

TIMBRES & vous

**TGV Est
Européen**
p.4



**Résultats de l'enquête
lectorat** *p.14*

PATRIMOINE

P.7

**Le réveil
du sanglier**



SPORTS

P.8

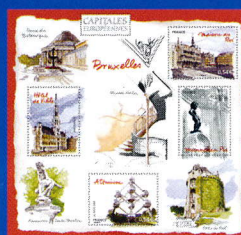
**La Coupe du
Monde de Rugby™**



COUP DE CŒUR

P.10

Bruxelles



ARCHITECTURE

P.12

Poitiers 2007



Le timbre à l'affiche



Vente anticipée des timbres et du bloc série nature "Animaux d'outre mer - Espèces protégées" et carnet "Vacances"

Les 28 et 29 avril dernier, un grand rendez-vous philatélique a eu lieu à l'Espace des Blancs Manteaux dans le 4^e arrondissement. Un atelier de Mail Art, un atelier d'origami et un atelier de maximaphilie étaient proposés aux grands et aux plus jeunes. **Sylvain Diez** nous présentait une série d'animaux en résine. **Catherine Huerta** et **Steven Briend** ont pris plaisir à animer des séances de dédicaces et **Eliane Challet**, calligraphe, s'est prêtée avec sympathie à l'illustration de belles enveloppes.

Vente anticipée du timbre "Allez les petits - Roger Couderc"

Le 14 avril dernier, quelques noms du rugby national se sont réunis à la Maison du Sport dans le 13^e arrondissement pour la vente en avant-première du timbre émis par La Poste en hommage à Roger Couderc.



De gauche à droite, **Henri Serandour**, président du Comité National Olympique Sportif Français, **Bernard Lapasset**, président de la Fédération Française de Rugby, **Jean-Pierre Picot**, président de l'AFCOS, **Jean-Paul Bailly**, président du Groupe La Poste.



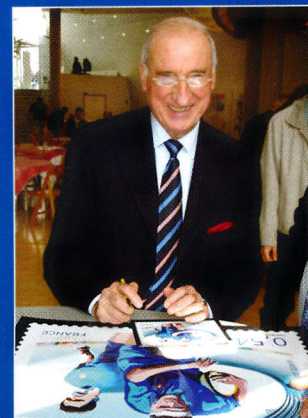
Catherine Huerta et Steven Briend.



Pierre Albaladéjo

Vente anticipée du timbre "Vauban"

A Brest, cité de marins, tout le monde s'est mobilisé pour accueillir le timbre "Vauban" le dernier week-end de mars. La Marine Nationale était présente pour l'occasion.



TIMBRES & vous



RENCONTRE

p.4

"Le train commercial
le plus rapide du monde"
TGV, une "success-story"



PATRIMOINE

p.7

Le réveil du sanglier



SPORTS

p.8

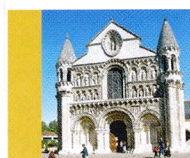
Dans les starting "bloc" pour
la Coupe du Monde de Rugby™



COUP DE CŒUR

p.10

Bruxelles,
village européen



ARCHITECTURE

p.12

Poitiers 2007,
l'art romain en vedette

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 : Timbre "TGV Est", émis en juin 2007

DÉPÔT LÉGAL : à parution.

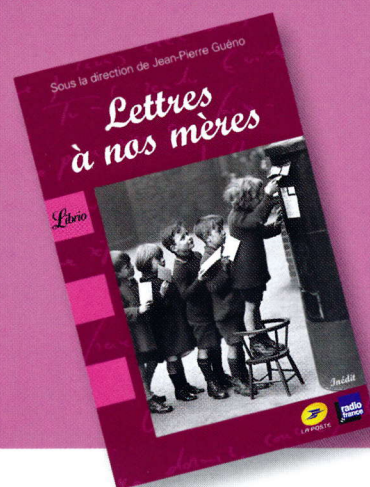
ISSN : 1772-3434

Phil@poste : 28 RUE DE LA REDOUTE, 92266 FONTENAY AUX ROSES CEDEX
RCS PARIS 356 000 000

LA POSTE



Fête des mères
Un cadeau
prêt à poster p.15



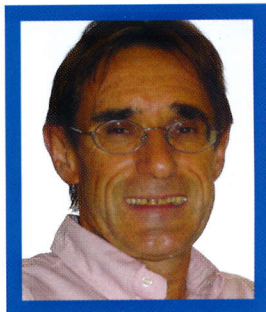
Et retrouvez dans

PHIL ^{n°116}
info

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

"Le train commercial le plus rapide du monde"

Alain Le Guellec, directeur du TGV Est Européen



© SNCF

LE 10 JUIN, UNE NOUVELLE LIGNE À GRANDE VITESSE VA RAPPROCHER L'EST DE LA FRANCE DU RESTE DU TERRITOIRE. DU MÊME COUP, LE TGV EST EUROPÉEN MET L'ALLEMAGNE, LA SUISSE ET LE LUXEMBOURG À NOTRE PORTE.

Timbres & Vous : *En quoi le TGV Est Européen est-il le fleuron de la SNCF ? Qu'est-ce qui a permis de battre le record de vitesse sur cette nouvelle ligne ?*

Alain Le Guellec : Le record de 574,8 km/heure est le résultat d'un partenariat entre la SNCF, Alstom et RFF (Réseau Ferré de France). Nous avons profité du fait qu'il y avait un secteur sur la ligne où l'on pouvait rouler très vite. Nous avons équipé la rame de nouvelles motrices, en tête et en queue, ainsi que de roues plus grandes. Et Alstom y a ajouté deux fois plus de moteurs que sur une rame actuelle. Il ne s'agit donc pas du train dans lequel vont voyager à grande vitesse les clients à partir du 10 juin. Cela dit, à 320 km/heure, le TGV Est Européen sera déjà le train commercial le plus rapide du monde !

T&V : *Qu'apporte ce record aux voyageurs ?*

A.L.G. : Le record montre que nous avons une marge de sécurité importante sur tous les composants. Il nous sert également à promouvoir l'excellence de la France dans la très grande vitesse. De plus, nous travaillons déjà sur l'exploitation commerciale à 360 km/heure,

sur le prolongement de lignes nouvelles, comme la ligne Paris-Tours jusqu'à Bordeaux, par exemple... Mais la vitesse n'est pas le seul critère. Il faut que le rapport économique soit intéressant car la grande vitesse coûte plus cher. En outre, les clients qui empruntent déjà les rames du TGV Est Européen, à vitesse normale, peuvent se rendre compte que nous avons monté en gamme avec plus de service et de confort. Ils bénéficient du dernier design, avec la touche de Christian Lacroix. Le chef de bord n'est plus un simple contrôleur mais il a une démarche proactive vers le client.

T&V : *Quelles perspectives européennes apporte le TGV Est Européen ?*

A.L.G. : Nous coopérons avec les chemins de fer allemand et suisse pour le service clientèle et le marketing. On pourra faire Paris-Stuttgart, via Strasbourg, en 3h40 en TGV. La ligne Paris-Francfort sera assurée par une rame ICE allemande (train à grande vitesse de la Deutsche Bahn). Les lignes vers la Suisse et le Luxembourg seront équipées de TGV. Le TGV Est Européen ouvre le réseau à grande vitesse à l'étranger et



s'intègre dans celui qui parcourt la France. Ainsi, on pourra aller de Strasbourg à Lille, Bordeaux ou Nantes, sans passer par le centre de Paris. En se raccordant ainsi au réseau existant, c'est aussi Bruxelles et Londres qui se rapprochent de l'Est.

T&V : Pourquoi avoir construit trois nouvelles gares régionales, en dehors des grandes agglomérations ?

A.L.G. : Ces gares complètent les offres des gares de centre-ville. La majorité des clients prendront le train dans les grandes villes, où toutes les gares sont rénovées. La gare Lorraine TGV a été implantée à 27 km de Metz et 37 km de Nancy, près de l'aéroport, pour des raisons de coûts. Elle n'est qu'à un quart d'heure de Metz en voiture. La gare Champagne-Ardenne TGV est située près de Reims (à 5 km). Seule la gare Meuse TGV se retrouve en campagne, à 1 km de "la Voie sacrée", route historique qui relie Bar-le-Duc et Verdun. Sa réalisation est le résultat de la volonté des collectivités.

T&V : Quels obstacles ce projet a-t-il rencontrés ?

A.L.G. : On a commencé à en parler en 1985. Le tracé de la ligne a été décidé en 1990. Mais le projet a été reporté faute de financement. La convention de financement a été enfin signée en 2000. Il faut dire que c'est la première ligne à

être co-financée par les collectivités des territoires qu'elle traverse. Le coût global du projet (ligne, gares, ateliers, matériels roulants) est de 5 milliards et demi d'euros.

T&V : Quelle augmentation de trafic attendez-vous sur les lignes desservies ?

A.L.G. : Nous attendons 65 % de trafic supplémentaire d'ici 2010-2012, soit quatre à cinq millions de voyageurs en plus. Ils proviendront à 50 % de l'avion. L'autre moitié sera soit de nouveaux voyageurs (ou voyageurs plus fréquents) soit des usagers de la route reconvertis.

T&V : Quelles perspectives le TGV Est Européen ouvre-t-il pour les régions ?

A.L.G. : Toutes les villes et régions sont en train de bouger pour l'arrivée du TGV. Je ne pense pas que le Centre Pompidou aurait prévu une antenne à Metz sans le TGV, par exemple. Metz, Nancy et Strasbourg sont en train d'aménager de nouveaux quartiers autour de leur gare ou dans leur ville. Reims, la Champagne et Mulhouse font valoir l'arrivée du train dans leur campagne de communication. Nous attendons autant de voyageurs de loisirs que d'affaires. Nous avons fait une étude d'opinion : les Français ont une bonne image de l'Est. ☺

Historique du projet :

1985-90 : études préliminaires.

1996 : déclaration d'utilité publique, reconnaissant la faisabilité technique.

Mai 2000 : création de la société d'études commune aux chemins de fer français, allemands, suisses et luxembourgeois pour les modalités d'exploitation.

Novembre 2000 : convention de financement du projet entre l'Etat français, la SNCF, Réseau Ferré de France (RFF) et 17 collectivités territoriales.

2002-2005 : RFF entame les travaux de terrassements et ouvrages d'art.

Février 2005 : après 9 mois de concertation, les dessertes sont entérinées (villes desservies et nombre d'allers-retours).

Septembre 2005 : sortie d'atelier des rames TGV repensées par Christian Lacroix.

2004-2007 : RFF met en place les équipements ferroviaires le long de la ligne.

Avril 2006 : ouverture du Technicentre Est Européen aux portes de Paris, atelier de maintenance du parc des 52 rames du TGV Est Européen.

Été 2006 : mise en circulation du TGV sur ligne classique entre Paris-Metz-Luxembourg et Paris-Nancy-Strasbourg.

Début 2007 : fin des travaux de rénovation de gares et de la construction des trois nouvelles gares.

15 mars 2007 : inauguration de la ligne à grande vitesse.

10 juin 2007 : mise en service du TGV Est Européen.

TGV

une "success-story" à la française

PRIVILÉGIER LE TRAIN À GRANDE VITESSE, EN FRANCE, EST UN CHOIX DES ANNÉES 60 QUI NE CESSE DE DÉMONSTRER SES AVANTAGES. RETOUR SUR L'HISTOIRE D'UNE INDUSTRIE QUI BAT SES PROPRES RECORDS.



Avec 574,8 km/heure au compteur, le 3 avril dernier, la SNCF a battu le record du monde de vitesse sur rails, en association avec Alstom, le constructeur du TGV et Réseau Ferré de France, le constructeur de la LGV (ligne à grande vitesse). Le précédent record était de 515,3 km/h, le 18 mai 1990. Et auparavant de 380 km/heure, le 26 février 1981, l'année-même du lancement du tout premier TGV. Le record absolu est cependant détenu par le Maglev japonais (581 km/h) mais il s'agit d'un train à lévitation magnétique. Le vent latéral, qui soufflait le 3 avril, aurait dissuadé les ingénieurs de pousser jusque-là, selon une déclaration, à l'arrivée, du PDG d'Alstom-Transports à CNN.

Concurrencer l'avion

Ce fut d'ailleurs un train japonais, le Shinkansen, qui le premier au monde fit entrer la grande vitesse en service commercial, entre Tokyo et Osaka, en 1964, avec ce qui paraît aujourd'hui un "modeste" 210 km/h. En France, la SNCF se trouve alors confrontée à une érosion de son trafic, sérieusement concurrencé par l'avion. La grande vitesse est peut-être sa solution de relance ? La gestation de la recherche est rapide, la SNCF a en effet déjà beaucoup de clefs en main : dès 1955, elle avait atteint les 331 km/h sur la ligne des Landes, de Bordeaux à Dax. L'exploit avait été considéré comme purement technique et sans avenir...

Le 25 octobre 1971, le prototype "turbotrain TGV 001", créé par Alstom, est mû par des turbines à gaz. Il est le seul de ce type à avoir roulé car, suite à la crise pétrolière de 1973, on fait le choix de la traction électrique. Cela dit, cette première version détient toujours le record de 318 km/h en traction thermique. En 1974, un second prototype, le Z7001 surnommé Zébulon, convainc le président Pompidou d'engager la construction d'une première ligne spéciale entre Paris et Lyon. Le service ouvre au public en septembre 1981. C'est un franc succès : sa vitesse commerciale de 270 km/h et le service quotidien de qualité permettent de gagner des parts de marché sur l'autoroute et l'avion. Le réseau n'a ensuite cessé de s'étendre. Aujourd'hui, la ligne Est-européenne complète le maillage de l'Hexagone et l'accès vers les pays limitrophes. 

RFF concilie grande vitesse et respect des rythmes naturels

La construction de la ligne spéciale LGV Est-européenne compte 338 ouvrages d'art qui franchissent des routes mais aussi 57 cours d'eau et des vallées, classées zone d'intérêt écologique ou encore Parc naturel régional de Lorraine. RFF (Réseau Ferré de France) a pris en compte la dimension environnementale dès le début du chantier. Les espèces végétales et animales protégées se trouvant sur l'emprise de la ligne sont déplacées hors de portée des travaux, dans un milieu qui sera pérennisé. On a veillé à intégrer la ligne au paysage par l'architecture mais aussi par des déblais, qui la font passer en dessous du niveau naturel du terrain et atténuent ainsi le bruit, "ennemi public n°1" pour RFF. Les lisières des bois et des forêts traversées sont reconstituées. Des ponts végétalisés et des tunnels sont aménagés afin de rétablir les axes de déplacement des animaux.

Le réveil du sanglier

LE SANGlier DE SOULAC-SUR-MER, EN GIRONDE, EST-IL LE DERNIER RESCAPÉ DE LA GUERRE DES GAULES ? CETTE ŒUVRE D'ART EST UNE ENSEIGNE MILITAIRE DES TRIBUS GAULOISES. LA DIVINITÉ PROTECTRICE QU'ELLE REPRÉSENTE A NON SEULEMENT ÉCHAPPÉ À CÉSAR MAIS À L'ENGLOUTISSEMENT DES MARÉES.

Le 22 décembre 1989, sur la Pointe du Médoc, trois archéologues amateurs se tiennent en haleine. Là, sur la plage de Soulac, ils sont convaincus d'avoir découvert un joyau d'archéologie. Au fond du trou brille le flanc d'un sanglier de métal, pour la première fois depuis deux mille ans. Soulac peut s'enorgueillir de posséder l'unique sanglier-enseigne de toute l'ancienne Gaule. Long de 55 cm, il est en excellent état. Francis Belmont, directeur du musée archéologique municipal de Soulac et président de l'association Médullienne, spécialisée en archéologie gauloise, a son explication sur l'origine de cette rareté : *"Toutes les enseignes gauloises ont été détruites à Alésia [Ndlr : en - 52 lors de la victoire de Jules César]. Les Santons, Gaulois d'Aquitaine, étaient dans l'armée qui se fit écraser en portant renfort à Vercingétorix. C'est vraisemblablement un porte-drapeau rescapé de cette armée qui, de retour en Gironde, a sacrifié son enseigne aux Dieux".*

Abstrait et religieux

L'enseigne, placée au bout d'une hampe devait être légère et brillante *"pour être portée et vue de loin sur les champs de batailles"*, précise Francis Belmont. Creusé et martelé avec art, l'objet est aussi démontable. On l'enfouissait rituellement à la fin des combats. A Soulac, protégé sous une gangue argileuse, le flanc droit, la tête et la patte arrière, d'un seul tenant, recouvraient les deux pattes avant, le groin, les parties génitales, la queue en tire-bouchon, l'échine pliée en deux et une bande métallique, cerclage du socle en bois. A l'intérieur de l'échine relevée, en signe d'agressi-

"Les Gaulois prennent la fuite ; notre cavalerie barre le passage aux fuyards, et en fait un grand carnage [...]
Soixante-quatorze enseignes militaires sont rapportées à César."

Guerres des Gaules, livre VIII, 7, 88



vité, des motifs énigmatiques révèlent le goût des Gaulois pour l'abstraction, mais aussi la puissance religieuse de l'objet. Pour autant la dimension de l'animal est double, à la fois symbole de guerre mais aussi de terre nourricière, car il est l'animal domestique principal.

Désireux de témoigner de sa dimension religieuse, le musée de Soulac a reconstitué sa sépulture : *"Nous avons considéré qu'il fallait conserver le côté votif et le laisser tel qu'il fut trouvé. Il a donc été décidé d'en faire une copie conforme et de la remonter"*, explique Francis Belmont. Ainsi, dans la grande salle du musée de Soulac, ce n'est pas un, mais deux sangliers qui attendent le visiteur, un entier, et l'original tel qu'il gisait sur la plage, en morceaux. 

Les Gaulois en Gironde

Sous l'empire romain, l'estuaire de la Gironde est une étape commerciale entre les Cornouailles et l'Italie. De ce fait, la zone est riche en vestiges gallo-romains : pièces de monnaies, sculptures, haches, matériel pour extraire le sel... Le musée de Soulac-sur-Mer propose une exposition de quarante ans de recherches sur 400 m² et vend un DVD sur le sujet. **Musée de Soulac-sur-Mer**, 1, bd El Burgo de Osma, 33780 Soulac-sur-Mer. Tél : 05 56 09 83 99.

Dans les starting "bloc" pour la Coupe du Monde

IL FAUDRA ATTENDRE UN ÉTÉ ENTIER AVANT LA COUPE DU MONDE DE RUGBY : DUR, DUR...
D'ICI LE 7 SEPTEMBRE, VOICI DIX TIMBRES ÉVOQUANT LES INSTANTS FORTS DU MONDE DE "L'OVALIE".
PETITE RÉVISION EN FORME D'ÉCHAUFFEMENT.

La mêlée : corps à corps organisé

Voici le symbole du rugby. Qui aura le plus l'esprit de conquête ? Qui donnera toute la puissance ? Huit joueurs se placent sur trois lignes : les trois individus "premières lignes" se placent devant leurs adversaires, puis cinq joueurs s'arc-boutent derrière. L'arbitre donne le signal de l'impact. S'ensuit alors ce fameux "han", lorsque les premières lignes s'emboîtent, têtes baissées, épaules contre épaules. Dans le tunnel formé sur la ligne de démarcation, le demi de mêlée, joueur chargé de l'introduction, fait rouler le cuir et va se positionner à l'arrière de la mêlée. Pendant ce temps le "talonneur", joueur du milieu, tente d'envoyer le ballon vers l'arrière. Le demi de mêlée est alors en mesure de se saisir du ballon pour passer et lancer l'attaque.

La touche : phase d'attaque

Cette phase d'attaque essentielle du rugby moderne, d'une grande technicité, exige une coordination parfaite entre le lanceur et le receveur. Alignées, les deux équipes se font face. Le lanceur effectue la remise en jeu derrière la ligne de touche. Il lève l'ovale et le porte au-dessus de sa tête, le bras tendu. Des centaines de fois à l'entraînement, il a répété cette phase. Le cuir s'envole, stable, bien au-dessus des joueurs. En voilà un qui bondit, pourra-t-il le toucher, si haut ? Oui, car deux joueurs, les porteurs, l'agrippent au short et accompagnent son effort pour le porter à plus de trois mètres.

La passe : ellipse aérienne

Geste d'esthète, la passe demande de longues heures d'entraînement.acroquevillé derrière la mêlée ou lancé dans une course, le demi de mêlée se détend d'un coup, pour plonger vers son partenaire. Les deux bras tendus décrivent un demi-cercle et le ballon ovale, en rotation autour de son grand axe, s'élance, parfois à plus de 15 mètres. Les plus belles passes sont celles qui s'enchaînent les unes aux autres à mesure que les joueurs de la ligne des arrières courent à l'essai. Ainsi trois, quatre, voire cinq fois, le ballon décrit cette jolie courbe tendue. Chaque joueur réceptionne, comme on accueille un bébé, puis relance presque aussitôt, obligatoirement vers l'arrière. Ainsi, de joueur en joueur, dans sa course progressive vers l'avant, le ballon ovale balaye toute la largeur du terrain.



Le haka : danse de guerre des All Blacks

Danse et chant de guerre traditionnel maori, le haka est un pilier de la culture néo-zélandaise, qui se pratique dans les écoles, à l'armée et dans les clubs de sport. L'équipe des All Blacks a fait connaître le haka sur la planète entière en l'amenant sur le terrain de rugby. Un joueur se lance dans une imprécation en maori. Il est suivi en écho par le collectif entier, les jambes et les pieds en écart dans une pose de défi, les bras repliés devant la poitrine ou les mains claquant les cuisses. Médusés, leurs adversaires n'ont qu'à se tenir par l'épaule et supporter comme ils peuvent cette mise sous pression psychologique. Ka mate. Ka mate ! (je meurs, je meurs !) Ka ora. Ka ora ! (Je vis, je vis !)

e Rugby™



Le plaquage : viser le centre de gravité

Le plaquage touche parfois à l'artistique. Arrêter un costaud d'un mètre quatre-vingt, lancé à pleine vitesse peut effrayer. Pourtant tout n'est qu'affaire que de technique. Viser le centre de gravité et attendre bien campé sur ses jambes le moment de l'impact. Si le sujet est vraiment hors catégorie, il faut alors s'y mettre à deux de front, épaule contre épaule. En fait rien ne résiste à un bon plaqueur. Parfois même, on voit de gros spécimens, des cuisses comme des jambons, décoller du sol, nombril vers le ciel, et venir s'aplatir et disparaître sous les défenseurs. Bon boulot.

L'attaque : gagner du terrain

Appelée aussi phase de conquête, il s'agit pour l'équipe en possession du ballon de gagner du terrain. Trois options tactiques sont possibles : d'abord avancer en portant la balle, soit de front, en percussion, soit avec des passes. Ou encore au pied, il est possible de tirer en cloche au-dessus des joueurs adverses et courir vers le point de chute. Dans cette option, il faut jouer sans commettre de fautes techniques, nombreuses au rugby, sous peine de provoquer un arrêt de jeu et de casser l'action. Enfin, pour gagner du terrain, on peut tirer au pied le plus loin possible et faire sortir l'ovale pour provoquer une touche dans les lignes adverses.

L'essai : le Graal derrière les poteaux

Aboutissement des efforts du collectif, l'essai est marqué lorsqu'un joueur réussit à "aplatir le cuir" derrière la ligne des poteaux adverses.

De nos jours, les défenses sont de fer et les essais se comptent sur les doigts de la main au cours d'un grand match international. Marquer un essai déclenche la ferveur du stade et fait marquer cinq points. C'est l'action qui rapporte le plus.

La transformation : mission d'un seul homme

Moment d'intense concentration pour le buteur. Juste après l'essai, la transformation peut rapporter deux points de plus à son équipe. Au pied, il doit envoyer le cuir entre les deux poteaux, au-dessus de la barre transversale. Selon l'endroit où a été marqué l'essai, le buteur se trouvera soit face au poteau, soit très désaxé. Le geste paraît simple mais la pression est énorme sur le joueur : seul en action, tous les regards sont braqués sur lui. Quel moment de recueillement lorsque, immobile et concentré à l'extrême, le rugbyman évalue l'épreuve, son regard glissant de la balle aux poteaux. Il s'élance enfin et le stade retient son souffle car même dans l'axe des poteaux, rien n'est jamais acquis. La distance, le vent, la forme ou la méforme du moment concourent à faire de la transformation un second bonheur après l'essai.

Le raffut : l'art de l'évitement

Geste d'une grande élégance et en même temps d'une efficacité redoutable. Pour contrer le placage des défenseurs, le porteur du ballon tend son bras libre face à la poitrine ou au visage du défenseur. Les bras du défenseur se referment sur du vide. Quel raffut !

DANS LA SÉRIE DES BLOCS SUR LES CAPITALES EUROPÉENNES, BRUXELLES L'EST À PLUS D'UN TITRE ET NE CESSE D'EN TÉMOIGNER, PARTICULIÈREMENT EN CETTE ANNÉE ANNIVERSAIRE.

Bruxelles, "village européen"

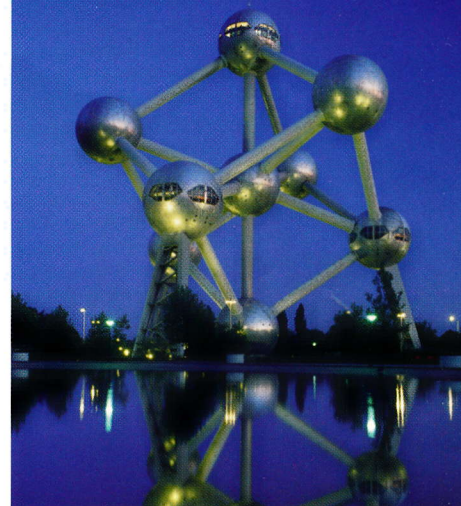
Toute l'année 2007, Bruxelles fête l'Europe, à l'occasion des 50 ans des Traités de Rome. Expositions historiques, scientifiques, artistiques... Manifestations culturelles et festives visent à faire découvrir toutes les facettes de l'Union*. Un "village européen" a été dressé, non loin de la Grand-Place, le centre historique, touristique et géographique incontournable de Bruxelles, qui donne à la capitale une dimension humaine, un peu comme un village, justement, dont on parcourt aisément les rues principales à pied. Ce n'est là évidemment, que l'aperçu d'un œil néophyte, occultant tous les bâtiments des institutions européennes, occupés par 55 000 fonc-

tionnaires et employés satellites ; ou la scène musicale contemporaine, que représente le festival *Les Nuits Botaniques*, qui se déroule en mai au centre culturel Le Botanique ; ou encore les nombreuses maisons et hôtels particuliers de style art nouveau, qui bénéficient des folies décoratives d'un Victor Horta ou architecte de la même mouvance de la fin XIX^e. Mais disons que la Grand-Place est une bonne entrée en matière, car elle rassemble la plupart des monuments historiques de la ville. Victor Hugo, entre autres, la considérait comme l'une des plus belles places du monde et l'Unesco l'a inscrite sur la liste du patrimoine mondial en 1998. Elle est entourée de maisons hautes, en pierre, chacune représentant la coopération professionnelle qui l'a construite.

Bombardée par les Français

Deux timbres du bloc s'attachent aux monuments de cette Grand-Place : la Maison du Roi et l'Hôtel de Ville. La Maison du Roi – dont le propriétaire originel était celui d'Espagne – est consacrée au musée de la ville. Le patrimoine et l'histoire de Bruxelles y sont présentés au travers de peintures, sculptures, tapisseries, gravures, photos et une magnifique maquette de la ville au Moyen-Âge. A cette époque, la plupart des maisons de la Grand-Place étaient en bois. Elles furent détruites lors du bombardement de la ville par les troupes françaises, le 13 août 1695. Seuls la tour de l'Hôtel de Ville – qui servait de cible aux artilleurs – et quelques murs de pierre résistèrent aux boulets incendiaires. La Maison du Roi, elle-même très dégradée, bien

*www.belgique-tourisme.be



qu'en pierre, fut reconstruite par la ville, dans le style néo-gothique, en 1873.

L'Hôtel de Ville, construit entre 1402 et 1455, est le seul témoin architectural de la place médiévale. Au sommet de sa tour gothique de 96 mètres se dresse une statue de Saint-Michel, le patron de Bruxelles, terrassant un dragon. La dissymétrie des ailes, de chaque côté de la tour, a fait naître la légende selon laquelle l'architecte se serait suicidé du sommet de son édifice, après s'être rendu compte de cette "erreur" architecturale. En réalité, les deux parties n'ont pas été construites ensemble et plusieurs architectes sont impliqués.

"môme qui pisse"

À deux pas de la Grand-Place, une fontaine fait partie des symboles mondialement connus de Bruxelles. Elle représente un petit garçon, haut comme trois pommes (cinquante centimètres) en train d'uriner : le Manneken-Pis, en bruxellois : "le môme qui pisse". Ce bronze de 1619 est attribué au sculpteur Jérôme Duquesnoy et est tenu pour symbole de l'indépendance d'esprit des habitants. Le "petit Julien" de son autre nom, a été maintes fois habillé, pour des fêtes ou pour honorer une profession. Sa garde-robe de près de huit cents costumes est conservée à la Maison du Roi.

Autre vestige du Moyen-Age, la Porte de Hal est le seul reste de la seconde enceinte de la ville, qui comportait sept tours. En 1830, la Belgique naissante recherche les témoignages de son passé, et fait une exception alors que le reste est rasé au profit de la construction de boulevards. Cependant, la ruine a été considérablement transformée au moment de sa rénovation, par l'architecte Henri Beyaert. Celui-ci fait de la tour austère une sorte de château néo-gothique romantique, la surmontant d'une toiture, lui adjoignant des tourelles, un chemin de ronde et de nouveaux créneaux. Le monument accueille aujourd'hui des expositions temporaires sur le thème de la ville.

L'atome, grossi 165 milliards de fois

Plus contemporain et pourtant plus mythique, l'Atomium est à Bruxelles ce que la Tour Eiffel est à Paris : un monument au progrès technique, devenu symbole de la ville, alors qu'il avait été érigé de façon éphémère, pour une exposition universelle...



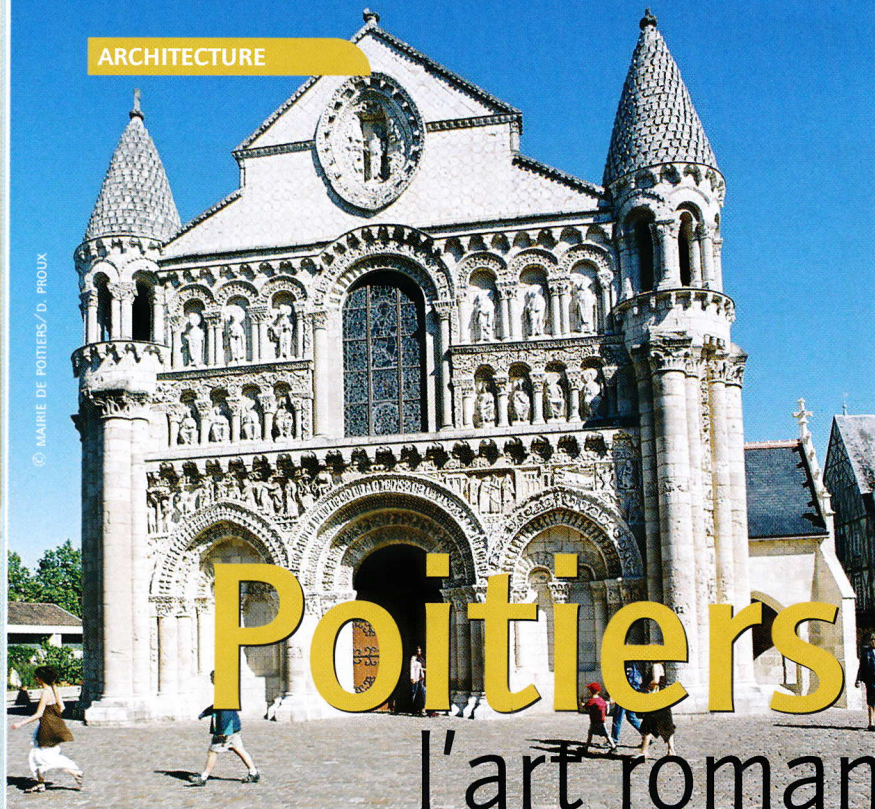
Sa popularité lui valu un destin prolongé. Réalisé en acier et aluminium par les industries belges du métal, il représente une molécule de cristal de fer agrandie 165 milliards de fois. Il est la pièce vedette de l'Exposition universelle de 1958, premier rendez-vous international de paix et de prospérité après la Seconde Guerre Mondiale. Ses neufs sphères, au sein d'une structure cubique, représentent des atomes. En illustration et pour conjurer la peur de la bombe atomique une exposition présente les applications pacifiques de l'énergie nucléaire. L'Atomium a une fois de plus échappé à la destruction et rouvert ses portes en février 2006, après un an de rénovation.

Deux timbres pour le Conseil de l'Europe

La philatélie est européenne ce mois-ci avec deux timbres de service sur le Conseil de l'Europe.

Représenté à Bruxelles, son siège est cependant à Strasbourg. Fondé le 5 mai 1949, il concerne l'Europe élargie, à 46 membres. Son but est de promouvoir la démocratie, défendre les droits de l'Homme, rapprocher les nations et identités culturelles et enfin rechercher des solutions aux problèmes de société. L'un des timbres représente un bronze du sculpteur espagnol Mariano Gonzalez Beltran et le second est illustré par le logo du Conseil.





Poitiers 2007, l'art roman en vedette de la philatélie



Poitiers, "la ville aux cent clochers", possède quelques trésors d'architecture religieuse. Les rues de sa vieille ville, étroites et pentues, nous font aisément remonter le temps à travers le Moyen Âge et même au-delà, à l'Antiquité, car la ville existait avant l'arrivée de César. Probablement capitale de la province d'Aquitaine, au II^e siècle, elle englobe le comté de Poitou au IV^e. Elle est aujourd'hui la capitale de la région Poitou-Charentes et chef-lieu du département de la Vienne. Tout en restant à taille humaine (environ 85 000 habitants) elle possède les nombreux attraits d'une grande ville, par sa vie culturelle, ses universités (dont une branche de l'ISP "Sciences Po"), son pôle de recherche scientifique et de technologies de pointe, au Futuroscope, et ses grandes administrations.

LA FFAP TIENT SON 80^E CONGRÈS ANNUEL À POITIERS. APRÈS LES COLLECTIONS PHILATÉLIQUES, FAITES LE DÉTOUR POUR ADMIRER NOTRE-DAME-LA-GRANDE, L'UNE DES PLUS BELLES CRÉATIONS DE L'ART ROMAN, QUI FAIT L'OBJET DU TIMBRE, GRAVÉ PAR ANDRÉ LAVERGNE.

2007, en vedette

Frise pédagogique

Au cœur du centre antique de la ville, à proximité du palais des comtes de Poitou et ducs d'Aquitaine, se dresse Notre-Dame-la-Grande, collégiale du XI^e siècle, imposante et éblouissante depuis sont ravalement récent. Sa façade, surtout, impressionne et force à lever la tête. Presque aussi large que haute, campée sur ses deux tours et assise sur son clocher trapu à l'arrière, la façade Nord déroule toute une frise sculptée, qui se lit de droite à gauche et de haut en bas. La profusion des détails réserve des surprises, même au natif Poitevin. Plus exceptionnel encore est le caractère historié et pédagogique de ce décor, à une époque où ils sont généralement abondants mais peu figuratifs.

Dans l'espace laissé entre le dessus des arcades et la corniche, on peut lire, de gauche à droite, l'histoire de l'Incarnation, à travers un défilé de tableaux de scènes bibliques. Elle commence, à l'extrême gauche par le rappel du péché originel, avec Adam et Eve, et continue par la représentation des prophètes. On trouve ensuite l'Annonciation, la Visitation et la Nativité, avec le bain de l'enfant Jésus, sous les yeux de son père Joseph, une scène absente des évangiles et rarement représentée.

Multicolore

Au premier étage de la façade, deux niveaux d'arcades abritent des statues. Elles représentent les douze apôtres ainsi qu'un évêque et un archevêque, probablement saint Hilaire, premier évêque de Poitiers et saint Martin, qui fonda le premier monastère au sud de Poitiers, avec saint Hilaire. Dans la partie supérieure du fronton, enfin, surplombe le Christ, debout dans une mandorle, représentée en détail, à côté du timbre. Elle est décorée des quatre symboles des évangélistes : le lion pour Marc, le taureau pour Luc, l'aigle pour Jean et l'ange pour Mathieu, plus deux personnalités incarnant le soleil et la lune. La statue n'a pas de tête, comme beaucoup d'autres de l'église, suite aux ravages causés au XVI^e siècle, lors des guerres de religion, puis à la Révolution. L'été, la ville illumine chaque soir la façade en couleurs, ce qui permet de se faire une idée – même lointaine – de son aspect au Moyen Âge, quand les statues et décors étaient multicolores. 



© MAIRIE DE POITIERS / D. PROUX



© MAIRIE DE POITIERS / CHRISTIAN VIGNAUD

Le mystère de la Grand'Goule

Poitiers 2007 affiche une drôle de mascotte, figure locale mythique : la Grand'Goule. Quel est donc ce monstre, entre dragon et lézard, qui a donné son nom à des places, lieux de vie de la ville et fêtes populaires ? Sa légende est associée à celle de Radegonde, la sainte protectrice des Poitevins, qui fonda le premier monastère de femmes en Occident : l'abbaye Sainte-Croix. Plusieurs récits extraordinaires ont circulé depuis des siècles sur cet animal fantastique, dont une sculpture est exposée au musée Sainte-Croix. On raconte que plusieurs religieuses de l'abbaye, descendues dans les caves chercher quelques provisions, n'étaient jamais remontées... L'épouvante avait fini par s'emparer du quartier épiscopal. Radegonde, après plusieurs jours de prières et de jeûne, partit au-devant de l'être malin et aurait terrassé l'animal en lui lançant... un pain béni ! A moins qu'elle n'ait envoyé un condamné à mort le faire à sa place... Comme le raconte une autre version de la légende. Le témoignage d'un étudiant étranger de passage à Poitiers, au 17^e siècle, apporte un autre élément, en relatant avoir vu à l'entrée du Palais de Justice, suspendue à des chaînes de fer depuis des centaines d'années, la carapace monstrueusement grande d'un "hideux crocodile avec une gueule énorme"...

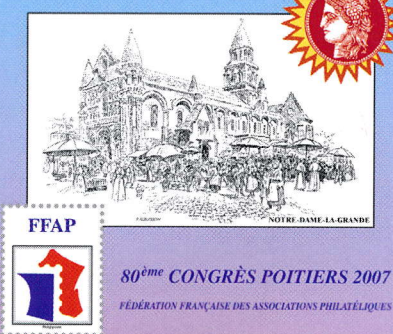
Source : www.mairie-poitiers.fr

Poitiers 2007 : le 80^e congrès de la FFAP

L'exposition nationale de philatélie (18 000 feuillets) et son concours auront lieu du 15 au 17 juin 2007 au parc des Expositions de Poitiers (de 9h à 18h et 17h le dimanche). Le congrès annuel de la Fédération française des associations philatéliques se tiendra le 16 juin, présidé par Yves Tardy, et en présence de quatre membres de la Fédération internationale. Au sein de l'exposition, un bureau de poste temporaire mettra en vente le timbre du congrès avec un timbre à date spécial. Les jeunes auront leur exposition particulière : PhilaJuniors, les 16 et 17 juin, organisée par le Groupement Philatélique du Centre Ouest, avec journée d'animations pédagogiques et ludiques le dimanche.

Renseignements sur l'exposition, le congrès et les excursions organisées dans la ville et la région : <http://poitier2007.online.fr> et www.ffap.net.

LA PASSION DU TIMBRE



↑ Pour son 80^e congrès, la FFAP édite un bloc-feuillet sur Notre-Dame-la-Grande, en 1897. Le dessin de Pierre Albuisson, est inspiré d'une gravure d'époque.

Résultats de notre enquête

POUR DONNER SUITE À NOTRE GRAND JEU "VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE" ET DANS UN SOUCI CONSTANT D'AMÉLIORATION DE NOS PRESTATIONS, NOUS NOUS DEVONS DE VOUS DONNER LE RÉSULTAT DE CETTE ENQUÊTE À LAQUELLE VOUS AVAIT ÉTÉ TRÈS NOMBREUX À NOUS RÉPONDRE.



Le profil de nos lecteurs est plutôt masculin et âgé (84% d'hommes et 79% âgé de plus de 55 ans dans 49% de plus de 65 ans. Ils collectionnent pour 62% d'entre eux, les timbres neufs et oblitérés. Beaucoup de fidèles parmi les lecteurs puisqu'ils sont 27% abonnés depuis la création et 14% depuis moins de deux ans.

Pour plus des deux tiers des abonnés le contenu des revues répond à leurs attentes.

Un abonné sur deux a connu la revue grâce à un courrier reçu du Service philatélique de La Poste. Cependant durant les deux dernières années, les sources de connaissance de la revue sont variées : un quart des abonnés a connu la revue par un courrier reçu par le Service Philatélique de La Poste, le bouche à oreille, Internet et le Salon du Timbre et de l'Écrit. La nouvelle formule de la revue scindée en deux : *Philinfo* pour les informations philatéliques et techniques et *Timbres & Vous* pour la partie rédactionnelle est évaluée positivement par 78% des abonnés.

Pour 90% des abonnés, ils consultent la revue pour obtenir des informations plus particulièrement sur le timbre en général suivi par des informations sur les techniques d'impression et sur l'artiste ayant participé à la conception du timbre. Le plaisir de se cultiver avec le timbre, d'apprendre également est une raison importante de consultation de *Philinfo* et de *Timbres & Vous*.

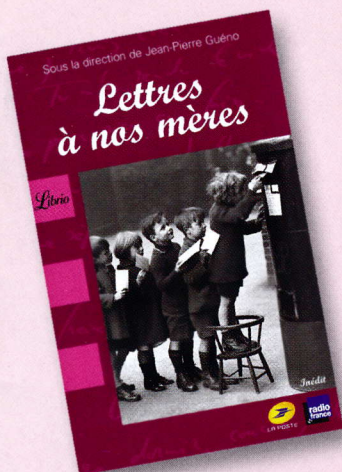
90% des abonnés conservent toutes les revues, majoritairement au sein des boîtes prévues à cet effet. Les revues concernées sont consultées par 96% des abonnés. 1/3 des abonnés font circuler la revue autour d'eux (28% pour *Timbres & Vous*) auprès de philatélistes. Ces revues sont considérées comme des éléments de la collection pour 64% des abonnés et ces derniers perçoivent ces revues comme étant complémentaires et essentielles pour un philatéliste.

94% des abonnés sont satisfaits du contenu, 90% sont satisfaits de la qualité du papier, de la fréquence d'envoi, de l'état de la revue à sa réception, de la mise en page, du contenu rédactionnel, des détails techniques sue les produits et de l'emballage.

Seul bémol un écart de satisfaction concernant le format des deux revues : si le format de *Philinfo* plaît à 95% des abonnés celui de *Timbres & Vous* ne plaît qu'à 79%. D'une manière générale, les abonnés souhaiteraient davantage d'informations sur le timbre : comment naît l'idée du timbre, plus de détails sur les techniques de fabrication, l'exhaustivité des émissions, des reportages sur des anciens timbres.

Vos attentes sont : plus d'informations sur l'histoire, la fabrication des timbres, sur les émissions. En vous remerciant de nouveau pour vos réponses pertinentes quant à vos attentes, nous allons nous investir plus afin d'améliorer nos revues et essayer de vous satisfaire un peu plus encore plus. ☺

Fête des mères Un cadeau prêt à poster



Lettres à nos mères,
co édité par La Poste,
Radio France et Libro



ÉCRIREZ-LUI UNE LETTRE ET DÉDICACEZ-LUI EN QUINZE... EN VOILÀ UNE IDÉE ORIGINALE ! UN PRÊT-À-POSTER TIMBRÉ D'UN CŒUR, RENFERMANT UN RECUEIL DE LETTRES PRÉCIEUSES, TOUTES ADRESSÉES À DES MÈRES. IL NE MANQUE QUE VOTRE DÉDICACE, SUR LE RABAT DE LA COUVERTURE...

Que vous offriez un collier de nouilles, une machine à café ou un taille-haies à votre maman, souvent, c'est le petit mot qui accompagne le cadeau qui trouve le plus direct chemin de son cœur. Comme il n'est pas toujours facile de trouver l'inspiration, La Poste a eu la belle idée cette année, avec Radio France, de rassembler quelques lettres de personnages célèbres à leur mère. Et aussi celles d'auditeurs inconnus, rendues particulièrement poignantes, par le contexte dans lequel ils écrivent. On feuillette ces pages, qui transmettent la charge affective de la calligraphie originale, en fond ou en illustration ; on lit ces mots du XVIII^e siècle ou du XXI^e, on se rend compte, qu'il n'est pas besoin d'être poète pour émouvoir. La sincérité de la plume, la mise à nu toute simple d'un sentiment, parmi le récit du quotidien, suffit à en faire un mot touchant. Une petit croquis dans la marge, un dessin joint personnalisent encore l'instant figé sur le papier, avec toute la conscience et l'application de son auteur.

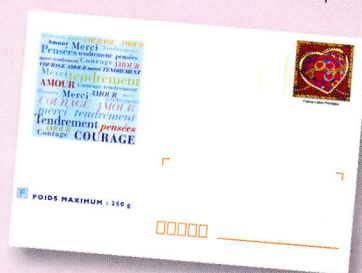
Dans l'intimité de l'écrivain

Ces quinze lettres délicieusement illustrées, façon carnet de voyage, album photo de famille, ou édition d'art, sont très efficaces à nous transporter dans l'intimité de l'écrivain. Le lecteur est presque voyeur, décachetant en douce une enveloppe qui ne lui est pas adressée. Ainsi, difficile de ne pas avoir le cœur serré, sous les mots de ce poilu rentré dans ses tranchées, après une permission qu'il avait espérée

pendant deux ans. Il libère sur le papier à carreaux jauni toutes ses désillusions. Personne ne l'espérait et personne n'a su l'accueillir, à part sa mère. Plus que ses blessures de guerre, c'est la perte de tout espoir qui, on le sent, va faire mourir ce soldat, peu après cette lettre. Émouvant aussi, dans un autre registre, de lire Antoine de Saint-Exupéry en 1922, alors qu'il est jeune pilote à Casablanca : *"Vous êtes une adorable maman..."*.

Etonnant, en revanche, de découvrir l'absence de mère pour les enfants Aurore Sand (future George) et Honoré Balzac (il n'a pas encore la particule). L'une est orpheline de son père et abandonnée par sa mère et l'autre est en pension, où il ne reçoit que deux visites d'elle en six ans. Et pourtant on écrit à cette mère absente, on la rêve, on tente de lui plaire. Comment ne pas être marqué par cette absence, cette tragédie ? Un autre drame se profile dans la lettre de Jean Moulin, préfet de Chartres, à la veille de l'entrée des Allemands dans sa ville. Elle est en forme de testament. *"Je ne savais pas que c'était si simple de faire son devoir quand on est en danger"*. Il sait qu'il s'apprête à être arrêté et peut-être tué. Deux jours après, il est torturé physiquement et psychologiquement. Rescapé, il deviendra le chef de la Résistance française.

Enfin, quelques lettres posthumes, en fin d'ouvrage sont des plus émouvantes. Celle de Martine à Ella, écrite l'an dernier, résume le rapport mère-fille d'une vie. On s'y retrouve tellement qu'on ne s'étonnera pas d'écraser une larme avant de refermer ce recueil...





Petit repère pour grandes émotions

Écrire et lire son courrier est toujours un moment d'émotion. Avec ce repère, La Poste vous donne rendez-vous tout au long de l'année lors d'événements et de concours liés au programme "Partageons l'émotion du courrier".

LA POSTE



...ET LA CONFIANCE GRANDIT

Pour plus d'informations :
www.emotionducourrier.fr