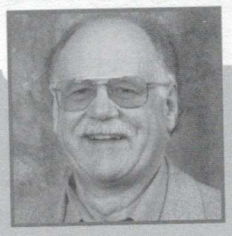


Par Régent Roy

« Bicyclette » et « cyclisme »

Chronique no. 2

Introduction

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

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

Ill. 111

Ill. 110

1. Utilisation de la bicyclette en relation avec la poste

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

Après cette première expérience, on verra la bicyclette venir à la rescousse des administrations postales pour soutenir les livraisons dites « par exprès » ou encore pour prendre la relève des administrations postales affectées par les grèves ou les guerres. On verra aussi la poste privée, utiliser la bicyclette en support ou en concurrence à la poste officielle.

1.1 Des services d'appoint ou palliatifs

1.1.1 La poste cycliste « par exprès »

Cuba (1899-1910)

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

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

Ill. 112

Ill. 113

États-Unis 1902

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

Ill. 114

Philippines

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

Ill. 115

Panama

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

Ill. 116

Ill. 117

Ill. 118

Ill. 119

Ill. 120

1.1.2 La poste cycliste « Espresso Urgente »

Italie

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

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

Ill. 121

Ill. 122

1.1.3 Les services pneumatiques européens en difficulté

Paris et Alger

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

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

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

1.1.4 Autre poste cycliste « rapide » en France

France

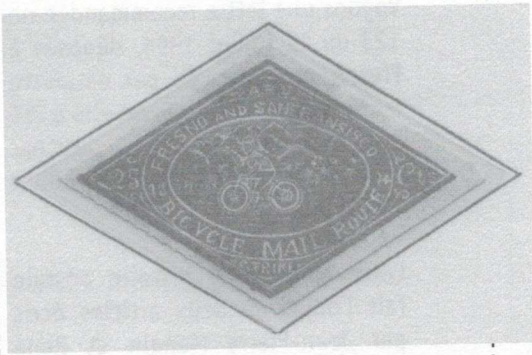
En 1892, l'administration postale française avait organisé un service spécial dit « de dernière minute » moyennant surtaxe, pour permettre au public de poster du courrier jusqu'à 17 heures 15 et d'être assuré qu'il serait acheminé le soir même. On fit alors appel à des vélocipédistes afin d'acheminer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

1.2 La bicyclette et les grèves postales

Aux États-Unis

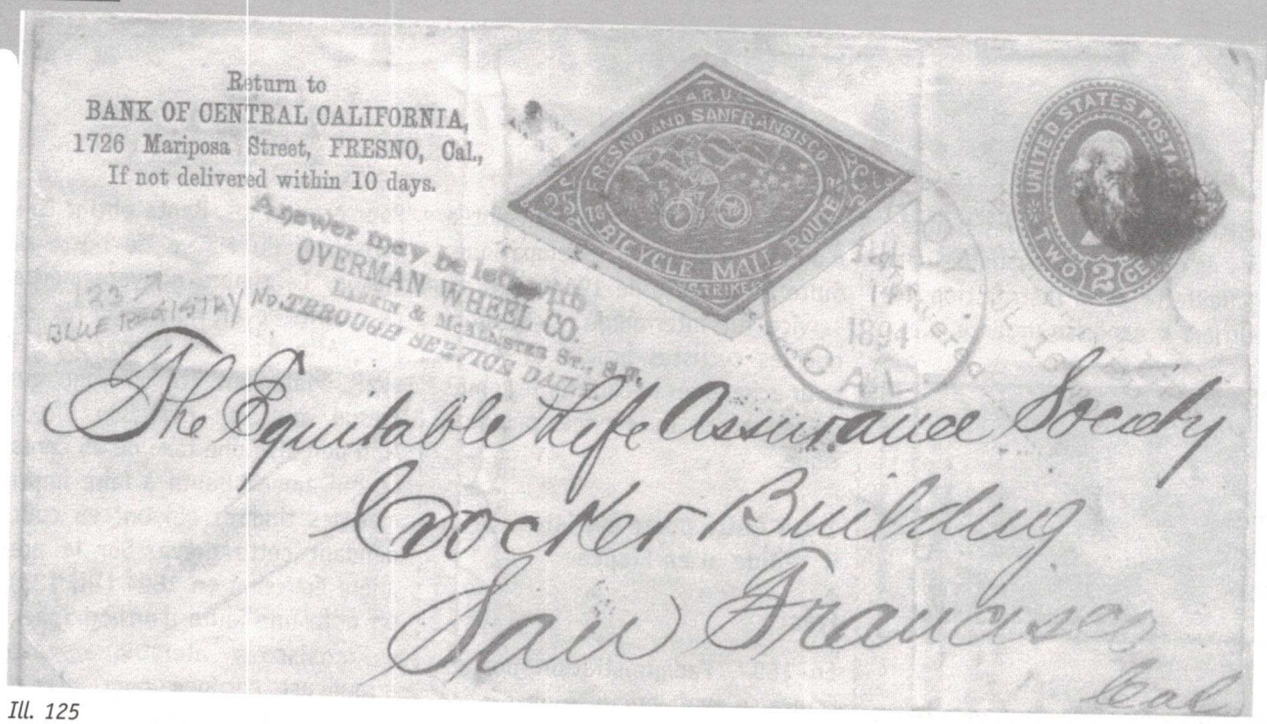
La poste cycliste est né en Californie 1894 pendant une importante crise économique. L'activité économique étant paralysée par une grève des employés de *l'Américain Railway Union (ARU)* qui acheminait le courrier entre San Francisco et Fresno. Afin de palier à cette grève, un gérant d'épicerie de Fresno,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

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



Ill. 123

Ill. 124



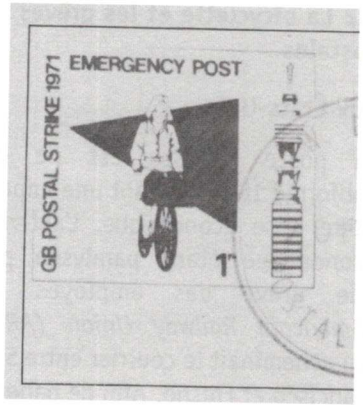
Ill. 125

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

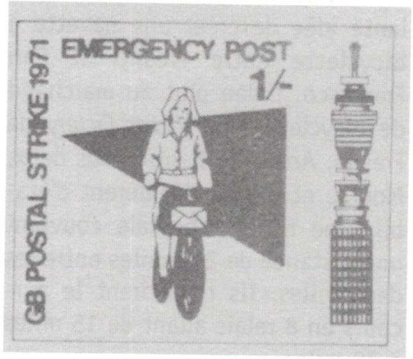
Cette magnifique histoire postale fait l'objet de deux articles écris par Jean-Pierre Mangin et René Geslin dans la revue Philatélie Québec *(Note n)*.

En Grande-Bretagne

En janvier 1971 l'administration postale de la grande Grande-Bretagne vit une grève importante qui dura sept semaines. Afin de palier aux inconvénients que cette grève allait causer aux commerces et aux industries, le gouvernement céda temporairement ses droits postaux à des services postaux privés. C'est alors que la « North West London Postal Service » entra en action avec ses facteurs cyclistes. Ce service émis alors une série de timbre sur laquelle ont peu voir une factrice avec sa bicyclette. Pour compléter le plat, c'est durant cette période de grève que le gouvernement britannique introduisit le système monétaire décimal. On a donc vu deux valeurs monétaires différentes sur les timbres, le shilling et le pence (Ill. 126 et 127).



Ill. 126



Ill. 127

1.3 La bicyclette en temps de guerre

Liechtenstein

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

Afrique du Sud

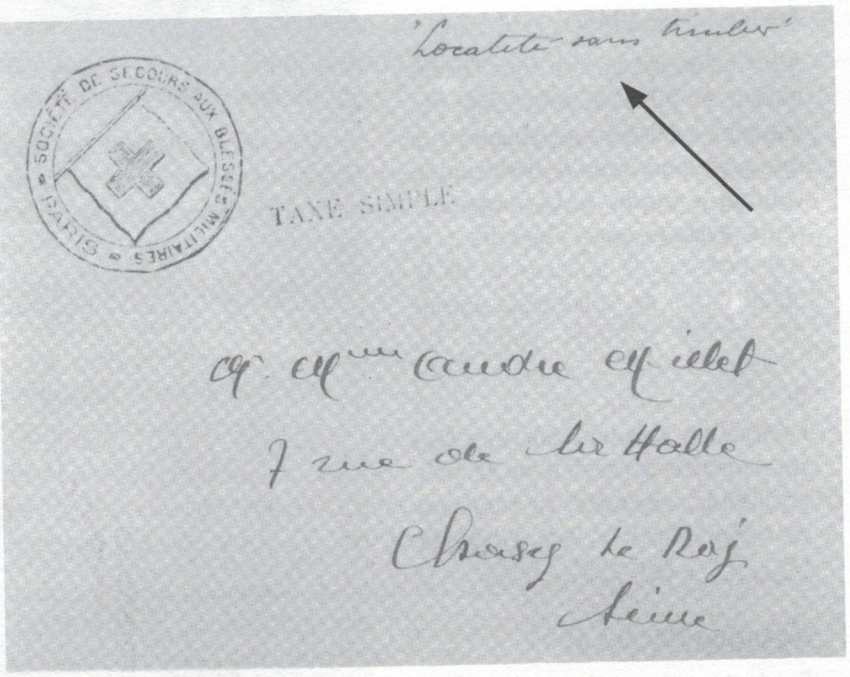
Au cours de la guerre Anglo-Boer, la bicyclette va démontrer encore son utilité. Mafeking *(Note p)* étant assiégée, on a fait appel à des indigènes pour assurer l'échange du courrier de l'intérieur vers l'extérieur et vice versa, une mission dangereuse et périlleuse.

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

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

Ill. 128

Ill. 129



Ill. 130

Intervention de la croix rouge

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

N'ayant pas toutes les facilités d'un bureau de poste normal, ils durent indiquer à la main sur le courrier « Localité sans timbre » et utiliser l'étampe de la Société de Secours aux Blessés Militaires alors que l'étampe de la Croix Rouge était égarée (Ill. 130). Sur le recouvrement du cachet de la Croix Rouge, celui-ci fut utilisé et l'on peut noter qu'en juillet 1940 l'on avait apposé le cachet de la Croix Rouge et un timbre-taxe de 1 Franc.

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

Philippines

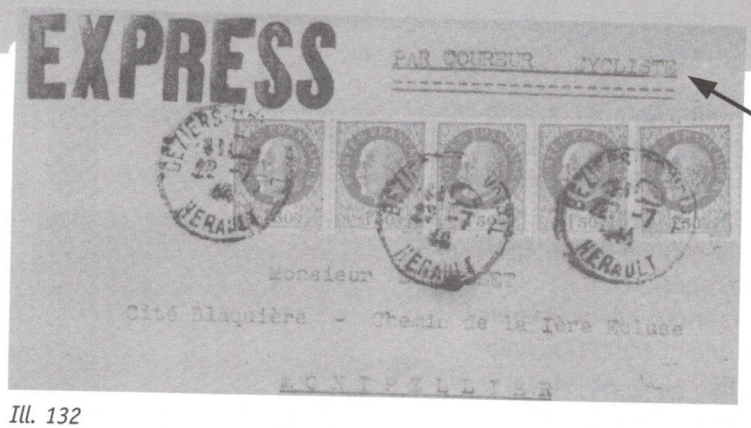
Les Américains et les Japonais se sont livrés plusieurs combats sur l'îles de Cebu *(Note r)* en 1942. Encore ici, ce sont les estafettes cyclistes qui pendant quatre mois (décembre 42 à mars 43) vont assurer le transport du courrier de ville en ville.

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

Ill. 131

France 1944-1945

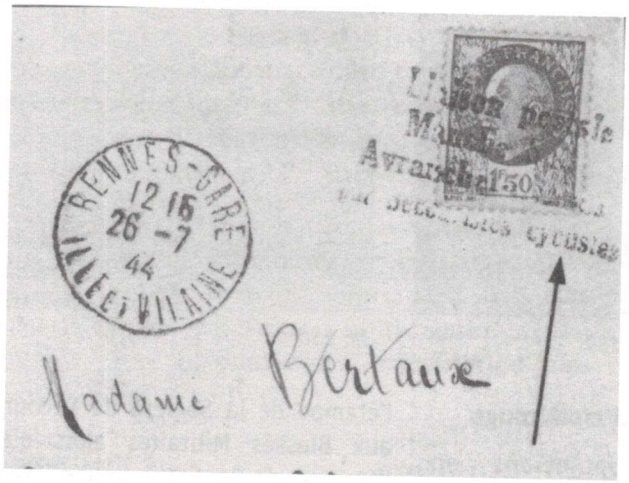
Alors qu'on est encore sous l'occupation, en juillet et août 1944, des coureurs cyclistes sont appelés à la rescousse pour faire la livraison du courrier « exprès ». Les organisateurs avaient pour objectifs : le transport rapide du courrier et la mobilisation de la jeunesse autour des tâches d'intérêt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



Ill. 132

Avranches-Rennes 1944

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



Ill. 133

Alsace 1945

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

Conclusion

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

Référence particulière à cette chronique :

Le service pneumatique
http://www.i-net.fr/marcophilie/pneumatique.html

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

Note l : Idem note k

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

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

Note o : Le livre Guinness des timbres.

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

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

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

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

Site Internet :
www.philatelieQuebec.com