

MAGAZINE **delcampe**

Le mensuel qui a du cachet N°21 mai - juin 2018 Philatélie

FRANCE

La taxe sur les vélocipèdes

FRANCE

Les Daguins

MONDE

Israël

MONDE

Les Flammes de Crozet

DOSSIER

LA POSTE PNEUMATIQUE





La Taxe sur les Vélocipèdes

Les progrès techniques rapides autour de cette vieille invention, la transmission par chaîne en 1880, puis l'arrivée des pneumatiques en 1890 rendent ce mode de déplacement plus confortable, économique, et bientôt indispensable. A l'exception des sportifs, qui y voient un moyen de se dépasser, c'est pour la plupart des Français, hommes et femmes, la découverte d'une nouvelle liberté. Le mot liberté a dû mettre en appétit le fisc qui ne va pas manquer d'y voir une source de recettes comme nous allons le constater, à travers de multiples déclinaisons.

par Daniel Spano président de la **SFPF**

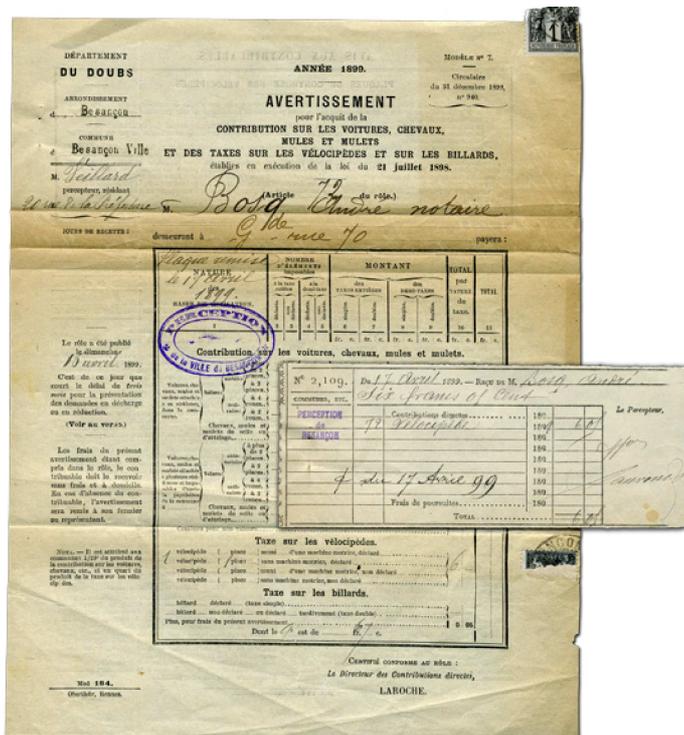


fig. 1

Une taxe de 10 francs sur les vélocipèdes fut instaurée par la loi du 28 avril 1893.

Elle est due par toute personne propriétaire d'un engin et son recouvrement est confié aux communes qui en exigent le paiement par le biais des rôles d'imposition (fig.1). A Paris il fallait déclarer son vélocipède pour être autorisé à circuler dans les rues (prescriptions de l'ordonnance du 9 novembre 1874).

Dans un premier temps, les redevables recevaient quittance pour justifier du paiement de la taxe. Ci-après une simple déclaration de circulation dans Paris, datée du 18 mai 1892 (fig.2), puis une déclaration dans la commune du Vésinet le 11 juin 1893 où le propriétaire s'est acquitté de la taxe conformément à l'article 18 de la loi (fig.3).

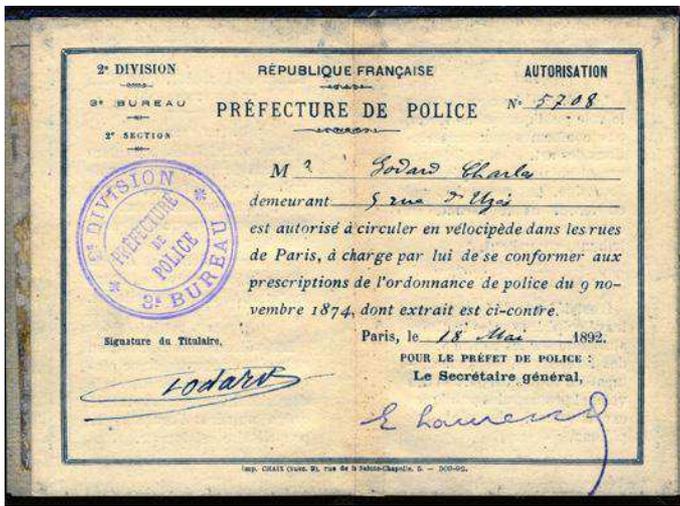


fig. 2

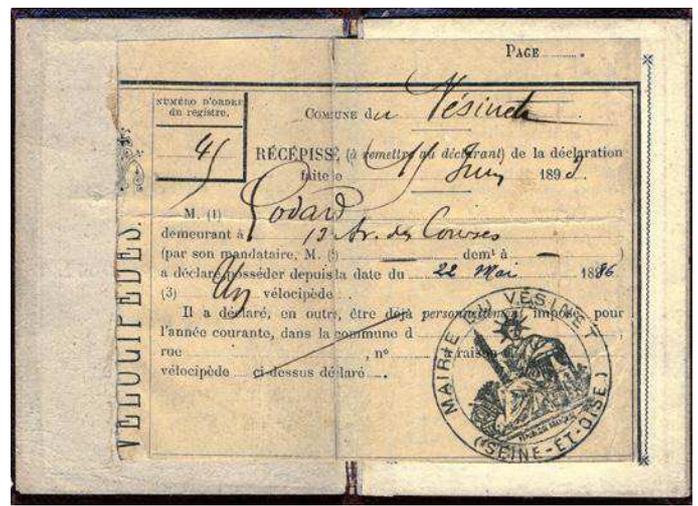


fig. 3

Une baisse de la taxe.

La loi du 13 avril 1898 va diminuer la taxe à 6 F. pour une bicyclette à 1 place et 12 F. pour deux places (tandem).

Une plaque de contrôle obligatoire.

Pour faciliter le contrôle des machines par la maréchaussée, un décret rend obligatoire, à partir du premier mai 1899, le port d'une plaque fiscale fixée sur le tube de direction du vélo (fig.4). Sa validité est d'un an, et elle est remise au déclarant par la mairie. Les machines à deux places portent deux plaques, etc.

Des plaques spéciales pour les machines utilisées par l'armée ou les administration sont créées par la même occasion.

Ces plaques en métal embouti, sont fabriquées par l'industrie privée pour le compte de l'Administration des Monnaies et Médailles.

Une matrice d'emboutissage pour la plaque de 1899 a survécu au temps. Elle est gravée du nom de Villemain (fig.5).

Si on tient compte de l'estimation de 100 000 vélocipèdes en 1893, on peut penser que la fourniture des plaques a pesé lourdement sur les finances de l'administration.

C'est pourquoi la Loi du 24 février 1900 va modifier le règlement d'utilisation des plaques. Tout d'abord, leur durée de validité, donc de renouvellement, passe à 4 ans. Ensuite, chaque titulaire doit impérativement faire graver ses nom, prénom et adresse sur ladite plaque (pour éviter les vols ?) avant de la fixer



fig. 4



fig. 5



au cadre à l'aide d'un collier (fig.6).

En 1900 à partir du 1er mai un nouveau modèle de plaque voit le jour, valable 4 ans jusqu'en 1903 compris (fig.7) et un avis aux contribuables sur les plaques de contrôle sur les vélocipèdes est affiché dans les panneaux administratifs des communes (fig.8). Il faut comprendre ici qu'il n'y aura pas de plaque millésimée pour les années 1901, 1902 et 1903.

En 1904 un nouveau modèle voit le jour, différent du précédent et qui lui aussi sera valable 3 ans jusqu'en 1906 compris (fig.9). Il y a toujours l'espace libre au milieu pour y graver le nom, le prénom et l'adresse du propriétaire de l'engin, cela jusqu'à celle de 1907.

Suite aux protestations des usagers, la taxe a été abaissée à 3 francs au 1er janvier 1907.

À partir de ce moment, l'émission des plaques devient annuelle, et la période de validité fixée du 1er janvier au 31 décembre. Ainsi, entre 1907 et 1920, il y aura chaque année une nouvelle plaque d'un modèle différent (fig. 10 à 12). Ces plaques étaient faites soit en nickel, en laiton, en aluminium ou en fer blanc.

Par la suite, un modèle unique sera répété chaque année entre 1921 et 1929 (fig. 13 à 16).

En 1921, la taxe augmente au tarif de 5 F (loi du 31-12-1921), puis à 6 F (loi du 22 mars 1924), et à 18 francs en 1926 (décret du 23 août).

Un nouveau modèle est émis tous les



fig. 6



fig. 7

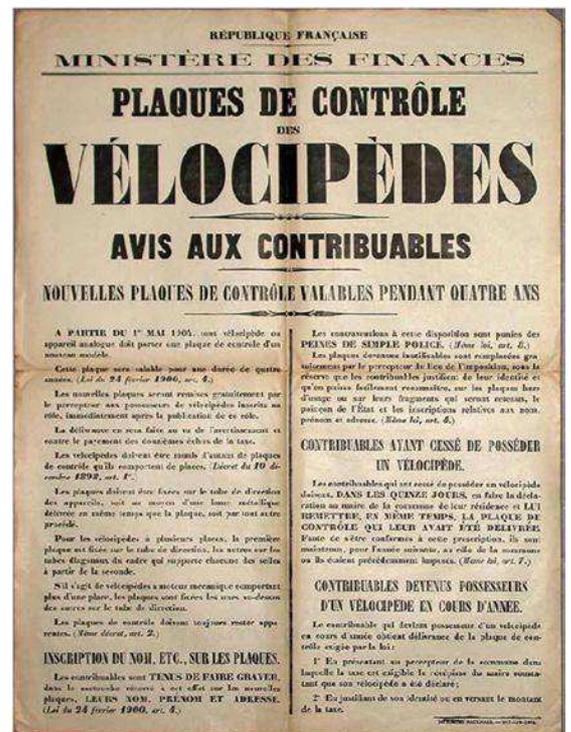


fig. 8



fig. 9



fig. 10



fig. 11



fig. 12



fig. 13



fig. 14



fig. 15



fig. 16



2 ans à partir de 1930, en laiton les années impaires et en métal blanc les années paires (fig. 17 à 18).

La fabrication de la plaque fiscale de l'année 1941 d'abord en laiton (peu courante) fut stoppée par les autorités au nom de l'économie en temps de guerre car certains métaux étaient réquisitionnés. La fabrication fut donc poursuivie en métal blanc. Au mois d'août 1941, les autorités d'occupation allemandes ayant interdit l'emploi du métal pour la fabrication des plaques fiscales pour les bicyclettes, l'administration des contributions indirectes a dû recourir à un nouveau système de perception de l'impôt.

La fin des plaques en métal

Pour l'année 1942, la plaque en métal fut irrémédiablement remplacée par un formulaire libre, sans indication du département, portant l'image de la plaque qui n'existe pas. Le tarif passe désormais à 25 francs. C'est la première et seule fois où le montant de la taxe est visible (fig. 19). Ce bout de carton n'était en aucun cas destiné à être fixé sur le cadre du vélo, mais plutôt conservé avec les papiers d'identité. Un éditeur-publicitaire de Béziers eut l'initiative opportune d'imprimer un modèle de porte-carte d'identité muni d'un emplacement pour ce récépissé (fig. 20).

Dans les communes où le for-

mulaire ne fut pas disponible à temps, les autorités locales ont pu utiliser le formulaire de laissez-passer pour les automobiles. Ci-après un "Permis de circulation" portant la mention "En l'absence de l'imprimé CP 27 et en tenant lieu - Brives le 07 juillet 1942" (fig. 21).

Il existe un document analogue "Permis de circulation N°..." sur lequel a été apposé un tampon avec les mentions "VELOCIPÈDES / Année 1942 / Délivré aux lieu et place / de laissez-passer 27 ter" (fig. 22). Ces documents sont très rares.

Selon un arrêté du 9 novembre 1940, les propriétaires de vélocipèdes devaient être porteurs d'un "récépissé de déclaration" de possession d'un vélo. Un formulaire de l'espèce doit exister pour toute la zone occupée il en fut autrement (fig. 23). Certains départements ont imprimé leur propre "récépissé de déclaration", avec des dates d'arrêté différentes, comme l'Aisne le 3 décembre 1940 (fig. 24), la Seine et Marne le 6 décembre 1940 (fig. 25), le Loiret le 20 décembre 1940 (fig. 26), ou la Seine et Oise (fig. 27). Il en existe aussi des duplicata (fig. 28). Des communes ont pris l'initiative de faire leurs propres récépissés pour être en règle avec les autorités allemandes comme à Fresnay / Sarthe (fig. 29) ou à Fleury-les-Aubrais (fig. 30).



fig. 17



fig. 18



fig. 19

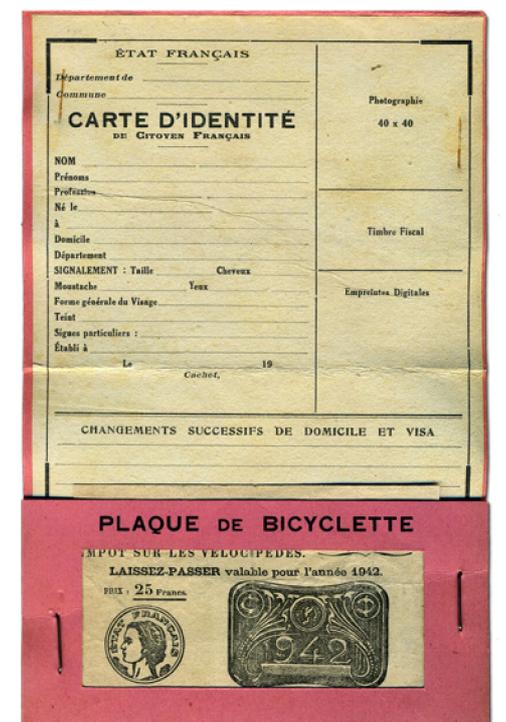


fig. 20

DEPARTEMENT d'INDRE ET LOIRE CONTRIBUTIONS INDIRECTES. DIRECTION

PERMIS DE CIRCULATION N°

SIGNALMENT DU VEHICULE. Laissez passer l'automobile dont le signalment est donné ci-contre, genre d'une force de C.V. qui a fait l'objet de l'un des récépissés de déclaration de la préfecture de l'Indre-et-Loire appartenant à M. *M. Goussier* profession *commerçant* demeurant à *avenue Bengo*

Le présent permis est valide de *Paris* à *Paris*

Il devra être rempli en cas de changement de domicile ou de modification survenue dans les éléments servant à l'assiette de l'impôt. Il sera considéré comme nul si les taxes afférentes à chaque période de mise en circulation ne sont pas acquittées. Somme perçue au comptant: Déclaré à *Paris le 10 Mars 1942*

INDICATIONS RELATIVES AU PAYEMENT DES DROITS.

Tarif appliqué: Droits trimestriels: o 50 Taxe de quinzaine: o 50 Frais d'envoi de la vignette en cas de paiement par poste: o 50 TOTAL: o 50

fig. 21

DEPARTEMENT d'INDRE ET LOIRE CONTRIBUTIONS INDIRECTES. DIRECTION

PERMIS DE CIRCULATION N°

SIGNALMENT DU VEHICULE. Laissez passer l'automobile dont le signalment est donné ci-contre, genre de C.V. qui a fait l'objet d'un récépissé de déclaration de la préfecture de l'Indre-et-Loire appartenant à M. *M. Goussier* profession *commerçant* demeurant à *avenue Bengo*

Le présent permis est valide de *Paris* à *Paris*

Il devra être rempli en cas de changement de domicile ou de modification survenue dans les éléments servant à l'assiette de l'impôt. Il sera considéré comme nul si les taxes afférentes à chaque période de mise en circulation ne sont pas acquittées. Somme perçue au comptant: Déclaré à *Paris le 10 Mars 1942*

INDICATIONS RELATIVES AU PAYEMENT DES DROITS.

Tarif appliqué: Droits trimestriels: o 50 Taxe de quinzaine: o 50 Frais d'envoi de la vignette en cas de paiement par poste: o 50 TOTAL: o 50

fig. 22

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

Le Préfet de Police
Vu l'Arrêté du 9 novembre 1940.

Certifie avoir reçu une déclaration par laquelle:
M. *Nibot Blanche*
domicilié à *Paris 60 rue Cortambert*
déclare être propriétaire du cycle défini comme il suit:

Genre: *Bic*
Marque: *Benot*
Indication du type: *Benot*
N° de série du type: *Benot*

Ladite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le N° *7856 R 71*

A Paris, le *13 JANV 1941*

Le Préfet de Police,
Le Directeur de la Direction Administrative de la Circulation et des Transports

fig. 23

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

Le Préfet du Département de l'Aisne,
Vu l'arrêté du 3 Décembre 1940.

Certifie avoir reçu une déclaration par laquelle:
M. *Leconte Marguerite*
domicilié à *Croy*
déclare être propriétaire d'un cycle défini comme suit:

Genre: *bicyclette*
Marque: *Valon*
Indication du type: *route*
N° de série du type: *52*

Ladite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le N° *2961 AMI*

A Laon, le *21 AVR 1941*

Le Préfet,
POUR LE PRÉFET:
Le Chef de Division délégué.

fig. 24

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

LE PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE,
Vu l'ARRÊTÉ du 6 décembre 1940.

Certifie avoir reçu une déclaration par laquelle:
M. *Prasart Maxim*
domicilié à *Orzoux Le Valois*
déclare être propriétaire du cycle défini comme il suit:

Genre: *bicyclette*
Marque: *homme*
Indication du type: *homme*
N° de série du type: *717511*

Ladite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le n° *210 OV-1*

A Melun, le *20 MARS 1941*

P. le Préfet et par délégation:
Le Chef de Division.

fig. 25

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

Le Préfet du Loiret,
Vu l'arrêté du 20 Décembre 1940,

certifie avoir reçu une déclaration par laquelle:
M. *Chauvet Georges*
domicilié à *Montargis 14 R. J. Gaudin*
déclare être propriétaire du cycle défini comme il suit:

Genre: *Bicyclette*
Marque: *Pandoly Star*
Indication du type: *mont*
N° de série du type: *mont*

Ladite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le n° *444 J P 4*

A Orléans, le *16 JANV 1941*

P. le Préfet du Loiret:
Le Conseiller de Préfecture,
Henry Mager

fig. 26

ETAT FRANÇAIS
PREFECTURE DE SEINE-ET-OISE

IMPÔT SUR LES VELOCIPÈDES 1943

Oise certifie avoir reçu une déclaration par laquelle M (1) *ARLIER Germain* demeurant à *VERSAILLES rue d'Anjou n° 63* déclare être propriétaire d'un cycle défini comme indiqué au verso.

La dite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le numéro: *887 YA*

Paris, le *28 JANV 1941*

Pour le Préfet,
Le Secrétaire général pour la Police:

fig. 27

RÉCÉPISSÉ

LE PRÉFET DE PARIS
Vu l'Arrêté du 9 novembre 1940.

Certifie avoir reçu une déclaration par laquelle:
M. *Bonn Elie*
domicilié à *Paris 67 quai de la Seine 166*
déclare être propriétaire du cycle défini comme il suit:

Genre: *Bic*
Marque: *Alcyon*
Indication du type: *Alcyon*
N° de série du type: *A 16076*

Ladite déclaration a été enregistrée à la Préfecture sous le N° *7156 R N 4*

A Paris, le *25 Juillet 1941*

Le Préfet de Police,

fig. 28

Le Maire de FRESNAY S/ SARTHE
donne récépissé à M. *Concort Gabriel*
demeurant à *Fresnay-sur-Sarthe*

de sa déclaration afférente au recensement des bicyclettes et tandems prescrit par note du 13 Décembre 1942 par la Feldkommandantur du Mans et applicable:

La bicyclette est destinée *Naval*

A FRESNAY S/ SARTHE, le *13 JANV 1941*

LE MAIRE,
Concort Gabriel

fig. 29

COMMUNE DE FLEURY-LES-AUBRAIS

Récépissé de déclaration de bicyclette

Nom et Prénoms: *Chartier Marguerite*
Profession: *Etudiante*
Adresse: *330 Toub. Bannier*
Marque: *ballot*
État: *2 - passable*

Le Maire,

fig. 30



fig. 31



fig. 35

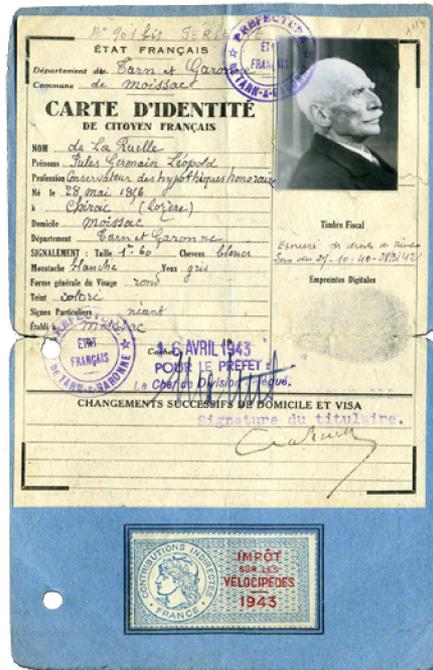


fig. 32



fig. 33



fig. 34

Emission de timbres mobiles

L'autorité allemande fit pression auprès de l'Atelier du Timbre pour qu'il fabrique des timbres dont l'usage serait prescrit à partir du 1er janvier 1943.

Ces timbres de grand format portent l'effigie de la République encadrée par les mots « Contributions Indirectes - France ». Dans la partie droite, sont imprimés en surcharge les mots " Impôt sur les vélocipèdes", suivis de l'année d'utilisation. La couleur des vignettes est différente chaque année (fig. 31).

Différents supports ont servi à l'apposition de ces timbres - Carte d'un éditeur-publicitaire de Béziers (fig. 32) - Carte d'identité de 1944 portant une curieuse vignette de recensement de 5/44 (fig. 33) - Protège timbre plaque vélo (fig. 34) .

En 1943 une commune délivra un récépissé de 1942 surchargé en rouge 1943 au tampon (on connaît un 2ème document dont la surcharge est en bleue) par manque de timbres (fig. 35).

Des récépissés sur carton

A partir de 1949, le timbre mobile sera remplacé par un récépissé cartonné nominatif portant, en haut "Ministère des finances" et dans un cercle une effigie au type Marianne tournée à gauche et autour une inscription "VELOCIPÈDES + Année" et la signature

du graveur Daussy, jusqu'en 1954. Le verso porte un avis important dont le texte sera modifié au fil du temps (3 versions) (fig. 36 à 37). Ces laissez-passer sont de couleur différente chaque année. On peut se les procurer principalement dans les bureaux de tabacs agréés D. A. (Distributeurs Auxiliaires) et dans les bureaux de l'administration fiscale des contributions indirectes. Ces formulaires furent imprimés en carnets de 50 exemplaires (fig. 38) avec souche (fig. 39).

L'ordonnance du 30 décembre 1958 supprima définitivement l'impôt sur les vélocipèdes.

Les contraventions

Les amendes pour défaut de plaque de contrôle de vélocipède furent instaurées par l'article 51 du décret du 19 juillet 1934. Ainsi furent créées des quittances spéciales des Contributions Indirectes N° 8 (fig. 40) au tarif de 30 francs du 19 juillet 1940, N° 2 (fig. 41) au tarif de 81,50 F manuscrit du 14 juin 1944, N° 3 (fig. 42) au tarif de 230 F manuscrit du 12 avril 1952 et N° 1 (fig. 43) au tarif de 260 F manuscrit du 15 juin 1958. Il exista aussi des fraudeurs qui transformèrent leur plaque pour l'année concernée (fig. 44).

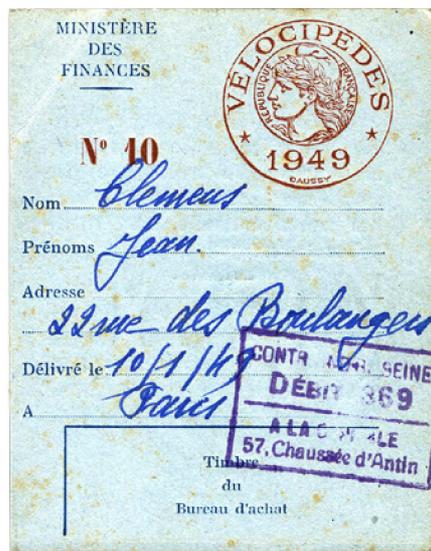


fig. 36

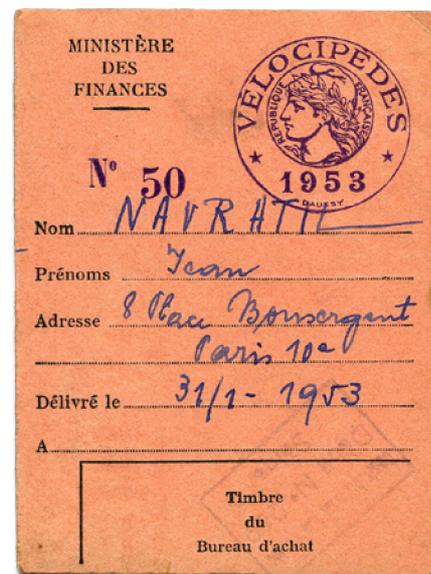


fig. 37

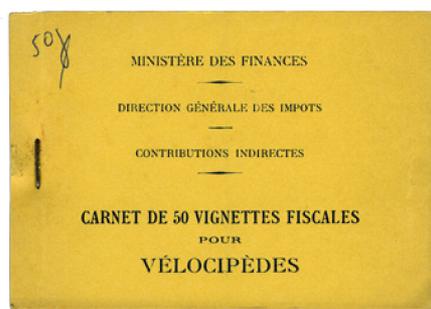


fig. 38

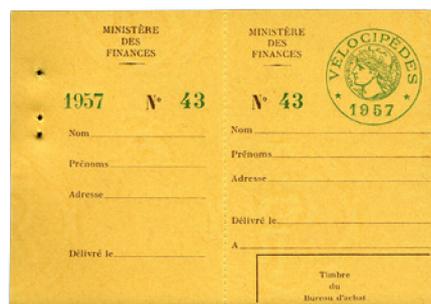


fig. 39

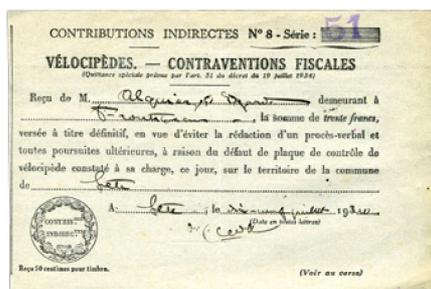


fig. 40



fig. 41



fig. 42



fig. 43



fig. 44



Utilisation en SARRE

Le décret sur la circulation de la population allemande en Sarre du 20 juillet 1945 prévoit : la circulation à bicyclette ou à engin à moteur nécessite une permission particulière pour l'utilisation de ce moyen de transport. Pour utiliser un vélo ou même en posséder un, il fallait donc payer une taxe, sauf si son état empêchait son utilisation (Journal Officiel du Conseil régional de la Sarre n° 2/45 du 25/07/1945).

En octobre 1945, cette taxe fut nommée Impôt pour Vélocipède (Fahrradsteuer). Elle coûtait 12 Reichsmark par an, payable d'avance. La licence de vélo était toujours au nom du propriétaire. Une vente ou un changement de propriétaire du vélo devaient être signalés (Journal Officiel n° 14/45 du 30/11/1945). Les violations des règles sur le permis de bicyclette étaient punissables par la loi pénale. En cas d'infraction à ce règlement il fallait payer une amende de 25 jusqu'à 100 RM. En cas de récidive la bicyclette pouvait être confisquée sans considération de son propriétaire. Le paiement était acquitté sur une "carte de bicyclette" (Fahrradschein). Toute personne qui voulait utiliser un vélo, devait être en possession de ce document

(fig. 45). Les timbres sont ceux employés sur le territoire métropolitain, avec une surcharge pour leur emploi en Sarre (fig. 46). Des récépissés français furent utilisés en Sarre (fig. 47) puis les autorités de la Sarre firent leur propre formulaire nominatif (fig. 48) Cet impôt a été en vigueur jusqu'en 1958.

Taxe pour circuler sur les chemins de halage

La circulation sur les chemins de halage a été régie par l'article 62 du décret du 6 février 1932.

Les chemins de halage sont formés de pistes ou voies situées le long de la berge d'une rivière ou d'un canal navigable. Le halage est un très ancien mode de traction des bateaux fluviaux qui constituait à tirer le chaland depuis la berge au moyen d'une longue corde. Le halage pouvait être humain, animal ou mécanique. Longtemps, la traction des chalands a été le seul moyen de remonter les rivières.

Ils ont été conçus pour les besoins de la navigation fluviale d'où l'obligation d'avoir un " permis de circulation à bicyclette sur les chemins de halage" (fig. 49). Ce permis était soumis aux droits de dimension de petit papier à 4 francs (décret du 17 mars 1933).



fig. 45



fig. 46

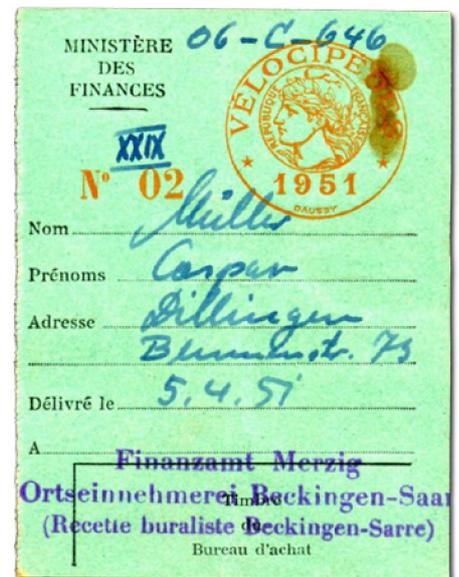


fig. 47



fig. 48

Utilisation dans les colonies françaises

La taxe sur les vélocipèdes s'appliquait également dans les ex-colonies françaises. Elles étaient parfois matérialisées sous forme de plaques. En voici quelques exemples : avec le nom du pays - Dahomey 1932 (fig. 50), Soudan 1954 (fig. 51), Togo 1931 et 1932 (fig. 52 et 53) ou le nom de la commune d'un pays - Casablanca 1932 (fig. 55), Haïphong 1935 (fig. 55), Hanoï 1932 (fig. 56) ou sous forme de récépissé cartonné - Soudan 1953 (fig. 57 et 58).

Voilà dressé un aperçu le plus complet possible selon nos connaissances et découvertes actuelles, de la taxe sur les vélocipèdes, en espérant que d'autres documents viendront illustrer ce mode de locomotion et son rapport avec le fisc.



fig. 49



fig. 50



fig. 51



fig. 52



fig. 53



fig. 54



fig. 57



fig. 55



fig. 58



fig. 56