

Dossier pédagogique

LA POSTE l'aventure du courrier

musée
du président
JACQUES CHIRAC

Décembre 2002- octobre 2003

Sommaire

2/37

I. La poste, une histoire

A. Étymologie

B. L'histoire de la poste à travers l'exposition

C. Repères chronologiques

D. La poste aujourd'hui : quelques chiffres

E. Le timbre-poste, une image imprimée

1. Naissance du timbre-poste
2. La technique d'impression des timbres d'hier à aujourd'hui
3. L'imprimerie des timbres-poste
4. La philatélie

II. Exploitation pédagogique de l'exposition

A. Découvrir l'exposition avec sa classe

1. Visites thématiques assurées par le musée
2. Questionnaires découverte (niveau collège)

B. Pistes d'exploitation en classe

1. Vocabulaires
2. L'imaginaire collectif et La Poste
3. La philatélie

C. Pour aller plus loin

1. Visite du musée de La Poste de Paris
2. Visite de l'imprimerie des Timbres-poste de Périgueux
3. Visite d'un bureau de poste
4. Exposition « République d'artistes » au centre culturel Fabrègue à Saint-Yrieix-La-Perche
5. Rencontre au musée d'un artiste-graveur

III. Renseignements pratiques

A. Le service des publics

1. Le service jeune public
2. Le service éducatif
3. Contacts

B. Le centre de documentation

C. Horaires et tarifs

I – La Poste, une histoire

A. Étymologie postale

3/37

La poste

C'est sous Louis XI qu'ont été établies les postes en France. Et le premier sens technique du mot poste a été *relais de chevaux*. Relais : étymologiquement c'est le fait de *laisser en arrière*. On laissait en effet en arrière les chevaux fatigués après avoir pris des chevaux frais.

Mais *Poste*? Poste, venu par l'intermédiaire de l'italien, du latin *positum* n'était que le participe passif du verbe *ponere*. Le composé *depositum* a donné dépôt et la *poste*, comme le *poste*, est le lieu où l'on a posé les chevaux ou des sentinelles. Mais attention ! Poste n'est pas le participe de poser. Poser n'est pris dans le sens étymologique que lorsqu'on dit « Tu m'as fait poser ! ». On l'a écrit et on devrait l'écrire *pauser*. C'est de l'argot de sous-officiers grecs des légions romaines et cela voulait dire faire la pause, se reposer.

Positum était le participe du verbe *ponere*, qui en vieux français avait donné *porre* et *pondre*. Pondre c'est déposer des œufs. Poste a été un synonyme de pont.

Le verbe latin *ponere* est la contraction de *posinere*. Décomposons le mot : *po* est une vieille préposition encore bien vivante en russe, issue d'un adverbe de lieu ; *si* est le radical et indique la situation ; *n* est un suffixe temporel qui indique le présent : *nun* en grec, *nunc* en latin, *nun* en allemand, *now* en anglais veulent dire maintenant et c'est le radical de *novus* ; nouveau ; *ere* est le suffixe de l'infinitif.

Ponere, a donc signifié : laisser là. *Sinere* existe en latin au sens de laisser.

La lettre

Le même mot *lettre* désigne à la fois le caractère de l'alphabet et le message écrit confié à la poste.

Les Romains disaient *littera* pour le premier et *litterae* au pluriel pour le second, une lettre étant composée de lettres.

Mais l'origine du mot est curieuse : c'est en réalité un mot grec. En grec *diphthera* c'était la peau apprêtée : peau de tambour, blouson de cuir, tente et sac de cuir, enfin parchemin destiné à l'écriture. Les latins n'ayant ni *ph* ni *th*, transcriront le mot par *dipthera* ; le *p* s'assimilant au *t*, on eut *dittera*. Mais il est un fait curieux dans les langues indo-européennes c'est que le *d* et l'*l* peuvent se substituer l'un à l'autre : le *dakryma* grec devient le *lacryma* latin (larme) ; *Odysseus* devient *Ulixes* ; *lingua* (langue) a été *dingua*, comme le prouvent l'anglais *tongue* et l'allemand *Zunge*.

C'est ainsi que *dittera* devient *littera* qui est notre mot lettre dont le sens étymologique fut parchemin, puis parchemin sur lequel on a écrit.

Ce parchemin devint très précieux au fur et à mesure qu'on écrivit davantage et quand l'écroulement de l'Empire Romain raréfia les artisans qualifiés. Les gens d'Église n'hésitèrent pas à laver et à poncer des manuscrits antiques pour écrire leurs œuvres théologique. Ce sont les *palimpsestes* (poncés deux fois). Par bonheur les encres antiques étaient à base de sels métalliques ; les encres médiévales étaient végétales. On s'avisait de photographier les palimpsestes aux rayons X : les encres végétales furent transparentes et ne laissèrent aucune trace sur la photographie ; mais les grains d'encre métallique inclus dans les profondeurs du parchemin reparurent et l'on pu ainsi déchiffrer des œuvres précieuses de l'antiquité.

source :

Étymologie postale, Émile Moussat, in Revue des Postes et Télécommunications de France, n° 1, janvier-février 1964

M. Émile MOUSSAT est membre du jury d'honneur de la Société Littéraire des PTT, professeur agrégé de lettres, ancien élève de l'École Normale Supérieure, prix Sully-Prudhomme en 1930.

B. L'histoire de la poste à travers l'exposition

La poste aux chevaux et les messageries MESSAGERS ET POSTILLONS

Les premières traces d'un système de transmission des nouvelles sont relevées en Chine vers le XIII^e siècle avant notre ère. La tradition rapporte que le roi perse Cyrus aurait installé des postes au VI^e siècle avant J.-C. En Europe, une organisation « postale » voit le jour au I^{er} siècle av. J.-C. sous le règne de l'empereur romain Auguste. Celui-ci établit un réseau de voies militaires jalonnées de relais de chevaux et de magasins d'approvisionnement. Ce système, appelé *cursum publicum*, permettait au cavalier de franchir plus rapidement les distances en changeant de cheval au relais. Il a disparu avec la chute de l'Empire romain au V^e siècle de notre ère.

Excepté les écrits d'auteurs grecs et latins, qui nous renseignent sur cette ébauche d'une organisation « postale » sous l'Antiquité, il reste peu de traces matérielles de son existence.

Il faut attendre Louis XI pour assister à la renaissance, vers 1477, d'une infrastructure de relais de chevaux disposés sur les routes stratégiques du royaume. D'abord provisoires, ces établissements utilisés pour les seuls besoins du souverain deviennent permanents. Parallèlement à la poste aux chevaux, les premiers transports publics apparaissent au XVI^e siècle. L'acheminement et la distribution des correspondances restent le privilège des messageries universitaires et royales jusqu'à la fin du XVI^e siècle, époque à laquelle un service public d'État est mis en place.



Coffret de messenger

XV^e siècle

Transportés à pied ou à cheval, ces coffrets permettaient d'acheminer des espèces ou des missives précieuses.



Livre de poste de 1742

6/37



Bottes de postillon
XIX^e siècle

Les messagers

Au Moyen Âge, on venait de toute l'Europe pour étudier dans les universités françaises. Celles-ci avaient créé au XIII^e siècle un service de messagerie pour que les écoliers séparés de leurs familles puissent correspondre avec elles. Ces messagers étaient munis d'une pique pour se défendre contre les brigands et pour écarter les bêtes sauvages rencontrées sur leur chemin.

Les postillons

Le postillon, chargé de conduire les voyageurs au galop, ramenait le cheval à vide à son relais d'origine, laissant le voyageur poursuivre sa route. Il portait un uniforme et un écusson sur le bras gauche.

Les relais de poste

On comptait 252 relais en 1584, environ 2000 en 1850. La première carte des routes de poste date de 1632.

Le relais de poste, qui s'apparente à une grande ferme, présente un vaste ensemble de bâtiments : une cour, de grandes écuries, des granges, les logements du maître, des charretiers, des postillons et du personnel de maison, accessoirement une forge.

Le maître de poste, propriétaire de son relais, est vêtu d'un uniforme depuis 1786. Son rôle est limité à la location de chevaux

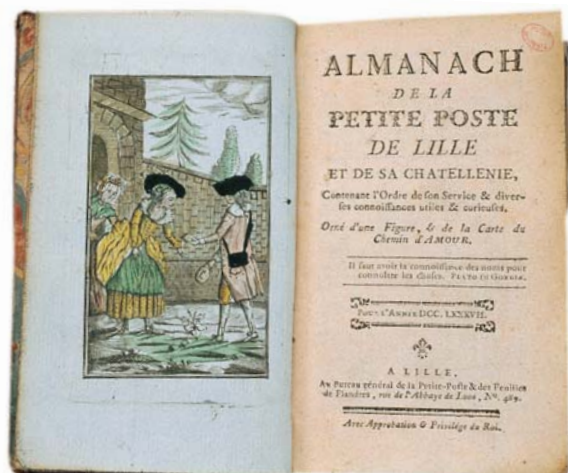
aux courriers et aux voyageurs pressés. Il exerce son activité en vertu d'un brevet. Jusqu'à la Révolution, il jouit de l'exemption du paiement de la taille (impôt). Pour la plupart, les maîtres de poste sont de riches laboureurs qui tiennent parfois aussi une auberge.

Les entrepreneurs de voitures publiques

Après leur absorption par la ferme générale des postes en 1719, les messageries sont seulement autorisées à transporter les paquets dont le poids est inférieur à 25 kg et les voyageurs. Les entrepreneurs de voitures publiques utilisent le plus souvent des charrettes et de lourds fourgons. À partir de 1775, l'emploi des diligences se généralise.

La poste aux lettres des origines à 1850

IL COURT, IL COURT, LE COURRIER...



7/37

Almanach de la petite poste de Lille
1787

Depuis le XIII^e siècle, les messagers de l'université ont le privilège exclusif du transport des correspondances. D'abord chargés de l'acheminement et de la distribution des lettres pour les étudiants et leurs familles, les messagers de l'université seront bientôt autorisés à servir les particuliers. En 1576, le roi Henri III institue des messageries royales qui concurrenceront les messageries universitaires. La création d'une charge de surintendant général des postes en 1595 marque la naissance de la poste aux lettres. Le transport du courrier, jusque-là privilège royal, est bientôt ouvert au public.

En 1672, l'administration des postes est confiée à une ferme générale qui rachète le droit des messageries. Sous la coupe des fermiers des postes, le nombre des bureaux augmente et les liaisons postales se multiplient. À la Révolution, le privilège de la ferme générale des postes est supprimé. Les postes seront

désormais directement gérées par l'État. C'est à cette époque qu'apparaissent les premières malles-poste. Le règne de la traction hippomobile prendra fin avec l'avènement du chemin de fer. Mais des pataches circuleront encore au début de notre siècle sur les routes de province.

Les courriers

Il y a 200 ans, le mot « courrier » désignait le cavalier chargé de transporter les paquets de lettres d'un bureau de poste à un autre. Ce cavalier devait galoper de longues heures. Il portait une arme afin de se défendre contre les brigands. Beaucoup d'entre eux transportaient des marchandises en fraude malgré les interdictions et étaient sévèrement punis quand ils étaient pris en faute.

Les petites postes

Avant 1760, les Parisiens devaient faire appel à un domestique pour faire porter leurs lettres d'un quartier à l'autre de la ville. C'est alors que Piarron de Chamousset a l'idée de créer un service de Petite Poste pour collecter et distribuer les lettres à l'intérieur de Paris, où l'on organise trois distributions par jour. D'autres établissements de Petite Poste voient ensuite le jour en province : Bordeaux (1766), Lille (1781), Nantes (1777), Rouen (1778), Lyon (1777), Marseille (1781).

Malle-poste berlinoise dite « Briska »
assurant la liaison Paris-Lyon
1844
Modèle réduit



Les malles-poste

Les premières malles-poste apparaissent en 1793. Elles remplacent les « brouettes » qu'utilisaient jusqu'alors les courriers de la poste aux lettres. Selon les modèles, les malles-poste transportent un à quatre voyageurs. Le type adopté en 1844 pour les liaisons Paris-Strasbourg pouvait atteindre une vitesse moyenne de 15 kilomètres/heure. Déjà, en 1841, elles effectuaient le trajet de Paris à Lyon en 34 heures contre 56 heures un siècle auparavant. Elles ont disparu en 1857.

Les télégraphes SÉMAPHORES ET AUTRES SYSTÈMES INGÉNIEUX

De nombreuses expériences de communication à distance ont lieu dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, mais aucune n'est suivie de réalisation pratique. En 1793, les frères Chappe proposent aux pouvoirs publics un système qui restera en usage pendant plus d'un demi-siècle. Celui-ci repose sur l'observation, au moyen de lunettes, de signaux émis par les bras articulés du poste distant d'environ dix kilomètres. Le message est ainsi reproduit de poste en poste. Par temps clair, on recevait à Paris les nouvelles de Calais en une heure et quinze minutes pour une dépêche d'environ cent signaux.

Avec la maîtrise de l'énergie électrique, de nouveaux systèmes de communication sont mis au point : celui de Samuel Morse, qui sera adopté par l'administration américaine en 1844, puis celui de Breguet et Baudot. Bientôt, les continents seront reliés par des câbles posés sous les océans par des navires conçus à cet effet.

Le réseau télégraphique de Chappe

Mise en service le 16 juillet 1794, la ligne Paris-Lille assurait la transmission des dépêches grâce à dix-huit postes. C'est par cette voie qu'Abraham Chappe annonça la reprise du Quesnoy par les troupes françaises le 15 août.

La ligne de Strasbourg fut mise en activité en 1798 et celle de Brest en 1799. Le réseau s'étendit vers le sud au cours de la première moitié du XIX^e siècle.

Les postes télégraphiques étaient placés sur des points élevés du relief ou, en milieu urbain, sur le toit des églises. Plus de cinquante édifices religieux furent utilisés pour abriter les postes télégraphiques.

Pour des raisons de sécurité de l'État, l'usage du télégraphe était réservé au gouvernement. Mais sous la Monarchie de Juillet, certains ministres furent soupçonnés d'utiliser ce système pour gagner en Bourse. Aussi, sous la pression de l'opinion publique, le télégraphe fut-il ouvert aux particuliers en 1851. Cependant, les dépêches ne devaient rien mentionner qui soit contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs. Étaient exclues également les nouvelles politiques et celles relatives au cours de la Bourse.

Le télégraphe électrique

La France adopte le télégraphe Morse en 1854. Sa présentation en coffret mobile, appelée « Morse municipal », permettait à l'employé du télégraphe d'offrir les services de cet appareil aux usagers des localités qui n'étaient pas encore pourvues d'équipements fixes dans les bureaux de poste.

L'appareil complet comprend un manipulateur pour l'envoi des signaux électriques. Ces signaux sont transmis à un appareil enregistreur composé d'un électro-aimant qui entraîne un levier portant un crayon, lequel reporte sur une bande de papier un trait plus ou moins long correspondant au signal envoyé.



Le télégraphe optique de Chappe

Maquette scientifique réalisée
au début du second Empire

Le temps des grandes réformes DU FACTEUR AU TIMBRE-POSTE



9/37 Timbre ou griffe de taxe uniforme à 8 décimes, 1831

Afin d'accélérer l'application de la taxe des lettres, l'administration des Postes dote en 1831 les directeurs de bureau de timbres ou griffes portant le chiffre de la taxe [de 2 à 12 décimes]. Le timbre de taxe exprimé en décime imite la taxe manuscrite pour les lettres du premier échelon de poids à destination de Paris. Il est appliqué en noir. Les lettres d'un poids supérieur à 7,50 grammes continuent d'être taxées à la plume.

Jusqu'en 1830, les habitants des campagnes ne disposaient d'aucun service de distribution des lettres à domicile. Ils devaient de temps à autre se rendre au bureau de poste de la ville voisine pour y retirer leur courrier. Afin de rompre leur isolement, on crée en 1830 le service rural. Cinq mille facteurs ruraux se lancent sur les routes de France. Face à la croissance des besoins, leur nombre ne fait qu'augmenter. En 1876, chaque jour, 19 000 facteurs parcouraient au total 513 000 km, soit douze fois le tour du globe.

La couverture postale était de plus en plus étendue, mais il fallait encore faciliter l'accès du service aux personnes les plus démunies. En effet, le prix d'une lettre était fort élevé. Il correspondait à une demi-journée de travail d'un ouvrier. En 1848, on abaisse considérablement le prix de la lettre. On décide également

que le tarif sera uniforme sur tout le territoire, quelle que soit la distance. Une vignette collée sur l'enveloppe indique le tarif d'affranchissement. Le timbre-poste est né.

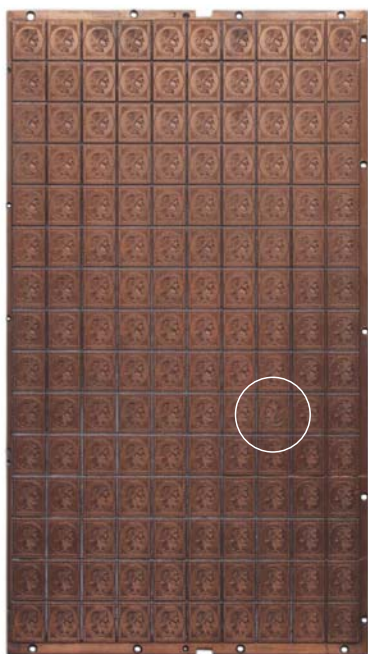
Le service rural

La loi sur le service rural appliquée à partir du 1^{er} avril 1830 entraîne le recrutement de 5 000 facteurs ruraux et la création de 191 bureaux de poste. Un nouveau cachet, nommé « timbre du décime rural », est créé pour la perception de la taxe fixe supplémentaire de 1 décime par lettre qui sert au financement du service rural. Il est apposé jusqu'au 31 décembre 1846 sur les lettres originaires ou à destination d'une commune sans bureau, à condition qu'elles circulent d'un arrondissement à un autre.

Les facteurs ruraux, qui apparaissent en 1830, exercent un métier difficile. Les tournées sont longues. Certaines d'entre elles dépassent 40 km. Le facteur doit marcher tous les jours de la semaine sans un jour de repos, qu'il vente ou qu'il neige. Il est apprécié car il se charge également d'apporter de la ville des commissions, des médicaments et autres marchandises.

L'invention du timbre-poste

Avant 1849, les Français ne recevaient en moyenne que trois lettres par an. La tarification postale était complexe et le prix de la lettre élevé. C'est le destinataire qui devait en payer le port. En 1848, le timbre-poste voit le jour. L'administration des finances choisit pour l'orneur une allégorie de la République dessinée par Jacques-Jean Barre. Le sujet retenu est le profil de Cérès, déesse des moissons, allégorie agricole et symbole de la liberté, qui ornera les timbres jusqu'en 1852, puis de 1870 à 1876. L'émission du 1^{er} janvier 1849, appelée « type Cérès » par les philatélistes, est destinée à l'affranchissement des lettres jusqu'à 7,5 grammes.



Cérès, première émission

Galvanotype de 150 clichés avec un tête-bêche case 93, 1848

La gravure du poinçon original est confiée à Jacques-Jean Barre et la fabrication des planches d'impression à son adjoint, Anatole Hulot. Les planches d'impression du premier

timbre-poste sont des panneaux de cuivre, appelés galvanotypes. On les réalise par galvanoplastie (technique de relevé d'empreinte) d'un assemblage de 150 flans de plomb obtenus à partir du poinçon original.

Cette planche d'impression n°11 avec encoches de dentelure présente un tête-bêche case 93.

Le temps des progrès techniques PAR FER ET PAR MER



10/37

Nez de maître de poste à la vue des locomotives

Caricature d'après Daumier (coupure
de presse), vers 1920

L'utilisation de la vapeur comme force motrice va profondément modifier l'organisation de l'acheminement des dépêches et en augmenter la vitesse.

Les trains font progressivement disparaître les malles-poste. En 1844, les postes françaises mettent en circulation leur premier bureau ambulant sur la ligne Paris-Rouen.

Dans un espace long d'à peine cinq mètres, les agents, que l'on appelait les « ambulants », étaient chargés de recevoir les dépêches en dernière limite d'heure, de trier les lettres en cours de trajet, d'échanger les correspondances aux stations de chemin de fer.

Sur mer, les paquebots-poste, mus par la force de la vapeur, permettent d'acheminer les correspondances plus rapidement et avec plus de régularité. L'Amérique est reliée à l'Europe en 1857. La Chine s'ouvre au commerce postal en 1861.

L'acheminement ferroviaire

L'avènement du chemin de fer signifiait pour les maîtres de poste la fin de leur activité. La bataille fut rage, par avocats interposés, pour l'obtention d'indemnités en faveur des maîtres de poste. Rien n'y fit. Au terme de trente années d'agonie, une décision administrative du 4 mars 1873 mit fin à la poste aux chevaux.

Les courriers-convoyeurs

Les courriers-convoyeurs escortent les dépêches closes dans les trains qui ne sont pas pourvus de bureaux ambulants et procèdent à l'échange des dépêches en cours de route. Au début du service ferroviaire, les courriers-convoyeurs sont de simples gardiens. Par la suite, ils se voient confier des opérations de tri, à l'exception des objets chargés et recommandés. On dénombre 702 courriers-convoyeurs en 1877. Ils sont 2223 en 1910.

L'acheminement maritime

L'acheminement des lettres par voie maritime s'effectuait au XVIII^e siècle grâce à des navires marchands. Mais les délais étaient souvent aléatoires.

Un service de paquebots pour le transport de la correspondance est établi entre Calais et Douvres en 1784. En 1801, deux paquebots de malle circulaient entre Calais et Douvres. Chacun des navires employait un équipage de sept hommes. Un troisième paquebot est construit en 1802 et un quatrième « ordinaire » vient s'ajouter aux précédents en 1825. Le premier paquebot-poste à vapeur fait son apparition en 1822.

À la faveur des progrès techniques, on organise en 1830 des liaisons maritimes régulières. Les premiers paquebots-poste commencent par sillonner la Manche et la Méditerranée. Puis l'État en concède l'exploitation à des compagnies de messagerie subventionnées.



Wagon-poste, 1847

Modèle réduit



Saint-Nazaire, départ du paquebot

Almanach des Postes
et des Télégraphes, 1882

Le Siège de Paris BOULES, BALLONS ET PIGEONS



11/37

Boule de Moulins
1871

Durant la guerre de 1870, Paris, assiégé par les Prussiens, ne peut plus communiquer avec la province. On met alors en œuvre divers moyens pour y remédier. Des ballons pourvus de nacelles transportent des sacs de lettres. Des pigeons messagers sont également mis à contribution.

Enfin, on inaugure, en décembre 1870, un service de transport de courrier par la voie fluviale : les boules de Moulins.

Les boules de Moulins

On appelle « boule de Moulins » une boule de zinc étanche et munie d'ailettes contenant des lettres de province (ou de l'étranger) à destination de Paris. Ce système d'acheminement a été inventé par Messieurs Delort, Robert et

Vonoven. Des boules, contenant chacune environ 500 plis étaient immergées dans la Seine vers Fontainebleau et devaient être repêchées à Paris au moyen d'un filet tendu en travers du fleuve. Centralisées à Moulins-sur-Allier, les lettres devaient peser moins de 4 grammes et être affranchies à 1 F, dont 80 c de taxe pour les inventeurs.

Environ 55 boules sont immergées dans la Seine en amont de Paris du 4 au 28 janvier 1871. Mais l'hiver rigoureux et la surveillance des Prussiens entravent l'acheminement et la bonne réception des boules, si bien que l'expérience se solde par un échec. C'est seulement après la capitulation de Paris que quelques boules furent retrouvées, parfois avec leur contenu : la première le 6 mars 1871, puis vingt-deux autres de 1872 à 1882. Dix boules ont été retrouvées de 1910 à 1959, puis une en 1968 et une autre en 1982. Il en reste encore à découvrir...

Les ballons montés

Dès le début des hostilités, l'idée d'utiliser les aérostats à des fins militaires circule dans les milieux de l'aérostation. Le 18 août 1870, Nadar fonde, avec Dartois et Duruof, la compagnie des aérostiers militaires. Le Siège de Paris débute dans la nuit du 18 au 19 septembre 1870 : pendant 136 jours, la capitale résiste, malgré l'isolement, la faim et les bombardements. Un ballon, le Neptune, monté par Duruof, s'envole le 23 septembre 1870 et inaugure la première poste aérienne au monde. Le gouvernement de la Défense nationale décrète en effet le 26 septembre 1870 que « l'administration des postes est autorisée à expédier par voie d'aérostats

montés les lettres ordinaires à destination de la France, de l'Algérie et de l'étranger. Le poids des lettres expédiées par les aérostats ne devra pas dépasser 4 grammes. La taxe à percevoir pour le transport des lettres reste fixée à 20 centimes. L'affranchissement en est obligatoire ». Des lettres (appelées « plis confiés ») sont remises directement à l'aéronaute.

Le principal organisateur de la poste par ballons est Germain Rampont-Léchin (1809-1888), directeur général des postes. Des ballons sont commandés et fabriqués par des aéronautes, les frères Godard, Dartois et Yon. Ces ballons

Lettre de Meymac pour Paris
Correspondance par boule
de Moulins, 1871
Repêchage de Montereau, 1956



sont construits à la chaîne dans les gares d'Orléans, du Nord et de l'Est avec les matériaux dont dispose Paris investi. C'est la première construction aéronautique du monde. Un ballon demande douze jours de fabrication. Ainsi, du 23 septembre 1870 au 28 janvier 1871, 67 ballons montés (soit 67 aéronautes et 99 passagers) quittent Paris. 56 d'entre eux transportent plus de 2 500 000 correspondances au total. Aucune censure n'est exercée sur les courriers et aucune lettre n'est ouverte, ce qui fut reproché à Rampont après le Siègne. La direction générale des postes instaure la mention « Par ballon monté » qu'on appose sur les plis. Mais ces ballons montés, non dirigeables, atterrissent au hasard des courants aériens, en zone libre ou en zone occupée (le Montgolfier), voire à l'étranger (la Ville d'Orléans) ou en mer (le Jacquart, le Richard Wallace).

Les collectionneurs de lettres par « ballon monté » distinguent les plis selon plusieurs critères : le nom du ballon transporteur (moins le ballon a transporté de courrier, plus les plis transportés sont recherchés) ; les oblitérations de départ, avec une faveur particulière pour les plis confiés ; les destinations ; le type de missive (carte, journal, lettre-journal, circulaire) ; les affranchissements.

Les pigeons du Siègne

Les aérostiers du Siègne de Paris, qui assurent le transport des lettres à destination des départements, emportent avec eux une cage à pigeons. Ceux-ci sont chargés de rapporter des nouvelles de la province aux Parisiens. Des milliers de dépêches microphotographiées sont placées dans un tube que l'on fixe à la queue du pigeon. Lâché près de Paris, le pigeon y est ensuite recueilli.

Les dépêches transportées par pigeon sont au début écrites à la main sur du papier mince. Puis le chimiste Bareswill conçoit l'idée de réduire par la photographie les épreuves à transmettre. Les dépêches des particuliers sont imprimées, puis photographiées. Le photographe Dagron se charge de les rendre

microscopiques. Les pellicules sont ensuite introduites dans un tube de plume de 5 centimètres que l'on fixe au moyen de fils de soie à l'une des plumes maîtresses de la queue du pigeon. Un tube peut contenir 12 pellicules de 2 500 lettres. Au total, le pigeon peut emporter environ 30 000 dépêches. À Paris, quatre à cinq commis sont employés à la transcription des dépêches agrandies et projetées au moyen d'un appareil muni d'une lunette.

12/37



Pli ordinaire à destination du prince Alexandre Stirbey en Roumanie
Ballon monté n° 23, 1870

De l'administration à l'entreprise publique A BICYCLETTE ET A MOTEUR...

Durant la période qui s'étend de la fin du XIX^e siècle à nos jours, les postes françaises connaissent un formidable développement. Pour faire face à la croissance du trafic, la poste multiplie le nombre de ses agents et de ses bureaux de poste. La bicyclette, dès 1893, puis l'automobile deviennent des auxiliaires précieux de la distribution. Dans le même temps, des services nouveaux apparaissent : la Caisse nationale d'épargne en 1881, les Téléphones en 1889, les Chèques postaux en 1918. Les années 1950 voient l'introduction de la mécanisation dans les opérations comptables et le tri du courrier. Dans les années 1980, les guichets sont équipés de micro-ordinateurs. L'utilisation de l'avion, à partir des années 1920, et du TGV dès 1984 permet d'accélérer l'acheminement des correspondances. Ces dernières décennies, les bureaux de poste font l'objet d'une modernisation. En même temps, la poste opère une réforme de son statut juridique. Elle est, depuis 1991, une entreprise publique. Forte de ses 300 000 employés et de ses 17 000 bureaux,

elle traite vingt-quatre milliards d'objets par an, gère environ dix millions de comptes-chèques postaux ainsi que vingt-deux millions de livrets d'épargne.

À bicyclette

Dès 1893, l'administration des Postes encourage l'emploi du vélocipède. Son utilisation, notamment par les facteurs ruraux, permet d'améliorer la distribution et l'expédition des correspondances et de retarder, à Paris, les heures de levée. Mais le prix d'une bicyclette, à cette époque, est élevé, et son achat est à la charge du facteur lui-même. L'administration décide, en 1902, de donner une indemnité au facteur qui en ferait l'achat. En 1966, le nombre de tournées effectuées à bicyclette se montait à 37 700, soit plus de 60% du total des tournées.

Toujours utilisée de nos jours, la bicyclette a cependant cédé le pas au véhicule à moteur. En 1994, 40% des tournées étaient encore assurées à bicyclette.

La poste automobile rurale (PAR)

Afin de développer les services postaux dans les campagnes, l'administration met en place la poste automobile rurale, à titre d'essai, en 1926. Il s'agit d'offrir aux habitants des bourgs éloignés des villes un service de guichet et un service de transport. Un petit autobus équipé de banquettes et d'une cabine grillagée effectue un circuit. L'unique agent de ce service est le conducteur lui-même qui assure également de menues commissions pour ses clients. Le premier circuit est ouvert le 1^{er} septembre 1926 en Corrèze au départ de Beaulieu-sur-Dordogne. Pendant les dix minutes d'arrêt dans chaque commune, les habitants effectuent leurs opérations postales, tandis que le facteur omnibus remet les colis à un dépositaire chez qui les destinataires peuvent venir les récupérer. Transportant des voyageurs sur des destinations non desservies par les chemins de fer, la poste automobile rurale fait rapidement coïncider ses départs et ses arrivées dans les gares avec les horaires des trains.

Les premières pénuries d'essence, dès le début de la Seconde Guerre mondiale, mettront fin à cette organisation.

13/37



Triporteur-bicyclette pour la livraison des paquets en milieu rural, 1930-1950

CONTRE L'ISOLEMENT RURAL
 L'Administration des P.T.T. procède à des essais de mise en service de:
"Poste omnibus automobile rurale"



Grâce auxquels les populations des communes desservies bénéficient des avantages suivants :

- Distribution postale avancée de plusieurs heures.
- Avance dans l'expédition du courrier. Cette avance peut atteindre 24 heures.
- Opérations postales de toute nature faites sans dérangement, soit directement chez le correspondant postal de la localité, soit au bureau de poste le plus voisin par l'intermédiaire du conducteur de l'auto.
- Expédition et réception des colis postaux, des envois de colis de messagerie P. V. et G. V.
- Exécution par le conducteur de l'auto de commissions commerciales de toute nature pour le compte de la clientèle.
- Transport rapide des voyageurs entre les localités du parcours.

TÊTES DE LIGNE DES CIRCUITS AUTOMOBILES ACTUELLEMENT EN SERVICE:
 LONS LE SAUNIER (Jura) SALINS (Jura) FIGEAC (Lot) CAHORS (Lot) BEAULIEU (Corrèze)
 D'autres mises en service sont à l'étude.

Le facteur héroïque

Qu'il soit à bicyclette ou en automobile, le facteur est un personnage populaire. Il l'est encore plus quand il doit braver la neige pour pouvoir distribuer le courrier.

Ça, c'est la poste

Boîtes aux lettres, plaques, uniformes ou véhicules... La poste occupe l'espace public et fait signe à son époque. On remarque l'évolution du style, du design et des objets employés par l'administration au fil des années.

Affiche de lutte contre l'isolement rural, 1927



Traîneau de poste
 Ce traîneau est utilisé, dans le Cantal, des années 1920 aux années 1950.



Boîte aux lettres dite « Mougeotte » aux couleurs de 1905

S'étonnant de la vétusté des anciennes boîtes aux lettres en bois, Léon Mougeot commande une nouvelle boîte en fonte qui rencontre un grand succès. Primitivement de couleur vert bronze, elle présente un décor floral fait de feuilles d'acanthe et de palmettes qui ornent un toit pyramidal couvert d'écailles ou de tuiles. Elle comporte sur sa face avant un système de roues émaillées tournantes permettant d'indiquer si la levée du jour est faite.

La poste aérienne

PAR AVION

L'histoire de la poste aérienne commence en 1911 lorsque le Français Henri Péquet transporte, aux commandes d'un avion biplan, quinze kilos de courrier sur une distance de dix kilomètres, en Inde. En France, le premier vol postal officiel est effectué en 1913 sur un Morane-Saulnier par le lieutenant Ronin, entre Villacoublay et Pauillac. De l'expérience, on passe à l'exploitation commerciale avec l'industriel Latécoère qui a l'idée, en 1918, de reconverter ses avions de guerre en avions de transport de courrier. Sa compagnie sera reprise en 1927 par le groupe Bouilloux-Lafont. Des pilotes intrépides, tels Mermoz, Guillaumet et Saint-Exupéry, se mettent au service de l'Aéropostale et tracent les premières lignes en direction de l'Amérique du Sud. L'avion, couvrant jusqu'alors les grandes distances, n'était pas encore utilisé pour assurer les liaisons postales intérieures françaises. Il faudra attendre 1935 pour que soit mis en place un réseau métropolitain. Les premières liaisons aériennes de nuit sont effectuées dès 1939. De 1945 à 2000, le Centre d'exploitation postale d'Air France (la postale de nuit) utilise divers types d'avions, dont le Fokker F27 mis en ligne en 1968. En 2001, La Poste crée une compagnie aérienne, Europe Airpost.

Les premiers essais de poste par avion, 1911-1918

À l'étranger, deux Français se distinguent : Henri Péquet (1888-1974), qui est le premier au monde à transporter du courrier, lors d'un trajet entre Allahabad et Naini (Inde), le 18 février 1911 ; et Henri Brégi (1888-1917), qui effectue trois vols postaux au Maroc en septembre 1911.

En France, deux expériences sont réalisées. La première est semi-officielle. Le 31 juillet 1912, le lieutenant Nicaud transporte 50 kg de courrier sur un biplan Farman entre Nancy et Lunéville. Une vignette spéciale « Par avion » est apposée sur les correspondances. La seconde expérience postale est officielle. Le 25 octobre 1913, le lieutenant Ronin, sur un monoplan Morane-Saulnier, transporte 10 kg de courrier entre Villacoublay et Pauillac, marqué de la première griffe « Par Avion ».

Le 17 août 1918, l'adjudant Houssais effectue la ligne Paris – Le Mans – Saint-Nazaire (base militaire américaine) sur un avion Letord. Cette liaison militaire, qui dure jusqu'au 17 août 1919, permet d'accélérer l'acheminement du courrier à destination de l'armée des États-Unis. C'est alors qu'est créée la première étiquette « Par avion » imprimée en noir sur papier gommé rouge.



Avion Sommer de 1911
Modèle réduit

Les lignes Latécoère, 1919-1927

Pierre-Georges Latécoère (1883-1943), constructeur d'avions, crée une ligne postale entre la France et le Maroc dès septembre 1919. Puis, en 1925, la ligne s'ouvre sur Dakar. Didier Daurat (1891-1969), directeur d'exploitation de la compagnie Latécoère, recrute de jeunes pilotes comme Jean Mermoz (1901-1936), Henri Guillaumet (1902-1940), Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) et bien d'autres. En 1923, Latécoère crée les enveloppes par avion à bordure rouge, spécifiques de la ligne Latécoère, facilitant ainsi le tri du courrier. Entre 1919 et 1927, de nombreux avions, les Breguet 14 sont accidentés sur les lignes Latécoère : pannes de moteur, mauvaises conditions météo, manque de liaisons radio, pillage par les tribus Maures, équipages prisonniers ou rançonnés... On compte 35 morts, mais la ligne continue.

La Compagnie Générale Aéropostale, 1927-1933

Pierre-Georges Latécoère cède sa ligne aérienne en 1927 à Marcel Bouilloux-Lafont (1871-1944), financier installé en Amérique du Sud. La raison sociale

devient Compagnie Générale Aéropostale (CGA). La première liaison postale France - Amérique du Sud est inaugurée en 1928, mais le premier courrier 100% aérien entre la France et l'Amérique du Sud est transporté du 11 au 13 mai 1930. La liaison est réalisée par Mermoz, Dabry et Gimé à bord de l'hydravion Laté 28-3 «Comte de La Vaulx» entre Saint-Louis du Sénégal et Natal (Brésil). La ligne Argentine - Chili est ouverte en 1929. Henri Guillaumet, sur Potez 25, traverse la Cordillère des Andes. Victime d'un accident le 13 juin, il est retrouvé après cinq jours et quatre nuits de marche. Son avion et le courrier qu'il contenait ne seront récupérés qu'en décembre 1930.

La Compagnie Générale Aéropostale exploite le plus grand réseau postal du monde avec plus de 17000 km. Mais, en 1931, elle est mise en liquidation judiciaire. Les activités de la ligne sont reprises par Air France, créée en 1933 après fusion d'Air Orient, Air Union, Farman et CIDNA.

Air Bleu, 1935-1939

En 1935, Didier Daurat crée un réseau intérieur de transport postal en France. Les premières lignes aériennes vers Bordeaux, Le Havre, Lille, Strasbourg sont inaugurées sur Caudron-Simoun le 10 juillet 1935. Mais peu de courrier est transporté en raison d'une surtaxe aérienne dissuasive, qui sera supprimée en 1937. L'État devient alors majoritaire de la société Air Bleu, et de nouvelles lignes sont ouvertes en juillet 1937. Puis, la première ligne postale de nuit est inaugurée le 10 mai 1939 sur la ligne Paris-Bordeaux-Pau sur Caudron Goëland. À partir du 3 septembre 1939, Air Bleu est intégrée à Air France.

Le Centre d'Exploitation Postale d'Air France, 1945-2000

En 1945, le Centre d'Exploitation postale d'Air France est créé et dirigé par Didier Daurat, assisté de Raymond Vanier (1895-1965). La Postale de nuit utilise dès 1945 des Junkers 52. Ils sont remplacés par des Douglas DC3, puis des quadrimoteurs DC4. En 1968, les PTT s'équipent de Fokker 27 qui peuvent transporter six tonnes de fret postal. En 1973, quatre avions cargos franco-allemands Transall C160 sont ajoutés à la flotte. En 1999, le Centre d'Exploitation postale d'Air France assure encore sept lignes postales avec des Fokker F27. Les équipages du Centre d'Exploitation Postale sont les seuls au monde à être habilités à réaliser des «approches postales» par très mauvaise visibilité. Le centre d'Exploitation postale d'Air France a cessé de fonctionner le 15 janvier 2000.

La Société d'Exploitation Aéropostale (SEA), 1991-2000

Créée en 1991, la Société d'Exploitation Aéropostale appartient pour moitié au groupe La Poste et à Air France. L'originalité de l'Aéropostale réside dans la convertibilité des appareils qu'elle utilise, disposition qui permet de transporter des passagers le jour et du courrier la nuit. Ce système de «quick change» consiste à mettre en place sur palettes des sièges qui peuvent être remplacés par des containers en 20 minutes. La compagnie exploite ainsi une vingtaine de Boeing 737 convertibles, puis, fin 1999, des Airbus 300.

Europe Airpost, depuis avril 2001

Cette nouvelle compagnie, créée par le groupe La Poste en avril 2001, est une filiale à 100% de La Poste. Dotée d'une flotte de trente avions (Boeing 737, Airbus 300, ATR 72), la compagnie Europe Airpost assure en nocturne le transport du courrier, des journaux et des colis express sur dix-neuf lignes. Grâce à ses dix Boeing 737 convertibles «quick change», elle transporte également des passagers le jour pour le compte de compagnie charters. Ainsi, plus de 500 tonnes de fret sont acheminées quotidiennement pour le compte de La Poste et de ses filiales.

16/37



Lettre de Dakar pour les Pays-Bas du 9 août 1929

Pli accidenté en Mauritanie, Compagnie Générale Aéropostale

Le 11 août 1929, l'avion Laté 26, immatriculé 651F-AIKX, fait un atterrissage forcé en Mauritanie, à 90 km de Tiznit. L'équipage, composé du pilote Rolland, du radio Vidal et du mécanicien Costa, est capturé par une tribu Maure qui détruit l'avion et pille la plus grande partie du courrier. L'équipage est libéré contre rançon le 16 août. Une griffe rectangulaire noire est apposée sur le courrier, indiquant «Correspondance aérienne ouverte en Mauritanie».

La poste et la Résistance

ACTION PTT ET LIBÉRATION NATIONALE PTT

Comme les chemins de fer à l'échelle nationale ou le métropolitain à l'échelle de la capitale, les PTT représentent un formidable outil d'acheminement qui couvre tout l'Hexagone. Aussi, leur entrée en résistance contre l'Occupant s'est-elle révélée d'une particulière efficacité : près de 10% des employés ont fait ce choix, soit une participation nettement plus élevée que dans le reste de la population. Certains se sont engagés de façon autonome, d'autres ont constitué, dès 1941, le réseau « Action PTT » qui devait prendre par la suite le nom de « Résistance PTT ». Ernest Pruvost, qui dirigeait ce réseau, faisait en sorte de muter le plus possible les agents résistants le long de l'Atlantique. Son état-major, créé en mars 1942, entretenait d'étroites relations avec l'OCM (Organisation civile et militaire). Par ailleurs, une autre organisation résistante, « Libération Nationale PTT », liée au Parti communiste clandestin, avait vu le jour, et se développa sous la conduite d'Henri Gourdeaux.

Photographies représentant un groupe de « saboteurs » des PTT et l'efficacité de leur action sur un répartiteur téléphonique.



La Poste et la société ... OU L'ART DE JOUER AU FACTEUR



18/37

Assiette décorée d'un motif floral composé d'une mosaïque de timbres découpés
1954

Si le timbre-poste sert à affranchir un envoi, il peut aussi être collectionné... et parfois même servir de décoration, comme pour cette assiette réalisée en 1954. Nombre de cartes postales seront d'ailleurs décorées de la sorte, dans les années 1920.

Peu d'institutions sont plus présentes que la poste dans la vie quotidienne des Français. C'est pourquoi elle tient une place de choix dans l'art populaire. Des pots à tabac prennent la forme de têtes de facteur, des assiettes illustrées mettent en scène des employés des postes. Enfin, à côté des objets à usage domestique, les jouets se multiplient.

L'image populaire du facteur a également été très utilisée dans la publicité. Là, il vante les vertus d'un apéritif, ici il confirme les avantages d'un cyclomoteur ou les soulagements que l'on peut attendre de tel produit pour les cors au pied. Le facteur a inspiré les chansonniers. Les cinéastes ont aussi mis en scène son personnage, dont l'exemple le plus célèbre reste le facteur de Jour de Fête, de Jacques Tati, qui fait partie aujourd'hui de la légende.

La boîte à timbres

L'apparition du timbre-poste entraîne aussitôt la création de boîtes à timbres. Cet usage débute, comme il se doit, en Grande-Bretagne, inventeur du timbre en 1840, où ces objets deviennent rapidement de véritables œuvres d'art. Sous forme de boîtes, pour les timbres à l'unité, ou de rouleaux, pour les timbres en bande, elles sont l'occasion, pour les orfèvres anglais, de rivaliser de talent. La mode traverse la mer pour se répandre sur le continent ou dans le Nouveau monde. Les plus prestigieuses, mais les plus rares aussi, sont signées Fabergé. La boîte à timbres se distingue aisément d'autres boîtes par son cloisonnement en plan incliné facilitant l'extraction des timbres.

La poste jouet

Dès la fin du XIX^e siècle, on trouve des modèles réduits de malles-poste, de trains postaux, d'automobiles des PTT et d'avions de l'aéropostale, sans oublier les guichets de bureaux de poste, les tirelires en forme de boîtes aux lettres et les poupées en uniforme.



Poste enfantine
Vers 1920

Par sa pénétration jusque dans les plus petites communes, la Poste est le symbole même du service public. Le métier de guichetier ou guichetière de bureau de poste a toujours fait rêver les enfants : que de manipulation de papiers, d'imprimés, d'argent... que d'opérations à effectuer avec les tampons, les cachets, les timbres !

La création philatélique française

LA VIE DE MARIANNE

Chaque année, 1 200 demandes de timbres-poste sont formulées par des élus, des associations, des institutions ou des particuliers. Une cinquantaine d'entre elles seulement sont satisfaites. La sélection est opérée par une commission qui réunit des représentants de La Poste, du ministère de la Culture, des milieux philatéliques, du négoce, de la presse spécialisée, des créateurs de timbres-poste et des clients. Le choix définitif est fixé par arrêté ministériel.

Conçus par des artistes, des graphistes ou des graveurs confirmés, les timbres-poste sont imprimés selon différentes techniques : taille-douce, héliogravure ou offset. Les quelque quatre milliards de timbres-poste fabriqués tous les ans par l'imprimerie des timbres-poste sont mis en vente pendant une durée qui varie de six à douze mois. Retirées de la vente au guichet mais conservant leur pouvoir d'affranchissement, ces valeurs fiduciaires peuplent alors les albums des collectionneurs. Elles sortent de leurs écrins à l'occasion des expositions philatéliques. On les trouve encore dans les bourses d'échange ou chez les négociants en philatélie.

De la création à la fabrication

Chaque année, la commission consultative des programmes philatéliques retient une cinquantaine de thèmes. Puis, La Poste confie à des artistes dessinateurs le soin de réaliser plusieurs projets originaux. Le dessin retenu s'appelle « maquette ». D'après la maquette, un artiste graveur, aidé d'une loupe binoculaire, grave au burin sur une plaque d'acier doux un seul poinçon original représentant le timbre en son entier. La gravure est en creux et à l'envers. C'est le procédé de la taille-douce.

À l'imprimerie des timbres-poste, à Périgueux, le rendu de la gravure est apprécié à partir d'un tirage fait sur une presse à bras. Des épreuves d'artiste sont tirées et des essais de couleurs sont réalisés.

Puis, le poinçon est gravé des noms du dessinateur et du graveur. On délivre ensuite un bon à tirer pour l'impression en série. Après avoir durci le poinçon (la cémentation), on relève l'empreinte de la gravure à l'aide d'une presse à transfert sur un petit cylindre en acier doux appelé molette.

L'image en relief de la molette après cémentation est reportée sur un cylindre en acier revêtu de cuivre, autant de fois que nécessaire pour la gravure de trois feuilles de timbres. Enfin, des rouleaux en matière plastique découpés à la main, pour laisser apparaître en relief les surfaces qui correspondent à chacune des couleurs à utiliser, servent à encreur le cylindre.

Vient alors la phase de fabrication industrielle. Le cylindre et les rouleaux sont montés sur une rotative taille-douce. Lorsque les réglages sont satisfaisants, une feuille de référence pour le tirage, appelée feuille modèle, et une feuille de bon à tirer sont imprimées. La rotative assure l'impression sur un papier préalablement gommé, débité d'une bobine. Les feuilles imprimées sortent de la machine numérotées, perforées et protégées par un papier de soie. Puis elles sont soumises à une double vérification quantitative et qualitative avant d'être expédiées sous emballage plombé aux services demandeurs. Les timbres-poste peuvent également être imprimés par d'autres procédés, comme l'héliogravure ou l'offset.

Commercialisation et philatélie

L'émission du timbre-poste et la commercialisation des produits philatéliques sont annoncées par la voie du bulletin officiel de La Poste et par voie de communiqués. Pour chaque émission, depuis 1951, La Poste fait fabriquer un timbre à date qui sert à l'oblitération « premier jour » lors de la mise en vente anticipée du timbre-poste. La Poste commercialise le document philatélique officiel imprimé sur un papier vélin d'Arches depuis 1974.

Les négociants spécialisés réalisent des souvenirs philatéliques. Ils achètent également des timbres-poste en quantité suffisante pour la revente aux futurs collectionneurs.

Mais la destination fondamentale d'un timbre-poste est de permettre la réalisation des affranchissements des envois postaux. Les timbres commémoratifs ont le plus souvent des valeurs faciales correspondant à des tarifs postaux usuels.

Chaque timbre-poste fait l'objet d'un descriptif et d'une cotation officielle diffusée par des éditeurs sous la forme de catalogues. Le collectionneur étudie ce timbre-poste en l'intégrant par exemple à une collection thématique.

Les archives de fabrication de chaque émission de timbre-poste sont conservées au musée de La Poste, qui est le dépôt légal de la philatélie française.

Les créateurs de timbres

Derrière chaque timbre se cache un artiste : cette exposition rend hommage au talent de ceux qui ont créé quelques-uns des plus beaux timbres de Corrèze et La Marianne du 14 juillet.

La Marianne du 14 juillet

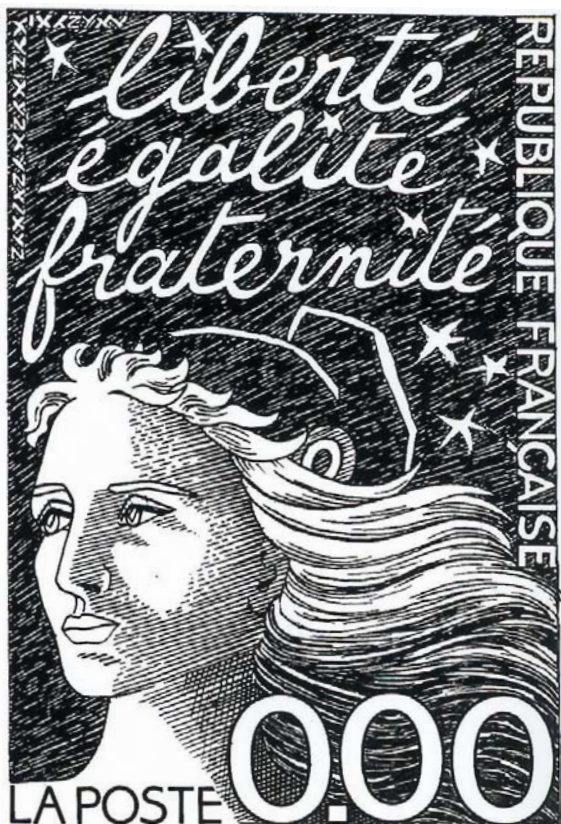
Depuis 1989, les Français utilisent la Marianne du Bicentenaire pour affranchir leur courrier. En 1995, Jacques Chirac, élu président de la République, envisage de renouveler le timbre d'usage courant. En 1996, un concours pour la réalisation d'un nouveau timbre représentant la République est ouvert à une trentaine de créateurs français familiers des techniques du timbre. Après sélection, un jury national retient la maquette d'Ève Luquet et ce choix est confirmé par le président de la République. Cette nouvelle Marianne avec ses attributs républicains, devise et bonnet phrygien, affiche également sa fibre européenne, symbolisée par les étoiles qui parsèment le ciel du timbre. Marianne cheveux au vent, elle incarne une France jeune et dynamique. La date symbolique du 14 juillet est retenue pour le changement d'effigie du timbre d'usage courant. Il est mis en vente anticipée le 14 juillet 1997 à Paris et dans tous les chefs-lieux des départements français.

Appelé la Marianne du 14 juillet, c'est le premier timbre d'usage courant créé par une femme. A l'exception des timbres imprimés aux États-Unis, pendant la Seconde Guerre mondiale, c'est le seul timbre-poste français à porter la devise de la République : « Liberté, Égalité, Fraternité ».

Ève Luquet

Née à Paris en 1954, Ève Luquet est installée dans le Gard, près d'Anduze, depuis 1994. Diplômée de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts à Paris, elle y revient régulièrement pour participer à des expositions. Elle pratique la peinture, le dessin, la gravure (pointe sèche sur cuivre et gravure au burin (sur acier)). Elle a fait de nombreuses expositions personnelles. Son premier timbre pour la France est le Traité d'Andelot en 1987. Elle dessine et grave de nombreuses illustrations pour le Document Philatélique officiel. Puis en 1996, elle remporte le concours pour renouveler le timbre d'usage courant, La Marianne du 14 juillet, émis en 1997, toujours en vigueur actuellement.

Marianne du 14 juillet
par Ève Luquet
Série d'usage courant



Un tour de France en miniature LES TIMBRES-POSTE DE CORRÈZE

La Corrèze a inspiré la création de neuf timbres (Uzerche, Château de Val, Ussel, Église abbatiale d'Aubazine, Argentat, Collonges-la-Rouge, Château de Sédrières, Corrèze en Corrèze, Arnac-Pompadour) qui rendent hommage aux plus beaux sites de la région. Réalisés par des artistes renommés, de Robert Cami à Ève Luquet (à qui l'on doit la Marianne du 14 juillet actuellement en vigueur), ces timbres permettent de découvrir le monde de la philatélie, mais aussi les richesses géographiques, architecturales ou artistiques de la Corrèze.

Église abbatiale d'Aubazine

Série touristique d'usage courant, 1978

Ce timbre-poste d'usage courant sert à l'affranchissement de la lettre de premier échelon de poids dans le régime international selon le tarif postal du 2 août 1976. Il est mis en vente anticipée premier jour le 18 février 1978 à Aubazine.



C. Repères chronologiques

22/37

- 1477**_Louis XI crée des relais pour ses chevaucheurs qui ne transportent que les dépêches officielles
- 1627**_Publication du premier tarif général des postes
- 1672**_Création de la Ferme générale des Postes
- 1708**_Première édition du Livre de Poste : routes, relais, distances entre relais
- 1760**_Création d'une petite poste à Paris : apparition du facteur de ville
- 1792**_Première instruction générale sur le service des Postes
- 1793**_Un décret réunit la poste aux lettres, les messageries et la poste aux chevaux
- 1801**_L'arrêté du 28 prairial an IX crée le monopole de la poste aux lettres
- 1829**_Création d'un service de distribution des lettres dans toutes les communes de France
- 1845**_Mise en service du premier wagon-poste sur la ligne Paris-Rouen
- 1848**_Adoption d'une taxe uniforme pour les correspondances, quelle que soit la distance
- 1849**_Émission du premier timbre-poste (Cérès) en France
- 1870**_Acheminement de la correspondance par ballons pendant le Siègne de Paris
- 1879**_Création du Ministère des Postes et Télégraphes
- 1913**_Premier vol postal officiel français Villacoublay-Pauillac
- 1918**_Latécoère fonde la première entreprise de transport de courrier par avion
- 1930**_Première traversée commerciale de l'Atlantique sud par Mermoz

1946_Inauguration du Musée postal, rue Saint-Romain à Paris

1945_La postale de nuit devient un département de la compagnie Air France :
le centre d'exploitation postal métropolitain

1973_Inauguration du Musée de La Poste, Maison de la philatélie,
à Montparnasse

1986_Création de Chronopost (courrier accéléré)

1990_Émission du premier carnet de timbres auto-adhésifs en France

1991_La Poste devient un Exploitant Autonome de Droit Public (EADP)

1993_Premier timbre-poste d'usage courant sans valeur faciale
appelé « timbre à validité permanente » (TVP)

1999_Premier timbre européen à double affichage francs/euro

D. La poste aujourd'hui : quelques chiffres

24/37

La poste c'est aujourd'hui :

- 20 milliards d'objets transportés par an ;
- 72 000 tournées de facteurs ;
- 17 000 bureaux de poste ;
- 300 000 postiers, plus de 8 millions de comptes-chèques postaux ;
- et 21 millions de livrets de caisse d'épargne.

E. Le timbre-poste, une image imprimée

25/37

1. Naissance du timbre-poste

Le 6 mai 1840, le premier timbre-poste est émis en Grande-Bretagne, à l'effigie de la reine Victoria. Connu sous le nom de « One penny black » à cause de sa couleur noire, ce timbre a été, au total, tiré à 70 millions d'exemplaires ! L'usage des timbres se répand rapidement dans de très nombreux pays. En France, en 1849, c'est au graveur Jacques-Jean Barre que l'on doit les deux premiers timbres, l'un d'une valeur de 20 centimes et de couleur noire et l'autre, rouge, d'une valeur de 1 franc.

Les carnets de timbres sont, quant à eux, créés cinquante ans plus tard : au Luxembourg, tout d'abord, en 1895, puis au Canada, aux États-Unis et aux Philippines en 1900. En France, il faudra attendre 1906. Pour certains pays, notamment dans le sud-ouest africain, l'apparition du carnet de timbres ne date que de quelques années.

2. La technique d'impression des timbres d'hier à aujourd'hui

Tous les timbres français, y compris les timbres fiscaux (par exemple, pour les passeports ou les amendes), sont issus de l'imprimerie de Périgueux. La production annuelle de cette dernière, compte plusieurs milliards de timbres dont certains sont destinés à des offices postaux étrangers.

La fabrication du timbre consiste à reproduire à des millions d'exemplaires une œuvre originale unique. Elle est dominée par deux maîtres mots : qualité et sécurité, que seule peut fournir une imprimerie spécialisée.

Il existe différents procédés d'impression. C'est le sujet du timbre qui en détermine le choix.

La typographie

Procédé le plus ancien, la typographie est obtenue par le relief du cliché. L'artiste graveur, qui, la plupart du temps est l'auteur de la maquette reproduit le dessin choisi sur un poinçon en bronze : la gravure est effectuée en relief et à l'envers. De ce poinçon original sont tirées des empreintes qui, une fois assemblées dans un châssis, forment le « cliché type » à partir duquel sont réalisés les galvanos des-

tinés au tirage. L'impression est réalisée sur une bande de papier gommé qui passe successivement sur les cylindres (un par couleur) équipant la rotative. La bande est ensuite perforée et découpée en feuilles.

La taille-douce

Ce procédé artistique et artisanal mis au point au ^{xv}^e siècle consiste à graver en creux et à l'envers sur un bloc d'acier doux, le poinçon original. L'empreinte de cette gravure est reproduite sur des coquilles de laiton qui sont, ensuite chromées et assemblées pour former le cylindre d'impression. Après encrage au moyen des toucheurs, le cylindre transmet l'encre au papier en un seul passage de la bande. L'imprimerie de Périgueux dispose de presses rotatives pour l'impression en taille-douce à six couleurs de la célèbre série de timbres appelée « Le Musée imaginaire ».

L'impression en taille-douce réalise 75 % des émissions françaises.

L'héliogravure

Proche de la taille-douce, l'héliogravure en diffère sensiblement par le mode de fabrication. Les vibrations d'une pointe de diamant actionnées par des impulsions électriques gravent en creux le dessin en une multitude de petits alvéoles, directement sur le cylindre d'impression (un cylindre par couleur). À partir de ce cylindre-cliché, les timbres sont reproduits avec des couleurs de très bonne qualité. L'héliogravure est un procédé qui fonctionne par superposition des couleurs primaires. Après séchage et perforation, les feuilles de timbres sortent de la presse au rythme de cinq mille à neuf mille feuilles à l'heure.

Pour la taille-douce comme pour l'héliogravure, ce sont les creux de différentes profondeurs (taille ou alvéoles) qui captent l'encre et impriment le dessin directement sur le papier, en réglant l'intensité des couleurs. Ce sont donc des techniques de gravure dites en creux.

L'offset

On utilise l'antagonisme eau/corps gras (encre) pour délimiter les surfaces non imprimantes. L'encre n'adhère que sur le dessin. L'impression se fait en deux temps : le cylindre porte-plaque reporte l'image sur un cylindre de caoutchouc qui la transfère sur le papier. La copie du dessin est réalisée sur des plaques métalliques sans relief. Celui-ci sert d'intermédiaire entre la forme d'impression et le papier à imprimer. Ce procédé utilise lui aussi les couleurs primaires.

Le procédé mixte offset/taille-douce

Après leur sortie de la presse offset, les feuilles de timbres sont placées sur la presse de taille-douce. Ce procédé requiert beaucoup de précision pour que les repérages coïncident parfaitement. La difficulté réside dans ce repérage des deux impressions.

Imprimés sur du papier gommé, les timbres sont dentelés par les peignes d'une machine à perforer. Les barres de phosphore sont imprimées en fin de fabrication, avec une encre spéciale.

Les procédés utilisés pour la fabrication des timbres sont à la fois variés et complexes. Depuis les presses à bras, qui réalisèrent les timbres de 1849, jusqu'aux rotatives à haut rendement qui équipent l'usine moderne de Périgueux, de grands progrès ont été accomplis : ils ont conduit à faire de l'impression du timbre-poste un art graphique exceptionnel et prestigieux tout en restant populaire.

Comment reconnaître un timbre ?

Technique d'impression	Au toucher	À L'œil	À la loupe
taille-douce	léger relief	grande finesse du dessin	les parties unies montrent des traits parallèles ou entrecroisés
héliogravure	lisse	aspect brillant (papier glacé)	les parties unies montrent des points de couleur sans points blancs
offset	lisse	aspect brillant	les parties unies montrent des points de couleur entrecoupés de points blancs

3. L'imprimerie des Timbres-poste

Tous les timbres-poste émis en France sont fabriqués par un service spécialisé de La Poste : l'imprimerie des Timbres-poste et des valeurs fiduciaires (ITVF). Créés en 1880 et installés depuis 1895 Boulevard Brune à Paris, les ateliers de timbres-poste ont été transférés en 1970 à Périgueux.

Cette production de timbres-poste, tant pour la France que pour de nombreux pays étrangers, a permis à l'ITVF de perfectionner et d'affiner sa compétence en matière fiduciaire. Aujourd'hui sort de ses ateliers une large gamme d'impressions de valeurs postales et fiscales : lettres-chèques, mandats, postchèques, obligations, aérogrammes, vignettes automobiles, timbres fiscaux, documents philatéliques officiels.

L'ITVF en chiffres et en mots :

- 48 000 m² de superficie construite ;
- 680 personnes (imprimeurs, ingénieurs, techniciens, vérificatrices) ;
- une consommation annuelle (toutes productions confondues) de 1 000 tonnes de papier et 120 tonnes d'encre ;
- 70 presses rotatives de haute technicité et presses à plat ;
- une production annuelle d'environ 4 milliards de timbres-poste (France et étranger) ;
- 3,6 milliards pour la série courante ;
- 431 millions pour le programme philatélique ;
- et 38 millions pour l'étranger.

4. La philatélie

La philatélie : collections classiques et thématiques

Dès l'émission des premiers timbres, au milieu du siècle dernier, un groupe de collectionneurs s'est constitué. C'est à l'un d'eux, Monsieur Herpin, que l'on doit d'ailleurs le mot « philatélie ». Très vite, les philatélistes ont renoncé à s'intéresser à tous les timbres parus dans le monde. Ils se sont donc spécialisés, les uns sur des collections d'un type de timbres (par exemple, les Semeuses ou plus récemment, les Marianne), les autres sur ceux d'une provenance (par exemple, les timbres des pays scandinaves) ou d'une époque.

Au-delà de ces collections dites « classiques », sont apparues, bien plus récemment, les collections thématiques. Elles concernent tous les timbres se rapportant à un sujet précis. On trouve, en autres, des collections sur les différentes coupes du monde de football, sur les passages de comètes, sur les centenaires ou même sur les animaux ou les fleurs.

Les autres collections

Outre les timbres, les philatélistes s'intéressent également à d'autres objets en rapport avec La Poste. Ainsi, depuis quelques années, les carnets de timbres sont très recherchés et notamment ceux comportant des publicités. On peut également collectionner les flammes, c'est-à-dire les oblitérations spécifiques à un événement (le Bicentenaire de la Révolution française) ou un organisme (la présidence de la République). Les « cartes maximum » rencontrent, elles aussi, un énorme succès. Elles sont composées d'une carte postale, d'un timbre apposé côté image et d'une oblitération postale, les trois pièces présentant entre elles le maximum de concordances. Aujourd'hui, c'est Lady Di qui détient le record de présence sur les cartes-maximum.

Les collectionneurs

On compte aujourd'hui plus de 20 millions de philatélistes aux États-Unis, 10 millions en Allemagne et 2,4 millions en France. Ils achètent leurs timbres à La Poste, par correspondance ou auprès de négociants spécialisés et lors de vente aux enchères ou de salons spécialisés. Le premier catalogue français, répertoire des timbres émis remonte à 1861 ; la première vente aux enchères eut lieu en 1865, à l'Hôtel Drouot à Paris. De nombreux clubs existent un peu partout et constituent des places stratégiques d'échange entre leurs membres. La fédération française des associations philatéliques regroupe près de 700 clubs.

Les outils indispensables des philatélistes

- Un album pour conserver les timbres ;
- une pince pour saisir les timbres, de préférence avec un bout arrondi pour ne pas les abîmer ;
- une loupe à faible grossissement pour repérer les éventuels défauts ;
- un catalogue ;
- un odontomètre pour compter le nombre de dents du timbre.

Erreurs et variétés

Les variétés résultent d'erreurs ou d'incidents ponctuels ou persistants, lors d'une fabrication. Ce sont par exemple, les fameux tête-bêche de la période classique, les surcharges décalées ou renversées, les spectaculaires défauts de dentelure, certaines couleurs inattendues ou l'absence de valeur fiscale. Ces variétés sont très recherchées par les philatélistes.

Les non-émis sont des timbres qui, bien qu'imprimés, ne furent jamais mis en vente, pour différentes raisons. Ils sont détruits, mais certains « survivent », comme par exemple, en France, les timbres de service de la série Francisque (1943).

Les erreurs de conception peuvent entraîner le second tirage d'un timbre déjà émis, parfois son retrait, souvent des ennuis, toujours des critiques acerbes, jamais d'indifférence.

Ces variétés sont très recherchées par les philatélistes.

II. Exploitation pédagogique de l'exposition

Le musée tient à votre disposition un dossier de ressources documentaires

A. Découvrir l'exposition avec sa classe

29/37

1. Visites thématiques assurées par le musée

- L'histoire du courrier ;
- la technique de fabrication d'un timbre ;
- la création philatélique ;
- la création du timbre d'usage courant : la Marianne du 14 juillet 1997 ;
- les expressions liées à la Poste.

2. Questionnaires-découverte (niveau collègue)

- L'histoire de la poste ;
- la technique d'impression de timbres ;
- la création philatélique, sur la création du timbre d'usage courant.

Ces questionnaires sont à votre disposition avant votre venue ou disponible à l'accueil le jour de votre visite.

B. Pistes d'exploitation en classe

30/37

1. Vocabulaires

Atelier d'écriture autour du vocabulaire de la poste (cf. dossier ressources documentaires).

2. L'imaginaire collectif et la Poste

Lien avec la littérature

- les contes, notamment le conte du chat botté (bottes de sept lieux) ;
- les poésies et les chansons ;
- la littérature (Antoine de Saint-Exupéry, Joseph Kessel, etc.) ;
- l'art épistolaire : écrire une lettre, les différents types de lettre.

Lien avec les arts plastiques

- la reproduction en série : mouvement du pop art (Warhol) ;
- l'intervention d'artistes pour la création de timbres à partir de 1975 (Joan Miró, etc.) ;
- le mail art : un ensemble de réseaux d'artistes qui utilisent les services postaux pour échanger des œuvres, des correspondances, partager des engouements. « Du beau dans le quotidien ». Se basant sur les principes de Dada, cette pratique a été initiée par Marcel Duchamp, puis développée par le New-Yorkais Ray Johnson à la fin des années 1950 ;
- les techniques de création : la gravure, etc. ;
- les métiers de l'impression : les graveurs exclusifs de l'imprimerie de Périgueux et les autres métiers ;
- l'esthétique de l'inversion ;

Lien avec le cinéma

- histoire du facteur ;
- le facteur, héros (Jacques Tati) ;

Lien avec le quotidien (l'architecture, le paysage urbain et rural)

- comment l'architecture contribue à créer l'image d'une administration ;
- l'architecture des bureaux postaux hier et aujourd'hui ;
- quels sont les autres éléments constitutifs de l'image de cette administration (uniforme, voiture, boîte aux lettres, etc.) ?

Lien avec l'histoire

- évolution de cette administration (uniforme, boîte aux lettres, etc.);
- gravure des relais de postes en France : cartographie postale ;
- le Siège de Paris ;
- la révolution industrielle et l'utilisation des progrès techniques par la Poste (chemin de fer, automobile, avion, etc.) ;
- la poste pendant l'occupation ;
- l'automobile, la bicyclette ;
- l'aéropostale ;
- la notion de service public, réflexion sur le maillage d'un territoire.

3. La philatélie

- Phénomène de société : qui collectionne ?
- collection de timbres, collection de musée : quel rapport ?
- la notion de rareté.

C. Pour aller plus loin

1. Visite du musée de La Poste de Paris

Établissement public administratif créé par la loi du 31 décembre 1942, le musée de La Poste est, depuis le 2 janvier 1995, une direction nationale de La Poste. Il gère les collections philatéliques et postales de l'État et celles de l'établissement public La Poste.

Les grands philatélistes qui, depuis la fin du siècle dernier, appelaient de leurs vœux la création d'un musée des timbres-poste jouèrent un rôle décisif dans son établissement. Les versements des services d'exploitation, les dons et les achats permirent au Musée de La Poste d'enrichir au cours des ans ses collections.

Jusqu'en 1973, celles-ci étaient présentées dans l'ancien hôtel Choiseul-Praslin, rue Saint-Romain à Paris. Les fonds s'accroissant d'année en année, l'administration des postes rechercha un autre lieu d'exposition. Ainsi fut édifié en 1970, à proximité de la gare Montparnasse, l'actuel musée de La Poste. Le bâtiment, conçu par l'architecte André Chatelin, est inauguré en 1973. Les éléments décoratifs qui en ornent la façade sont de Robert Juvin.

Musée de société, le musée de La Poste est aussi le plus grand musée d'entreprise français.

Musée de La Poste de Paris

34 Bd de Vaugirard

75015 Paris

www.laposte.fr/musee

e-mail : musee@web.laposte.fr

réservation groupe : 01 42 79 24 24

Ouverture de 10h à 18h sauf dimanche et jours fériés

2. Visite de l'imprimerie des Timbres-poste de Périgueux

Les visites sont uniquement sur rendez-vous par groupes de 15 personnes maximum. La visite des ateliers d'impression débute à 9 h et se termine à 11 h 30 chaque mercredi sauf juillet-août (à partir de 2004 chaque mardi). Le calendrier est complet jusqu'à la fin 2003.

Imprimerie des Timbres-poste de Périgueux

BP 106
24051 Paris Cedex 09

Prendre contact avec Béatrice Bocquet
T : 05 53 03 17 12
F : 05 53 09 10 21

3. Visite d'un bureau de poste

Visite d'un bureau de poste. Contacter le service des publics.

4. Exposition « République d'artistes » au centre culturel Fabrègue à Saint-Yrieix-la-Perche (87)

Rémy Pénard est un mail artiste. Sa boîte aux lettres est un aéroport international, son exposition d'Art postal matérialise une république d'artistes encore virtuelle.

15 mars - 2 mai 2003

Centre culturel Jean-Pierre Fabrègue

6 avenue du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny
87500 Saint-Yrieix-la-Perche
T : 05 55 08 88 77
F : 05 55 08 19 35
www.saint-yrieix.com
culture@saint-yrieix.com

5. Rencontre au musée d'un artiste-graveur de timbres

Une journée au musée avec un artiste-graveur. Contacter le service des publics.

III. Renseignements pratiques

A. Le service des publics

34/37

Le musée du président défend une approche globale du public, qui est prise en compte à travers l'ensemble des actions qui y sont menées, du travail de recherche à celui de conservation, de l'exposition à l'accueil, de la conception des cartels à l'action culturelle et éducative. Le service des publics a été créé en même temps que le musée il y a un peu plus de deux ans. Associé à la vie du musée, il est aussi l'interlocuteur de toutes les personnes souhaitant un service sur mesure. En ce qui concerne les enseignants, il développe une politique d'édition de dossiers-ressources regroupant ressources documentaires et pistes d'exploitation pédagogique, et aide ponctuellement au montage de projets originaux.

1. Le service jeune public

Le service jeune public, au sein du service des publics propose des outils, des guides-jeux d'aide à la visite au jeune public ainsi qu'aux enseignants ou accompagnateurs.

À l'occasion de chaque nouvelle exposition, le service jeune public du musée propose des visites guidées, des animations et un jeu pédagogique.

Exposition permanente : Livrets jeux jeune public (venu dans un cadre scolaire ou familial)

1 livrets-jeux (7-10 ans)

3 livrets-jeux (maternelle, primaire, collège) (mai 2003)

Livret-conte pour les petits (mai 2003)

Visites thématiques jeune public

Visite contée (mai 2003)

Visite des 5 sens (avril 2003)

2. Le service éducatif

Depuis la rentrée 2002 est mis en place un service éducatif dans le cadre d'un accord de coopération avec le Rectorat de Limoges pour l'année 2002-2003, avec 4 enseignants (1 heure par semaine chacun) :

M. Labrune, professeur d'histoire géographie au lycée Caraminot, à Égletons

M. Christophe Compin, professeur d'arts appliqués, lycée Maryse Bastié, à Limoges

M^{me} Valérie Hernandez, professeur d'arts appliqués, lycée d'Aubusson

M^{me} Françoise Varieras, professeur d'arts appliqués, lycée d'Ussel

6 dossiers ressources en cours de réalisation (rentrée 2003) :

- monde des cadeaux/cadeaux du monde
- objets du monde
- la France dans les relations internationales
- le président de la République
- arts de la table
- l'architecture et son site

3. Contacts

Le service jeune public se tient à la disposition des enseignants et des groupes scolaires pour l'organisation de visites sur une demi-journée ou une journée. Il est important de réserver au moins 15 jours avant le jour de votre venue.

Ce service est composé de :

Sophie Rousselet, chargée des publics,

Vincent Rigau, guide conférencier,

Magalie Chouzenoux, Guy Friteyre, Isabelle Malaterre, Céline Roulant, Isabelle Vignal, agents d'accueil.

N'hésitez pas à prendre contact pour tout renseignement complémentaire ou toute projet particulier avec Sophie Rousselet au 05 55 21 77 82, srousselet@cgs19.fr ou Vincent Rigau au 05 55 21 77 87, vrigau@cgs19.fr.

B. Le centre de documentation du musée

36/37

Le centre de documentation est ouvert sur rendez-vous pendant les heures d'ouverture du musée. Il permet de consulter sur place :

- la bibliothèque Jacques Chirac (ouvrages pour la plupart dédiés par leurs auteurs) ;
- le fonds photographique et la documentation des collections ;
- un fonds documentaire général (livres et périodiques), lié aux thématiques du musée :
 - l'histoire politique du xx^e siècle,
 - l'histoire des institutions,
 - l'histoire contemporaine de la société française,
 - la v^e République,
 - la Corrèze et le Limousin,
 - les cultures du monde,
 - l'art et l'architecture,
 - des ouvrages techniques et professionnels de muséologie,
 - des ouvrages liés aux sujets des expositions temporaires.

Les documents sont consultables sur place, aucun prêt n'est autorisé.

Pour toute information ou demande de rendez-vous, vous pouvez prendre contact avec Anne-Sylvie Chemille, documentaliste : achemille@cg19.fr, au 05 55 21 77 81.

C. Renseignements pratiques

37/37

Les jours et horaires d'ouverture

Janvier (hors vacances de Noël) et février

Samedi et dimanche
de 10 h 00 à 12 h 30
de 13 h 30 à 18 h 00
Sur rendez-vous pour les groupes :
horaires à la carte

De mars à juin et de septembre à la fin des vacances de Noël

Tous les jours sauf le lundi
de 10 h 00 à 12 h 30
de 13 h 30 à 18 h 00

Juillet et août

Tous les jours de 10 h 00 à 12 h 30
et de 13 h 30 à 18 h 00

Fermeture les 24 et 25 décembre
et le 1^{er} janvier.

Le musée est un musée départemental contrôlé, réalisé avec le soutien

du ministère de la Culture
et de la communication,
du Fonds national d'aménagement
et de développement du territoire,
de l'Union européenne,
du ministère de l'Intérieur,
du Conseil régional du Limousin.

Droits d'entrée

Plein tarif : 4 €
Tarif groupe (plus de 15 personnes) : 3 €
Tarif réduit (6-25 ans) : 2,5 €
Gratuit pour les enfants de moins de 6 ans
et les accompagnateurs de groupes

Visite guidée et animations
(par personne) : 1,5 €
Gratuit pour les groupes scolaires
et leurs accompagnateurs

La visite de la réserve est incluse
dans le droit d'entrée.
Vestiaire gratuit.

Tous les espaces du musée sont acces-
sibles aux personnes à mobilité réduite
(rampes d'accès et ascenseur).

Contact

Musée du président Jacques Chirac
19800 Sarran
Tél. 05 55 21 77 77
Fax 05 55 21 77 78
musee.president@cg19.fr
www.museepresidentjchirac.fr