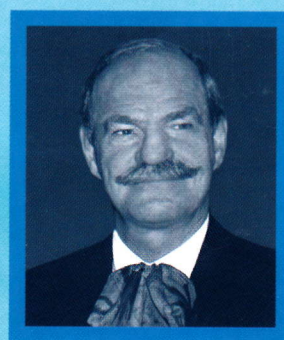


TIMBRES & vous

Le ciel
à tout prix
p.6



Jean-Charles Foellner,
Grand Maître de la Grande Loge
Nationale Française p.4



RENCONTRE

P.4

La Grande Loge
Nationale
Française



INVENTIONS

P.6

Le ciel
à tout prix



TRANSPORTS

P.8

Le tram-train
renouvelle
le tramway



CULTURE

P.10

Rembrandt



Le timbre à l'affiche



PHOTO : MC BICQUIER

Vente anticipée du timbre "Aviation Sans Frontières"

Le timbre a pris des ailes en cette journée du 7 octobre dernier à l'Aéro Club de France, rue de Galilée dans le 16^e arrondissement.

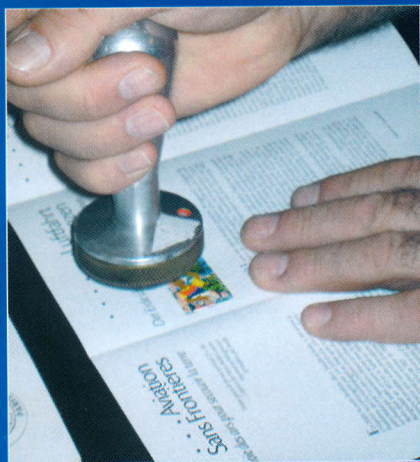
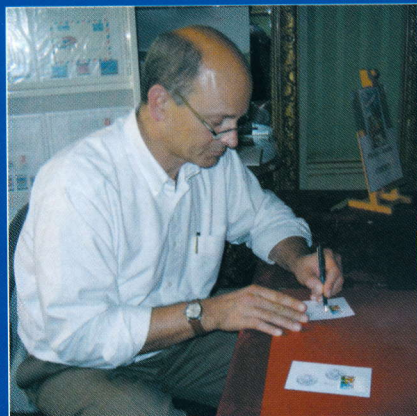


PHOTO : MC BICQUIER

☒ **Jean-Claude Gérin**, président d'Aviation Sans Frontières, est venu saluer l'auteur du timbre, le personnel de La Poste et les clients présents sur les lieux.

PHOTO : MC BICQUIER



Timbre "Thionville – Moselle"

Beaucoup de mobilisation et de fierté pour les notables de la Moselle qui ont présenté en avant-première au public lorrain le timbre "Thionville – Moselle" le 16 septembre dernier. Ce timbre représentant le pont écluse de Thionville, rappelons-le, est une construction unique en France.



PHOTO : S. MORIANO

☒ Par leur présence, **Jean-Marie Demange**, maire de Thionville, **Françoise Eslinger**, directrice de Phil@poste, **Patrice Schaff**, président de l'amicale philatélique locale, et **Jean-Paul Leclerc**, directeur de La Poste de Moselle, ont démontré l'importance de l'émission d'un timbre pour une région.

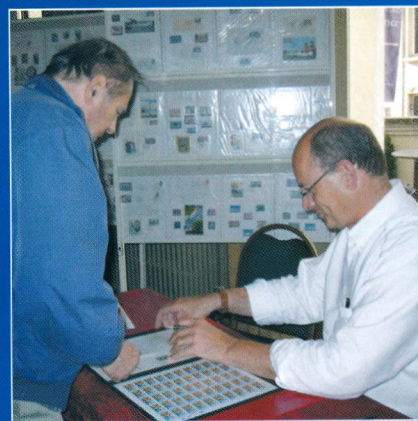


PHOTO : MC BICQUIER

☒ ☒ Un timbre très coloré pour célébrer les 25 ans de l'association "Aviation Sans Frontières", conçu par **Pierre-André Cousin** qui a dédié le timbre tout au long de la journée.

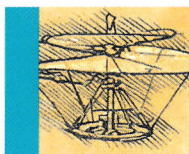
TIMBRES & vous



RENCONTRE

p.4

Jean-Charles Foellner,
Grand Maître de la Grande Loge
Nationale Française



INVENTIONS

p.6

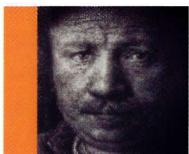
Le ciel à tout prix



TRANSPORTS

p.8

Le tram-train
renouvelle le tramway



CULTURE

p.10

Rembrandt,
une vie en clair-obscur

TIMBRES & vous et PHILinfo

sont édités par Phil@poste

DIRECTRICE DE Phil@poste : Françoise Eslinger

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Joëlle Amalfitano

RÉDACTRICE EN CHEF : Isabelle Lecomte

RÉDACTION : Stéphane Bardinnet, Hélène Huteau, Isabelle Lecomte

MAQUETTE : Mézéo Tangara

IMPRESSION : Imprimerie Guillaume

COUVERTURE : Bloc de timbres "Machines Volantes", émis en novembre 2006

DÉPÔT LÉGAL : à parution.

ISSN : 1772-3434

Phil@poste : 28 RUE DE LA REDOUTE, 92266 FONTENAY AUX ROSES CEDEX

RCS PARIS 356 000 000

LA POSTE



Concours 2006/2007

Retrouvez toutes
les informations sur
www.laposte.fr



Et retrouvez dans

PHIL ^{n°109}
info

- ⇒ Toutes les nouvelles émissions et les retraits en France
- ⇒ Toutes les nouvelles émissions d'Outre-Mer
- ⇒ Les Prêt-à-Poster
- ⇒ Les timbres d'Andorre et Monaco
- ⇒ Tous les bureaux temporaires & timbres à date
- ⇒ Les flammes

Jean-Charles Foellner,

Grand Maître de la Grande Loge Nationale Française



LES FRANCS-MAÇONS INQUIÈTENT, DÉRANGENT, INTRIGUENT... POURTANT, ILS COMMUNIQUENT AUSSI, VIA LE TIMBRE NOTAMMENT. LE GRAND MAÎTRE DE LA GRANDE LOGE NATIONALE FRANÇAISE (GLNF) A MÊME ACCEPTÉ VOLONTIERS D'EXPLIQUER LA QUÊTE DES FRÈRES DE L'OBÉDIENCE AUX LECTEURS DE *TIMBRES & VOUS*, À L'OCCASION DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DES GRANDES LOGES RÉGULIÈRES CE MOIS-CI.



Timbres & Vous :

Quelle est la vocation de la Grande Loge Nationale Française et en quoi se distingue-t-elle des autres obédiences maçonniques françaises ?

Jean-Charles Foellner : Notre vocation est de construire l'homme, travailler son intériorité afin d'en faire un bon citoyen de la cité, qui pourra exprimer ses aspirations et ses idées avec les mots justes. Il pourra ainsi améliorer sa vie professionnelle, familiale, etc. Les tenues de loges se font par thème mais sans mot d'ordre. C'est l'altérité qui nous intéresse et non pas qui a raison ou bien tort. C'est pourquoi nous désirons avoir des interlocuteurs de toutes les tendances politiques et religieuses. Notre différence majeure avec les autres obédiences maçonniques en France est que nous mettons la croyance en Dieu comme préalable à toute adhésion. Que ce soit le Dieu des musulmans, des chrétiens, des bouddhistes, des juifs, nous croyons à la relation entre l'homme et le Grand Architecte de l'Univers. Une autre règle qui nous est propre est l'interdiction de parler religion ou politique,

car ce sont deux sujets qui fâchent. Quand d'autres loges débattent énormément de ces sujets, en usant du discours de la raison, nous situons nos débats au-dessus, au niveau de l'âme et du vécu personnel.

T&V : *Comment faites-vous pour parler spiritualité sans aborder la religion ?*

J-C. F : Nous laissons tomber la théologie pour adopter un vocabulaire métaphysique. Nous parlons en philosophes. Pour autant, le postier, l'artisan ou le simple employé ne se sent pas mal à l'aise, car il n'est pas jugé sur ses qualités intellectuelles mais sur son travail. Souvent, les planches [ndlr : exposés] de ces frères nous apprennent plus que celles d'érudits, car elles viennent du cœur.

T&V : *Vous allez recevoir la VIIIe conférence mondiale des grandes loges régulières du monde. Que signifie ce qualificatif de "régulière" et sur quels thèmes allez-vous échanger ?*

J-C. F : La franc-maçonnerie régulière de tradition est celle qui respecte les règles intangibles qui régissent la franc-maçonnerie universelle depuis

son origine avec, en premier lieu, la croyance en Dieu. La franc-maçonnerie française a une histoire conflictuelle qui a mené à la suppression de la référence au "Grand Architecte de l'Univers" en 1877. Pour rester fidèle aux traditions et à l'esprit de l'Ordre, notre obédience a été fondée en 1913 par Edouard de Ribaucourt. La GLNF est la seule obédience régulière reconnue par les Grandes Loges étrangères. Pendant la conférence qui nous rassemblera du 28 au 30 novembre, nous allons échanger sur les différentes traditions maçonniques. La maçonnerie anglo-saxonne, par exemple, est davantage tournée vers l'humanitaire, celle d'Amérique du Sud vers le social et celle de France vers la métaphysique.

T&V : Comment devient-on franc-maçon ?

J-C. F : Il faut être repéré par quelqu'un qui vous considère comme digne de l'être. Le frère en parlera aux frères de sa Loge et s'ils votent pour lui, il pourra être admis un an après sa demande et après enquête de trois personnes sur lui. Cette année d'attente nous permet de tester sa motivation et les enquêtes de nous assurer de ses bonnes mœurs. La franc-maçonnerie est l'inverse d'une secte : on y entre difficilement et on en sort facilement.

T&V : Pourquoi fermez-vous encore aujourd'hui vos réunions aux femmes ?

J-C. F : Nous nous référons à des traditions



qui datent du Moyen Âge. À l'époque, les francs-maçons étaient des constructeurs de cathédrales. Seules trois femmes, alors, ont terminé le chantier opératif de leur époux. La maçonnerie est passée d'opérative à spéculative au début du XVIII^e siècle. La mixité viendrait perturber la sérénité de la réflexion. Mais la féminité est présente dans nos cérémonies, symboliquement. Nous faisons d'ailleurs appel à la part de féminité en chacun de nos membres, par l'intuition.

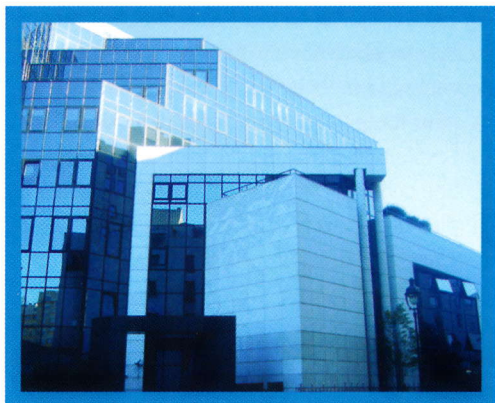
T&V : Que signifient les symboles maçonniques sur le timbre ?

J-C. F : Les outils des bâtisseurs ont une signification morale et spirituelle. L'équerre représente la rectitude et la matérialité. Le compas mesure l'ouverture spirituelle. Ses branches s'élargissent en fonction de la prise de conscience. L'étoile à cinq branches est le pentagramme de Platon, dans la position duquel Léonard de Vinci a placé son Homme de Vitruve. Le G signifie « God », Dieu en anglais.

T&V : Quel est le secret maçonnique ?

N'est-ce pas pour vous une façon d'attirer de nouveaux membres ?

J-C. F : Tous les journalistes le demandent mais un secret est un secret ! Vous n'avez pas tout à fait tort sur l'effet de curiosité que cela suscite mais c'est à chacun de le découvrir. ☺



↑ Le siège, rue Christine de Pisan.

La GLNF en chiffres

- 36 000 frères répartis en 1 350 loges actives.
- 35 provinces assurent la représentation territoriale.
- 3 ans : mandat pour lequel le Grand Maître est élu, renouvelable une fois.
- 12 membres au Conseil d'administration et 360 au Souverain Grand Comité.
- 51 ans : âge moyen des frères, avec un rajeunissement d'environ un an tous les deux ans.
- 3 000 nouveaux frères initiés tous les ans depuis 5 ans.
- 30 à 40 nouvelles loges consacrées par an.
- 21 temples au siège, 12 rue Christine de Pisan (Paris 17^e) qui peuvent accueillir 1 400 frères tous les soirs.

Le ciel

à tout prix

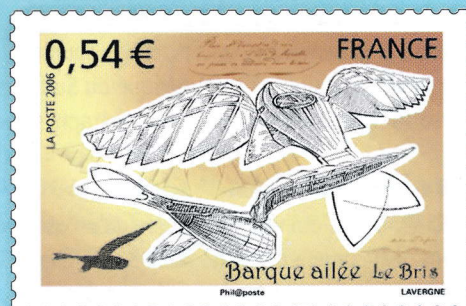
À L'OCCASION DU SALON D'AUTOMNE, LA POSTE ÉDITE UN BLOC DE SIX TIMBRES CONSACRÉ À SIX MACHINES VOLANTES, SORTIES DE L'IMAGINATION DÉBRIDÉE DES PRÉCURSEURS DE L'AVIATION.

"Machines volantes", c'est ainsi que l'on parlait des aéroplanes et autres aéronefs à la naissance de l'aviation, il y a cent ans. Ces folles machines paraissent aujourd'hui dérisoires et bien peu sûres. Elles forment en tout cas une belle série pour la nouvelle collection "le Coin des collectionneurs", imprimée en taille-douce/offset. Certains de ces engins ont à peine volé ou décollé, d'autres ont failli coûter la vie à leur pilote. Avec leurs allures bricolées, toutes ces machines ont un charme très poétique. Dans la continuité de Léonard de Vinci, qui ouvrit la voie en 1485, et dont on retrouve les croquis en fond de bloc, elles illustrent la permanence d'un rêve vieux comme l'humanité : voler. Après cent ans d'aviation, les progrès ont été si rapides que ces machines ont sombré dans l'oubli. Pourtant, pour certaines, le nom que leur donna leur concepteur est devenu le nom commun de ces appareils. Tour d'horizon à ciel ouvert.



Le Ballon à rames de Blanchard : premier courrier postal aérien

En 1783, Jean-Pierre Blanchard, inventeur touche-à-tout, travaille depuis trois ans sur un projet de bateau volant, guidé par un gouvernail et des rames, quand les frères Montgolfier expédient un mouton, un coq et un canard dans un ballon rempli d'air chaud. Conquis, Blanchard adapte son système de commande à cette montgolfière. Son heure de gloire sonne en 1785 quand, avec un ami, il effectue la première traversée de la Manche, un sac de courrier à bord. Le courrier postal aérien est né mais dans la douleur... A l'approche des côtes anglaises, l'appareil perd de l'altitude et manque de sombrer, il faut lâcher du lest, Blanchard et son ami jettent tout par-dessus bord, sauf le courrier !



La Barque ailée de Le Bris : deux chevaux sous la coque

Ceci est l'histoire d'un planeur inventé par un marin. En 1856, en Bretagne, cette barque-oiseau, flanquée de deux ailes mobiles en toile et d'une queue, fait son apparition sur la plage de Sainte-Anne-la-Palud. Jean-Marie Le Bris s'est inspiré du vol de l'albatros, lors d'un voyage au Cap Horn et a baptisé sa barque du même nom. Deux ailes inclinables permettent de faire monter ou descendre l'appareil. Avec deux chevaux lancés au galop contre le vent pour toute propulsion, la barque réussit l'exploit de s'arracher du sol et de parcourir une centaine de mètres. Quelques années plus tard, Le Bris construit une seconde version plus élaborée de sa barque, mais elle se brise lors de son lancement. La barque ailée reste un ovni dans l'histoire aéronautique.



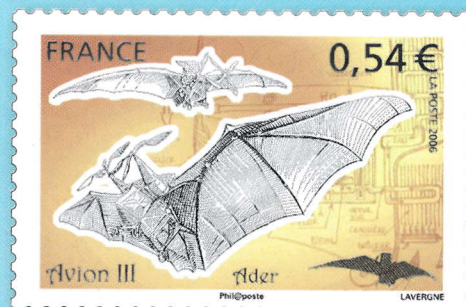
L'Hélicoptère de Ponton d'Amécourt : décollage vertical

En 1863, Nadar photographie cet étrange appareil imaginé par son ami, le vicomte Ponton d'Amécourt. Son cliché a servi de modèle au graveur du timbre, André Lavergne. Deux hélices horizontales coaxiales, reliées à un moteur à vapeur, sont censées faire s'élever l'engin droit dans les airs. De Vinci avait déjà entrevu ce principe de décollage vertical. Ponton d'Amécourt le baptise "*Hélicoptère*", des racines grecques *helix* (hélice) et *pteron* (aile). L'appareil ne décolle pas mais le vicomte assure : "*le vol de l'hélicoptère sera possible demain*". En 1907, presque cinquante ans après cette prophétie, un Français, Paul Cornu, quitte le sol pendant quelques secondes, à bord d'un hélicoptère.



L'Avion III d'Ader : l'élégante chauve-souris

Ce n'est pas un avion, c'est une chauve-souris ! Clément Ader a calqué sa structure sur la roussette des Indes, un énorme spécimen de plus d'un mètre d'envergure que l'inventeur a étudié pendant de longs mois. En 1891, aux commandes de son *Éole*, Ader, cinquante ans, décolle pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, même si le "vol" se résume à un saut, sur cinquante mètres de long, à ras du sol. *L'Avion III* est la version peaufinée d'*Éole* mais n'a pas eu le même bonheur. En 1897, devant un parterre de généraux, *Avion III*, lancé à pleine vitesse sur une piste ronde, fait un saut mais se brise à l'arrivée... Et la carrière d'Ader avec. Restent la légende, la beauté de cet engin et la destinée de son nom. En effet, à partir des années vingt, "avion" supplante "aéroplane" dans la langue courante.



La Demoiselle de Santos-Dumont : ULM de bambou



La Demoiselle est le premier avion fabriqué en série. Cinq mètres d'envergure, cent cinquante kilos dans sa version finale, une armature en bambou et un fuselage en toile, elle est considérée comme le premier Ultra Léger Motorisé (ULM). En 1909, Alberto Santos-Dumont décolle à bord de ce minuscule aéroplane. Fortuné et homme de gloire, Santos-Dumont n'est pas intéressé par l'exploitation de son invention. Il est déjà le premier homme à avoir véritablement volé en Europe, grâce

à un précédent engin, en 1906. À l'occasion d'un salon aérien, il offre les plans de sa trouvaille à qui les veut. C'est ainsi qu'une centaine d'exemplaires sont mis sur le marché par deux ateliers différents et qu'une génération d'aviateurs, dont Roland Garros, apprend le métier avec cette *Demoiselle*.

L'Hydravion de Fabre : canard non boiteux

En 1910, des deux côtés de l'Atlantique, la course à qui fera décoller des eaux le premier "hydroaéroplane" fait rage. C'est Henri Fabre, un ingénieur français, qui coiffe ses concurrents au poteau. Pourtant, pour son vol inaugural sur l'étang de Berre, à côté de Marseille, l'engin de Fabre produit une drôle d'impression sur le public. Trois flotteurs à fond plat, ailes à l'arrière et ailerons de commandes à l'avant, l'appareil a l'air un peu gauche. Fabre l'a appelé pour cette raison "*Canard*". Juché sur l'armature, Fabre lance le moteur et décolle du premier coup pour un vol de cinq cents mètres à cinq mètres au-dessus des flots. Il amerrit facilement quelques minutes plus tard. Pour fêter sa victoire, Fabre rebaptise son oiseau des mers, du nom "*d'Hydravion*", un néologisme plein d'avenir... ☺

Pour en savoir plus

Le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, en région parisienne, est le plus ancien musée aéronautique du monde. Il présente des répliques ou des originaux de nombreuses machines volantes du siècle dernier. Renseignements : 01 49 92 70 00



Le tram-train

renouvelle le tramway

LE TRAMWAY, NOUVELLE GÉNÉRATION, EST AUSSI À L'AISE EN VILLE QU'À LA CAMPAGNE !
LA SEINE-SAINT-DENIS S'APPRÊTE À ACCUEILLIR CE TRAM-TRAIN QUI FAIT UNE PERCÉE EN FRANCE
À L'HEURE OÙ L'EUROPE ENTIÈRE SE PRÉOCCUPE DE RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE.



Équipement pionnier en France, le tram-train est annoncé pour le 18 novembre en Seine-Saint-Denis, après une première à Mulhouse, en mai dernier. Le T4 desservira sept communes autour de Paris, entre Bondy et Aulnay-sous-Bois. La Poste met

à l'honneur ce tram-train qui sera bientôt présent dans de nombreuses villes en France.

Conçu pour emprunter indifféremment les réseaux ferrés et les lignes urbaines, le tram-train permet d'éviter ce qu'on nomme dans le jargon des transports en commun les "ruptures de charge".

"Le T4 peut passer sur le réseau ferré et rejoindre des entrepôts SNCF ou même aller jusqu'à la gare de l'Est", précise Serge Guéguen, responsable communication de la SNCF. La flexibilité est donc l'atout majeur de cet équipement signé Siemens. L'Avanto (nom du modèle) possède des capacités d'accélération et de freinage élevées. Il lui suffit, en effet, d'un quart d'heure pour couvrir les huit kilomètres de ligne et rejoindre le RER B à Aulnay ou le RER E à Bondy.

La Seine-Saint-Denis à l'heure du tram-train

Un tramway futuriste dans un cadre urbain renouvelé : c'est le nouveau visage de la ligne des Coquetiers, en Seine-Saint-Denis pour la rénovation

Le T4 en chiffres

8 km
de ligne

2 ans et 10 mois
de travaux
(déc. 03 - nov. 06)

11 arrêts
dont 3 nouveaux
toutes les
6 minutes
(12 en soirée)

110 millions
d'euros

40 000 passagers
par jour

de laquelle Etat, région, communes, SNCF et le Réseau Ferré Français (RFF) se sont alliés. Car la ligne des Coquetiers vieillissait, la fréquentation était en baisse et les impératifs liés aux problèmes des déplacements urbains, dans cette zone très dense, imposaient une profonde réorganisation de la voie.

Une vieille dame qui marchait sur des œufs

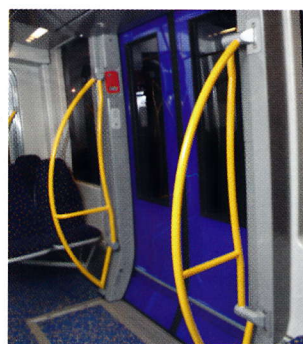
Ouverte en 1875, la ligne des Coquetiers traversait, à l'origine, l'ancienne forêt de Bondy. Ainsi nommée parce qu'elle approvisionnait Paris en œufs, elle fut surtout un élément de dynamisation de la zone, grâce à l'initiative du groupement d'industriels qui la tracèrent. En forme de fer à cheval, la ligne modèle le paysage et touche, de part et d'autre, pas moins de sept communes. Les travaux, entrepris depuis décembre 2003, lui ont redonné une seconde jeunesse.

Des travaux d'envergure

Pour accueillir le tram-train, tous les rails et traverses ont été remplacés et les passages à voie unique doublés. À Gargan, le remplacement d'un viaduc par un élégant pont blanc est l'aménagement le plus visible. Pourtant, les travaux les plus innovants sont le démantèlement des onze passages à niveaux pour un système de carrefour avec feux et une infrastructure de type routier. Finies donc les interruptions de trafic pour laisser passer les rames. Le tram-train a la priorité mais il s'insère désormais dans le schéma routier avec souplesse. En outre, le T4 devrait contribuer à désengorger la circulation automobile. *"Avec trois nouvelles stations, il devrait réduire le nombre de voitures aux abords des gares RER aux heures de pointe"*, indique Gérard Laprun, maire adjoint chargé des transports à la mairie de Bondy. Accueillant et esthétique, tout a été conçu dans

l'espace du tram-train pour attirer le voyageur. Un soin particulier a été apporté pour les personnes à mobilité réduite avec un accès dans les rames au niveau des quais. Avec un tel bijou, reste aux villes concernées à bonifier l'environnement urbain pour parfaire cette réussite. Une *"piste cyclable devrait voir le jour d'ici un à deux ans le long des voies"*, selon Gérard Laprun. D'autres aménagements paysagers sont attendus comme la création d'espaces verts aux carrefours et le long des voies. À l'avenir, plusieurs extensions sont envisagées vers les communes enclavées de Montfermeil et Clichy-sous-Bois et une autre vers Noisy-le-Sec, gros nœud d'échange du département qui donnerait encore plus de poids au T4.

Pendant ce temps sur le reste du territoire, le tram-train continue sa percée et fera prochainement son apparition à Nantes, Lille et Strasbourg, tandis que de nombreux projets sont envisagés à Grenoble, Rennes ou La Réunion. Une nouvelle vie pour le tramway en France. 



En Europe, le tram se refait une santé

Aujourd'hui, nos grandes villes saturées de trafic redécouvrent les vertus du tramway. En France on compte des dizaines de projets dans les grandes et moyennes villes. En Europe, l'Allemagne, l'Angleterre, les Pays-Bas suivent la même ligne de remaniement urbain. Deux lignes traversent même les frontières françaises : l'une, en provenance de Sarrebrück en Allemagne, s'arrête à Sarreguemines en Moselle, l'autre arrive de Genève en Suisse pour finir à Bellegarde dans l'Ain. En reliant rapidement des espaces urbains de plus en plus distendus, le tram-train ouvre une nouvelle page de l'histoire de ce transport en commun, avec une dimension écologique de surcroît.

Les tramways sont apparus à la fin du dix-neuvième siècle aux Etats-Unis, d'abord tirés par des chevaux. Au vingtième siècle, les moteurs s'imposent rapidement et le tramway connaît son âge d'or dans l'entre-deux-guerres. Il est alors le principal moyen de déplacement urbain, devant le métro. Après 1945, l'ère de la voiture individuelle en Europe de l'Ouest éclipse le tram. L'automobile devient l'approche dominante face au développement des quartiers d'habitation de plus en plus éloignés des centres. Néanmoins, il faut signaler que dans le nord de l'Europe, le tramway n'a pas connu de reflux important. Ainsi Amsterdam ou Bruxelles ont toujours entretenu un dense réseau de tramways, et la population est très attachée à ce mode de transport qui fait partie de l'image de la ville. Pour l'Europe de l'Est, il est resté l'un des modes de transport dominants, les voitures étant moins abordables et moins nombreuses.

**242 passagers
par rame,
80 assis**

**37,5 m de long
2,65 m de large**

Rembrandt

une vie en clair-obscur



© BnF DÉPARTEMENT DES ESTAMPES ET DE LA PHOTOGRAPHIE

QUATRE CENTS ANS APRÈS SA NAISSANCE,
 REDÉCOUVRONS LA VIRTUOSITÉ POUR LA GRAVURE
 DU MAÎTRE HOLLANDAIS, GRÂCE À UNE EXPOSITION
 D'ESTAMPES À LA BnF ET UN TIMBRE REPRENANT
 UNE SUPERBE EAU-FORTE.

Claude Jumelet, le graveur de ce timbre de format artistique, relève là un beau défi : reproduire au burin, une eau-forte d'un des plus grands aquafortistes de tous les temps : Rembrandt. Ces gravures à l'eau-forte, dont on peut tirer une centaine d'impressions, furent un moyen de diffuser la renommée du peintre dans toute l'Europe.

La force de la vocation

La technique était relativement récente au temps de Rembrandt, puisqu'elle n'avait qu'un peu plus d'un siècle. La gravure est apparue fin du XV^e, début du XVI^e siècle. Rembrandt Harmenszoon van Rijn lui, commence à apprendre le dessin à quinze ans, en 1621. Neuvième et dernier enfant d'une famille de meuniers, ses parents le destinaient à de hautes études. Mais la force de sa vocation s'impose et, à dix-huit ans, il se rend à Amsterdam pour étudier dans l'atelier du peintre Pieter Lastman. La même année, il ouvre son propre atelier qui deviendra une école, en même temps qu'un lieu de production. La technique de l'eau-forte lui sert à expérimenter les expressions du visage, notamment via ses nombreux autoportraits.

Lumières et expressions

On lui attribue 290 gravures, au total. Mais les déclinaisons que l'artiste tire de chaque impression font quasiment de chaque tirage une œuvre unique. Rembrandt utilise plus ou moins d'encre, change le papier, fait des retouches... Pour Gisèle Lambert, conservateur au département des estampes de la BnF, l'artiste utilise le procédé dynamique de l'estampe pour *"traduire l'évolution d'une situation, le déroulement d'un événement, le changement d'une expression"*, d'un état⁽¹⁾ à l'autre, grâce aux retou-

(1) état : épreuve d'une estampe à différents stades du travail du graveur

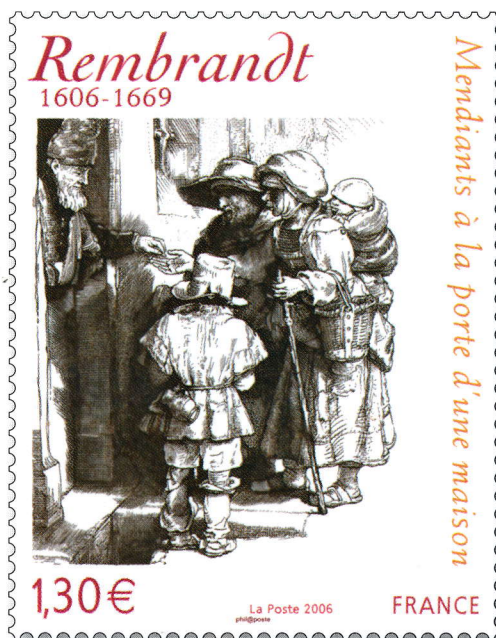
ches de la plaque mordue à l'acide. La pointe sèche et le burin lui permettent d'obtenir des noirs plus profonds ici et là, comme dans l'œuvre des *Mendiants*, reproduite sur le timbre. Les incisions ajoutées à la main se traduisent par des changements de lumières ou d'expression. Parfois, c'est directement sur l'épreuve papier que l'artiste fait des retouches à la pierre noire ou à l'encre. *"La sensation, le mouvement lui importent plus que la perfection formelle, parfois même plus que l'œuvre menée à son terme"*. Cette analyse des estampes de Rembrandt par Gisèle Lambert pourrait tout aussi bien décrire sa peinture. Alors que la manière lisse est en vogue au XVII^e, Rembrandt opte à l'inverse pour la manière rugueuse, allant au fur et à mesure des années, vers une touche plus épaisse et plus rapide, au point que l'on dit pouvoir soulever l'un de ses autoportraits par le nez !

"... un clair-obscur profond et puissant..."

De même, en gravure, le peintre applique sa manière décrite comme unique par Filippo Baldinucci, dans son ouvrage sur la gravure paru au XVII^e siècle : *"Elle consiste à créer, à l'aide de traits, de petites incisions et de lignes irrégulières, sans tracer les contours, un clair-obscur profond et puissant, d'un effet pictural"*.



Adam et Eve, signé et daté 1638, Eau-forte



L'anticonformisme artistique de Rembrandt se retrouve dans sa vie privée. Il a une façon de dilapider son argent – notamment dans les œuvres d'art – que la sévère société calviniste hollandaise voit d'un mauvais œil. D'autant plus que sa fortune lui vient de sa femme, Saskia van Uylenburgh, nièce d'un riche marchand. Après la mort de celle-ci, à trente ans, Rembrandt vivra successivement en concubinage avec deux compagnes qu'il avait d'abord engagées pour s'occuper de son fils, Titus. La dernière, Hendrickje Stoffels, lui donne une fille, Cornélia, et est excommuniée pour cette vie hors mariage. Bien qu'ayant pour client le prince d'Orange, stadhouder de Hollande, le peintre fait faillite. Tous ses biens sont vendus aux enchères, y compris ses tableaux, cédés à bas prix. Ironie du sort, en 1667, le grand-duc de Toscane rend visite au *"peintre fameux"*, deux ans avant que Rembrandt soit enterré dans une tombe anonyme, louée à Amsterdam. 📖

Pour en savoir plus

Exposition Rembrandt, la lumière de l'ombre,
à la Bibliothèque nationale de France,
site Richelieu, à Paris, du 11 octobre 2006
au 7 janvier 2007.

Renseignements : 01 53 79 59 59.

Toute l'iconographie de l'exposition est présentée
sur un site Internet dédié de la BnF :

<http://expositions.bnf.fr/rembrandt/index.htm>

La technique de l'eau-forte au XVII^e

Alors qu'aujourd'hui l'estampe est devenue une impression de luxe, au tirage numéroté, au XVIII^e, elle est le premier support reproductible et abordable. Après la gravure, Rembrandt se sert de chaque étape de révélation de l'œuvre, comme autant de leviers de créations.

Une eau-forte se réalise, pour commencer, en appliquant une fine couche de cire sur une plaque en cuivre polie. On l'enfume pour qu'elle prenne une teinte noire. Le graveur trace son dessin dans cette couche de vernis, à l'aide d'un stylet en métal. La planche est ensuite plongée dans l'eau-forte où elle n'est rongée qu'aux seuls endroits dessinés. Rembrandt s'y prenait à plusieurs fois, afin de varier la profondeur des entailles. On enlève ensuite la couche de cire pour procéder à l'encrage de la planche, de manière à ce que l'encre ne reste qu'au fond des sillons. La plaque est ensuite recouverte d'une feuille de papier humide, qui sous le poids de la presse, va s'imprégner de l'encre de chaque sillon. Le dessin est imprimé en image inversée.

Grand concours de dessin réservé aux enfants

Dessine ton vœu pour les enfants du monde



Ta création deviendra peut-être un vrai timbre dont une partie de la vente sera reversée à la Croix-Rouge française. De nombreux prix à gagner.

Toutes les informations : www.laposte.fr

La Poste Phil@poste RCS 356 000 000 Paris - TANGARA

LA POSTE



...ET LA CONFIANCE GRANDIT



CROIX-ROUGE FRANÇAISE

Quotidien

Petit
Quotidien

LE JOURNAL
MICKEY

@strapi

ADP

PHIL
info