

Lotto no.: L251081

Nazione/Tipo: Accumulazioni

Accumulazione di materiale vario: impossibile fotografare l'intero lotto.

Prezzo: 15 eur

[Vai al sito www.matirafil.com]



Foto nr.: 2



Foto nr.: 3



Foto nr.: 4



Foto nr.: 5



Foto nr.: 6



Foto nr.: 7



Foto nr.: 8



Foto nr.: 9



Foto nr.: 10



Foto nr.: 11



Foto nr.: 12



Foto nr.: 13



Foto nr.: 14

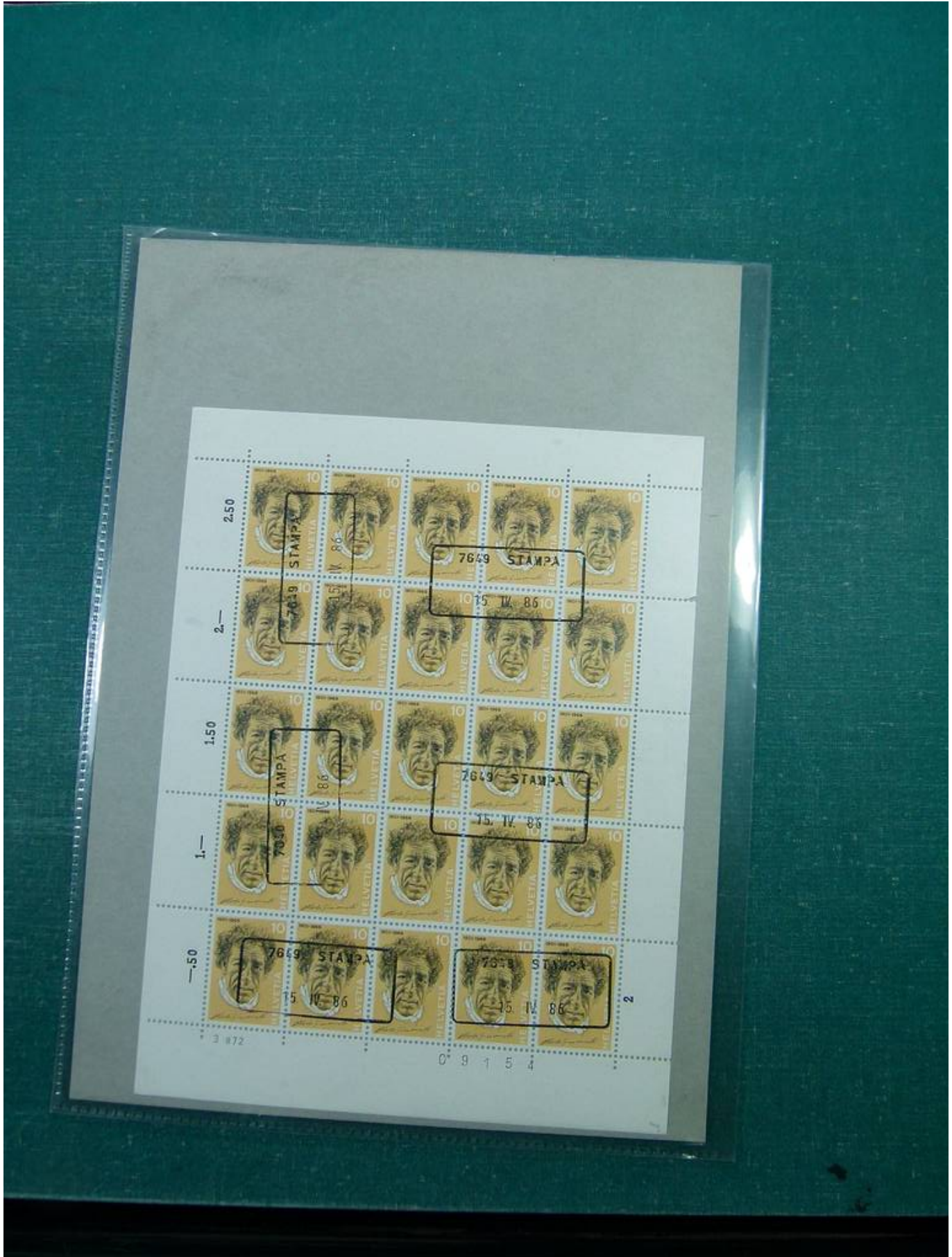


Foto nr.: 15

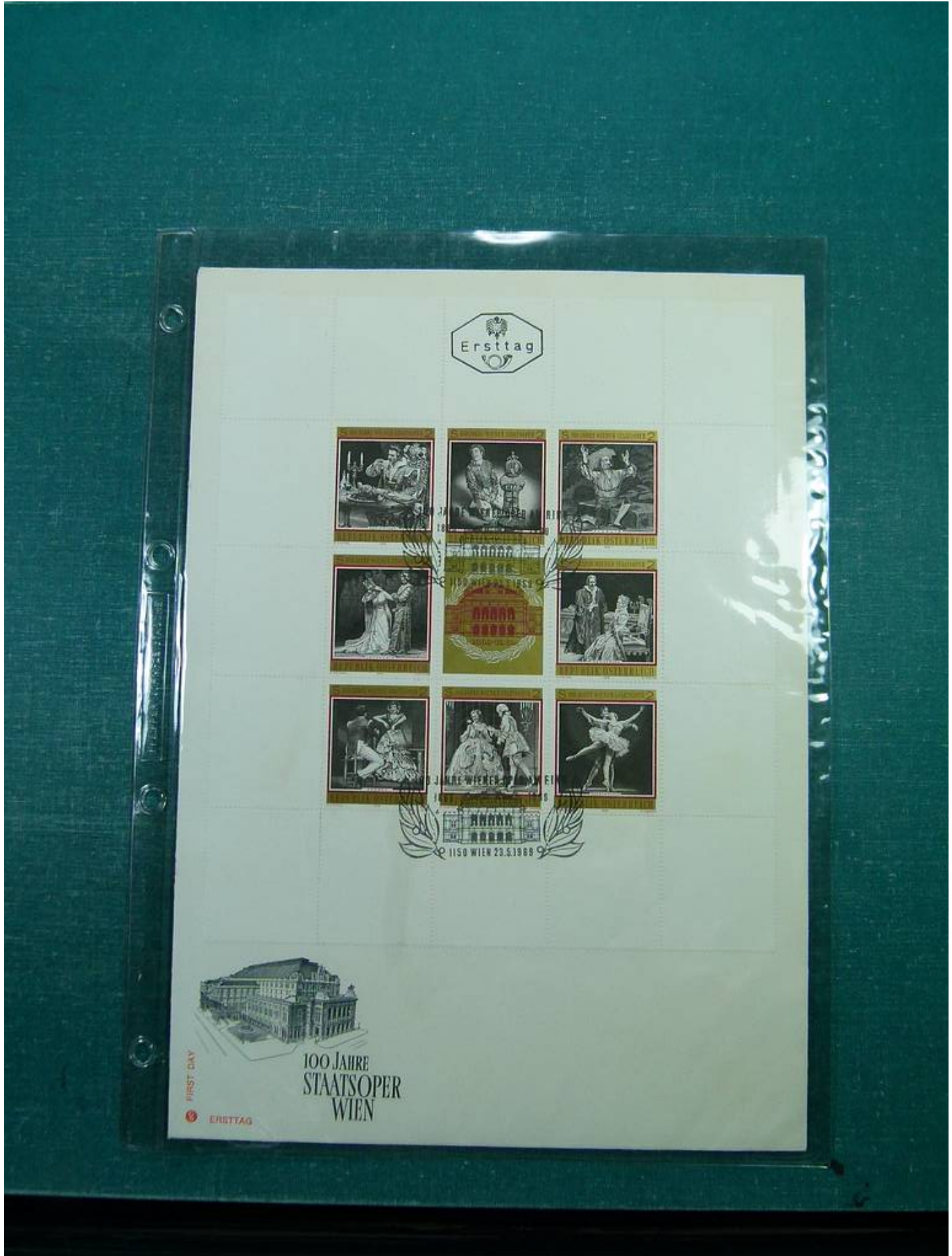


Foto nr.: 16



Foto nr.: 17



Foto nr.: 18




Foto nr.: 19



Foto nr.: 20

Poste Français Collection Historique du Timbre-Poste Français

Raoul FOLLEREAU
1903-1977
Père des lépreux



Raoul Follereau est né le 17 août 1903 à Nevers. Ecrivain, poète, orateur et journaliste, il part en 1936, à la demande d'un journal argentin, sur les pas du Père de Foucauld. Cette rencontre spirituelle orientera toute sa vie: il sera au service des plus pauvres.

Dès son retour, il entame une tournée de conférences pour recueillir les fonds nécessaires à la construction de l'église d'El Golea, près du tombeau de Charles de Foucauld.

C'est au cours de ce voyage que Raoul Follereau découvre les lépreux: «*J'ai appris qu'il existait un crime impardonnable, promis à n'importe quel châtement, un crime sans recours et sans amnistie: la lèpre*».


En 1942, Raoul Follereau, recherché par les nazis, se réfugie chez les sœurs missionnaires de Notre-Dame des Apôtres à Lyon. Il apprend que la Mère Supérieure projette de construire à Adzopé, en Côte d'Ivoire, un village où les lépreux, jusque-là bannis, pourraient vivre normalement, tout en étant soignés. Immédiatement séduit, Raoul Follereau parcourt le monde pendant dix ans et donne 1200 conférences au cours desquelles il expose le problème de la lèpre pour trouver l'argent nécessaire à la construction d'Adzopé. Mais cela ne suffit pas: il veut rendre leur identité aux lépreux, les connaître et leur apporter son amitié.

Il fera trente fois le tour du monde et donnera son amour débordant à tous les déshérités. Dans cette croisade, il n'est pas seul. Son épouse, Madeleine, l'accompagne partout: «*La plus grande chance de ma vie, c'est ma femme. Elle a joué un rôle irremplaçable. Je n'aurais jamais eu le courage de faire ce que j'ai fait si j'avais été seul*»...

Pour délivrer les bien-portants de cette peur panique du lépreux, Raoul Follereau multiplie les initiatives: en 1952, il intervient auprès de l'O.N.U.; en 1953, il soumet au président de la République une proposition de loi visant à libérer juridiquement les lépreux; en 1954, il fonde la Journée mondiale des lépreux, reprise aujourd'hui par 137 pays.

Depuis cette date, des associations naissent dans le monde; toutes sont coordonnées par la Fédération Internationale des organismes de lutte contre la lèpre. Leur but: collecter assez de fonds pour soigner les quinze millions de lépreux qui souffrent dans le monde.

En 1968, Raoul Follereau crée l'Association française qui porte son nom et continue maintenant son œuvre. Raoul Follereau s'éteint à Paris, le 6 décembre 1977.



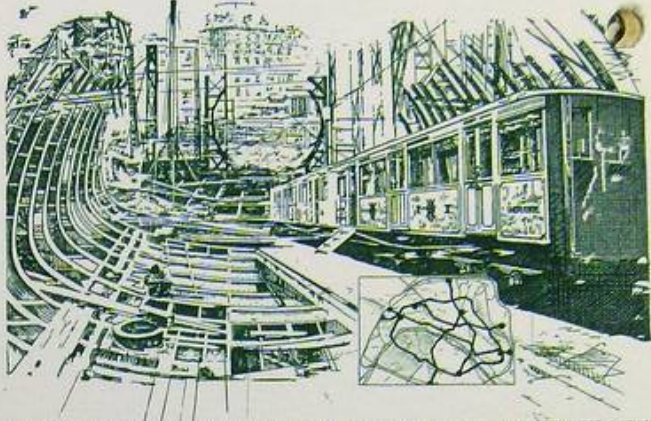
03-87 Document Philatélique Officiel Abridgé par l'Administration des Postes et Télécommunications pour le Monde de la Poste et tel que les postes de

Foto nr.: 21

Poste Française Collection Historique du Timbre-Poste Français Col

FULGENCE BIENVENÜE

1852-1936
Le métro



CONSTRUCTION DU METRO DE PARIS, PLACE ST MICHEL, INTERIEUR DU CAISSON, PREMIERE RAME, PLAN DU RESEAU 1900. GAUTHIER

Résoudre dans les grandes métropoles le difficile problème de la circulation urbaine représente un véritable tour de force. Paris, en un temps où l'automobile était encore un luxe rare et où le cheval régnait en maître dans les rues, a trouvé l'homme qui a su doter la capitale française d'un réseau souterrain de trains électriques adapté aux besoins de la population et de surcroît financièrement à la portée de tous.

Peu de Parisiens connaissent le nom de celui auquel ils doivent leur métro : Fulgence Bienvenüe, né le 27 janvier 1852, est un Breton des Côtes-du-Nord, treizième enfant d'un notaire d'Uzel. Après de solides études à l'Ecole polytechnique puis à l'Ecole des ponts et chaussées, il débute dans la carrière d'ingénieur en construisant des lignes de chemin de fer en Bretagne et en Normandie. Le 25 février 1881 il est victime d'un grave accident du travail: les roues d'un wagon lui broient le bras gauche.

Devenu ingénieur en chef en 1891, il est chargé du service de l'adduction des eaux de l'Avre. Cinq ans plus tard il présente à la ville de Paris l'avant-projet d'un chemin de fer souterrain que le monde entier admirera. Ses propositions sont retenues. Le métro de Paris vient de naître.


Il faut aller vite car en 1900 s'ouvre à Paris une grande exposition universelle vers laquelle le monde entier a les regards tournés. Fulgence Bienvenüe réussit ce qui paraissait impossible. En moins de deux ans il construit les dix kilomètres de la ligne n° 1 (Porte de Vincennes-Porte Maillot), malgré les difficultés dues aux collecteurs, égouts, conduites et canalisations qui encombrant le sous-sol parisien. Elle est ouverte au trafic des voyageurs le 19 juillet 1900. En octobre de la même année les lignes Etoile-Trocadéro et Etoile-Dauphine sont, elles aussi, terminées et ouvertes au public. Le succès est immédiat.

Désormais, la vie de Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain se confondent. Sous son impulsion, le populaire métro dessine dans le sous-sol parisien sa vaste toile d'araignée. Nul moyen de transport au monde ne parvient à égaler la conception à la fois simple et rationnelle, hardie et fiable à tous égards, du métro de Paris.

Jusqu'en 1932 Fulgence Bienvenüe travaillera sans répit. Il consent à plus de 80 ans à prendre sa retraite. Jusqu'à sa mort survenue le 3 août 1936, il ne cessera de s'intéresser au développement du métro de Paris.

Fulgence Bienvenüe a construit 138 kilomètres de lignes. Il était Grand' Croix de la Légion d'honneur, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Inspecteur général des services techniques du métropolitain. La ville de Paris lui décerna la grande Médaille d'or.

La Régie Autonome des Transports Parisiens et la ville de Paris ont rendu à celui qu'on a appelé «Père métro» un hommage mérité en ajoutant au nom de la station «Montparnasse» celui de Bienvenüe.



02-87 Document Philatélique Officiel Adité par l'Administration des Postes et Télécommunications pour le Musée de la Poste et tiré sur les presses de

Foto nr.: 22

Poste Françaises Collection Historique du Timbre-Poste Français Col

BRAM VAN VELDE



D'ART LITHOGRAPHIE NOIR ET BLANC DE BVV. 8962 CENTRE BEAUBOURG LACAQUE SC

Né en 1895 près de Leyde, en Hollande, Bram Van Velde devient apprenti à l'âge de douze ans dans la Maison Kramers où il apprend la peinture et la décoration. C'est également là, à La Haye, qu'il commence à peindre de façon classique, naturaliste. En 1922, il rejoint un groupe de peintres allemands: l'expressionnisme est alors une manière de refus, de révolte et de révolte de l'après-guerre. Deux ans plus tard, Bram Van Velde est à Paris: il exposera chaque année aux Indépendants puis aux Surindépendants à partir de 1928.

La guerre le trouve dans la misère, une misère double: il est profondément heurté par la tragédie de son pays natal et celle de la France où il se trouve. Il se renferme sur lui-même et cesse de peindre, soutenu seulement par quelques amis parmi lesquels Samuel Beckett.

Figuratif donc à ses débuts, puis expressionniste, influencé par Matisse dans les années 30, attiré par l'utilisation des lettres manuscrites et des enveloppes timbrées comme support à des croquis, à des dessins de visages ou à des griffures qui annoncent le style COBRA (en particulier les œuvres très personnelles d'Alechinsky), BVV comme on l'appelle (de son vrai nom Abraham Gérard Van Velde), explose à la Libération. Il est alors révélé aux amateurs d'art, toujours soutenu par Samuel Beckett puis par son ami Jacques Putman qu'il rencontre en 1952. Paris puis le monde entier ne cesseront de l'honorer et d'acquiescer ses œuvres.

Or, les peintures de Bram Van Velde, à partir de 1945, sont à la figuration à peu près ce que l'anti-matière est à la matière. Les couleurs sont somptueuses, transparentes, voluptueuses et les dégoulinades sont systématiquement utilisées, la transparence presque systématiquement recherchée comme dans l'œuvre conservée au Centre Pompidou et reprise par le timbre. Pourtant le peintre disait, cité par Alechinsky, à propos de paysages alpestres qui les entouraient: « *Tout cela ne sert à rien. Mon œil connaît tout cela, je ne peux rien en faire. La peinture, c'est autre chose, c'est une autre image, c'est faire une autre image.* ».

Quel tourment, quel désespoir, quelle cassure peuvent expliquer un tel renversement chez Bram Van Velde, après quatre ans de silence humilié par la guerre? Peintre total, peintre exigeant dans une apparence de désinvolture et de défi, penché scrupuleusement sur les pierres lithographiques ou debout devant l'interrogation d'une toile blanche, Bram Van Velde ne pouvait peut-être pas apporter lui-même une réponse aux questions fondamentales posées par l'Art. Il subissait la nécessité.

Après un séjour de quelques années à Genève, Bram Van Velde s'est fixé en 1980 à Grimaud où il est mort un an plus tard. Il repose en Arles, et ses peintures nous attirent toujours par leur lumière apparemment sans signification: mais connaît-on la signification de la lumière?

REPUBLICQUE FRANÇAISE 500





REPUBLICQUE FRANÇAISE 500



14-87 Document Philatélique Officiel édité par l'Administration des Postes et Télécommunications pour le Musée de la Poste et tiré sur les presses de

Foto nr.: 23

Poste Français Collection Historique du Timbre-Poste Français Col

JOURNÉE DU TIMBRE 1987 BERLINE



BERLINE

d'ap. V. ADAM

Sc. DURENS

La poste a toujours eu le souci d'acheminer le plus rapidement possible les plis confiés à ses soins. Au 18^e siècle, pour atteindre ce résultat, la « Ferme générale des Postes et Messageries » a multiplié ses efforts. Ceux-ci ont été dirigés essentiellement dans deux directions : développer et améliorer le fonctionnement de ses installations fixes et créer de nouveaux types de véhicules postaux, mieux adaptés aux conditions de travail que les anciens modèles.

C'est ainsi que durant le dernier siècle de l'Ancien Régime, tandis que sur les routes les relais de poste étaient multipliés, que dans les villes de nouveaux bureaux étaient ouverts aux usagers (sait-on qu'en 1759 la France comptait 1000 « bureaux de la poste aux lettres » ?), dans leurs ateliers les carrossiers rivalisaient d'ingéniosité pour améliorer le matériel déjà en service ou créer des « voitures postales » plus rapides et plus confortables, que celles existant déjà.

Comme son nom l'indique la « berline » est née dans la capitale allemande. Vers 1670, Berlin n'était alors qu'une modeste petite ville, tête d'un Etat de médiocre importance, mais sur lequel régnait un souverain, le Grand Electeur Frédéric Guillaume, dévoré d'ambition. Voulant faire de Berlin une cité élégante, il demanda à son architecte, Chiese, de tracer les plans d'un carrosse de bel aspect, plus rapide et mieux suspendu que ceux existant déjà. La réussite fut complète. Le nouveau véhicule baptisé « berline » ne tarda pas à se répandre en Europe.

Au début du 19^e siècle, avec quelques modifications, la « berline » fut aménagée en véhicule utilitaire pouvant transporter confortablement et rapidement quatre passagers et un nombre appréciable de plis postaux.

La berline représentée sur le timbre a été mise en service en 1837. Elle comportait deux coffres : l'un à l'avant pour les bagages, l'autre à l'arrière pour les dépêches. L'agent qui en était responsable prenait place dans le cabriolet situé au-dessus du coffre arrière, près de la manivelle du frein qu'il était chargé de manoeuvrer en cas de nécessité. Les malles (nom alors donné aux voitures des services postaux) de la première section (on appelait ainsi les routes ayant leur point de départ à Paris) circulaient sur les routes principales à une vitesse moyenne de 10 à 15 kilomètres à l'heure. Il fallait alors 54 heures pour aller de Paris à Toulouse, 40 pour Lyon et 44 pour Bordeaux. Le coût du transport d'une lettre était de 10 sous pour Angoulême et 14 sous pour Bordeaux.



Foto nr.: 24

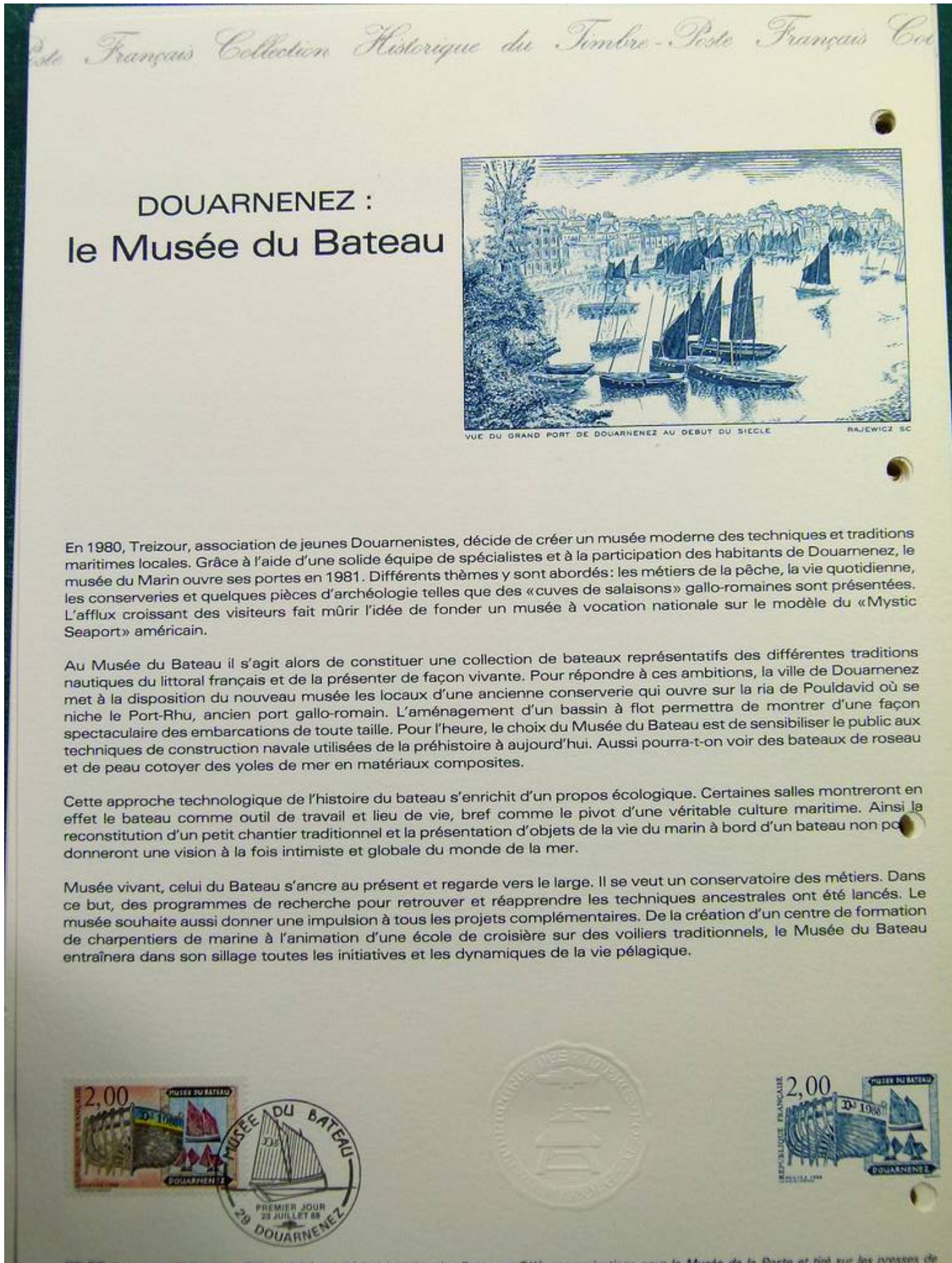


Foto nr.: 25

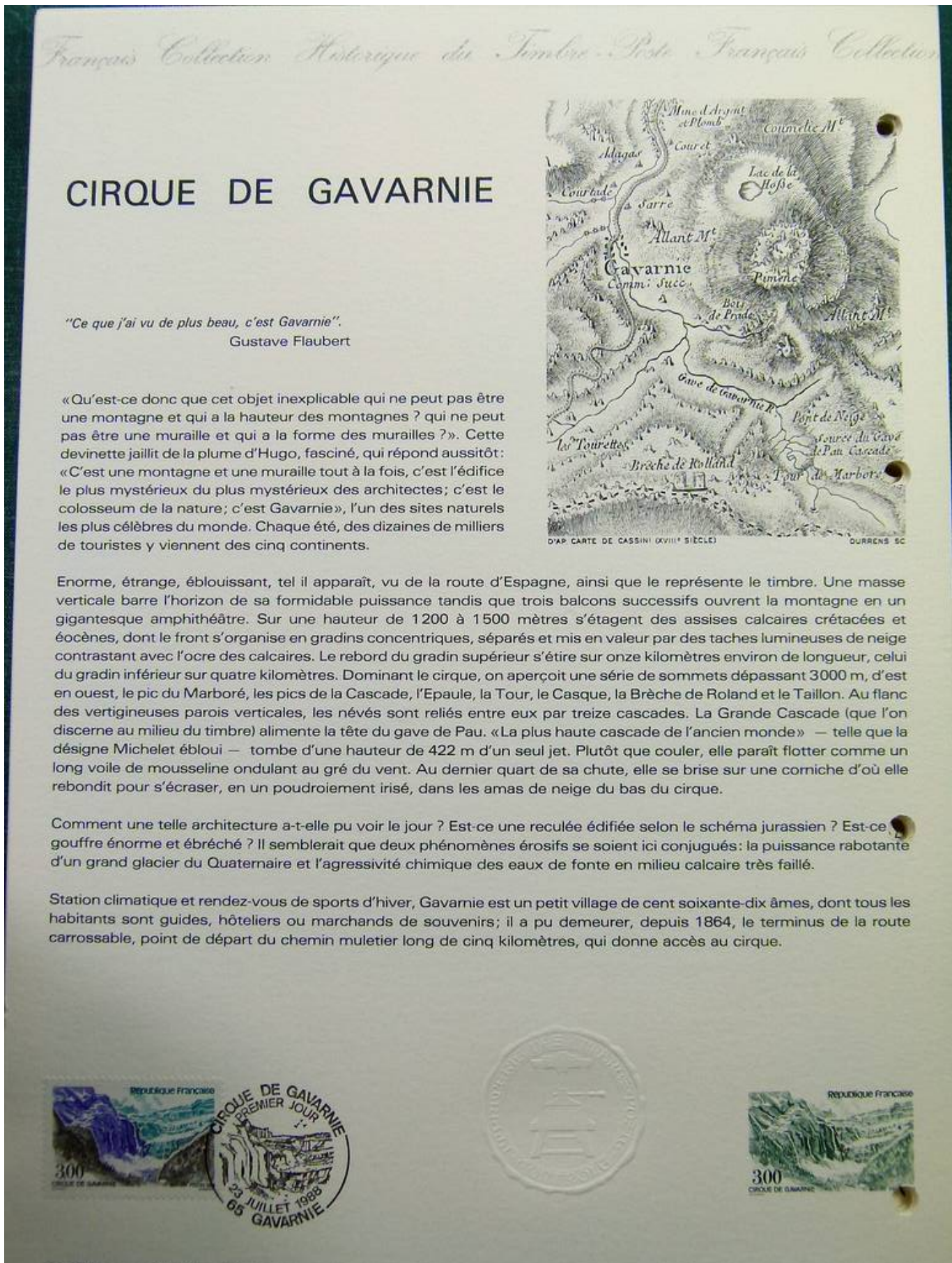


Foto nr.: 26

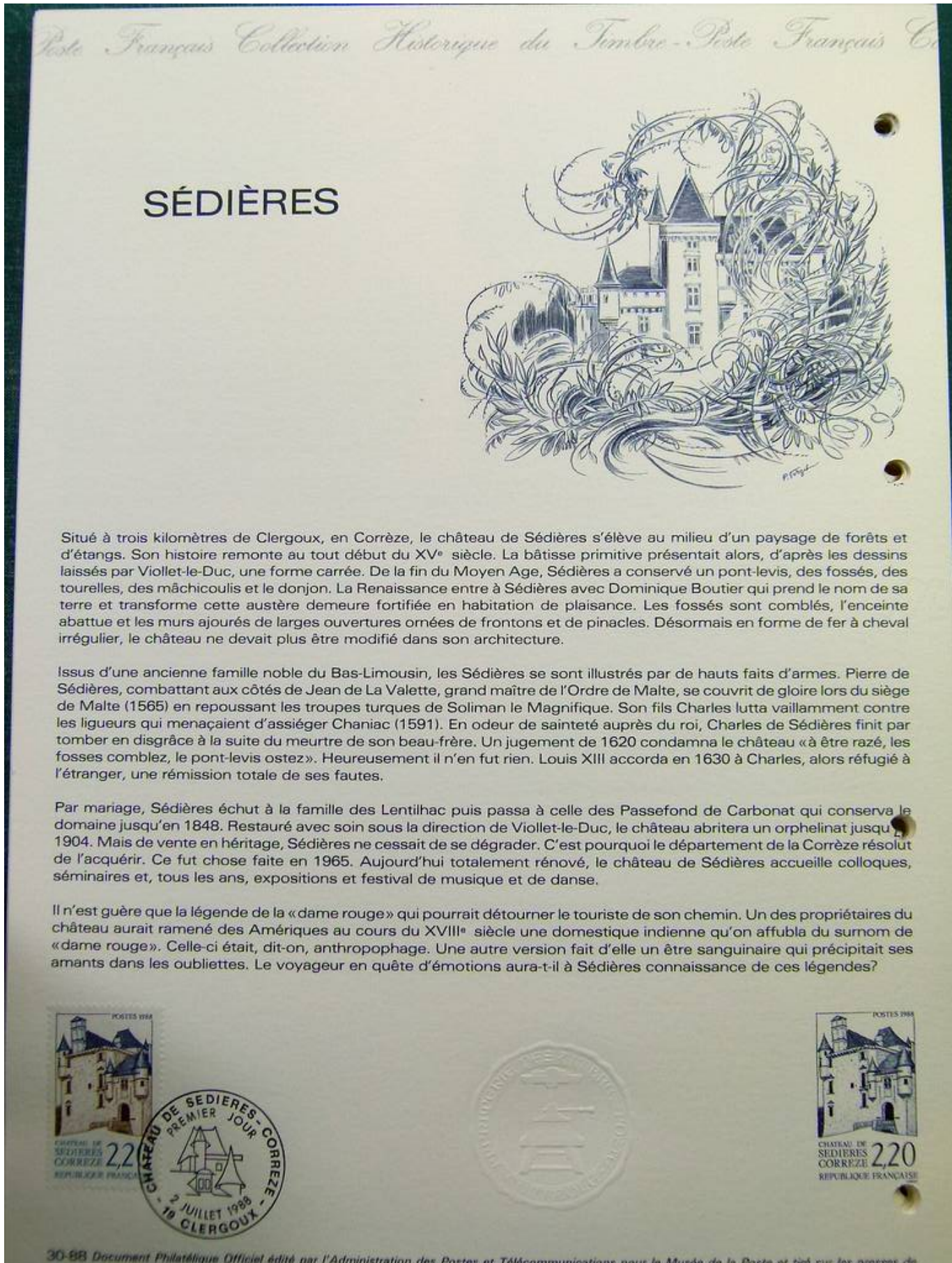


Foto nr.: 27



Foto nr.: 28

Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection Historique

TROUPES ALPINES 1888-1988

Le 24 décembre 1888, sur l'initiative du gouvernement français que dirigeait alors le président du Conseil Charles Floquet, le Parlement adoptait une loi dotant la France d'un corps de troupes de montagne.

Cette mesure répondait à la menace militaire qui pesait sur la frontière des Alpes. On connaît les faits: le 20 mai 1882 sur l'initiative du chancelier Bismarck, avait été signé à Vienne (Autriche) entre l'Empire allemand, l'Empire austro-hongrois et le royaume d'Italie, un traité militaire, la Triple-Alliance ou Triplice manifestement dirigé contre la France. Le 20 février 1887 ce traité avait été reconduit.

L'année suivante, en février 1888, en paraphant des conventions précisant les conditions de mise en œuvre des clauses de la Triplice, le chef du gouvernement italien, Francesco Crispi, qui ne cachait pas son hostilité à l'égard de la France, avait renforcé le sentiment d'inquiétude qui régnait dans notre pays.

Enfin, il ne faut pas oublier que, dès 1872, les Italiens avaient créé des bataillons d'«Alpins» spécialement entraînés au combat en montagne, dont on ne devinait que trop quels étaient les adversaires que ces soldats étaient appelés à combattre en cas de conflit armé.

La loi militaire française du 24 décembre 1888 ne constituait qu'une tentative de parade à ces menaces. Elle transformait les bataillons de chasseurs à pied en garnison dans les villes des Alpes en «groupes de montagne» auxquels étaient adjoints de l'artillerie de montagne et des éléments du génie entraînés aux nécessités du combat en altitude. Ces troupes devaient recevoir une instruction spéciale et apprendre la pratique du ski.

La guerre de 1914-18 a montré la valeur de ces éléments. Le danger italien ayant disparu, les troupes de montagne s'illustrèrent dans les Vosges, sur la Somme, en Champagne, à Verdun, en Alsace, en Flandre. Leur ardeur au combat était telle que les Allemands les désignaient sous le surnom de «diables bleus»... surnom que nos «alpins» devaient d'ailleurs conserver.

Pendant la guerre de 1939-45 les «chasseurs alpins» furent amenés à combattre les troupes allemandes en Norvège, à Narvik (avril-mai 1940). En France, et toujours contre les Allemands, ils luttèrent vaillamment afin d'empêcher l'ennemi de franchir l'Ourcq. Contre les Italiens, après l'entrée en guerre de l'Italie contre la France, ils parvinrent, en dépit de leurs faibles effectifs à «verrouiller» la frontière alpine, et ainsi à empêcher que les Italiens ne pénétrèrent dans le sud-est de la France.

Enfin, il faut souligner que de nombreux chasseurs alpins, aux côtés des maquisards, sur le plateau des Glières, et au Vercors, ont écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire militaire de la France.



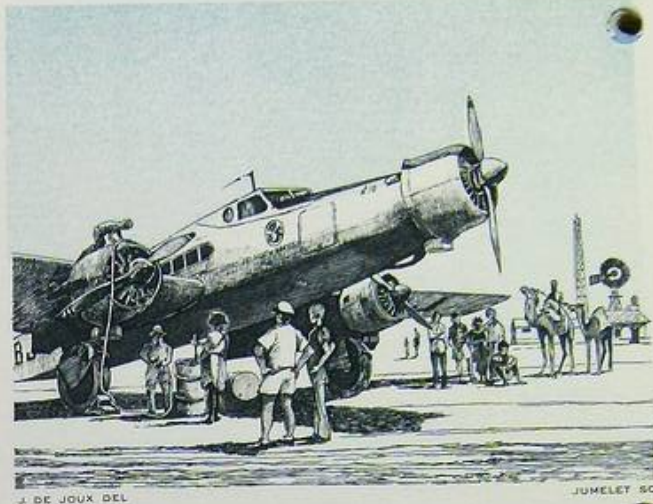
ENTRAÎNEMENT DES CHASSEURS ALPINS AVANT-GUERRE DELPECH



Foto nr.: 29

Français Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection

DEWOITINE 338



Lorsque la France s'engagea dans la Deuxième Guerre mondiale, les avions les plus nombreux dans la flotte de sa compagnie nationale étaient les trimoteurs Dewoitine 338.

Le constructeur Emile Dewoitine se rendit célèbre par l'emploi généralisé du métal et par la grande finesse aérodynamique de ses productions. Ainsi il se trouva en 1929 parmi les trois constructeurs auxquels le Ministère de l'Air avait commandé un avion capable de maintenir la France en bonne place dans le palmarès des performances de distance et de charge enlevée. Sa prestation fut le Dewoitine 33 «le Trait d'Union», monomoteur, monoplan à grand allongement qui, en 1931 battit le record du monde de distance en circuit fermé, dépassant les 10000 kilomètres. Deux ans plus tard, Air France prit livraison d'un trimoteur de 3 x 575 cv, directement inspiré du monoplan de raid. Ce D.332 nommé «Emeraude» eut une carrière brève dont le dénouement fatal endeuilla les ailes françaises.

Avec une cellule identique à celle du D.332, équipée de trois moteurs du même type, munis désormais d'hélices à pas variable, Dewoitine produisit vers la fin de 1934 un premier D.333 qui vola au début de 1935. Après les essais, Air France prit livraison de cette machine nommée «Antarès» suivie de deux autres D.333: «Cassiopée» et «Altair». Ces trois avions n'entrèrent en service qu'en mai 1936 sur les tronçons européens et africains de la ligne d'Amérique du Sud de Paris à Dakar. A partir du début de 1938 les deux derniers transportèrent courrier et passagers de Natal à Buenos Aires via Rio.

C'est sur la route Toulouse-Casablanca-Dakar qu'apparut à la fin de 1936 le trimoteur Dewoitine 338 qui devait rester plus de dix ans au service de l'aviation française. Le prototype F-AOZA «Clémence Isaure» vola à Francazals pour la première fois en été 1936. Il se distinguait de ses prédécesseurs par des dimensions supérieures, des moteurs plus puissants (trois Hispano-Suiza de 650 cv chacun) et un train d'atterrissage qui s'éclipsait dans les nacelles des moteurs latéraux.

Le prototype du D.338 ayant donné satisfaction, vingt-neuf autres furent livrés avant fin 1939. Ils seront encore huit au début de 1946. L'avion de tête de série le F-AQBA, un long-courrier, effectua, en janvier 1938 un vol expérimental Marseille-Hanoï prolongé ensuite jusqu'à Hong-Kong. Ainsi, quatre ans après le malheureux essai de l'«Emeraude», qui avait coûté la vie à Maurice Noguès, son projet se réalisait: la liaison de bout en bout avec le même équipage et le même appareil. Affecté en trois versions: 22 sièges sur l'Europe, 15 à 18 sur le tronçon France-Dakar, les longs-courriers d'Extrême Orient se réduisaient à 12 fauteuils couchettes.

Ce monoplan de construction entièrement métallique à aile basse, monodérive, plan fixe haubané, voilure monolongeron avait une longueur de 22,13 m et une envergure de 29,36 m. D'un poids à vide de 7820 kg pour une charge utile de 1700 kg, le Dewoitine 338 avait une vitesse de croisière de 260 km/h, un rayon d'action de 2000 km et un plafond pratique de 4900 m.



Foto nr.: 30

Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection Historique

LE CORBUSIER 1887-1965



Charles-Edouard Jeanneret, peintre, architecte et urbaniste, est né Suisse le 6 octobre 1887 et mort Français le 27 août 1965. D'abord graveur d'horlogerie, il se tourne très tôt vers l'architecture, sans autre formation que celle du regard et des contacts noués en Italie, en Autriche, en Allemagne et en France où il se fixe définitivement en 1918. Il ne cessera de poursuivre ces deux activités de peintre et d'architecte. A partir des années 20, il signe Le Corbusier du nom, à peine transformé de l'un de ses ancêtres maternels. Ses idées sur l'architecture, neuves, révolutionnaires, scandaleuses, se résument, selon ses propres mots, en deux phrases:

- « Il faudra que les maisons surgissent d'un bloc, faites avec des machines-outils, en usine, montées comme Ford assemble sur ses tapis roulants les pièces de ses automobiles ».
- « Il n'y a aucune honte à avoir une maison qui soit pratique comme une machine à écrire ».

De 1923 à 1933, il construit des immeubles et des villes. Après la guerre, il réalise son prototype d'unité d'habitation: la Cité radieuse de Marseille, suivie de quelques autres. Il y use d'un outil de travail spécifique qu'il forgeait dès 1943: le Modulor, fondé sur la stature humaine et la section d'or, représenté sur le timbre en sa version picturale. En fonction de la taille d'un homme mesurant 1,83 mètre, debout, bras levé, se déterminent les cotes suivantes: pied: 0; plexus solaire: 113; tête: 183; extrémité des doigts: 226. Ces trois intervalles engendrent une section d'or et peuvent, par variation mathématique, servir de base à tout calcul de proportions et de rapports harmoniques. Concrètement, le Modulor se présente comme une bande de 2,26 mètre de long accompagnée d'un tableau de deux séries de chiffres: la série bleue et la série rouge, qui diffèrent par leur premier terme et entre lesquelles il est possible de choisir en fonction des nécessités de chaque programme. A la fois système d'échelle (gamme de dimensions réelles) et système de proportions (chaque mesure étant dans une relation de nombre d'or avec la suivante). Le Modulor fonctionne comme une « règle à calculer » permettant de définir les rapports dimensionnels des éléments constitutifs du cadre de vie de l'homme.

En 1951, le gouvernement indien lui demande de construire la capitale administrative du Pandjab, Chandigarh. Suivent l'église de Ronchamp, le couvent de La Tourette et diverses habitations. Maisons pour les hommes ou pour Dieu, ville idéale pour un monde neuf ou résurrection de cité détruite, toute l'œuvre de Le Corbusier plonge ses racines dans la tradition utopiste du XIX^e siècle. Dans la dernière décennie de sa vie, l'architecte visionnaire est devenu un mythe à l'instar de Picasso, Einstein ou Chaplin. Par ses livres, par ses articles, par ses conférences, il a vulgarisé le futur: la libération du sol par des pilotis supportant l'édifice, le toit-terrasse, la polychromie, la fenêtre horizontale, la religion du soleil.



Foto nr.: 31

Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection Historique

EUROPA 1987

Sur le thème « Arts modernes avec priorité à l'architecture » retenu par la Conférence Européenne des Administrations des Postes et Télécommunications (CEPT), l'Administration française des Postes a choisi deux types d'architecture contemporaine: l'Atelier 57 Métal réalisé par Claude Vasconi et la rue Mallet-Stevens à Paris.

Claude Vasconi est né le 24 juin 1940 à Rosheim (Bas-Rhin). Après des études à Strasbourg où il obtient son diplôme d'architecte en 1964, il travaille à Stuttgart de 1964 à 1966. En 1966 il commence les études urbaines de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. En 1973, il fonde son agence à Paris et réalise de nombreux projets, tels le Forum des Halles à Paris (avec Georges Penrec'h), la tour TDF à Romainville et des logements sociaux dans plusieurs villes nouvelles de la Région parisienne.

En 1980 la Régie Renault décide d'engager une politique de qualité architecturale pour ses usines en France et à l'étranger. Elle fait appel à Claude Vasconi, tant pour mener à bien le plan directeur de Billancourt 2000 que pour engager opérationnellement le premier édifice de cette entreprise, le «57 Métal», premier maillon du nouveau centre industriel.

Ce bâtiment se caractérise par une solide ossature de béton, dont les poutres de vingt-quatre mètres de portée servent de support à une structure métallique qui définit une série de «sheds» orientés au nord, et qui forment une grande carapace d'acier prépatiné. Par opposition, une fine peau de verre et d'acier caractérise la façade nord, ouverte à la lumière naturelle. La succession de ces «sheds», dont la hauteur varie de 6 à 12 mètres forme l'essence du projet.

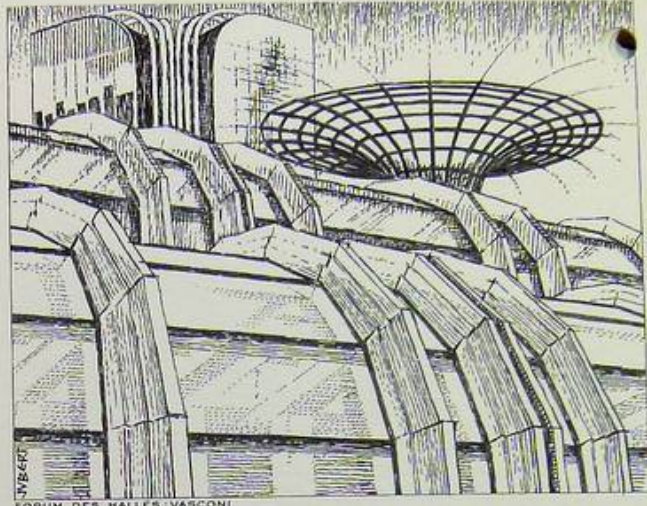
Claude Vasconi a reçu pour l'ensemble de son œuvre le Grand Prix National d'Architecture 1982.

Robert Mallet-Stevens (1896-1945), a contribué à l'émergence d'une architecture fonctionnelle, lisible par sa netteté et sa clarté, qui a marqué l'entre deux guerres, tout en se démarquant des dogmes modernistes de l'époque.

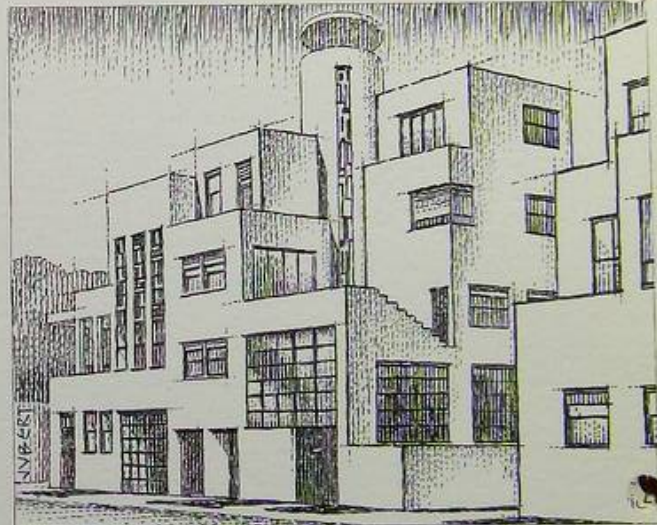
Grâce aux nouveaux modes de construction, à la généralisation de l'utilisation du béton, cette architecture a su jouer avec des volumes géométriques simples, dépouillés d'ornements superflus et créer des espaces agréables à vivre.

C'est dans la réalisation de la rue qui, à Paris, porte son nom, composition d'immeubles collectifs, d'hôtels particuliers et d'ateliers, que le parti architectural de Mallet-Stevens se concrétise le mieux. Dans cet îlot d'Auteuil, il conçoit un ensemble où cubes, parallélépipèdes, cylindres, s'organisent rigoureusement et harmonieusement, avec de grandes fenêtres, de larges boîtes et des terrasses qui impriment à ce lieu un caractère ouvert et intime à la fois.

S'attachent à traiter avec le même soin l'intérieur des constructions, le modelant et y intégrant des détails originaux (escaliers, carrelage, vitraux, tapis, mobilier) dont il est l'auteur ou l'initiateur, il a montré que l'architecte doit être présent dans chaque élément de son œuvre et veiller jusqu'au bout à sa cohérence.



FORUM DES HALLES - VASCONI



VILLA MARTEL & ROB. MALLET-STEVENS



Foto nr.: 32

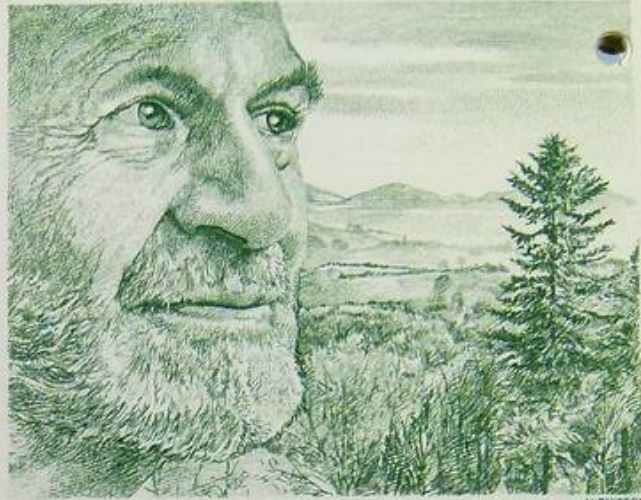


Foto nr.: 33

Français Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection

Gaspard des montagnes
Henri POURRAT

1887-1959



La maladie empêche Henri Pourrat, reçu à l'Institut national agronomique en juin 1905, de mener carrière aux Eaux et Forêts. Pendant des années, immobilité et silence presque absolus seront son lot. La discipline qu'il s'impose, coupée de longues marches dans la campagne environnante, le met en contact avec les sources de la littérature orale.

Après deux recueils de poésie, *Les Montagnards* et *Liberté*, il publie de 1922 à 1931 les quatre volumes de *Gaspard des Montagnes* qui obtiennent, pour le premier tome, le prix littéraire du Figaro (sur manuscrit) et pour l'ensemble, le grand prix du roman de l'Académie Française. Fait de nombreux contes à lire dans les veillées, ce livre, au-delà des aventures dramatiques d'Anne-Marie Grange, fait ressurgir le temps des domaines à la fin du Premier Empire.

Parmi les œuvres romanesques, *Le Mauvais Garçon* en 1926, et *Le Chasseur de la Nuit*, en 1951, connaissent également une large diffusion. L'œuvre de Pourrat – plus de cent volumes – vaste, diverse et abondante, comprend de nombreux essais: biographies, récits touristiques, études religieuses. Les légendes, les faits de sorcellerie, la vie des champs et des paysans en constituent les thèmes majeurs.

En 1941, il reçoit le Prix Goncourt pour *Vent de Mars* et en 1953, il est nommé membre correspondant de l'Institut.

L'un des secrets de la personnalité d'Henri Pourrat est sans doute l'amitié qu'il a su privilégier dans ses rapports avec les gens et les choses. Fidèle au Livradois, où il remarquait qu'à sa naissance on vivait encore à l'époque gallo-romaine, sa vie s'est déroulée à la charnière de deux mondes. Témoin attentif, il a constaté les accélérations techniques mais aussi les ruptures entre ville et campagne, artisanat et industrie.

Dès le début de ce siècle, il s'est voulu le greffier de la mémoire populaire mais il demande aussi à être regardé comme un conteur. Poursuivant pendant plus de cinquante ans une quête patiente, il a recueilli un matériau abondant qui est à l'origine du millier de contes publiés en treize volumes dans *Le Trésor des Contes* (1948-1962), réédités en sept tomes sous une forme thématique et illustrée.

Au-delà même de l'intimité avec le monde rural, c'est à la leçon même de la nature qu'il nous convie en rappelant avec insistance la nécessité d'observer et d'aimer la terre. Enraciné dans son terroir, par sa vie, son œuvre et le rayonnement de ses amitiés, Henri Pourrat a atteint l'universel.



Foto nr.: 34

Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection Historique

HISTOIRE NATURELLE DE BUFFON LE BLAIREAU

Le blaireau est bien connu des artistes peintres et des barbiers. Ce nom désigne en effet un pinceau en poils de blaireau dont on se sert en peinture pour obtenir des effets de fondu. Les poils raides de l'animal étaient aussi utilisés pour savonner la barbe.

Cette bête trapue et musclée, au corps ramassé et épais mesure près d'un mètre, du museau au bout de la queue. Haute de trente centimètres seulement, elle peut peser jusqu'à vingt kilogrammes. Souvent comparé à un ours en miniature, ce semi-plantigrade se déplace avec difficulté et lenteur. Qu'il force l'allure et voilà qu'il se met à tanguer et à rouler.

A quelques centimètres de son museau, large et retroussé, prennent naissance deux raies noires qui, en s'élargissant par-dessus les yeux et les oreilles, vont se perdre dans le poil gris de la nuque. Les parties latérales de la tête et le front sont blancs alors que la couleur générale du corps est d'un gris poivre et sel.

Ce n'est pas un hasard si, autrefois, le blaireau était appelé « taison ». Un dérivé a donné le nom de « tanière ». D'ailleurs, Buffon remarque avec justesse: « Le blaireau est un animal paresseux, défiant, solitaire, qui se retire dans les lieux écartés, dans les bois les plus sombres, et s'y creuse une demeure souterraine; il semble fuir la société, même la lumière, et passe les trois quarts de sa vie dans ce séjour ténébreux, dont il ne sort que pour chercher sa subsistance ». Sa tanière est un véritable chef-d'œuvre d'architecture souterraine. Ses pattes courtes, taillées en force et armées de longs ongles lui permettent de creuser son terrier jusqu'à trois mètres de profondeur. Un réseau de galeries aux multiples entrées mène au « donjon », cavité spacieuse garnie d'une épaisse couche de litière qu'il renouvelle plusieurs fois par an.

Les blaireaux sortent la nuit pour se mettre en quête de nourriture; « ils mangent de tout ce qu'on leur offre, de la chair, des œufs, du fromage, du beurre, du pain, du poisson, des fruits, des noix, des graines, des racines, etc... et ils préfèrent la viande crue à tout le reste » écrit Buffon après avoir observé l'animal en captivité. Mais dans son milieu naturel, le blaireau se contente de larves, d'escargots, de limaces et de vers de terre. Omnivore, il ne dédaigne pas les œufs et les oisillons des espèces qui nichent au sol et se montre très friand de fruits et d'épis de maïs encore laitueux... au grand désarroi de l'agriculteur.

Ordo tertius.

LAT. Meles, uel Melis. ITAL. Taffo.
GAL. Taffon, Taixon, Grifart, Blaireau,
Bedouo,
GERMAN. Taid, s/ober Daps.



C. Alex

Planche extraite du traité de zoologie, Historia animalium de Gesner (1516 - 1565)



Foto nr.: 35

Français Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection

Eugène BOUDIN
1824-1898
Femme à l'ombrelle



« Personnages sur la plage » (E. BOUDIN - Musée d'Honfleur)

Monet déclarait avec gratitude: «Si je suis devenu peintre, c'est à Eugène Boudin que je le dois». Tout le monde aujourd'hui admire ce maître de l'Impressionnisme, mais qui se souvient de Boudin, «le roi des ciels» célébré par Corot, le magicien «de l'air et de l'eau» cher à Baudelaire?

Honfleur, Deauville. Quinze kilomètres séparent les deux cités: entre elles, toute la vie de Boudin, né à Honfleur en 1824, mort à Deauville en 1898. Papetier à vingt ans, il noue — en exposant quelques toiles d'artistes venus travailler au Havre, dont Isabey et Millet — ses premiers contacts avec le monde pictural. Fils de marin, il apprend seul à peindre et produit, en 1850, ses premiers tableaux. Vers 1860, il découvre les voies qui seront les siennes: celle du paysage d'atmosphère et celle du paysage animé de figures contemporaines.

La femme à l'ombrelle représentée par le timbre appartient à la série de ses «petites poupées» dont il affirme, dans une lettre: «On aime beaucoup mes petites dames sur la plage; certains prétendent qu'il y a là un filon d'or à exploiter». La longue robe noire, le siège pliant écarlate auquel fait écho la doublure de l'ombrelle, ponctuent la blondeur du sable et la pâleur de l'horizon marin. L'ombre de la promeneuse assise sur le sol, le gonflement de l'ombrelle sous le vent s'intègrent l'une et l'autre dans l'univers sablonneux. Personnage et objets perdent leur solidité, baignent dans une atmosphère inondée de lumière. La terre, la mer, le ciel, les êtres, les choses forment ici, comme ailleurs, une seule et même image fluide et colorée.

Le nom de Boudin demeure largement attaché à ses évocations de la plage de Trouville qui constitue l'arrière-plan de *La femme à l'ombrelle*. Mais son œuvre comporte près de 4000 tableaux et plus de 6000 dessins, pastels et aquarelles. Outre les paysages normands, se sont inscrits dans son répertoire, des sites de Bretagne, des Flandres, du Bordelais, de la Côte d'Azur, de Venise. Partout le thème est l'atmosphère elle-même, l'air lourd d'humidité, qui absorbe la lumière. Les vides immenses de ses compositions, son attention, déjà décelée par le poète des *Fleurs du mal*, à «ce qu'il y a de plus inconstant, de plus insaisissable», son goût pour les jeux de lumière sur l'eau, pour le papillotement des crinolines préparent l'art des Impressionnistes.



Foto nr.: 36



Foto nr.: 37

Français Collection Historique du Timbre-Poste Français Collection

HISTOIRE NATURELLE DE BUFFON LE CERF

Sikas du Japon, sambars indiens, wapitis et cariacous d'Amérique sont autant de variétés de cerfs qui peuplent notre globe. Celui que l'on rencontre sous nos latitudes est le cerf élaphe.

Ce ruminant mesure un mètre quarante de hauteur au garrot et pèse entre cent cinquante et deux cents kilos. La ramure, qui fait la particularité du mâle, tombe entièrement tous les ans vers le mois de mars mais cent vingt jours après la chute des bois, ceux-ci ont entièrement repoussé avec un andouiller supplémentaire. Le cerf frotte alors sa ramure contre les troncs d'arbre afin d'enlever le velours qui la recouvre.

Sa nourriture, qu'il recherche à l'aube et au crépuscule, se compose essentiellement d'herbes et de feuilles. Animal solitaire, le cerf retrouve ses congénères à l'automne, durant la période de reproduction et forme alors une harde. Autour de la femelle, les combats entre rivaux ne sont pas rares.

Cet animal, à l'ouïe et à l'odorat d'une exceptionnelle acuité, n'apprécie pas la chaleur et habite de préférence les forêts de montagne. «Voici un de ces animaux innocents, doux et tranquilles, qui ne semblent être faits que pour embellir, animer la solitude des forêts, et occuper loin de nous les retraites paisibles de ces jardins de la nature» écrit Buffon.

Le timbre, qui reprend une planche de son «Histoire naturelle» met bien en relief le caractère affable du cerf. On comprend mal alors pourquoi des générations d'artistes – peintres et sculpteurs – le représentent en situation d'animal traqué ou au combat; citons le «Cerf mort» de Dürer, la «Chasse au cerf» par Desportes, le «Combat de cerfs» par Courbet, le «Cerf attaqué par un tigre» du sculpteur animalier Barye. C'est que, depuis des siècles, le cerf est très apprécié des veneurs. Le trop grand intérêt que lui ont voué les chasseurs ont failli le faire disparaître de bien des régions d'Europe. C'est pourquoi il a fallu protéger l'espèce et procéder à des repeuplements.

Ordo primus.

LATINE Ceruus.	ITALICE Ceruo.
GALLICE Cerf.	GERMAN. Hirs.
Fœmina uero LAT. Cerua.	ITALICE Cerua.
GALLICE Biche.	GERMAN. Hinde/ober Hündin.



H. COATANTIEC

BIBL. MUSEUM HIST. NAT. PARIS

Planche extraite du traité de zoologie. Historia animalium. de Gesner (1516 - 1565)








25 98 Document Philatélique Officiel Adité par l'Administration des Postes et T&T

Foto nr.: 38

Poste Française Collection Historique du Timbre-Poste Française

HISTOIRE NATURELLE DE BUFFON LA LOUTRE



La loutre est un animal carnivore de la famille des mustélidés. Elle présente un corps allongé et écrasé, porté par des pattes courtes aux doigts palmés et aux ongles bien développés. Cet animal mesure environ quatre-vingts centimètres de longueur et est pourvu d'une queue de quarante centimètres. Son poids peut atteindre quinze kilos. La robe est de couleur brun foncé à reflets métalliques. Comme on peut l'observer sur les planches dessinées par De Sève et reprises par le timbre, la loutre a une tête aplatie et un museau large, des moustaches raides, des petits yeux et des oreilles courtes et arrondies.

Excepté pendant la période de reproduction, la loutre vit solitaire dans le voisinage des rivières et des étangs. Son terrier, formé d'une chambre tapissée d'herbes sèches, a deux accès: l'un s'ouvre sur la terre ferme et l'autre débouche à environ cinquante centimètres au-dessous du niveau de l'eau.

Plongeuse et nageuse hors pair, la loutre peut rester sous l'eau jusqu'à dix minutes sans remonter à la surface. C'est là qu'elle cherche sa nourriture. Buffon la présente ainsi: « la loutre est un animal vorace, plus avide de poisson que de chair, qui ne quitte guère le bord des rivières ou des lacs, et qui dépeuple quelquefois les étangs ». En réalité, lorsque l'eau des rivières est peu abondante, la loutre n'hésite pas à se déplacer jusqu'à la côte où on ne peut la confondre avec la véritable loutre de mer, très rare et deux fois plus grande que la loutre d'Europe.

L'hiver, elle pêche même sous la glace et remonte de temps à autre vers un trou de la surface pour respirer. Particulièrement friande d'écrevisses, de moules d'eau douce et de grenouilles, la loutre s'alimente, en général, de petits poissons. Mais ses proies préférées restent l'anguille et les poissons lents. Elle fait concurrence aux pêcheurs de truites et de saumons mais pourrait aussi leur être une auxiliaire précieuse. En effet, prise jeune, la loutre peut être apprivoisée et dressée à la pêche.

Chassé pour sa fourrure brillante, chaude et durable, ce carnassier a, dans certaines zones, complètement disparu.

Ordo tertius.

LAT. Lutra,
ITAL. Lodra, Lodria, Lontra,
GALLICE Loutre, Leure,
GERMAN. Otter.

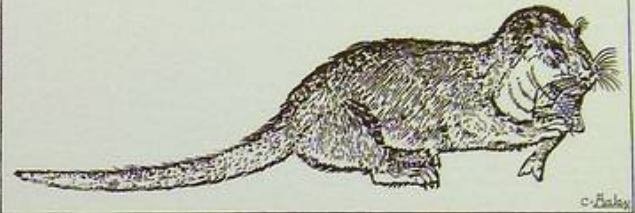





Planche extraite du traité de zoologie, Histoire animale de Gesner (1516 - 1565)

24 88 Document Philatélique Officiel édité par l'Administration des Postes et Télécommunications pour le Musée de la Poste et tiré sur les presses de