

TIMBRES & *vows*



Concours 2006/2007

N'oubliez-pas d'envoyer les dessins de vos enfants avant le 15 janvier !

RENCONTRE P.4

**Denis Baupin,
adjoint au
maire de Paris**



COMMÉMORATION P.7

Alain Poher



PATRIMOINE P.8

L'Unesco défend nature et culture



NAISSANCE DE L'ÉCRIT P.10

L'aventure de l'écriture avec un grand A



Grand concours de dessin réservé aux enfants

Dessine ton vœu pour les enfants du monde



La 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.

Le timbre à l'affiche

Salon philatélique d'automne

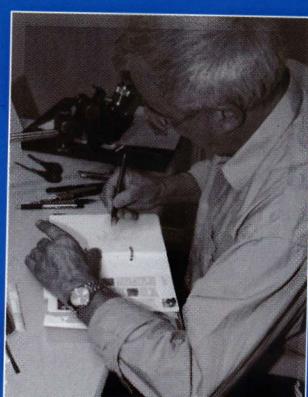
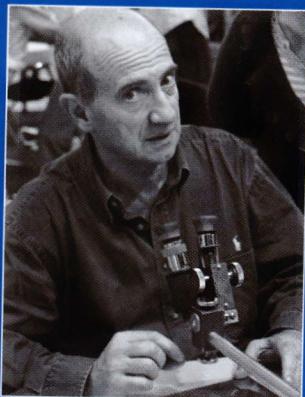
L'inauguration du 60^e anniversaire du Salon philatélique d'automne a eu lieu le mercredi 8 novembre dernier en présence de nombreuses personnalités.



↑ Remise de documents philatéliques à **Pierre Lellouche**, député, par **Françoise Eslinger**.

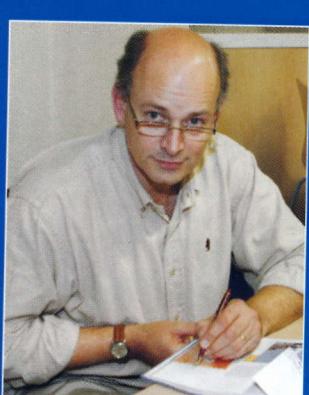
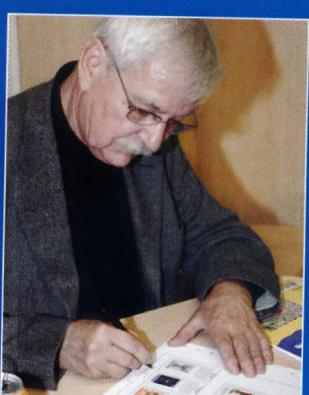


↑ Etaient présents **Philippe Dupuis**, directeur adjoint du cabinet de François Loos, ministre délégué à l'Industrie, **Georg Zehetner**, Premier secrétaire à l'Ambassade d'Autriche à Paris, **Claude Marionnaud**, directeur chargé de l'activité Grand Public à la direction du courrier, **François Farcigny**, commissaire général du Salon, **André Borrey**, président de la Chambre des négociants et experts en philatélie, **Françoise Eslinger**, directrice de Phil@poste.



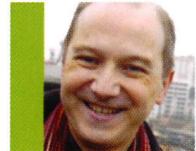
↑ **Philippe Dupuis** s'exerçant à l'oblitération des timbres.

↑ **André Lavergne** et **Yves Beaujard** pendant des démonstrations de gravure.



✉ **Martin Mörck**, artiste suédois, **Michel Durand-Mégrét** et **Pierre-André Cousin** se prêtant au jeu des dédicaces pour le plus grand plaisir des nombreux visiteurs du salon.

TIMBRES & vous



RENCONTRE

p.4

Le tram se pavane
à Paris



TRANSPORTS

p.6

Circulation douce
et ambiance apaisée



COMMÉMORATION

p.7

Alain Poher,
conciliateur national et européen



PATRIMOINE

p.8

L'Unesco
défend nature et culture



NAISSANCE DE L'ÉCRIT

p.10

De Phénicie en Italie,
l'aventure de l'écriture
avec un grand A

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 Bardinet, Hélène Huteau, Isabelle Lecomte

MAQUETTE : Mézeo Tangara

IMPRESSION : Imprimerie Guillaume

COUVERTURE : Timbre "Tramway", émis en décembre 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



Concours 2006/2007

Retrouvez toutes
les informations sur
www.laposte.fr



Et retrouvez dans



→ *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*

Le tram se pavane à Paname

PARIS INAUGURE SON TRAMWAY MI-DÉCEMBRE. ET SI C'EST PLUS TARD QU'AILLEURS, LES RÉPERCUSSIONS Y SONT PLUS AMPLES, EN NOMBRE DE PERSONNES TOUCHÉES, AMÉNAGEMENTS ET ANIMATIONS URBAINES. DENIS BAUPIN, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS CHARGÉ DES DÉPLACEMENTS, NOUS PARLE DE CE NOUVEAU VENU TRÈS ATTENDU.

36 000 m² de surface gazonnée

25% de réduction de trafic automobile attendus le long de la ligne

24 minutes du Pont du Garigliano à la Porte d'Ivry

7,9 km de tracé

Timbres & Vous : *Les Parisiens vont (re)découvrir le tramway cet hiver. Pourquoi cette ligne était-elle nécessaire ?*

Denis Baupin : Le tramway va remplacer une ligne de bus qui était totalement saturée, avec 60 000 voyageurs par jour. Le tram en transportera 100 000, avec une plus grande régularité, une vitesse accrue et un plus grand confort. Son plancher bas, à hauteur de quai, le rendra parfaitement accessible à tous. En outre, le tramway étant totalement électrique, il n'entraîne aucune pollution locale. Enfin, les boulevards des Maréchaux étaient très dégradés.

Le bruit, la pollution et les accidents nuisaient énormément à la qualité de vie. La municipalité a voulu faire de ces boulevards, qui étaient comme relégués en périphérie de la ville, un nouveau lieu de centralité à l'échelle de l'agglomération. C'est pourquoi mille arbres ont été plantés, les trottoirs élargis et les places pavées de granit, un matériau noble, comme dans les arrondissements du cœur de Paris.

T&V : *Quels sont les publics qui en seront les premiers bénéficiaires ?*

D.B. : Tout d'abord les voyageurs quotidiens, dont plus de la moitié sont des habitants de banlieue. En effet, la ligne a vocation à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, qui souffrent actuellement d'une absence d'infrastructures. Ensuite les riverains, dont le cadre de vie est amélioré. Les boulevards vont redevenir un espace de vie et de promenade. D'ailleurs, on constate déjà un nouvel attrait pour les logements situés sur le tracé, et le nombre de commerces a augmenté avant même l'ouverture de la ligne. Les cyclistes seront également gagnants avec une piste dédiée sur l'essentiel du parcours.

T&V : *Le tram a-t-il vocation à inciter les Parisiens et habitants de la proche banlieue à laisser leur voiture au garage ?*

D.B. : Clairement oui. Certains automobilistes qui se déplaçaient sur ce parcours prendront le tram car il leur permettra d'atteindre plus

◀ Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des déplacements

© SOPHIE ROBICHON / MAIRIE DE PARIS



facilement leur destination, à un coût beaucoup plus avantageux et en respectant l'environnement. Avec le tramway, la capacité de circulation automobile est réduite de 25% sur les Maréchaux. Ceux-ci n'ont pas vocation à doublonner le périphérique, situé à proximité immédiate.

T&V : *Certains sourient de ce revirement car le tram parisien existait à la fin du XIX^e siècle. Pourquoi l'a-t-on supprimé ? Qu'est-ce qui a changé depuis ?*

D.B. : En effet, le tram a été supprimé dans les années 1930, comme dans la plupart des villes françaises. Il s'agissait alors de donner davantage d'espace à l'automobile, dont on ne percevait pas encore les nuisances. La voiture était perçue comme la solution à tous les problèmes de mobilité et c'était déjà une industrie forte en France, promue par un lobby efficace. Mais le nouveau tram d'aujourd'hui n'a rien à voir avec celui de l'époque. Il était plus court qu'un bus et se mêlait à la circulation – le T3 a ses propres voies, engazonnées. Celui du XIX^e avait très peu d'avantages par rapport au bus : il n'avancait pas vite et, à l'époque, on ne se préoccupait pas des gaz à effet de serre.

T&V : *L'avenir est à l'extension du tramway à l'est. L'objectif est-il de tracer un périphérique-tramway ? À quelle échéance ? Pensez-vous qu'il soulagera le périphérique de ses encombrements actuels ?*

D.B. : L'extension de la ligne à l'est, jusqu'à la Porte de la Chapelle a été votée en septembre. Les études sont lancées et le projet sera soumis à une enquête publique en 2007, en vue d'une

mise en service en 2012. Faire le tour de Paris ?... Cela mérite d'être étudié, même si l'ouest de Paris a moins besoin de desserte a priori, du fait de la présence du Bois de Boulogne. De plus, le RER C en dessert déjà un tronçon. La Ville de Paris a toutefois demandé l'étude d'un prolongement de la Porte de la Chapelle jusqu'à la Porte d'Asnières. Quant à soulager la circulation sur le boulevard périphérique et l'A86, le tram jouera un rôle positif mais ne suffira pas à lui seul. C'est pourquoi la Ville de Paris est favorable à la réalisation d'une ligne de métro en rocade, en proche banlieue, qui relierait toutes les lignes de métro entre elles.

T&V : *Peut-on imaginer, à l'avenir, un tramway dans Paris intra-muros, comme au XIX^e ?*

D.B. : Il y avait une centaine de lignes de tram en Ile-de-France, à l'époque. La plupart des grandes avenues de Paris en étaient pourvues. Outre le T3, le futur proche verra l'extension de la ligne T2, d'Issy-les-Moulineaux, rejoindre le T3 à la Porte de Versailles, en 2009. En étude, nous avons le projet de tramway T7 (St-Denis-Epinay-Villetaneuse) qui pourrait être prolongé jusqu'au nord de Paris où il serait en correspondance avec le T3 et la future gare Evangile, vers 2015. Dans Paris intra-muros, il faudra envisager des trams, si les lignes de bus dépassent un certain niveau de fréquentation. La RATP a déjà fait des études sur les lignes reliant les grandes gares SNCF. Il apparaît qu'il y aurait un réel potentiel, mais dans une perspective de moyen terme car les priorités vont au renforcement des transports de banlieue à banlieue. ☺

Les grandes étapes du tramway



2000 : le projet de tramway est inscrit au Contrat de Plan entre l'Etat et la Région.

Début 2003 : enquête publique : avis favorable.

Mi-2003 / mi-2004 : modification des réseaux d'eau et d'électricité.

Printemps-été 2005 : premières plantations d'arbres et pose des premiers mètres carrés de gazon. Premiers trottoirs achevés, pose des mats pour la ligne aérienne et l'éclairage public.

Automne 2005 : la première rame débute des essais sur le tronçon ouest. Aménagement des quais de stations.

Printemps 2006 : dernières plantations d'arbres. Carrefours signalisés. Mobilier urbain.

Hiver 2006 : mise en service de la ligne.

Circulation douce et ambiance apaisée

L'INSTALLATION DU TRAMWAY A TRANSFORMÉ L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE DES MARÉCHAUX EN NOUVEAU QUARTIER DE VIE, RÉTABLISSANT UNE COMMUNICATION HUMAINE ENTRE PARIS ET LES COMMUNES DU SUD PARISIEN.

Plus de douze nouvelles espèces d'arbres plantées viennent enrichir la biodiversité des boulevards.

Le tapis vert en milieu de chaussée est déroulé pour l'arrivée feutrée mais certainement pas discrète du T3. Des œuvres d'artistes contemporains renommés jalonnent déjà son parcours. En attendant le 16 décembre, date annoncée de son inauguration, les passants vivent déjà l'effet tramway. Gazouillis d'oiseaux dans les arbres, sol lisse et clair en dalles de granit, transparence et modernité des parois de verre aux stations. La porte de Versailles est devenue un îlot dégagé, presque un horizon. Où est passé le tumulte de voitures, bus, cyclomoteurs, klaxons ? Piétons et cyclistes ne sont plus aux aguets d'une percée entre les moteurs convulsifs, pour atteindre le Parc des expositions.

La première nouveauté ici est donc le calme. L'élégance de l'aménagement des boulevards frappe ensuite l'œil, dans un quartier, qualifié de "périphérique", avec toute la déconsidération que cela signifiait jusqu'à présent. "Le concept de "boulevard jardiné" permet de redessiner complè-



tement le visage des Maréchaux", confirme Michel Desvigne, paysagiste. Paris a-t-elle gagné de nouveaux quartiers chics ? L'avenir le dira mais ce nouvel urbanisme ne rime pas forcément avec snobisme, car cette fois ce sont les habitants de la banlieue les premiers visés.

La région parisienne souffre en effet d'un mal des transports symptomatique de celui du territoire national : le réseau est centralisé. Ainsi, pour passer d'une banlieue à l'autre, les RER, trains et métros vous font passer par le cœur de la capitale. Du coup, 40% des déplacements limitrophes à Paris se font en voiture – alors qu'à Paris, deux tiers des déplacements motorisés s'effectuent en transports en commun. Or, il se trouve que les déplacements de banlieue à banlieue sont ceux qui se multiplient le plus. La réapparition du tramway est donc davantage une affaire de fluidification des déplacements dans l'agglomération au sens large, que l'adoption d'une nouvelle tendance.

Un design coloré dans un écrin de verdure

Le tramway conçu par Alstom concilie modernité et convivialité. Les atouts phares de sa physionomie sont ses immenses vitres, légèrement fumées et le volume de son espace intérieur. Sa carrosserie blanche est personnalisée de symboles parisiens : pavés de Paris, fontaine Wallace, tasse de café, pigeon... dans un dégradé de couleurs toniques et fraîches. À l'intérieur, à chaque voiture sa couleur, et les motifs des sièges rappellent l'ambiance végétale de l'extérieur. Des arbres tels qu'érables et marronniers promettent de verdir, au printemps, les places et le parcours déjà engazonné du tram. Poiriers de Chine et autres arbres à fleurs coloreront de touches roses et blanches les quais des stations.



MAIRIE DE PARIS

Qualité de vie

Cela dit, le choix de la mairie de Paris, maître d'œuvre de ce projet régional, cadre avec la politique de transport menée par le maire Bertrand Delanoë dans la capitale, depuis son investiture en 2001. Que ce soit la fermeture des voies sur berge l'été pour faire place à Paris Plage, l'instauration des couloirs de bus en sites propres, la multiplication des pistes cyclables et des "quartiers verts"... tout est fait pour réduire la place de la voiture en ville... Et du même coup améliorer la qualité de l'air, de l'environnement et tout simplement la qualité de vie. ☺

Alain Poher, conciliateur national et européen

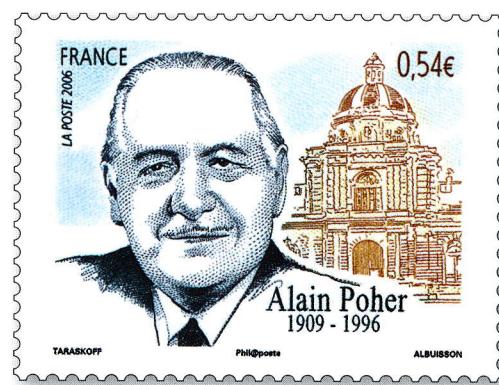
IL Y A DIX ANS S'ÉTEIGNAIT ALAIN POHER. UN TIMBRE TÉMOIGNE DE LA CARRIÈRE POLITIQUE EXCEPTIONNELLEMENT LONGUE DE CE DÉMOCRATE-CHRÉTIEN, QUI MIT SES CONVICTIONS AU SERVICE DE SON PAYS ET DE L'EUROPE.

Hasard ou destin, Alain Poher, président du Sénat est le seul homme à avoir assuré deux fois la présidence de la République par intérim. D'abord en 1969, après le départ du Général de Gaulle, puis en 1974 à la mort de Georges Pompidou. Sénateur presque sans interruption, de 1946 à 1968, puis président du Sénat jusqu'à sa retraite en 1992, Alain Poher fut très attaché à cette institution qui lui ressemblait : sage, provinciale et pondérée. *"Un rempart contre l'aventure"*, mais pas *"un obstacle à l'évolution nécessaire"*, écrivit-il dans ses mémoires. Pour défendre cette institution et ses idéaux, le président Poher n'hésita pas à braver la majorité parlementaire ou le gouvernement à plusieurs reprises. Centriste, l'homme fait preuve de tempérence et d'impartialité. *"Pendant ses deux intérim, chacun a reconnu ses qualités de conciliateur, sa capacité à se placer au-dessus de la mêlée"*, souligne Daniel Hoeffel, ancien sénateur et président de l'Institut Alain Poher. Cependant ces intérim, qu'il désignait par *"Mes Cent-Jours"*, ne résument pas sa carrière politique. Son parcours est aussi celui d'un démocrate-chrétien, européen de la première heure. Né en 1909 à Ablon-sur-Seine, petite ville du Val-de-Marne – qu'il administra pendant plus de vingt ans – Alain Poher est issu d'une famille catholique. Sa foi est son premier engagement : *"J'avais le souci de vivre l'Evangile, non seulement dans mon esprit et mon cœur, mais également dans ma vie de citoyen responsable"*. Après des études parisiennes, il commence sa carrière comme ingénieur des Mines en Roumanie, Pologne ou Tchécoslovaquie. Pour

raison de santé, il quitte ce premier métier et à 25 ans, intègre Sciences-Po, puis la fonction publique au ministère des Finances, en 1939. Reste que ses voyages professionnels ou religieux – comme membre des Jeunesses chrétiennes – ont fait de lui un Européen convaincu, et la guerre le renforce dans cette idée.

Le chemin de l'Europe

Blessé au front en 1940, il réintègre le ministère des Finances et, au sein d'un groupe de la Résistance, fait du sabotage administratif contre l'occupant. En 1945, la rencontre de Robert Schuman, futur père de l'Europe, avec qui il partage une sensibilité politique et religieuse, propulse le jeune Poher à des fonctions nationales et européennes. Ainsi, il devient secrétaire d'Etat aux Finances en 1948. De là, sa carrière prend une ampleur internationale, pour diriger la zone française en Allemagne, tout d'abord, pendant trois ans, puis s'occuper de la question des réparations, à la tête de l'Autorité internationale de la Ruhr. Il présida la Commission du Marché commun en 1955 et le Parlement européen en 1966. [¶](#)



"Pragmatique convaincu et convaincant, [...] un homme de mesure, de conciliation, de modération et d'arbitrage", Christian Poncelet, président du Sénat, en 2003

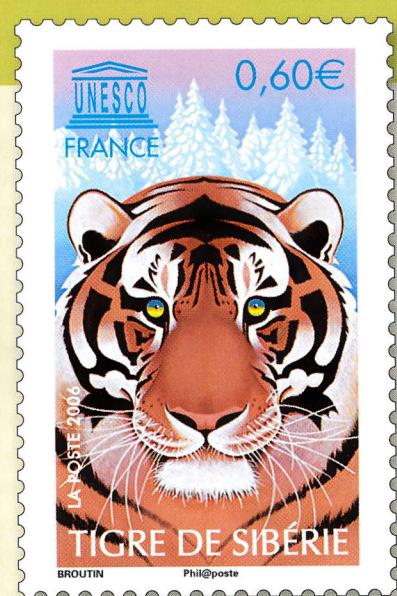
LA "TIMBRIFICATION" IMMORTALISE-T-ELLE ? ON AIMERAIT LE PENSER FACE À DES JOYAUX RARES ET PRÉCIEUX QUE SONT LE TIGRE DE L'AMOUR ET LE TEMPLE DE LUANG PRABANG, AU LAOS. DEUX EXEMPLES DU TRAVAIL DE RÉHABILITATION SOUTENU PAR L'UNESCO DANS LES DEUX CATÉGORIES DU PATRIMOINE MONDIAL DE L'HUMANITÉ : NATUREL ET CULTUREL. LA MARQUE PREMIER JOUR DE CES TIMBRES DE SERVICE (À USAGE INTERNE) SERA TAMPONNÉE AU SIÈGE DE L'UNESCO À PARIS, LE 7 DÉCEMBRE.

L'Unesco défend nature et culture

Sikhote-Alin : territoire du tigre de Sibérie

Menacée par le braconnage des premières années post-soviétiques, la population du tigre de Sibérie s'est aujourd'hui stabilisée. C'est le résultat d'une politique de protection de la chaîne de montagnes Sikhote-Alin, aux forêts préservées.

Le tigre de l'Amour, du nom du fleuve, ou *Panthera tigris altaica*, pour les scientifiques, est le plus gros représentant des tigres. Certains dépassent trois mètres et pèsent plus de trois cents kilos ! Survivant à des amplitudes thermiques allant de moins quarante à plus trente-cinq degrés, cette force de la nature est un modèle d'adaptation. Chaque individu évoluant sur un immense territoire, pour satisfaire ses besoins en viande, la densité de l'espèce est faible et la rend fragile face aux aléas



naturels ou humains comme le braconnage ou les incendies. En 2006, un comptage, mené par des associations russes et le WWF, confirme la stabilisation de la population. Des traces de deux jeunes tigres ont même été relevées dans une zone où l'animal n'avait pas été vu depuis cent ans. Une bonne nouvelle pour les populations locales, qui ont fait du tigre un de leurs symboles culturels, trônant sur le drapeau de la région.

Le tigre se raréfie

Apparu en Asie il y a deux millions d'années, le tigre a généré huit familles distinctes sur tout le continent : Sumatra, Indochine, Bengale, Chine du Sud, Sibérie, Caspienne, Java et Bali. Ces trois dernières sont déjà éteintes. Les exemples les plus extrêmes d'adaptation reviennent au tigre de l'Amour et au tigre de la Caspienne, qui évoluait dans une zone brûlante et semi-désertique. La population mondiale de ces félin est estimée à cent mille il y a cent ans. Elle est aujourd'hui inférieure à dix mille individus. Paradoxe, les parcs animaliers, comme celui de Nesles-la-Gilberde, à l'est de Paris, sont devenus des auxiliaires indispensables à la survie de l'espèce.

Une forêt unique

Le territoire du félin, la chaîne de Sikhote-Alin, s'étend sur plus de mille kilomètres, le long de la

mer du Japon, au nord de Vladivostok. À une altitude moyenne de mille mètres, cette zone forestière de moyenne montagne abrite un biotope exceptionnel. Situé à la confluence de la zone sibérienne froide au nord et de la zone humide de mousson au sud, la chaîne montagneuse abrite plus de mille espèces végétales et animales spécifiques à la région, comme le pin de Corée, le frêne de Mandchourie ou le mélèze de Sibérie. Pour cette raison, la Russie a fait de ce site le premier parc naturel du pays, dès 1934. Il est classé au patrimoine mondial depuis 2001.



Luang Prabang, capitale culturelle du Laos

La ville aux multiples arts revit, grâce à une coopération internationale pour la réhabiliter.

Il y a vingt ans, Luang Prabang n'était plus que l'ombre d'elle-même. L'ancienne capitale royale du Laos (XIV^e siècle), perchée dans les montagnes du nord du pays, avait un air sinistre. Les rues étaient vides, le palais royal en ruine et les temples déserts. Son inscription, en 1995, sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco a ouvert la voie à une réhabilitation profonde. La "ville au Bouddha d'Or" est devenue la première destination touristique du pays.

Ex-protectorat français

Etroite langue de terre coincée entre le Mékong et l'un de ses affluents, Luang Prabang est un site unique, où cohabitent œuvres de la nature et de la main humaine. Jardins, ruisseaux et clôtures végétales forment un écrin autour des édifices de la vieille ville que sont l'ancien palais royal et les temples bouddhistes, appelés "wats". Le wat de Haw Pha Bang, représenté sur le timbre, est un des plus fréquentés. Sa façade sculptée et dorée voit défiler les processions religieuses, qui rythment la vie de ce haut centre du bouddhisme. À l'instar du palais royal, érigé au vingtième siècle, certains bâtiments de la ville sont marqués de l'époque du protectorat français et arborent un style métissé entre architecture laotienne et coloniale. Hors du centre, les maisons en bambous sur pilotis baignent dans un réseau de ruisseaux d'où les habitants tirent cresson et poissons.

Des murs et des arts

Depuis dix ans, la ville est un chantier permanent. On a fait appel à des experts internationaux et aux artisans locaux pour retrouver et sauvegarder un savoir-faire menacé. Après les travaux du palais royal, des wats et des maisons coloniales, la conservation du patrimoine touche maintenant les maisons sur pilotis, porteuses d'une part de la culture laotienne. Face à cette renaissance, la notion même de patrimoine ne cesse de s'élargir pour concerner aujourd'hui l'immatériel comme les marionnettes ou la danse. Luang Prabang se transforme en centre des arts du Laos. ☺

Luang Prabang – Chinon, un modèle de coopération

La ville française de Chinon, en Indre-et-Loire, tient une place à part dans le projet de réhabilitation de l'ancienne capitale. En effet, grâce à l'initiative d'Yves Dauge, ancien maire de Chinon, des échanges de spécialistes ont été organisés dès 1995, avec le soutien de plusieurs agences françaises, de la région Centre et de l'Unesco. Une coopération efficace s'est développée, en particulier avec la maison du Patrimoine de Luang Prabang.

VOTRE MAGAZINE DES TIMBRES ET DE L'ÉCRIT VOUS EMMÈNE AUX ORIGINES DES ALPHABETS. PREMIER VOLET : DE MÉSOPOTAMIE EN OCCIDENT, L'AVENTURE DES LETTRES LATINES.

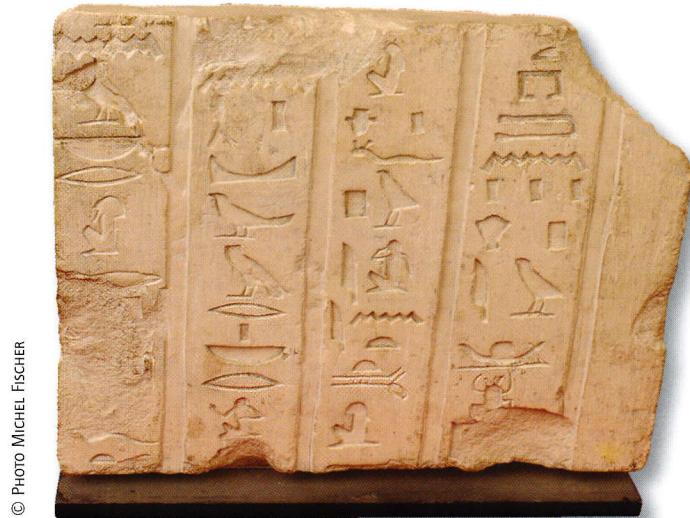
Les signes que nous traçons à la bille de notre stylo sont issus d'une transmission qui remonte aux débuts de l'Histoire. L'exposition "Les lettres ont la forme" actuellement au musée de La Poste, nous fait prendre conscience qu'en traçant un "a", nous évoquons une tête de bœuf ! Et savions-nous que le "n" est le descendant d'un petit serpent, jadis tracé par des scribes égyptiens ? Ainsi, chaque jour, nous perpétuons ce qui est sans doute "la plus belle, la plus ingénieuse, la plus profitable invention des hommes", selon les termes de Giambattista Bodoni, typographe.

Naissance de l'écriture : les premiers pictogrammes

Le berceau de l'écriture alphabétique, ou plutôt des écritures alphabétiques, se situe au Proche Orient, au carrefour des civilisations. Là cohabitaient, au deuxième millénaire avant Jésus-Christ, différents systèmes scripturaux. Tout le monde a en tête les hiéroglyphes égyptiens, au Sud de cette région. Mais il existait aussi les hiéroglyphes hittites au Nord, le cunéiforme sumérien, à l'Est, en Mésopotamie, et les linéaires A et B, découverts en Crète, à l'Ouest.

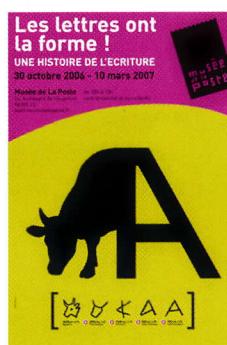
Si les hiéroglyphes sont constitués de pictogrammes représentant des animaux, des végétaux, des hommes ou des objets, le système sumérien a simplifié ces représentations avec des signes qui n'ont plus aucun rapport avec leur dessin d'origine mais qui sont nettement plus faciles à tracer avec un stylet (roseau biseauté) dans l'argile fraîche. Mais dans les deux systèmes, on compte plusieurs centaines de signes. Ce qui n'est pas le plus aisément pour propager un langage... Il fallait d'ailleurs dix ans d'apprentissage pour devenir scribe, en Egypte. Le Français Jean-François Champollion est resté dans l'histoire pour avoir réussi à déchiffrer les hiéroglyphes égyptiens, en 1822, grâce à la Pierre de Rosette. Par cette traduction, il démontre que les hiéroglyphes ne sont pas seulement des idées ou des mots (idéogrammes) mais que certains représentent aussi des sons (phonogrammes).

Ainsi les Egyptiens possédaient 25 signes, symbolisant chacun une consonne, et qui auraient pu cons-



© PHOTO MICHEL FISCHER

De Phénicie l'aventure de avec un grand A



Sources :

- * www.typographie.org.
- Article : *l'Alphabet est né en Phénicie*
- Site de la BnF :
- L'aventure des écritures* (<http://classes.bnfr.fr/dos/siecr/>)
- Wikipédia.
- Portail : *Écritures*

tituer un alphabet. Mais sans doute trop conservateurs, ils ne simplifient pas leurs "images sacrées" (traduction du mot grec "hiéroglyphes"). Ce sont les Cananéens, occupés par les Egyptiens, qui ont probablement fait ce pas, vers le XV^e siècle avant notre ère. On appelle cette première expérience de simplification alphabétique de l'écriture le "protosinaïtique", car on en a découvert dans des mines de turquoise du désert du Sinaï, en Egypte. Ce système se compose d'une trentaine de pictogrammes seulement. On en a trouvé de similaires ("protocananéennes"), sur la côte du Levant (actuels Liban et Palestine) la région des Phéniciens, que l'on tient pour les inventeurs de l'alphabet.

Naissance de l'alphabet en Phénicie

"La véritable révolution que représente la création d'un alphabet en Canaan et en Phénicie, tient à ce que désormais les signes renvoient à des sons émis par la voix humaine dans un langage donné. Il ne s'agit plus de désignations conventionnelles mais

◀ Hiéroglyphe. Bas-relief égyptien. Epoque saïte, VI^e-V^e siècle av. J-C. Calcaire. Coll. L. Mandel.

d'un travail phonétique progressif, scientifiquement établi, qui représente un effort d'abstraction remarquable", note Jean-Christophe Loubet del Bayle sur le site Typographie & Civilisation.* On retrouve deux autres tentatives d'alphabets, au XIII^e siècle avant notre ère. L'un en écritures cunéiformes à Ougarit (actuelle Ras Shamra au nord de la côte syrienne) et l'autre en pseudo-hiéroglyphes à Byblos en Phénicie (actuel Liban). L'écriture cunéiforme a disparu mais l'alphabet dérivé des hiéroglyphes, de plus en plus simplifiés, se stabilise avant la fin du XII^e siècle avant J-C. C'est l'alphabet phénicien, dont les 22 lettres



◀ L'évolution de la lettre A.
Œuvre graphique de Jean-Frédéric Crevon

en Italie, l'écriture

© Photo MICHEL FISCHER



vont connaître un destin sans précédent. Ses lettres sont toutes des consonnes. L'alphabet consonantique (ou abjad) suffisait à transcrire une langue sémitique, comme le phénicien, car la racine des mots ne se compose que de consonnes. C'est à l'abbé français Barthélémy que l'on doit le premier déchiffrement correct d'une inscription phénicienne, à Malte. Cette écriture s'est en effet diffusée en premier lieu dans les cités coloniales et comptoirs commerciaux phéniciens de Grèce, Chypre, Malte, Sardaigne, d'Egypte, et d'Afrique. Mais cet alphabet allait devenir quasiuniversel puisqu'il est à l'origine de presque tous les alphabets qui suivirent : arabe, grec, latin, arménien, cyrillique...

↑ Ecriture cunéiforme sur tablette d'argile, Mésopotamie II^e millénaire av. J-C. Coll. L. Mandel.

L'apport des Grecs : la voyelle

Cependant, le succès occidental de l'alphabet phénicien n'aurait peut-être pas eu lieu sans les modifications des Grecs, qui l'adoptèrent au VIII^e siècle avant J-C. Leur apport le plus significatif est d'attribuer la valeur de voyelles à certaines lettres phéniciennes, dont ils n'avaient pas l'usage. Ainsi naissent l'alpha (A), l'epsilon (E) et pour le son "i", ils inventent exnihilo le iota. Ainsi son par son, s'élabore progressivement l'alphabet grec, agrémenté des accents aigu, grave et circonflexe, pour marquer la musicalité de la langue. Il faut attendre le IV^e siècle avant J-C pour que l'alphabet se stabilise et prenne un caractère national, grâce à la décision d'Athènes d'en arrêter un officiel pour les textes de lois, qui se liront désormais de gauche à droite. Les conquêtes d'Alexandre le Grand essaimèrent cette écriture dans le monde entier. Elle inspira nombre d'alphabets, en Asie comme à l'Ouest.

Du grec au latin

Et en premier lieu les voisins, les Etrusques, dont la civilisation est apparue dans l'actuelle Toscane au VII^e siècle avant J-C. Le système grec leur permet de transcrire leur langue – qui nous reste inconnue – dans leur propre alphabet de 26 lettres. Au IV^e siècle avant J-C, les Romains chassent les rois étrusques mais retiennent leur écriture pour créer l'alphabet latin. Certaines lettres, non empruntées par les Etrusques, sont retrouvées, tels le B, le D et le O. On crée le G, le F et on réintroduit le i grec (Y), le X puis le Z. La puissance de l'empire romain fera le reste pour imposer cet alphabet sur une vaste aire géographique, au moment de sa maturité, aux environs de l'ère chrétienne. ☺

Le scribe : homme de lettres ou de chiffres ?

L'invention de l'écriture par l'homme s'est déroulée sur plusieurs millénaires. Cependant, les premières écritures s'apparentent à des livres de compte. L'homme a appris à compter avant d'inventer un quelconque système d'écriture. Le comptage est attesté vers – 40 000 ans pour la quantification de transactions commerciales.

Grand concours de dessin réservé aux enfants

Dessine ton vœu pour les enfants du monde



FRANCE **+** Lettre 20g

Phil@poste

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



...ET LA CONFIANCE GRANDIT



CROIX-ROUGE FRANÇAISE

Quotidien Petit

LE JOURNAL DE

MICKEY

estrapi

ADP

PHL info