarnason de réputation mondiale, choisissait de « représenter un archer pour symboliser l'adresse, la force et la confiance, sur un fond vert de fraîcheur printanière symbolisant la croissance et l'espoir » (Note i).

Les fédérations sportives internationales régissent tous les athlètes y compris les participants ayant un handicap. Le timbre de l'olympiade de Toronto d'août 1976, représente ces athlètes.



Ill. 85

En août 1981, la Gaspésie organisait un Tour cycliste international. Il n'y a pas eu de timbre mais une flamme fut produite pour cette occasion (ill. 86, collection François Brisse).



Ill. 86

TOUR CYCLISTE
INTERNATIONAL
GASPESIE AOÛT 8-16 AUG. 81
INTERNATIONAL
CYCLIST TOUR

Pour souligner le 150^e anniversaire de la première photographie prise par un canadien, Poste Canada émettait en 1989, une série de quatre timbres honorant quatre photographes canadiens. Sur l'un d'eux on peut voir le Jules-Ernest Livernois (1851-1933) et sa photographie montrant un Vélocipède (ill. 87).



Ill. 87

Il faudra attendre en 1992 pour revoir un timbre sur le cyclisme : dans le cadre des Jeux Olympiques de Barcelone, Postes Canada émettra une série de cinq vignettes dont l'une représente des coureurs cyclistes en compétition (ill. 88).



Ill. 88

Les XV^e Jeux du Commonwealth de Victoria, en 1994, deux timbres représentant les athlètes en pleine action : au marathon en fauteuil roulant et dans le deuxième cas, des cyclistes sur la piste (ill. 89 et 90). Postes Canada rappelait lors de leur lancement, que le premier club cycliste du Canada fut fondé à Montréal en 1876.



Ill. 89



Ill. 90

Sur la vignette suivante émise en 1997, soulignant les 75 ans de la grande chaîne « Canadian Tire » on voyait papa remettre une bicyclette à son garçon (ill. 91). De son côté, la Fondation « Canadian Tire » prenait à sa charge la philosophie des fondateurs de la chaîne : la promotion de la sécurité et la protection des enfants. «Toujours prudent...jamais mal pris » et « À vélo sans bobos! » (Note i).



Ill. 91

Lors des Jeux panaméricains de l'été 1999, Postes Canada émettait une série de quatre timbres dont l'un illustrait à l'avant plan, deux cyclistes en pleine action (ill. 92). Ces Jeux, tenus en Alberta regroupaient 5000 athlètes de 42 pays, qui compétitionnaient dans 41 disciplines, sous le thème « Là où les Amériques viennent jouer ».



Ill. 92

Le dernier timbre représentant des cyclistes fut émis à l'occasion du Championnat du monde sur route à Hamilton en 2003. Doreen Colonello, conceptrice, a donné à ce timbre une allure particulière : bandes multicolores représentant les différents drapeaux des pays participants, image floue représentant la vitalité, la vitesse et le caractère international sans distinction de sexe, de race et d'âge (Note i). Postes Canada avait aussi émis un entier postal (ill. 93) pour l'occasion.



Ill. 93



For mailing in Canada and delivery worldwide.
Dépôt au Canada. Livraison à l'échelle internationale.

Athènes 2004

Le cyclisme et l'athlétisme sont les deux sports qui ont toujours figuré au programme de Jeux Olympiques. Lorsque le premier comité organisateur mis le cyclisme au programme des jeux, la bicyclette existait déjà depuis 35 ans. La première course avait été organisée 28 ans auparavant. Lors de ces premiers jeux, le français Paul Masson remportait à lui seul, trois médailles d'or.

C'est avec plusieurs modifications que le sport du cycliste s'est maintenu présent sur la scène olympique. De nos jours le programme olympique comprend des épreuves de cyclisme sur route, de cyclisme sur piste et de VTT. C'est le cyclisme sur piste qui a été le plus présent lors des olympiques sauf à Stockholm en 1912 où l'on a présenté uniquement une épreuve sur route.

Les femmes non admises aux premières olympiades, font leur apparition en cyclisme, seulement en 1984, dans une épreuve individuelle sur route. Cette épreuve fut remportée par l'américaine Helen Carpenter-Phinney. En 1988, les femmes ont accédé aux épreuves de piste et depuis 1996, aux épreuves de VTT. Il faut cependant ouvrir une parenthèse ici pour souligner que les femmes ont pris part très tôt aux compétitions cyclistes mais en étant incorporées aux groupes d'hommes. La République Populaire de Chine, dans le cadre de ses premiers Jeux Nationaux, tenus à Pékin en 1959, fut le premier pays à produire un timbre sur la compétition cycliste féminine (ill. 94).



Ill. 94

Le premier timbre sur le cyclisme olympique fut émis par la Principauté de Monaco en 1952, c'était les jeux d'Helsinki (ill. 95). Il faudra attendre les Jeux Olympiques de Séoul en 1988, pour voir une femme sur la vignette d'un timbre olympique et pour une seconde fois, c'est la Principauté de Monaco qui va présenter un feuillet souvenir montrant quatre femmes coréennes revêtues de leur costume régional assistant à quatre épreuves olympiques féminines (ill. 96).



Ill. 95

Si le Canada n'a pas illustré le cyclisme dans sa série des timbres olympiques en 1976, il a au moins produit une marque postale (ill. 97).



Ill. 97

PRINCIPAUTÉ DE MONACO



Ill. 96

JEUX OLYMPIQUES SEOUL 1988

On ne peut parler d'olympisme et de cyclisme sans mentionner les exploits de trois canadiennes lors des Jeux d'Athènes d'août 2004.

La première, Lori-Ann Muenzer d'Edmonton, décrochait la médaille d'or au sprint contre la russe Meares. Bel exemple pour les jeunes athlètes qui aspirent au sport d'excellence. Elle disait après sa victoire : « Rien n'est impossible. C'est toi-même qui fixes tes limites. Je ne voulais jamais avoir à dire, j'aurais pu. » (La Tribune, Sherbrooke, le 25 août 2004)

La deuxième et non la moindre, Marie-Hélène Prémont de Château-Richer, décrocha la médaille d'argent au vélo de montagne. Elle déclarait après la course qu'elle savait que personne ne pouvait la rejoindre et elle se disait : «... je me voyais très bien avec la petite couronne sur la tête et la médaille autour du cou » et d'ajouter « Je suis médaillée olympique à vie.. » et elle a bien raison (La Tribune, Sherbrooke le 28 août 2004) (ill. 98, photo tirée du site internet de Radio-Canada).



Ill. 98

Lors des Paralympiques qui se sont déroulés à Athènes, Chantal Petitclerc de Montréal, mais originaire de Saint-Marc-des-Carières s'est méritée pas moins de 5 médailles d'or; elle a établi trois records du monde et une record paralympique (ill. 99, photo gracieuseté de l'Alcan). Ces résultats sont le fruit de journées, de mois et d'années d'entraînement. Peut-on trouver meilleur modèle de courage et de détermination, puisque Chantal est paraplégique, suite à un accident d'automobile, pendant son adolescence.

« Sa performance et son attitude ont inspiré toute l'équipe canadienne à viser l'excellence tout au long de ces Jeux. Elle est une ambassadrice extraordinaire pour le mouvement paralympique Canadien », de dire Louis Barbeau, chef de mission de la délégation canadienne.

Cette présentatrice et animatrice de télévision et athlète mondiale a obtenu le titre de personnalité canadienne de l'année par le MacLean's. Elle figure également parmi les dix Canadiens qui ont le plus marqué l'année 2004, selon l'émission Le Point de Radio-Canada. De plus, Chantal a remporté le « Maurice » dans la catégorie d'athlètes de niveau international lors du 32^e gala Sports-Québec.



Ill. 99

La pratique du sport en fauteuil roulant s'est développée après la deuxième Guerre Mondiale. On voulait contribuer à la réhabilitation physique et morale des blessés. Suite logique : les Jeux internationaux en fauteuil roulant s'organisent en 1948 sous la promotion de Sir Ludwig Guttman. Deux vignettes nous font voir l'intérêt et le support des administrations postales pour le développement des personnes ayant un handicap physique et l'organisation de compétitions internationales (ill. 100 et 101). Au Canada, c'est au Manitoba en 1947 qu'on a assisté à la première compétition d'athlétisme en fauteuil roulant. Postes-Canada encourage également ce sport par l'émission d'un timbre-poste comme nous l'avons déjà vu (ill. 89 ci-haut)



Ill. 100



Ill. 101

La sécurité et le cyclisme

Avec la prolifération des voitures sur les routes, il fut impératif de régir l'utilisation des voies publiques. La route ça se partage. Regardons les vignettes de quelques pays : Australie (ill. 102), Pays Bas (ill. 103), Nigéria (ill. 104), Hongrie (ill. 105), Corée (ill. 106) et une marque postale de France (ill. 107, Collection François Brisse)



Ill. 104



Ill. 106

« Le programme BÉCANE de l'Association cycliste canadienne offre un large éventail de cours couvrant tous les aspects de la pratique sécuritaire et agréable de la bicyclette. Le programme touche davantage le côté récréatif et utilitaire de cette activité plutôt que la compétition. »

« Pour un enfant, la bicyclette est synonyme de liberté et d'aventure. S'ils adoptent tôt de bonnes habitudes à vélo, les jeunes pourront s'adonner à cette activité en toute sécurité. En tant que parent ou dispensateur de soins, vous jouez un rôle primordial : celui d'apprendre à vos enfants la bonne conduite à bicyclette. » (Note j)



Ill. 108



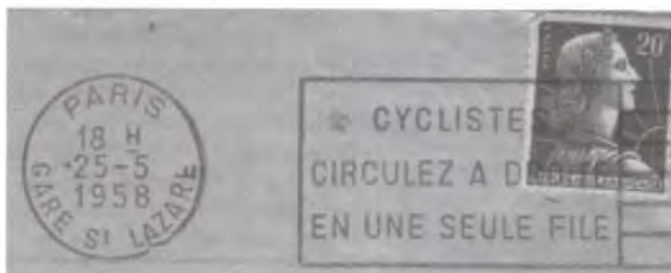
Ill. 102



Ill. 103



Ill. 105



Ill. 107

Conclusion

Voilà donc, le premier volet de notre recherche.

Nous remercions les personnes qui de prêt ou de loin ont contribué à la réalisation de ces trois articles sur cette petite reine si attachante et si utile.

Un remerciement très particulier s'adresse à Monsieur Jean-Pierre Mangin de Bar le Duc, France, qui nous a remis gracieusement une copie de son volume « Le cycle et la poste » afin de nous aider dans nos recherches. M. Mangin est à la fois un grand cycliste, un grand

amant de la philatélie et l'actuel président de l'Académie Européenne de Philatélie. On peut en juger par cette vignette privée tirée de son volume (ill. 108) qui lui a été offert lors de son 50^e anniversaire et par la marque postale (ill. 109) de son « Groupe des Assurances transports de France » qui illustre bien son amour du vélo. Monsieur Mangin a été trois fois champion de France cycliste des PDG; et en philatélie médaillé d'or nationale et à la fois membre du Club philatélique français et de la Royal Philatelic Society of London.



Ill. 109

Bibliographie

Mangin Jean-Pierre et Geslin René, *Le Cycle et la Poste*, Imprimerie Saint-Paul à Bar le Duc, 1988, 319 pages.

Mangin Jean-Pierre, *Guide mondial des Timbres Erronés / Errors on Stamps*, Éditions Yvert & Tellier, 1999, 735 pages.

Mackay, James (version française) *Le livre Guinness des timbres*, Edition 1 et Édition Philippine, Paris 1983, 204 pages.

Gindling Dan, *Bicycle Stamps, Bikes and Cycling on the World's postage stamps*, Motorbooks International, 1997, 144 pages.

Geslin, René, *Le cyclisme*, revue Le monde des philatélistes, # 476, juillet-août 1993.

Deroy Robert, *Naissance d'une épopée*, revue La philatélie française, # 579, juillet-août 2003.

Weidman Carl S., *Bicycles On Postage Stamps*, Canadian Philatelist, vol. 41 no. 1, page 30-36.

Catalogue Olympique, Yvert & Tellier, édition 1996, 351 pages.

Catalogues Scott.

Comité Internationale des Jeux Olympiques :
http://www.olympic.org/fr/games/index_fr.asp

Union Cycliste Internationale :
<http://www.uci.ch/>

L'Association Cycliste Canadienne :
<http://www.canadiancycling.ca/>

La Fédération Québécoise de Sports Cyclistes :
<http://www.fqsc.net/Liens.htm>

Philatis Archives postales du Canada
http://www.collectionscanada.ca/archivianet/020117_f.html

Musée des sciences et de la technologie du Canada
<http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/collection/cycles.cfm>

Le site du DocVélo
www.docvelo.com

Vélo Québec WEB
<http://www.velo.qc.ca/fr/reseau.lasso>

La Commission du Handisport de France
<http://www.cyclisme-handisport.org/>

Site de Chantal Petitclerc
<http://www.chantalpetitclerc.com/2003-2004/frame.php?lg=fr>

Notes

Note a : Philatélie Québec dans ses numéros 133, décembre 1988 et 134, janvier 1989, traite de la poste cycliste de Fresno à San Francisco; article de Jean-Pierre Mangin et René Geslin. En 1993, Philatélie Québec dans son numéro 177, mai 1993, consacrait une bonne partie de son supplément Philjeunes à « Bécane et compagnie » (écrit en collaboration).

Note b : La source de l'information nous a été fournie par le DocVélo, Jocelyn Ouellet de Kamouraska: « *Cyclisme de plaisance* », Jean Bobet, Éditions Prosport, 1980.

Note c : Informations tirées du volume « *Guide mondial des Timbres erronés* » cité ci-haut. Ce volume ne contient pas moins de 4000 timbres-poste de différentes administrations postales, comportant des erreurs.

Note d : Sur le site Internet du Musée des sciences et de la technologie du Canada et sur le site du DocVélo on peut voir des illustrations de cette invention.

Note e : la CCM fut fondée par l'association de cinq compagnies : Massey-Harris, H.A. Lozier, Welland Vale, Goold et Gendron pour combattre l'invasion des bicyclettes américaines et l'effondrement du marché, dû à la saturation.

Note f : Le cyclisme, dans la revue *Le monde des philatélistes* No. 476, juillet-août 1993 par René Geslin.

Note g : Photo de Garin et marque postale de Desgranges, gracieuseté de la revue *La Philatélie Française*, # 579, juillet-août 2003; le tout publié avec l'autorisation de l'auteur Robert Deroy.

Note h : Informations tirées du site officiel de l'Union Cycliste Internationale dont le texte a été écrit par **Gherardo Bonini**, de son livret sur les quatre années de 1893 à 1896.

Note i : Notice historique, Archives postales de Postes Canada.

Note j : « Enseigner la sécurité en vélo à vos enfants en dix étapes » <http://www.canadiancycling.ca/French/programmes/becane/etapes.htm>



La famille Charron dans le parc de la Gatineau

Avis de recherche :

Les parties 2 et 3 de cet article suivront dans les deux prochains numéros de la revue Philatélie Québec. M. Régent Roy, l'auteur, entend bonifier son article. Afin de réaliser cette bonification, M. Roy et la revue, sont à la recherche d'informations au sujet de livres, d'articles de revues, etc., écrits en français ou en anglais et provenant tout spécialement d'auteurs canadiens.

Toute information permettant d'améliorer la liste bibliographique du présent article, sera hautement appréciée.



Par Régent Roy

« Bicyclette » et « cyclisme »

Chronique no. 2

Introduction

Si la bicyclette a été utilisée comme article de sport, de loisir ou de compétition, l'homme l'a exploitée très tôt comme moyen de transport et ce, à plusieurs occasions différentes comme nous allons le voir au cours de ce chapitre.

La première partie montrera les utilisations de la bicyclette comme moyen de transport en lien direct avec les postes alors que la deuxième partie dans le prochain numéro, jettera un regard sur les utilisations de la bicyclette comme outil ou instrument de travail. Cette première partie est basée sur une étude très élaborée qui se trouve dans le volume « Le Cycle et la Poste » écrit par Jean-Pierre Mangin et René Geslin (Ill. 110, Op. cit page o, No 254 de Philatélie Québec). Ces auteurs nous ont permis d'utiliser leurs textes et nous ont fourni des pièces philatéliques inestimables pour le plus grand bonheur de nous tous. Philatélistes et cyclistes peuvent ainsi prendre connaissance d'une partie importante de l'histoire, alliant philatélie et cyclisme.



Ill. 111

LE CYCLE ET LA POSTE



JEAN-PIERRE MANGIN

RENÉ GESLIN

Ill. 110

1. Utilisation de la bicyclette en relation avec la poste

Sur une période de sept ans, avril 1883 à 1900, on a utilisé une bicyclette de style particulier, équipée d'une grande roue centrale et de quatre petites roues latérales afin d'acheminer les colis postaux. Un timbre imperforé émis en 1979 par la République Togolaise dans le cadre de la commémoration du 100^e anniversaire de la mort de Sir Rowland Hill nous fait voir le « Centercycle » (Ill. 111). Ce timbre comporte cependant deux erreurs techniques : l'une regarde la date de 1880 alors que c'est en 1882 que l'on a utilisé ce type de bicyclette à Horsham et l'autre, on aurait dû écrire sur un timbre français «centrecycles» et non «Centercycles» (Note k).

Après cette première expérience, on verra la bicyclette venir à la rescousse des administrations postales pour soutenir les livraisons dites « par exprès » ou encore pour prendre la relève des administrations postales affectées par les

grèves ou les guerres. On verra aussi la poste privée, utiliser la bicyclette en support ou en concurrence à la poste officielle.

1.1 Des services d'appoint ou palliatifs

1.1.1 La poste cycliste « par exprès »

Cuba (1899-1910)

Les facteurs cyclistes furent honorés mondialement pour la première fois, par l'administration postale cubaine. Par erreur ce premier timbre de dix centavos émis en 1899 comportait une faute d'orthographe dans le mot « Inmediata » (Note l), il fallait écrire « Immediata ». Il faut se rappeler que Cuba venait de passer d'une possession espagnole à une possession américaine en 1898. La correction fut apportée sur l'émission de 1902 (Ill. 112). En 1910, Cuba présentait un nouveau

timbre avec une vignette de cycliste. Encore là une erreur s'est glissée à l'impression : on a présenté un timbre avec une inversion dans l'image, ce qui a contribué à donner une très grande valeur philatélique à ce timbre. Finalement en 1945, Cuba présente un timbre pour la poste aérienne avec dans le coin inférieur gauche, un facteur cycliste en association avec les différents moyens de transport de la poste (Ill. 113).



Ill. 112



Ill. 113

États-Unis 1902

Les États-Unis émettront des timbres « special delivery » en 1902. Les cinq premiers timbres de livraison spéciale représentent un messager à la course, alors que le sixième timbre représente le messager à bicyclette (Ill. 114). Trois séries semblables seront émises, en 1911, 1916 et 1917 avec perforation différente.



Ill. 114

Philippines

Les Philippines sous tutelle administrative des États-Unis, utiliseront en 1906, le timbre des États-Unis (Ill. 114) avec une surcharge « Philippines ». En 1947, ce pays émettra ses propres timbres « special delivery » avec un cycliste et le bureau de poste de Manille en arrière plan (Ill. 115).



Ill. 115

Panama

En 1929 les cyclistes-courriers de la République de Panama se verront honorés par un timbre-poste à leur effigie (Ill. 116). Nécessité obligeant (besoin urgent de timbre pour la poste aérienne) de 1929 à 1934 on a surchargé plusieurs de ces timbres « Correo Aero » (Ill. 117 à 120). Faut-il croire que le cyclisme donne des ailes?



Ill. 116



Ill. 117



Ill. 118



Ill. 119



Ill. 120

1.1.2 La poste cycliste « Espresso Urgente »

Italie

En 1913, les services postaux de livraison « par exprès » sont surchargés. Afin de palier à la grande demande, l'administration postale italienne décida d'ajouter un autre service cycliste moyennant des frais additionnels : l'« espresso urgente » (Ill. 121). Mais en raison des lenteurs administratives, les timbres ne furent émis qu'en 1917, alors que le service « espresso urgente » avait disparu depuis... trois ans vus les coûts administratifs trop onéreux. Les timbres furent alors utilisés pour le courrier « par exprès ordinaire » et pour le courrier par hydravion entre Naples et Palerme (Ill. 122). Aucun

cycliste ne figurait sur les timbres, mais ils étaient très impliqués dans la cueillette et la distribution des courriers « espresso urgente ».



Ill. 121



Ill. 122

1.1.3 Les services pneumatiques européens en difficulté

Paris et Alger

Les cyclistes-courriers furent utilisés également à Paris et à Alger pour combler une insuffisance du service postal pneumatique durant la période de 1914 à 1918 (*Note m*).

À Paris, de 1916 à 1967 environ, les facteurs cyclistes servaient à faire la distribution vers les banlieues puisque que le service fonctionnait bien à l'intérieur de la ville. Les documents de cette période ne comportaient pas de timbres spéciaux mais avaient la mention « par facteurs cyclistes spéciaux ». En 1968, on verra apparaître la mention « par préposés motocyclistes ».

Alger à l'instar de Paris, était dotée d'un service postal pneumatique. Suite à la guerre de 1914-1918, le service fut interrompu. C'est alors que les cyclistes prirent la relève pour acheminer le courrier le temps de restaurer le service pneumatique.

1.1.4 Autre poste cycliste « rapide » en France

France

En 1892, l'administration postale française avait organisé un service spécial dit « de dernière minute » moyennant surtaxe, pour permettre au public de poster du courrier jusqu'à 17 heures 15 et d'être assuré qu'il serait acheminé le soir même. On fit alors appel à des vélocipédistes afin d'acheminer ce dernier courrier vers les gares.

1.2 La bicyclette et les grèves postales

Aux États-Unis

La poste cycliste est née en Californie 1894 pendant une importante crise économique. L'activité économique étant paralysée par une grève des employés de l'*Américain Railway Union (ARU)* qui acheminait le courrier entre San Francisco et Fresno. Afin de palier à cette grève, un gérant d'épicerie de Fresno, John C. Mourse eut la brillante idée de créer une navette à bicyclette entre Fresno et San Francisco. L'idée plut au marchand de bicyclette de Victor Ciclery de Fresno, Arthur C. Banta. Tous deux, Mourse et Banta, décidèrent d'établir une navette postale couvrant une distance de 210 miles entre les deux villes. Ils répartirent le parcours en 8 relais allant de 15 miles à 38 miles.

Pour être en loi, Banta obtint l'autorisation du Maître de poste de Fresno. Le timbre gouvernemental de 2 cents devait figurer sur les lettres. Afin d'assurer le transport il avait également été convenu que *Fresno and San Francisco Bicycle Mail* percevrait une taxe de 25 cents. Ce qui amena Banta à faire imprimer des timbres qui ont eu cours pendant cette grève. Sur la première émission en 1894 (Ill. 123), on note une faute d'orthographe : « Fransisco » alors que cette erreur est corrigée pour « Francisco » sur la seconde émission (Ill. 124). Si vous avez un de ces timbres dans votre collection, vous êtes un sacré veinard.



Ill. 123



Ill. 124



Ill. 125

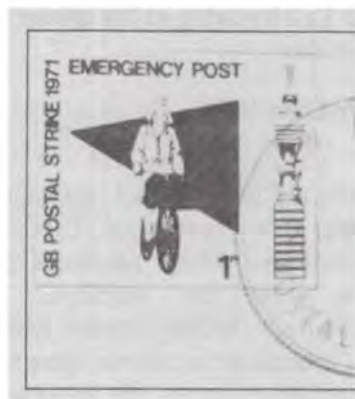
Cette grève fut de courte durée, 6 juillet au 18 juillet 1894 mais très active pour les estafettes cyclistes. Voyons une lettre recommandée no 123 du 11 juillet 1894, déposée à Fresno et convoyée par estafette cycliste jusqu'à Gilroy, où elle a été postée, pour livraison au destinataire, à San Francisco, le 16 juillet 1894 (Ill. 125).

Cette magnifique histoire postale fait l'objet de deux articles écrits par Jean-Pierre Mangin et René Geslin dans la revue Philatélie Québec (*Note n*).

En Grande-Bretagne

En janvier 1971 l'administration postale de la grande Grande-Bretagne vit une grève importante qui dura sept semaines. Afin de palier aux inconvénients que cette grève allait causer aux commerces et aux industries, le gouvernement céda temporairement ses droits postaux à des services postaux privés. C'est alors que la « North West London Postal Service » entra en action avec ses facteurs cyclistes. Ce service émit alors une série de timbre sur laquelle ont peu voir une factrice avec sa bicyclette. Pour compléter le plat, c'est

durant cette période de grève que le gouvernement britannique introduisit le système monétaire décimal. On a donc vu deux valeurs monétaires différentes sur les timbres, le shilling et le pence (Ill. 126 et 127).



Ill. 126



Ill. 127

1.3 La bicyclette en temps de guerre

Liechtenstein

Au Liechtenstein en 1918 une petite municipalité du nom de Vaduz a organisé un service postal à bicyclette, suite au démantèlement de la poste autrichienne dû à l'occupation suivant la Première guerre mondiale. On avait alors émis des timbres spéciaux pour couvrir le service qui acheminait le courrier jusqu'en Suisse (*Note o*).

Afrique du Sud

Au cours de la guerre Anglo-Boer, la bicyclette va démontrer encore son utilité. Mafeking (*Note p*) étant assiégée, on a fait appel à des indigènes pour assurer l'échange du courrier de l'intérieur vers l'extérieur et vice versa, une mission dangereuse et périlleuse.

Pour le service à l'intérieur du pays on a fait appel aux cadets de l'armée. C'est sous le commandement du Major Goodyear que les cadets à bicyclette assuraient le service postal des forts. La situation de ville assiégée amena rapidement des problèmes d'approvisionnement de timbres-poste. Le Colonel

Baden-Powell (Note q) acheta les stocks de timbres de la poste locale, les surchargea «siège de Mafeking» et procéda avec les moyens de fortune à une émission de timbres spéciaux. C'est ainsi que l'on a fabriqué deux timbres : vignette du Cadet Goodyear, 1 penny (Ill. 128) et vignette du Colonel Baden-Powell, 3 pence (Ill. 129).



Ill. 128

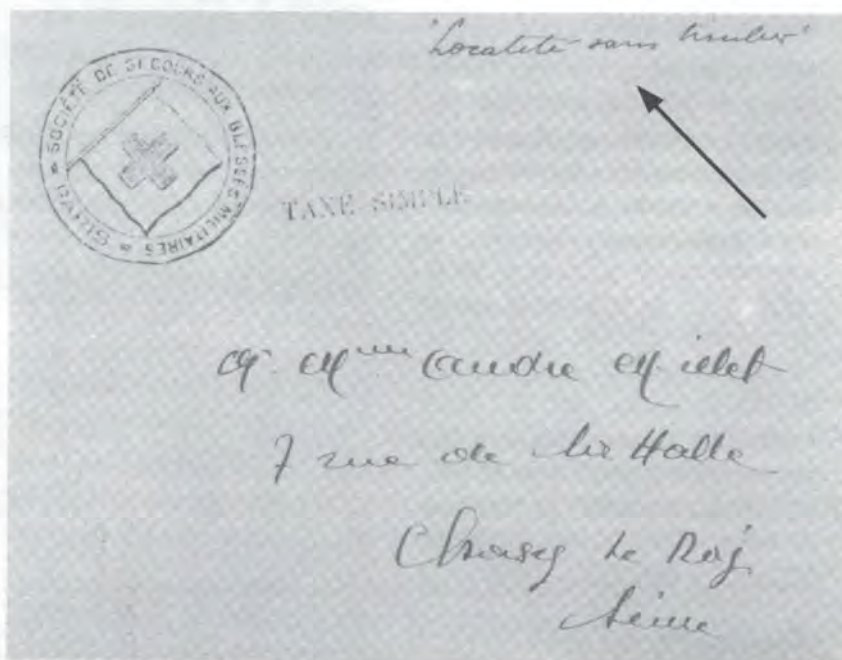


Ill. 129

Intervention de la croix rouge

Devant des populations en détresse, causée par la guerre, certaines initiatives surgissent spontanément du cœur des gens. C'est ainsi que M. et Mme Vandendriessche respectivement Président et Vice-Présidente de la Société de Secours aux Blessés Militaires s'occupèrent de rétablir un service postal pour la population de Saint-Quentin alors que le personnel des postes avait dû se replier à deux reprises sous la menace de l'armée allemande. Ceci se déroulait en juillet 1940 alors que la population était privée du service postal depuis mai. Deux services cyclistes furent mis en place : un premier pour ramasser le courrier dans St-Quentin et les environs alors que le deuxième service servait à distribuer les lettres provenant de toutes les parties de la France.

N'ayant pas toutes les facilités d'un bureau de poste normal, ils durent indiquer à la main sur le courrier « Localité sans timbre » et utiliser



Ill. 130

l'étampe de la Société de Secours aux Blessés Militaires alors que l'étampe de la Croix Rouge était égarée (Ill. 130). Sur le recouvrement du cachet de la Croix Rouge, celui-ci fut utilisé et l'on peut noter qu'en juillet 1940 l'on avait apposé le cachet de la Croix Rouge et un timbre-taxe de 1 Franc.

Grâce à la collaboration des cyclistes bénévoles, du personnel de la Croix Rouge, du personnel des P.T.T. de M. et Mme Vandendriessche la population de St-Quentin a vu rétablir les communications très rapidement. Le service postal officiel reprit au début août 1940.

Philippines

Les Américains et les Japonais se sont livrés plusieurs combats sur l'île de Cebu (Note r) en 1942. Encore ici, ce sont les estafettes cyclistes qui pendant quatre mois (décembre 42 à mars 43) vont assurer le transport du courrier de ville en ville.

Des timbres furent émis par le service postal organisé par le « Southern Cebu Forces » (G.R.L.A.). Les timbres émis ne comportaient que des informations de base, valeur du timbre en centavos et pour légende les abréviations de « United States Armed Forces in the Far East » (U.S.A.F.F.E.) et « Southern Cebu Forces » (S.C.F.) (Ill. 131). Ce service sera cependant suspendu lors de l'occupation japonaise.



Ill. 131

France 1944-1945

Alors qu'on est encore sous l'occupation, en juillet et août 1944, des coureurs cyclistes sont appelés à la rescousse pour faire la livraison du courrier « exprès ». Les organisateurs avaient pour objectifs : le transport rapide du courrier et la mobilisation de la jeunesse autour des tâches d'intérêt public. On couvra la ligne Montpellier-Sète-Béziers-Narbonne et la ligne Montpellier-Avignon. Sur une lettre expédiée de Béziers le 22 juillet 1944, on note la mention dactylographiée « PAR COUREUR CYCLISTE » (Ill. 132).

Avranches-Rennes 1944

Pendant quelques jours de juillet de 1944, alors que la guerre fait rage en Normandie, les autorités franco-allemande d'Avranches acheminent le courrier urgent vers Rennes, en le confiant à des secouristes cyclistes. Sur le coin supérieur droit le l'enveloppe suivante voit bien à la quatrième ligne sous le timbre, la mention « Secouristes cyclistes » (Ill. 133).

Alsace 1945

« Début 1945 le département Bas-Rhin (en Alsace) est libéré de l'occupant allemand » (Note q). Seulement le courrier administratif était acheminé par des estafettes cyclistes. Le courrier devait cependant porter l'affranchissement requis et était revêtu d'un cachet administratif crédible.

Conclusion

Dans notre prochaine chronique nous verrons comment la bicyclette a servi les services postaux locaux ainsi que comment les services postaux privés, toujours à bicyclette, ont été concurrent et complémentaire aux services gouvernementaux.



Ill. 132



Ill. 133

Référence particulière à cette chronique :

Le service pneumatique

<http://www.i-net.fr/marcophilie/pneumatique.html>

Note k : Guide mondial des timbres erronés, Jean-Pierre Mangin

Note l : Idem note k

Note m : Pour les Nord-américains que nous sommes, la poste pneumatique demande une explication. La poste pneumatique est mise en place en 1866 à Paris. Elle permet aux bureaux de poste parisiens de s'échanger du courrier. Les bureaux sont reliés entre eux par un réseau complexe de tuyaux placés dans les égouts. En 1888 on dénombre près de 200 kilomètres de tuyaux. Les lettres sont placées dans un cylindre qui est introduit dans un tuyau. On injecte de l'air comprimé dans le tuyau et le cylindre est envoyé à destination à près de 30 Km/h. Il faut compter environ 1h30 entre le dépôt de l'objet et sa réception. Le service a été exploité jusqu'en 1984. Informations tiré du site Internet « Le service pneumatique ». D'autres villes européennes furent dotées d'un tel système.

Note n : Philatélie Québec # 133, décembre 1988, page 22 et # 134, janvier 1989, page 30.

Note o : Le livre Guinness des timbres.

Note p : Mafeking est située à la limite septentrionale de la colonie du Cap, la ville était un centre commercial très important sur la voie ferrée de Bulawayo.

Note q : C'est le Colonel Baden-Powell qui plus tard fondera le mouvement scout que nous connaissons aujourd'hui.

Note r : Cebu est l'une des îles les plus importantes de l'archipel des Philippines.

Note q : Le cycle et la poste, op. cit., page 44

Site Internet :
www.philateliequebec.com



Par Régent Roy

« Bicyclette » et « cyclisme »

Chronique no. 3

Introduction

Toujours en utilisant les références du volume *Le cycle et la poste*, voyons comment la bicyclette a servi les services postaux locaux ainsi que les services postaux privés tout en étant concurrent et/ou complémentaire aux services gouvernementaux.

1.4 Les services postaux privés utilisant des estafettes cyclistes.

Italie

« Durant l'hiver 1944-1945, la situation des communications en Italie du Nord était si désastreuse, que le Gouvernement autorisa la création de services postaux privés, complémentaires aux postes officielles italiennes. Dans bien des cas d'ailleurs, ces services postaux de secours, qui utilisaient, en raison de la pénurie d'essence, les services d'estafettes cyclistes, collaboraient étroitement avec ce qui restait d'opérationnel dans les postes italiennes » (Note r).

« Ces services postaux de secours, en ce qui concerne utilisation d'estafettes cyclistes, furent de deux types :

des services privés pour le ramassage et la distribution du courrier de ville en ville :

- CORALIT (Corrieri Alta Italia)
- S.A.B.E. (Società Anonima Barbera Editore)
- S.E.I.S. (Società Espressi Italia Settentrionale)
- CORRIERE CAPI

des postes locales, créées dans des zones bloquées par les partisans et qui reçurent l'autorisation d'émettre des timbres » pour acheminer le courrier vers les postes gouvernementales fonctionnelles.

CORALIT : de février 1945 à la fin 1945. Entre Bergame, Brescia, Ferrare, Milan, Novare, Rovigo, Turin, Trieste et Vercelli. Environ 250 000 lettres auraient été transportées par ce service privé d'estafettes cyclistes. Il y a eu trois émissions de timbre (ill. 134 à 136) qu'on apposait sur le recto des enveloppes.



Ill. 134 - Première édition



Ill. 135 - Deuxième édition



Ill. 136 - Troisième édition

Votre adresse courriel

S.v.p. ne pas oublier de nous transmettre votre adresse courriel; les communications par courriel permettent à la revue de sauver sur les frais de poste.

Pourquoi ne pas le faire immédiatement

editions_ddr@videotron.ca

et le tour est joué.

S.A.B.E. : créé en août 1945.
Liaison entre Florence, Vénétie et
Frioul.

S.E.I.S. : créée à Padoue en 1945.
Très peu d'information existe sur ce
service sauf que croit-on, une série
de cinq timbres soulignant cet
épisode auraient été imprimés
mais n'aurait pas été mis en circu-
lation, le service ayant été discon-
tinué avant leur entrée en usage
(ill. 137). *Le cycle et la poste* men-
tionne que la poste S.E.I.S. n'est
pas philatélique même si elle fonc-
tionnait en complément des postes
gouvernementales.



Ill. 137

CORRIERE CAPI : les seules infor-
mations connues au sujet de ce
service sont à l'effet qu'il était en
opération en 1945 dans la plaine
de Pô et que, comme le service de
Coralit, il fonctionnait avec des
estafettes cyclistes.

1.5 Les services postaux locaux utilisant des estafettes cyclistes

«... la situation désastreuse des
communications pendant l'hiver
1944-1945, engendra la création de
nombreuses postes locales, le
Gouvernement ne pouvant plus
assurer le service postal dans cer-
taines communes plus ou moins
coupées du reste de l'Italie» (Note s).

Les deux services retrouvés parlent
de : Castiglione d'Intelvi et de
Campione d'Italia.

C'est près du Lac de Côme en
décembre 1944 que le premier ser-
vice prit place. Une taxe spéciale
était chargée en plus de l'affran-
chissement gouvernemental régu-
lier. Sur l'enveloppe illustration
138, on peut voir l'affranchisse-
ment gouvernemental et dans le
coin inférieur gauche, l'affran-
chissement de la poste privée
(ill. 138).



Ill. 138

En septembre 1943, avec la permis-
sion du gouvernement suisse, la
commune de Campione, enclave sur
le Lac de Lugano, émettait deux
séries de timbres pour la distribu-
tion de son courrier par des fac-
teurs à pied et à bicyclette. La
situation est revenue à la normale
c'est-à-dire qu'on utilisait des tim-
bres suisses ou italiens selon la
destination, après juin 1952.

1.6 Les postes privées en complément au service gouvernemental insuffisant.

Australie 1892-1897

La découverte d'or dans la région
de Coolgardie va attirer une impor-
tante population dans la partie
désertique de l'Australie Occidentale.

Le bureau de poste gouvernemental
le plus près, situé à 200 km à
l'ouest de Coolgardie, ne pouvait
donc pas desservir les nouveaux
mineurs-habitants. C'est alors
qu'un service postal privé s'orga-
nisa, la : « Cycle Express Co. »

agissant également sous le nom de « Coolgardie Cycle Express Company ». Malheureusement cette compagnie va essuyer un échec et elle devra liquider ses bicyclettes à l'enchère en août 1894 « dont un vélo Raleigh sur lequel le champion d'alors, M. Bamlett avait, à plusieurs reprises, battu le record du parcours entre Coolgardie et Southern Cross » (Note t).

D'autres postes privés prendront la relève. J. Healy à la tête de la « Coolgardie Cycle Express » fera émettre des timbres, imprimés par le siège social du journal local : « The Coolgardie Miner » afin de percevoir les frais de taxe (ill. 139 et 140).



Ill. 139



Ill. 140

La région minière couvrait une surface de 500 km². Les lettres partant de cette région, et distribuées dans la région étaient affranchies du timbre de Coolgardie Cycle Express alors que le courrier destiné hors cette région portait un affranchissement complémentaire de l'état de « Western Australia ». Par contre en plus du timbre de l'expéditeur, les lettres arrivant à Coolgardie étaient affranchies du timbre de la « Coolgardie Cycle Express » lequel était oblitéré avec un étampe linéaire « Per Coolgardie Cycle Express, Hunt Street » (ill. 141).

Au début de 1896, la compagnie va émettre une deuxième série de trois timbres. Alors que sur la première émission on voyait une bicyclette sur la partie centrale, un chameau monté par une personne apparaîtra sur la partie centrale du timbre. Ce changement s'expliquerait par le fait que des dromadaires étaient utilisés sur certaines lignes lointaines et particulièrement arides. On

retrouve cependant le nom de l'entreprise « Coolgardie Cycle Express Company ». Trop peu de pièces philatéliques existent sur cette période de la poste privée même si elles permettent de retracer les grandes lignes de l'histoire de cette période.

En novembre 1896, on découvre de l'or à Red Hill, à 56 km de Coolgardie. Cinq cents mineurs s'y installent. Messieurs Hiller et Maskell organisent un service postal privé. On émit un timbre sur lequel on peut voir un signe noir, symbole de l'Australie Occidentale. Dans le *Guinness des timbres* on peut y lire que les cyclistes ont servi également au transport de l'or. L'expression « rouler sur l'or » viendrait-elle de Coolgardie ?

En cette année 1896, l'arrivée du chemin de fer et l'implantation d'un service de diligence entre Southern Cross et Coolgardie, fit disparaître les estafettes cyclistes qui, pendant plusieurs années, à coup d'efforts presque héroïques avaient contribué au développement économique de cette région et rendu de multiples services à une population isolée.

1.7 Les postes privées concurrencent les services gouvernementaux.

1.7.1 Avec l'autorisation des gouvernements

En Allemagne dans les années 1886 à 1900, certaines postes privées vont faire le transport du courrier d'une localité à l'autre et ce, avec autorisation gouvernementale. Nous verrons quatre cas de transport du courrier par estafettes cyclistes : la Poste « Hammonia » de Hambourg, la Poste « Hammonia » de Brunswick, la Poste « Courier » de Kiel et la Poste « Courier » de Spandau.



Ill. 141

En 1886, à Hambourg, on vit les premières livraisons par facteurs cyclistes ; des tricycles étaient alors utilisés. Plusieurs émissions furent imprimées sans surcharge (ill. 142) ou avec surcharge (ill. 143).



Ill. 142



Ill. 143

La poste cycliste « Hammonia » de Brunswick mise en place en novembre 1896, une filiale de « Hammonia » de Hambourg, desservait une population de 85,000 personnes. Les facteurs cyclistes desservaient principalement la banlieue. On émit un timbre particulier pour Brunswick mais on en manqua rapidement. On a alors utilisé des timbres de Hambourg et de Breslau avec ou sans surcharge.

À Kiel en 1895, la poste « Courier » effectuait la livraison du courrier à bicyclette dans les faubourgs. Les activités se sont terminées en même temps que les autres livraisons locales, le 1^{er} avril 1900.

Le « Courier » de Spandau, également créé en 1896, avait pour mission de faire la distribution du courrier dans la ville et on faisait appel aux facteurs cyclistes pour la distribution en banlieue.

Transport des colis postaux : Paris 1890

En 1890 la « Société des Messagers Nationaux » via sa filiale « La Société des Colis Postaux de Paris » vient remplacer les multiples petites Sociétés qui transportaient depuis 1870 les petits colis à l'intérieur du grand Paris. Les principaux utilisateurs furent les pharmacies qui se prévalurent de ce service de tricycles munis de caisson pour transporter les petits colis. C'est pourquoi on



Ill. 144

va retrouver sur la vignette postale une roue de tricycle, un caducée rappelant à la fois le transport et la place importante des produits pharmaceutiques transportés (ill. 144). Une taxe uniforme de 25 centimes à l'origine, fut rapidement remplacée par des tarifs correspondant au poids des colis.

Après quatre mois d'opération, les livreurs cyclistes furent remplacés par des voitures à cheval. L'histoire ne dit pas si ce fut pour le meilleur.

Transport local à Drammen, Norvège 1890

En Norvège, plusieurs postes locales sont en service. Le « Drammens-Express Bureau » utilise des tricycles munis d'une boîte pour le transport du courrier. Le centre du timbre illustre un tricycle et l'inscription Drammens Express Bureau l'encercle. Ces timbres comptent parmi les plus rares du monde (ill. 145 timbre neuf et ill. 146 timbre oblitéré).



Ill. 145



Ill. 146

Concorde Bicycle Company, États-Unis, 1893.

Changeons de continent pour retrouver une pièce très rare : un timbre de 12 ½ cents des États-Unis, l'œuvre d'un fabricant de bicyclette de Concord New Hampshire, qui était propriétaire de la « Concord Bicycle Company Rapid Messenger Service ». Nous serions en présence de la plus ancienne poste cycliste américaine

dont les opérations durèrent de 1893 à 1904. Seule connue cette enveloppe de l'illustration 147 a été affranchie à Nashua, ville voisine de Concord, le 21 mars 1904. L'affranchissement mixte était exigé. L'heureux propriétaire de cette pièce Monsieur Mangin nous en a gracieusement fait parvenir une photocopie.



Ill. 147

Corriere Di Citta, Milan, 1897

À Milan, en Italie la « Cooperativa Fattorini » créa en 1897, le service « Corriere di Citta » pour la distribution par facteurs cyclistes du courrier « exprès » et du courrier aux quartiers les plus éloignés du centre ville. Ce service aurait opéré quatre bureaux dans Milan. Une émission de trois timbres fait foi de l'existence de cette entreprise. Très peu de ces pièces philatéliques ont réussi à traverser le cours des ans et heureusement par contre que des documents authentiques peuvent en témoigner pour le futur.

Barcelona Postal Express, Barcelone, 1904

Offrir un service plus rapide et moins cher et concurrencer le service postal gouvernemental, tel furent les objectifs de Federico Gomila de Barcelone lorsque son service utilisa des estafettes cyclistes. « Barcelona Postal Express » émis des vignettes, sur une planche de 30 timbres, représentant toutes des femmes différentes avec un petit livreur cycliste dans le coin supérieur gauche. Voici un bloc de quatre (ill. 148). Ces timbres de différentes valeurs furent utilisés de 1904 à 1907 et l'imprimeur n'avait qu'à changer une frappe pour répondre à la demande (ill. 149).

Il existe des documents sans timbre ou des documents qui furent revêtus uniquement de cachets utilisés depuis 1904. Le service « Barcelona Postal Express » semble celui qui aura eu une durée de vie des plus longues en tant qu'organisation structurée, sa fermeture datant de 1933. Durant les dernières années, soit de 1907 à la fermeture, on n'utilisait plus les timbres d'origine.



Ill. 148



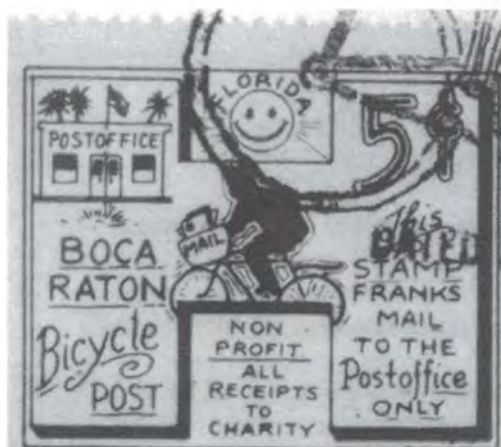
Ill. 149

La poste locale de Boca Raton des États-Unis, 1974

Si la majorité des services postaux que nous avons vus jusqu'à présent relevaient d'entreprise, il en est un qui attire l'attention dû au fait que c'est une démarche personnelle. En effet Herman Herst, âgé de 66 ans, avec sa bicyclette ramassait le courrier vers 14 heures pour le remettre au bureau de poste de Boca Raton. Sa « Bicycle Post » créée avec l'autorisation de la Direction Générale des Postes, opéra de 1974 à 1977. Herman Herst un homme de grand cœur, donna tous les profits, 400\$ récoltés à coup de 5 cents (Note u) aux œuvres de l'Hôpital de Boca Raton. L'enveloppe illustration 150 est bien spéciale par le fait qu'elle fut expédiée à Monsieur Mangin par Monsieur Herst avec l'affranchissement du timbre cycliste et l'oblitération de Boca Raton (ill. 150). L'agrandissement du timbre de 5 cents (ill. 151).



Ill. 150



Ill. 151

La poste cycliste scolaire de Clacton on Sea, Grande-Bretagne, 1982 et +

Dans le Comté de Clacton on Sea un service privé de poste cycliste est mis en place, chaque année du 1^{er} au 22 décembre. Des étudiants de Clacton on Sea ramassent et distribuent le courrier durant cette période et les fonds recueillis, vont à des œuvres charitables. Étant donné le caractère philanthropique du service, l'administration postale britannique n'a pu qu'accepter qu'un tel service soit mis sur pied durant la période précédent Noël.

Des timbres spéciaux de trois valeurs différentes, imprimés avec une petite presse à main, sont disponibles auprès des marchands qui disposent d'une boîte pour recueil-

lir le courrier. Lorsque les taxes exigées sont acquittées, on appose une marque postale rectangulaire à date de « Clacton, Cycle Mail » (ill. 152).



Ill. 152



Ill. 153

Pays-Bas 1994

Dans nos recherches, nous avons trouvé ce pli recommandé de 2004 sur lequel on peut voir la vignette d'un cycliste-postier (ill. 153). Ce pli acheminé par un service de poste privé des Pays-Bas fait une concurrence légale à la poste de l'État. L'inscription « stadspost » signifierait poste urbaine et « Maasland » la Meuse. L'OSS désigne un village des Pays-Bas dans la vallée de la Meuse "Maasland", près de sa jonction avec le Rhin. Pour rappel, la Meuse traverse la France, la Belgique et les Pays-Bas où elle rejoint le Rhin dans son delta.

1.7.2 Sans l'autorisation des gouvernements

La poste locale de Timaru, Nouvelle-Zélande, 1968

En décembre 1968, à Timaru (Note v), Bruce R. Henderson créa la « Postes Moulins » afin d'offrir un service postal à coût réduit. Henderson fit appel à des jeunes étudiants cyclistes afin d'assurer ce service. On a alors émis des « timbres » particuliers et très peu coûteux, non dentelés et comportant pas de vignette dessinée. Le public reçu favorablement cette Poste Cycliste. Afin de régulariser le service, l'auteur demanda une reconnaissance officielle mais ce fut une fin de non recevoir du « New-Zealand Postmaster-General » qui en ordonna la fermeture. Des timbres avec 6 valeurs furent émis, soit 1,2,3,5,7 et 15 cents. Ci-dessous le timbre de 1 cent avec une oblitération linéaire (ill. 154). *Le cycle et la poste* nous fait remarquer une faute d'orthographe au mot « cent » dû probablement au fait que seule la valeur était modifiée sur la vignette.



Ill. 154

La poste locale privée d'Arnhem des Pays-Bas, 1970

Le cycle et la poste rapporte un dernier service de poste privée concurrentiel au service officiel qui s'est organisé à Arnhem en 1970. On a fait appel ici encore à des estafettes cyclistes pour desservir la ville et ses environs. Une figurine humoristique d'un facteur à bicyclette ornait la série des timbres de différentes valeurs (ill. 155). Les

raisons de l'arrêt du service demeurent inconnues.



Ill. 155

Conclusion

Ceci termine la première partie de ce chapitre qui se veut un tour d'horizon rapide du volume *Le cycle et la poste*. Nous ne prétendons pas avoir tout révélé le contenu de cette brique d'information auquel de nombreux collaborateurs ont contribué et auxquels nous disons un merci bien particulier pour nous avoir permis de découvrir une si vaste partie de l'histoire de la philatélie et du cyclisme.

Je m'en voudrais de ne pas vous présenter trois pièces philatéliques que monsieur Mangin m'a fait parvenir en plus de toutes celles que nous avons vues.

La première concerne la compagnie Michaux (ill. 156). Ce pli fut expédié vers Londres, le 20 février 1869, par la fabrique de vélocipèdes Michaux. C'est le plus ancien document philatélique connu relatif au cycle. Le cachet de l'entreprise représente un vélo Michaux (ill. 157).



Ill. 156



Ill. 157

Le deuxième document est le premier timbre au monde représentant un sportif (ill. 158). Ce timbre émis pour le 4^e anniversaire de la Fédération allemande de cyclisme représente un coureur sur un grand-bi et un tricycle de course. Ce bloc de 24 timbres est le bloc le plus important connu à ce jour et il comporte 3 variétés à gauche de la feuille (ill. 159).



Ill. 158



Ill. 159

Finally the third piece is a complete sheet of stamps issued by the Ili (ill. 160). In 1945, the Muslim population of the valley of the Ili, adjacent to Soviet Kazakhstan, and situated in the north-west of Sinkiang, obtained its independence from China. The Republic of Ili was created. It had to be attached to the People's Republic of China, in 1949. The stamp engraved on wood (ill. 161), and representing a postman carrying a letter, evokes, according to the « China Philatelic Society of London », the communication between men. This sheet is the only one known to date.

In the next chronicle we will see in a first time that the postal administrations worldwide have often paid tribute to their postmen on bicycle and, in a second time we will approach the Canadians by looking at how the bicycle has rendered precious services and on many occasions to fill their profession or trade.



Ill. 160



Ill. 161

(Note r) *Le cycle et la poste*, p. 45
 (Note s) *Le cycle et la poste*, p. 52
 (Note t) *Le cycle et la poste*, p. 56
 (Note u) The 5-cent stamp issued by Herst had to be affixed to more stamps that were in circulation.
 (Note v) Timaru is a coastal town of the southern island, and is situated 100 miles south of Christchurch.