

BIBLIOTHÈQUE DE L'ACADÉMIE DE PHILATÉLIE

Hervé BARBELIN  
de l'Académie de philatélie

# La poste pneumatique de Paris



## 1. Inventions, démonstrations, précurseurs et projets

### 1.1 - Démonstration d'Ambroise Ador (1836)

L'énergie pneumatique (ou « atmosphérique ») est l'énergie emmagasinée dans un gaz sous forme mécanique du fait qu'il est comprimé. Le gaz comprimé est utilisé comme moyen de transport et de stockage d'énergie. Les applications de l'énergie pneumatique (également dénommée énergie atmosphérique si le fluide comprimé est l'air) sont nombreuses<sup>1</sup> ; nous nous attacherons ici seulement à celles ayant trait au transport des dépêches.

La première démonstration de « poste atmosphérique » connue a été réalisée en France par Ambroise Ador (1802-1857) en avril 1836 au « nouveau-Tivoli »<sup>2</sup> à Paris. L'expérience est ainsi décrite dans la presse<sup>3</sup> :

— M. Ador a fait dimanche [17 avril], au jardin de Tivoli, l'expérience de la *poste atmosphérique*. Le procédé de l'inventeur consiste dans un appareil à pression du gaz acide carbonique, pouvant être remplacé par la machine à vapeur et une pompe foulante. A cet appareil est adapté un conduit en plomb de 600 pieds de longueur, posant à terre, mais pouvant être souterrain, parcourant une allée montante et faisant un coude à moitié de son trajet. L'appareil chargé à deux atmosphères seulement, chasse deux cylindres creux en cuivre d'un pouce de diamètre et de neuf pouces de long environ, à l'extrémité du conduit de plomb, en quatre secondes. Mr Ador prétend que son appareil chargé à 5 atmosphères enverrait le cylindre à cinq lieues de distance en quatre minutes au plus. L'expérience a été répétée plusieurs fois avec le même succès. On disait qu'une *poste atmosphérique* a été commandée à M. Ador, pour être établie entre les Tuileries et Neuilly<sup>4</sup>, où lettres et journaux pourront être reçus, et vice versa, en deux minutes. La possibilité de transmettre des dépêches à Lyon en soixante ou soixante-dix minutes, paraît maintenant démontrée ; il reste à calculer par les hommes de l'art et les mécaniciens quels seraient les frais d'établissement, et s'ils se trouveraient en rapport avec l'utilité de cette rapide transmission.

Comme on le voit, l'inventeur laisse aux ingénieurs le soin de vérifier si le procédé est extrapolable et si son exploitation est économiquement viable.

La primeur de l'idée est d'ailleurs contestée à Ador : un certain M. Cunha, de Lisbonne, lecteur des comptes-rendus hebdomadaires de l'Académie des sciences, écrit à l'Académie « qu'il avait conçu l'idée d'un système de transmission des dépêches par l'air, longtemps avant que M. Ador n'eût parlé de son invention de poste atmosphérique »<sup>5</sup>.

Les premiers auteurs d'encyclopédies techniques renvoient Ador et Cunha dos à dos en faisant remonter la primeur de l'idée de poste atmosphérique à l'ingénieur anglais<sup>6</sup> Georges Medhurst (1759-1827) qui publia en 1810<sup>7</sup> une brochure d'une douzaine de pages intitulée « *A new method of conveying letters and goods with great*

<sup>1</sup> Par exemple, entre 1882 et 1894, cinq réseaux pneumatiques cohabiteront dans Paris : poste pneumatique (1866-1884), distribution d'air comprimé (1880-1994), distribution de l'heure aux horloges pneumatiques (1878-1927), distribution de force par le vide (1882-1911), système d'assainissement en dépression Berlier (1881-1894) – source : « Des égouts au musée, splendeur et déclin de la poste atmosphérique », Thierry Poujol, Culture technique, n°19, 1989. Les chemins de fer atmosphériques constituent une autre application fameuse, illustrée en France par la liaison entre Le Pecq et Saint-Germain-en-Laye qui a fonctionné de 1847 à 1860.

<sup>2</sup> Parc d'attractions situé au 88, rue de Clichy à Paris, actif de 1826 à 1840, et qui a accueilli plusieurs démonstrations scientifiques.

<sup>3</sup> *Le Constitutionnel*, 19 avril 1836 - *l'Écho du Monde Savant*, 21 avril 1836 – *la Gazette des Théâtres*, 5 mai 1836 – comptes-rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences, annonce d'une expérience le 28 avril 1836.

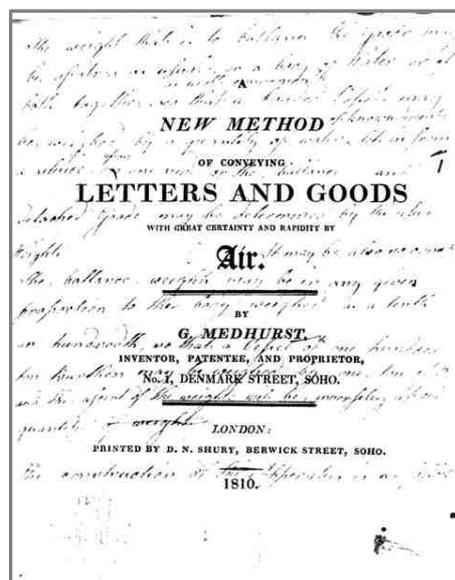
<sup>4</sup> Respectivement Palais et Résidence du roi Louis-Philippe.

<sup>5</sup> Comptes-rendus hebdomadaires de l'Académie des sciences, tome III, page 403.

<sup>6</sup> À tort présenté comme « danois » par les ouvrages de l'époque, erreur abondamment reprise depuis. La confusion vient peut-être de l'adresse de la firme de Medhurst : Denmark Street, Soho, London.

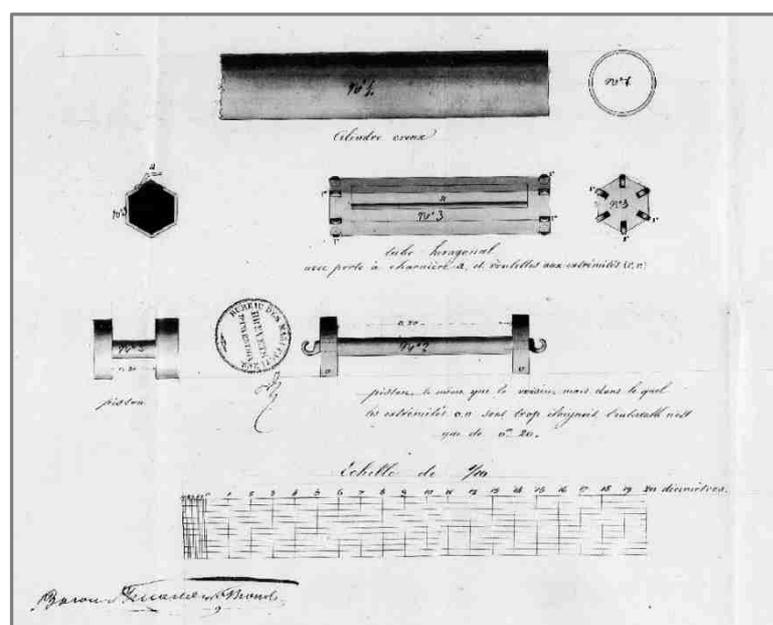
<sup>7</sup> Certains auteurs remontent même plus loin en attribuant les premières propositions à l'ingénieur écossais William Murdock (1754-1839) aux alentours de 1800.

*certainty and rapidity by air*». Mais la lecture de cette brochure indique que la proposition de Medhurst consiste en un « train atmosphérique » capable de transporter des voyageurs mais aussi des marchandises et du courrier. Dans une première version du projet, le train circule dans un tube pneumatique de grande dimension ; dans une deuxième brochure de 1812, le tube pneumatique est de plus petite dimension et propulse un piston associé au véhicule qui n'est plus dans le tube. Ces deux conceptions ne sont pas celles du « système Ador » qui, lui, préfigure bien le système où les dépêches se trouvent renfermées dans un cylindre propulsé dans un tube.



Page de titre de la brochure de Medhurst, 1810 – exemplaire Google books

Le premier brevet connu pour un « système de transports de dépêches par la puissance atmosphérique » est déposé en 1844 par le baron Henry-Joseph d'Huart de Nothomb, manufacturier de faïences à Longwy (brevet 326 du 7 novembre 1844). Le système décrit fait circuler dans un tube de vingt centimètres de diamètre un piston poussant un « wagon » contenant les dépêches. Si ce système, qui ne sera pas réalisé, demeure élémentaire, il comporte déjà la distinction entre piston et « wagon ».



Plan joint au brevet Huart de Nothomb (1844) – source : INPI. Les dépêches sont transportées dans un prisme de section hexagonale, muni d'une porte à charnière et de roulettes. Les « wagons » sont poussés par des pistons.



## Première période. - CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT (1879-1901)

**1879** – trafic : 114 000 cartes-télégrammes et 30 000 télégrammes (en huit mois) – le réseau compte 83 km de tubes

► **Le décret du 25 janvier 1879** répond aux attentes du public en ouvrant, à partir du 1<sup>er</sup> mai 1879, un nouveau service avec une nouvelle tarification :

- la taxe est indépendante du nombre de mots : 50 c pour une dépêche ouverte (« carte-télégramme ») et 75 c pour une dépêche fermée (« télégramme ») ;
- l'emploi de formulaires timbrés spécifiques émis par l'administration est obligatoire ;
- les envois non conformes (par exemple, ceux adressés en dehors des limites desservies, ou bien les cartes fermées contenant un objet) sont versés au service postal ordinaire sans autre pénalité que la perte du bénéfice de la rapidité du service.

C'est donc bien un service postal qui est institué, et les formulaires timbrés créés pour son fonctionnement, bien qu'intitulés « télégrammes », sont des entiers postaux<sup>1</sup>. Jusqu'en février 1882, le service ne s'exercera « qu'à l'intérieur des limites de l'ancien octroi » (c'est-à-dire les anciennes limites de Paris avant 1860).

Le décret a été pris avec un préavis assez large ; on peut y voir la recherche d'un effet d'annonce pour ménager la patience des usagers, et la prise en compte du temps nécessaire pour préparer les entiers pneumatiques et mettre en place ce nouveau service. Pour autant, cette préparation ne fut pas sans turbulences, comme le rapporte Arthur Maury dans son *Histoire du timbre-poste français* :

*« On a raconté que M. Cochery [le ministre des Postes et Télégraphes] fut prévenu que la loi ne pourrait être exécutée en temps utile pour la simple raison que les formules affranchies (c'est-à-dire les cartes) indispensables à ce nouveau service n'étaient pas encore imprimées. La gravure du timbre, commandée à M. Chaplain, était loin d'être terminée.*

*Cette communication fut reçue si vertement par le ministre, que tout fut néanmoins prêt à l'heure. Seulement, on dut se contenter, à titre provisoire, de la vignette des timbres-poste qui avait pour défaut capital de ne point porter l'inscription TÉLÉGRAPHE. On avait toutefois supprimé sur ces figurines le mot POSTE. »*

Ainsi, la figurine de J-A. Sage, issue du projet qui a reçu le premier prix du concours public organisé en 1875 pour choisir le type des timbres-poste, pallie pendant un temps le retard de mise en œuvre du projet de J-C. Chaplain, qui a reçu le deuxième prix à ce même concours, et qui attendra 1880 pour être le type emblématique des entiers pneumatiques.



*projet de J-A Sage (1<sup>er</sup> prix)*

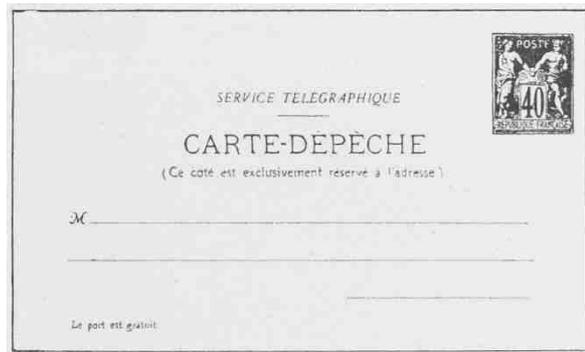


*projet de J-C Chaplain (2<sup>e</sup> prix)*

*Les deux projets lauréats du concours public de 1875*

<sup>1</sup> Un entier postal est un timbre-poste imprimé sur un support servant à la correspondance ou constatant la perception d'une taxe postale.

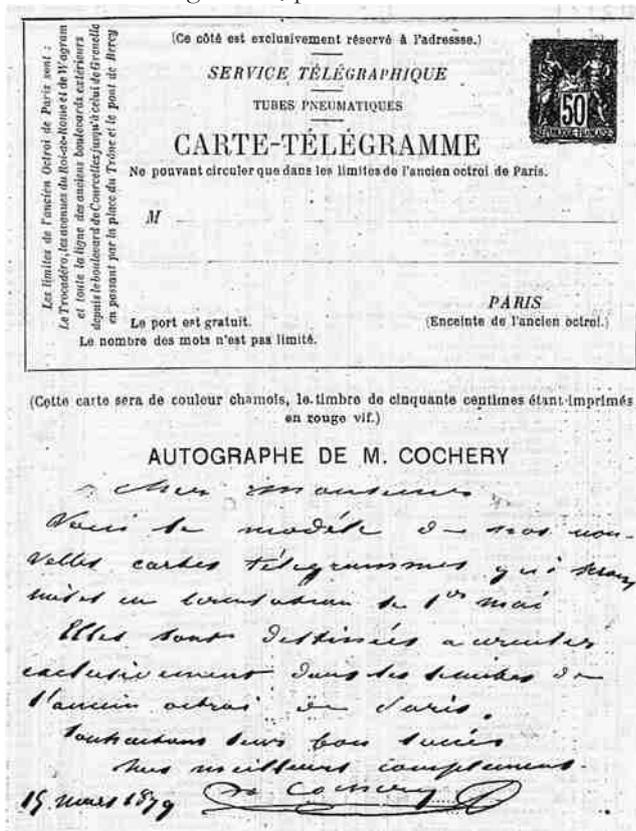
Redonnons la plume à Maury qui signale un essai : « *Nous possédons une carte qui ne peut être qu'un essai. La formule rappelle comme simplicité celle des cartes-poste timbrées, sa valeur est de 40 centimes, et elle est imprimée en bleu sur carton bleu-clair au recto, blanc au verso.* »



*Pourquoi cette valeur de 40 centimes ? Fut-il d'abord question de mettre les dépêches pneumatiques à ce prix ? Autant de points d'interrogation que nous avons posés inutilement à la Fabrique des timbres, où l'on n'a gardé aucun souvenir de cette carte bleue qui, cependant, est bien d'origine officielle. »*

Cet essai est reproduit en couleurs dans le catalogue *Les entiers postaux de France et de Monaco* de Storch-Françon-Sinais (édition 2005). Nous sommes probablement en présence d'un essai précoce de mise en place ; les inscriptions de la carte sont encore bien éloignées des inscriptions définitives, et la faciale de 40 centimes s'explique peut-être simplement par l'emploi d'un poinçon existant (il n'y a pas, début 1879, de timbre-poste à la faciale de 50 centimes). Le catalogue ACEP signale cinq essais de carte, dont celui-ci, et un essai de carte-lettre.

Le ministre des Postes et Télégraphes fait lui-même l'hommage au quotidien *La Presse* de la primeur de la future carte-télégramme, publiée dans l'édition du 9 avril 1879 avec la reproduction du message d'envoi du



ministre : « *voici le modèle de nos nouvelles cartes télégrammes qui seront mises en circulation au 1<sup>er</sup> mai. Elles sont destinées à circuler exclusivement dans les limites de l'ancien octroi de Paris. Soudhaitons leur bon succès.* ». Cet envoi est daté du 15 mars 1879 et l'on voit qu'à cette date le projet de la carte-télégramme est parfaitement finalisé.

Tout apparaît mis en œuvre pour que le nouveau service soit connu et démarre avec succès. La perspective de la création de la poste pneumatique à Paris reçoit un large écho dans la presse. Sont notamment commentés, outre l'avantage que constitue l'absence de limitation du nombre de mots de la dépêche, l'annonce d'un formulaire pour l'envoi de dépêches fermées, qui offre une surface deux fois plus importante pour le texte de la missive et préserve le secret de la correspondance. C'est en effet une première mondiale : le télégramme pneumatique français est le premier entier postal au monde qui se présente sous la forme d'une carte-lettre <sup>2</sup>.

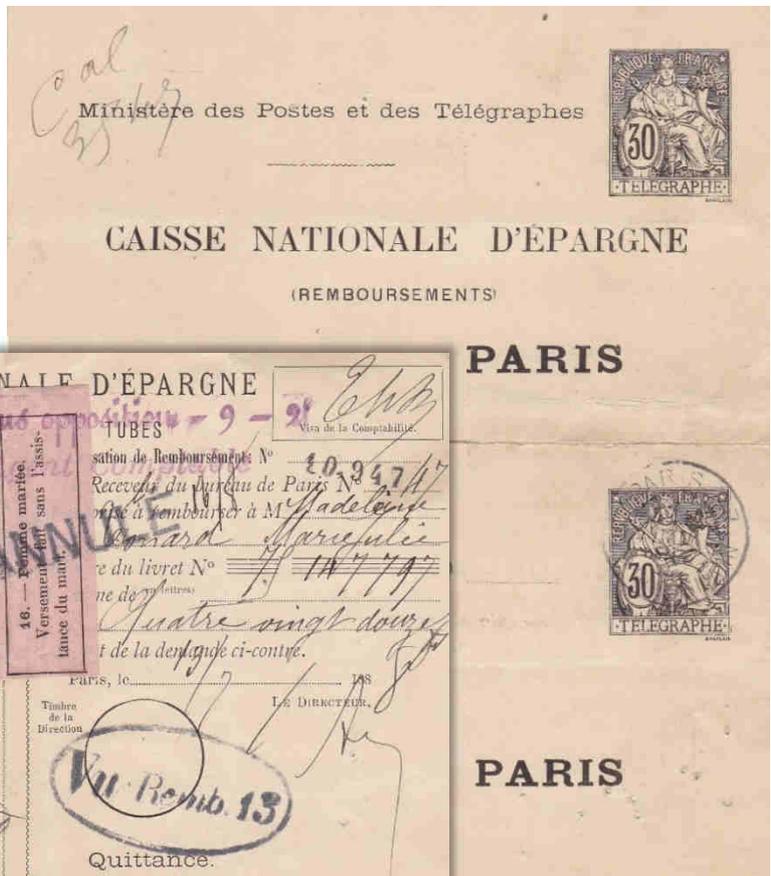
<sup>2</sup> L'inventeur de la carte-lettre est Akin Karoly (1830-1893), brevet français déposé sous le numéro 92823 du 23 septembre 1871.



Télégramme CLP 10, formule neuve avec bon de réponse attaché.  
Le télégramme était remis au destinataire avec un télégramme pneumatique simple (formule bleue) et sans le bon de réponse conservé par le bureau distributeur.

Formulaire de remboursement de la Caisse nationale d'épargne FRPCE 1.

Le recto comporte deux figurines d'affranchissement, pour l'aller-retour du formulaire entre le bureau d'où est émise la demande et le bureau central de la CNE, situé au ministère, rue de Grenelle.  
Le verso est le formulaire administratif de demande de remboursement par tubes.



Le formulaire a été envoyé de Paris 47 (bd Haussmann) le 13 juillet 1888, dirigé vers Paris-Central. Il porte une étiquette de service n°16 (voir étude 2.7).

La mention de l'article 169 de l'instruction n°24 concernant la Caisse nationale d'épargne indique que le déposant ne s'est pas présenté dans le mois qui a suivi sa demande pour toucher la somme qui lui revenait.  
Ceci explique l'annulation du formulaire.



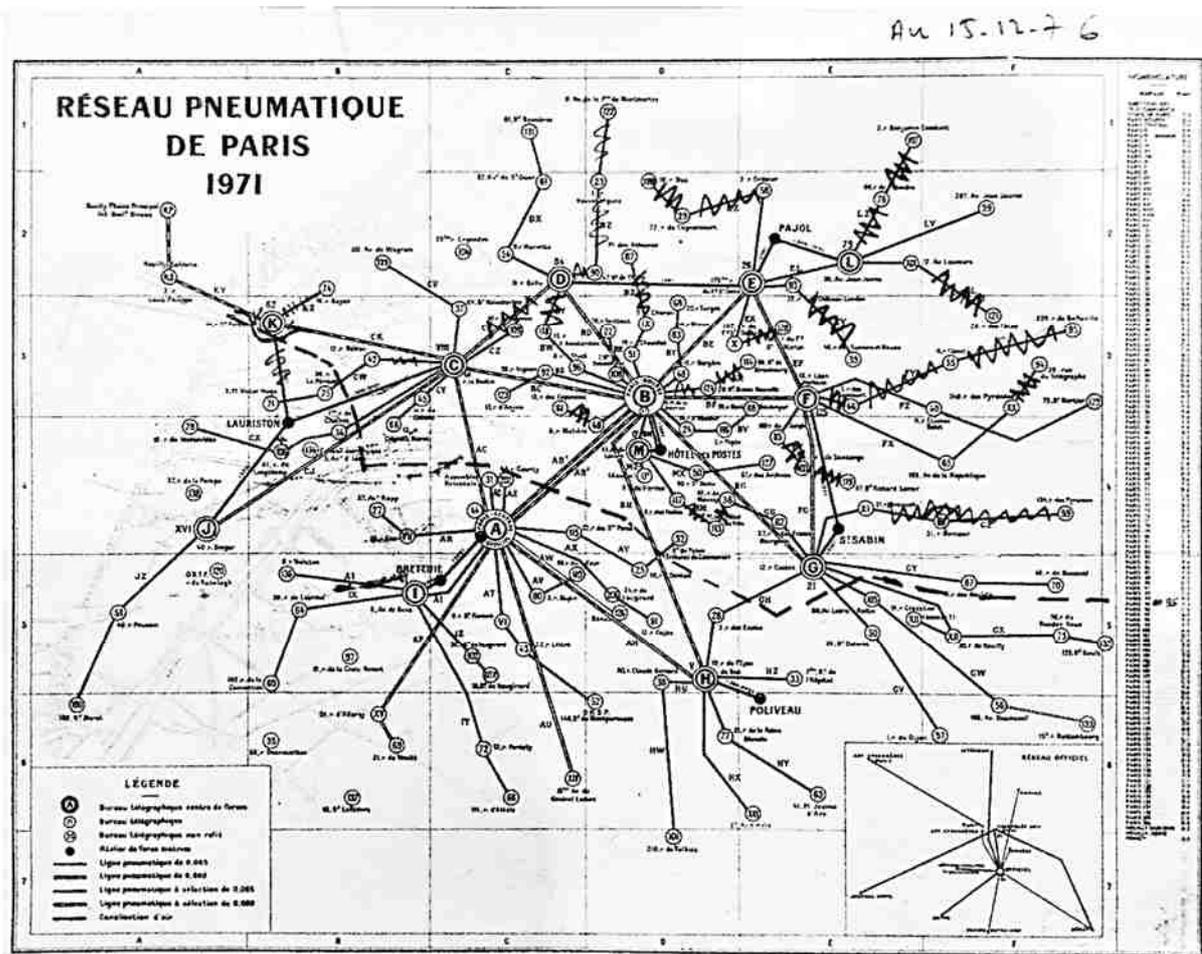
**Tarif du 1<sup>er</sup> mars 1947** – correspondance pneumatique du 1<sup>er</sup> échelon, déposée dans une boîte aux lettres ordinaire (griffe) relevant de Paris 45 (rue du Colisée) le 20 mai 1947. L'affranchissement à 14 f 50 est superfétatoire de 1 franc. En ces périodes d'instabilité tarifaire, on rencontre fréquemment des erreurs d'affranchissement dans un sens ou dans l'autre. Oblitération par le service pneumatique à 15h25, destination desservie par Paris 123 (rue d'Anjou).

**Tarif du 8 juillet 1947** – Carte pneumatique CLP 96, affranchissement complété à 19 f (1<sup>er</sup> échelon). Oblitération d'un timbre à date peu courant de Paris 98 (Bourse), « guichet Z », le 5 janvier 1948. Destination desservie par Paris 25 (rue Danton), arrivée (au verso) à 7h55.



**Tarif du 8 juillet 1947** – Correspondance pneumatique du 3<sup>e</sup> échelon affranchie au tarif (28 f), déposée à Paris 109 (rue de Vienne) le 16 juillet 1948 à 10h15, destination desservie par Paris 27 (avenue Rapp), arrivée (verso) à 11h15.

## Plan de 1971 annoté manuellement en 1976



Ce document conservé aux Archives nationales fait le point fin 1976 des lignes ou tronçons de lignes qui ont été abandonnés au nord d'une ligne pointillée.

La liaison CD (liaison de grand diamètre entre deux bureaux centres de force) est supprimée.

Le centre de force K n'est plus alimenté par l'atelier Lauriston ; la ligne CK est rebaptisée CN et contourne Paris 62 qui n'est plus raccordé aux tubes.

Les lignes ou tronçons de lignes supprimés au nord de la ligne pointillée sont :

- BM (à partir de Paris 117), BX, BZ (à partir de Paris IX) ;
- DY, DZ ;
- EL (à partir de Paris XIX), EY (à partir de Paris 93), EZ (le passage par Paris 29<sub>2</sub> est remplacé par une ligne directe entre Paris 58 et Paris XVIII) ;
- FV (à partir de Paris 85<sub>2</sub>), FY ;
- GU (à partir de Paris 82), GZ (à partir de Paris XI<sub>2</sub>) ;
- KY (devenue terminaison de CN), KZ et LZ.

Les bureaux qui cessent d'être raccordés du réseau sont : Paris 23<sub>2</sub>, 29<sub>2</sub>, 36<sub>2</sub>, 39, 46<sub>2</sub>, 55, 59, 62, 67, 74, 76, 81, 90, 95<sub>2</sub>, 103, 107, 112<sub>2</sub>, 113, 114, 118, 119, 121, 122, 124.

CHAPITRE V

Reclamations concernant les correspondances pneumatiques.

625. — **Dépôt des réclamations.** — Les réclamations, verbales ou écrites, relatives à des correspondances pneumatiques, sont reçues dans tous les bureaux et les réclamants ne doivent jamais être invités à s'adresser directement à l'Administration centrale ou à la Direction de la Seine.

626. — **Instruction des réclamations.** — Elles doivent être décrites sur des formules n° 845 du service postal, en haut desquelles sont portés, d'une manière très apparente, les mots « Service pneumatique ». Il est procédé ensuite, suivant le cas, comme il est dit ci-dessous :

a) Si la réclamation est reçue directement au bureau d'origine, celui-ci remplit les tableaux n°s 1 et 2 de la formule n° 845, annexe, le cas échéant, à cette formule, la lettre du réclamant et transmet le dossier au bureau distributeur par le plus prochain courrier ;

b) Quand la réclamation est reçue directement au bureau distributeur ou lui parvient par l'intermédiaire d'un autre bureau, les recherches nécessaires sont effectuées au rôle n° 664, et, si la correspondance y figure, les explications écrites du facteur en cause sont consignées au tableau n° 3 et contrôlées soigneusement à domicile. Le dossier est ensuite transmis à la Direction de la Seine (service des tubes pneumatiques), avec tous les renseignements nécessaires. Il convient de ne pas omettre, le cas échéant, de faire figurer les annotations mentionnées au carnet du facteur.

Si la correspondance pneumatique recherchée a été versée au bureau des rebuts pour une cause quelconque, ou si les recherches sont infructueuses, le tableau n°3 est également rempli, mais la formule n° 845 est transmise directement et par tubes au bureau des rebuts (Hôtel des Postes), au moyen de l'adresse qui figure à la quatrième page ;

c) Enfin, si la réclamation est formulée dans un bureau autre que celui de départ ou d'arrivée, la formule n° 845 est transmise au bureau distributeur qui opère comme il est dit ci-dessus.

Il est formellement interdit aux bureaux de fournir aux réclamants des renseignements susceptibles de mettre en cause des agents ou des bureaux quelconques.

627. — **Demandes de duplicatas de correspondances pneumatiques.** — En raison de leur analogie avec les lettres et cartes postales, il ne peut être donné copie d'une correspondance pneumatique.

628. — **Formules pneumatiques détériorées.** — Les formules pneumatiques mises hors d'usage, avant emploi, peuvent être échangées par le public contre des formules équivalentes, mais le prix n'en est jamais remboursé.

**TABLEAU N° 1** — Renseignements recueillis par le distributeur ou le destinataire de la correspondance avariée.

NATURE DE L'AVARIE	HEURE D'ARRIVÉE	NON DE DOMICILE	INDICATION	REMARQUES
Pneumatique avarié	déposé Bureau 86 Paris 86 le 18-7-21	M. Garber H.C.S.T.R. 8 Rue François Ier Paris (8e)	Monsieur Paul Doherty 89 rue Orléans Paris (XVIe)	expéditeur

**TABLEAU N° 2** — Recherches dans les bureaux.

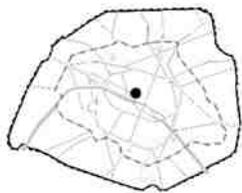
NOMS DES BUREAUX	RÉSULTATS DES RECHERCHES OU RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS
8 (Origine)	Le pneumatique a été envoyé à Paris 86 bureau destinataire pour Paris 86 le 18 juillet 1921. L'objet de cet envoi est compris dans le rôle n° 664 de Paris 86 pour Paris 86 le 18-7-21. Le facteur Lourselle

Reclamation portant sur une correspondance pneumatique déposée à Paris 86 (rue Clément-Marot), destination desservie par Paris 78 (rue Dufrenoy), le 18 juillet 1921, sur la formule n° 845 comme prescrit à l'article 626 ci-dessus. La réclamation a été portée le jour de l'envoi.

L'autre face de la formule indique que celle-ci a été retournée le 19 juillet 1921, et est passée par Paris 78.

La figurine à 25 centimes correspond au tarif de l'accusé de réception postal des correspondances pneumatiques (tarif du 01/04/1920). Elle est oblitérée du 20 juillet 1920 ; la taxe a été perçue après le retour de la réclamation.

### 3.1 - Recette principale



#### Paris R.P. Bourse de commerce (1958-1966)

◀ ex- Paris 95 *premier* (bureau de quartier), renuméroté en 1958

Adresse : rue de Viarmes

▶ devient Paris 01 (Recette principale) annexe 1 en 1966

Tubes pneumatiques (1958-1966) : sur la ligne MZ, satellite de Paris 00 RP.

---



#### Paris 01 (Recette principale) annexe 1 (1966-)

◀ ex- Paris R.P. Bourse de commerce, renuméroté en 1966

Adresse : rue de Viarmes

Tubes pneumatiques (1966-1980) : sur la ligne MZ, satellite de Paris 00/01 RP. Il n'apparaît plus sur les plans de 1980 et 1982.

---

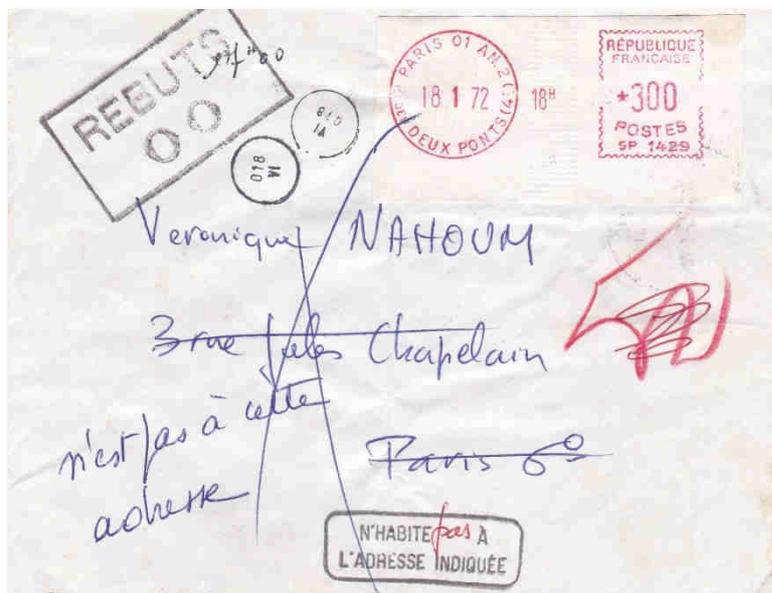


#### Paris 01 (Recette principale) annexe 2 (1971-)

ouverture : 05/04/1971

Adresse : 16, rue des Deux-Ponts (*aujourd'hui bureau Paris Île-Saint-Louis*)

Ce bureau n'a pas été raccordé au réseau.



*Correspondance pneumatique affranchie par une vignette de guichet de Paris 01 annexe 2 (3,00 F, tarif du 08/02/1971, 1<sup>er</sup> échelon), horodatée du 18/01/1972 à 18h. La destination, desservie par Paris 52, est au 3, rue Jules Chapelain (bommage à l'auteur de la figurine emblématique des entiers pneumatiques !).*

*Au verso : timbre horodateur de Paris 21 à 18h05, compostage chronodateur de Paris-Central à 18h54, timbre horodateur d'arrivée à Paris 52 à 19h00. La correspondance ne trouve pas son destinataire et est versée au rebut. Le premier timbre à date indique de Paris 01 annexe 2 était, pour la poste pneumatique, plutôt en rapport avec Paris 21 qu'avec Paris 01.*

---

# LES OUVRAGES DE L'ACADÉMIE DE PHILATÉLIE

## Encyclopédie des timbres-poste de France

Tome I. 1849-1853. Ouvrage collectif, 1968 (épuisé).

### Tome II.

- Fascicule 1. La poste ferroviaire de ses débuts à 1870. Pierre Lux, 1992. (épuisé).
- Fascicule 2. Les bureaux de quartier de Paris (1852-1863), période des losanges. Jean-Claude Delwaulle, 1993. 30 €
- Fascicule 3. Journaux (1849-1869), imprimés et périodiques (1849-1871). André Malevergne, 1994 (épuisé).
- Fascicule 4. Les bureaux spéciaux du Second Empire. Jean Sénéchal, 1995. 40 €

## Dictionnaire philatélique et postal en collaboration avec l'AEEPP, 1999.

Ouvrage collectif (épuisé).

## Bibliothèque de l'Académie de philatélie

- Les chiffres-taxe au type Duval (1881-1900). Jack Blanc, 1996 (épuisé). 30 €
- Les chiffres-taxe carrés (1859-1882). Gilbert Noël, Jack Blanc, Jean-Claude Delwaulle, 1997. 30 €
- La poste ferroviaire de 1871 à 1914. Pierre Lux, 1998. 30 €
- Les bureaux de quartier de Paris (1863-1876), période des étoiles. Jean-Claude Delwaulle, 1999. 40 €
- Les réexpéditions dans le régime intérieur des origines à 1878. Michèle Chauvet, 2003. 20 €
- Poste maritime française. Premier service postal du Pacifique Sud, consulat de France à Panama (1843-1848). Eugène Langlais, 2006. 35 €
- Cent ans de coupons-réponse en France (1907-2007). André Hurtré, 2007. 40 €
- Poste maritime française, consulat de France à Panama (1848-1881), 2<sup>e</sup> service postal du Pacifique Sud (1872-1874). Eugène Langlais, 2008. 45 €
- Catalogue mondial des coupons-réponse. Tome 1. André Hurtré, 2008. 55 €
- Le contrôle postal et télégraphique français pendant la Première Guerre mondiale (1914-1921). Jérôme Bourguignat, 2010. 55 €
- Bulletins d'expédition de colis postaux en Alsace et en Moselle (du 15/12/1918 au 15/06/1940). Laurent Bonnefoy, 2011. 44 €
- Poste maritime française, Les paquebots du Mexique (1827-1835), Eugène Langlais, 2014. 26 €
- La voie franco-sarde dans les relations internationales. Conventions, réglementations, tarifs, (1818-1851), Robert Abensur, 2017. 50 €
- À l'aube de la philatélie : Oscar Berger-Levrault. Ouvrages et correspondances (1860-1869), Hervé Barbelin, 2018. (épuisé).
- La Colombie. De la Confédération grenadine à la création des États-Unis de Colombie. Histoire et poste 1858-1864, Eugène Langlais, 2018. 19 €
- Les postes aux armées de la guerre franco-allemande de 1870-71. Steven C. Walske, 2019. 65 €

L'Académie de philatélie publie depuis 1959 la revue trimestrielle

### DOCUMENTS PHILATÉLIQUES

Retrouvez tous les détails sur ces ouvrages et l'actualité de l'Académie de philatélie sur son site Internet :

[www.academiedephilatelie.fr](http://www.academiedephilatelie.fr)