



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Février
2012 – 458
Tirage : 100 exemplaires



PROCHAINES RÉUNIONS
LES DIMANCHE 19 FÉVRIER ET 4 MARS 2012
DE 9 H 30 À 11 H 30.

SOMMAIRE

- Page 1- Le mot du secrétaire
2- Jeux Concours 2012
3- Agenda des manifestations philatéliques futures
4- Réalisation inter-membres 458
5- Dossier : Voitures anciennes, compétitions et la première auto à Braine en 1907. – Lu pour vous – Tarifs postaux belges.

□ □ □ □

En direct du Secrétariat,

Pour bien commencer l'année, le président avait organisé avec l'Ecole hôtelière de l'Institut Cardinal Mercier le banquet du club : une réussite et un vrai régal !

Les vœux ont été échangés et l'on peut dire que chacun a apprécié de se retrouver autour d'une bonne table, avec le menu suivant :

- Apéritif et mise en bouche
- Filet de sandre au Gewurztraminer
- Côtelette de biche, sauce grand veneur et sa garniture
- Feuilleté aux fruits, glace au miel de lavande
- Café

Le tout accompagné des vins blanc et rouge très appréciés.

Notre prochain grand rendez-vous est notre bourse du 13 octobre 2012 à Ophain, nous espérons que cette manifestation sera un succès grâce à la collaboration de tous.

A très bientôt, venez nombreux à nos réunions

Votre Secrétaire W. Cloquet



Jeux Concours 2012

Le thème de cette 5ème épreuve: Gourmandise
5 points par réponse exacte.

SENIORS

458.1. Pour le banquet elle offre des gaufres

1a N° du timbre ?

458.2. Nous retrouvons cette gourmandise

2a N° du bloc ?

2b N° du T ?

458.3. Une peinture de Peeters ayant comme sujet la gastronomie

3a N° du T ?

458.4. Une flamme ayant pour sujet une gourmandise belge

La plus ancienne + 5 points

JUNIORS

458.1. Une peinture de Peeters ayant comme sujet la gastronomie

1a N° du T ?

□ □ □ □

Les réponses aux jeux-concours sont à remettre lors de nos réunions, ou à
envoyer à son adresse :

Madame Cotton, Av. Capitaine Mercer, 24 à 1410 Waterloo.

Pour le **4 mars 2012 au plus tard.**

□ □ □ □ □

Réponses concours 456

456. 1a—Le chat

1b—Timbre n° 1403

456. 2a—Le chat

2b—Timbre n° 3168

456. 3a—Bloc n° 116

3b—Timbre n° 3321

456. 4a—Bloc n° NA 18

Points et classement

Rectification des points de J-CI. BOSSE + 5 points, soit 115 points après la
2ème épreuve.

Points et classement 3ème épreuve n°456:

- FLAMAND Ch.

35 points

150 points

- BOSSE J-CI.

35 points

150 points

-Lambert M.

35 points

80 points

□ □ □ □ □ □



AGENDA

Samedi 4 février 2012, de 9 à 16 heures

13^{ème} bourse philatélique

Salle « Cercle des Œuvres », rue de la Cloisième, 46/48 à Wanfercée - Baulet.

Entrée gratuite, parking, petite restauration

□ □ □ □ □

■

Dimanche 5 février 2012, de 9 à 16 heures

Bourse philatélique

KTO - GITBO, Molenstraat, 2 à Keerbergen.

□ □ □ □ □

■

Les 11 et 12 février 2012, de 9 à 17 heures

Exposition précompétitive Hainaut - Namur

Prévente le 11 février de 10 à 15 heures des timbres :

« Visit Belgium » & « Ecrivez-vous »

Bourse philatélique, vente aux enchères.

12 février - Vente Régionale Hainaut - Namur de documents postaux, thématiques, d'histoire postale, d'entiers postaux, cartes maximum.

□ □ □ □ □

■

Du 11 au 19 février 2012

Salon maison, jardin & loisirs

Charleroi expô. Le C.R.T.S. sera présent au stand n°4117 (Hall 4)

□ □ □ □ □

Samedi 25 février 2012, de 9 à 17 heures

13^{ème} grande bourse des collectionneurs.

Institut Saint-André, rue du Parc, 6 à Charleroi

Philatélie, cartophilie, marcophilie, télécartes, BD, numismate.

Entrée gratuite, vaste parking, bar, petite restauration.

□ □ □ □ □

■

Dimanche 26 février 2012, de 8,30 à 14 heures

19^{ème} grande bourse aux cartes postales.

Salle du Béguinage, rue du Béguinage, 53 à Enghien.

□ □ □ □ □

■

Samedi 3 mars 2012, de 9 à 17 heures

Grande bourse philatélique & cartophilique

Salle SUDHAINA à Baileux (fléché)

Entrée gratuite, philatélie, cartes postales, documents, duostamps.

□ □ □ □ □

■

Dimanche 4 mars 2012, de 9 à 17 heures

10^{ème} bourse toutes collections

Ecole Saint-François, rue de Pintamont, 28 à Ath.

□ □ □ □ □

Réalisation inter-membre du 19 février 2012 - 458

Lot n°	Pays	N° Catalogue.	Etat	c/c €	P.dép.€	Remarques	Vendu
1	France	C 2023	xx	10,00	2,50	Carnet Croix-Rouge	
2	"	C 2024	xx	9,00	2,50	"	
3	"	C 2025	xx	9,00	2,50	"	
4	"	C 2026	xx	9,00	2,50	"	
5	"	C 2027	xx	9,00	2,50	"	
6	"	C 2028	xx	10,00	2,50	"	
7	"	C 2029	xx	9,00	2,50	"	
8	"	C 2030	xx	9,00	2,50	"	
9	"	BL 2460	xx	10,00	2,00		
10	"	BL 2469A	xx	9,00	2,00		
11	"	BL 2515	xx	12,00	2,00		
12	"	BL 2523	xx	6,00	2,00		
13	"	BL 2526A	xx	8,00	2,00		
14	"	BL 2570	xx	8,00	2,00		
15	"	BL 2578A	xx	8,00	2,00		
16	"	BL 2640A	xx	8,00	2,00		
17	"	BL 2655	xx	8,00	2,00		
18	"	BL 2744A	xx	9,00	2,00		
19	"	BL 2753	xx	9,00	2,00		
20	"	Doc. Aviation	☒		5,00	Biplan Tips	
21	Belgique	Doc. Exposition	☒		5,00	Salon TSF 1937	
22	"	2376	xx		4,00	Feuille (6 t-p)	
23	"	2273/76+vig.	xx		6,00	Feuille (6 série)	
24	"	1695/1698	xx		3,00	Feuille complète	
25	Tchécoslo.	Doc.commémo.	☉		2,00		
26	Belgique	Document	☒		2,00		
27	"	FDC	☒		2,00		
28	"	Document	☒		1,00	Epreuve	
29	Vatican	Document	☒		1,00	Poste aérienne	
30	Belgique	Roi Baudouin	xx		3,00	Bde de 5 avec n°	
31	"	Document	☒		15,00	Non adopté	
32	"	Document	☒		10,00	Non adopté	
33	"	Doc.Aérophila	☒		3,00	Souvenir expo 63	
34	Monaco	PA 96	xx	2,80	0,75		
35	Luxembourg	926/930	xx	6,00	1,50	Caritas 1978	
36	"	948/952	xx	4,50	1,00	Caritas 1979	
37	Andorre	221/223	xx	5,00	1,25	Retables	
38	"	451/452	xx	4,80	1,20	Thé.papillons	
39	Europa 72	Divers	☉	25,00	5,00	(15 valeurs)	
40	Europa 1973	Divers	☉	20,30	4,00	(16 valeurs)	

!!!! Prochaine réalisation le 18 mars 2012.

Un examen des lots avant achat est conseillé, car non vérifié

VOITURES ANCIENNES

Compétitions et réactions populaires

Il est un fait qu'à la fin du 19e siècle et encore au début du 20e, l'automobile cherche son chemin. A cette époque des pionniers, il y avait des polémiques, parfois très acerbes, entre les partisans des moteurs fonctionnant au pétrole, à l'électricité ou à la vapeur.

C'est que, il faut séduire les amateurs fortunés, tout en se rendant compte que les foules sont littéralement hypnotisées par ces premières automobiles. Certains piétons voulaient absolument toucher ces nouveaux engins et, pour ce faire, en venaient à souhaiter la panne, à discuter avec les conducteurs, à avoir l'occasion de pousser ces véhicules immobilisés ou, plus simplement à les caresser au passage.

Admiration, mais crainte aussi. Rapidement apparaissent les premiers règlements de circulation : défense de circuler en ville à une vitesse supérieure à celle des cyclistes, interdiction de dépasser les 6 kilomètres par heure dans les agglomérations, ce terme ne définissant pas uniquement un village, mais aussi un petit hameau de quelques maisons situées en bord de route. En outre ces règlements varient d'une région à l'autre ou d'une ville à l'autre. A Liège, les rues en pente furent interdites alors qu'à Dinant, la traversée de la ville était réduite à la vitesse d'un cheval au petit trot. Le 7 juillet 1901, suite à un grave accident, le maire de Marseille prend un arrêté interdisant de dépasser les 10 kilomètres par heure en agglomération. Chez nous, quelques mois plus tard, il est permis de rouler de 10 à 16 km./heure, ce qui provoque dans la presse une levée de boucliers, arguant que le nombre de personnes écrasées allait augmenter dans de considérables proportions. Pourtant, quelques années plus tard, les conducteurs furent autorisés à circuler à 30, puis, dans des circonstances particulières, à 40 km. par heure.



Décembre 1895 voit la fondation du Touring Club. Il est placé sous la présidence de son fondateur, le comte van der Straeten Ponthoz. L'important développement dans le pays et les problèmes de circulation qui en découlent, sont à l'origine de la transformation d'une amicale d'automobilistes fortunés en un organisme bien structuré capable de défendre les automobilistes et d'organiser des manifestations sportives, car déjà, on parle d'exploits et de compétitions.

Cette même année, se déroule une course automobile Paris-Bordeaux-Paris qui fait la preuve de la supériorité des moteurs à pétrole. Ce n'est pourtant qu'en 1902 que le moteur à essence supplantera définitivement ses concurrents : l'électricité et la vapeur.

La première épreuve sportive automobile de Belgique eut lieu à Spa en 1896.

Les organisateurs choisirent la ville d'eau car elle était fréquentée par un public riche et élégant, donc susceptible de s'intéresser à des mécaniques coûteuses. En outre, son site de verdure était remarquable et son potentiel hôtelier important. Le meeting de juillet 1896 durait trois journées et comportait successivement une exposition des voitures participantes, une promenade en cortège, un concours d'adresse, une course de 12 kilomètres et finalement un Longchamps fleuri. Cette première épreuve spadoise avait réuni 8 véhicules.

Les choses furent beaucoup plus étoffées en 1898, on comptait plus de 40 participants et on commença par une course Bruxelles-Spa. Les activités se continuèrent sur place par des expositions, concours d'adresse, Longchamps fleuri, etc.

On le voit, l'automobile va de l'avant. Dans les faubourgs de Détroit, en 1898, Henri Ford bricole un véhicule en forme de caisse à savon, un engin qui atteint des pointes de 32 km./heure alors que le 28 juin de cette année, le baron Crawhez, au volant de «Dévastation », relie Bruxelles à Spa à la moyenne horaire de 30 kilomètres.

Cette année encore, un autre pionnier belge, René de Knyff remporte Paris-Bordeaux et, l'année suivante, le premier Tour de France automobile avec une Panhard-Levassor qui effectuera le trajet à la moyenne de 48 km./heure. La presse se fait admirative et déclare que le XXe siècle sera celui de la vitesse.

En 1902, deux grandes compétitions sont à retenir. Un Paris-Vienne, course de 1141 kilomètres à laquelle se sont inscrits 148 concurrents, prend le départ le 15 juillet. Ce sera un important succès, dans la catégorie des voitures légères, pour Renault dont sept voitures inscrites au départ seront toutes à l'arrivée. C'est Marcel Renault qui prit la première place au classement général, réalisant le parcours en 29 heures et 30 minutes.

L'année 1902, également, l'Automobile Club de Belgique, fondé voici sept ans, met sur pied une épreuve sur quatre roues. C'est le «des Ardennes », un total de 500 km., à raison de 85 km. le tour, reliant Bastogne à Bastogne suivant un tracé triangulaire passant par Longlier, Habay-la-Neuve et Martelange.



C'est le Français Jamot qui remporta l'épreuve sur Panhard-Levassor. A noter que les routes n'étaient pas interdites à la circulation pendant l'épreuve, ce qui occasionna de nombreuses surprises. Le succès de foule fut considérable.

En 1903, la société Scania de Malmö, en Suède, spécialisée dans la fabrication de machines industrielles, se lance dans la construction de véhicules automobiles et présente au public son premier modèle. Une innovation : une conduite intérieure de 2,85 mètres de long et 1,35 de large, pouvant embarquer 4 personnes, deux sièges pour passagers étant prévus derrière le chauffeur. Le véhicule est équipé d'un moteur de deux cylindres avec trois vitesses et marche arrière. Un de ces véhicules remporta la première place au classement général de la course Stockholm-Upsala. Les 180 kilomètres furent couverts dans le temps record de six heures et huit minutes, soit à 24,9 km./h. de moyenne. Ce modèle créé par Scania marque le début de la fabrication en série.

De son côté, la France passe, en 1905, à une production annuelle de près de 1.500 véhicules. La firme de Dion est en tête avec 400 voitures. Suivent Peugeot et Panhard, le premier avec 350, le deuxième avec 300 voitures. Le solde est partagé entre les autres constructeurs.

Juin 1906 voit l'organisation du premier Grand Prix par l'Automobile Club de France. La distance à couvrir est de 1.250 kilomètres. La direction de la course décida que les pilotes effectueraient quotidiennement six tours du circuit triangulaire, long de 104 kilomètres, situé près du Mans. Le 27 juin, le pilote hongrois Ferenc Szisz est déclaré vainqueur sur sa Renault de 1,3 litre de cylindrée et d'une puissance de 90 chevaux. Il a réalisé la vitesse moyenne horaire de 101 kilomètres.

L'ère des circuits est ouverte et va permettre aux constructeurs de se mesurer entre-eux pour prouver la suprématie des engins mis au point par leurs bureaux de recherche.

Cette liste des compétitions est, bien sûr, incomplète. Mais elle montre à suffisance le caractère sportif et les rêves de vitesse qui hantent les constructeurs. D'année en année, des améliorations seront apportées et participeront à la mise au point de la voiture destinée au grand public.

Avant de revenir sur le sol belge, citons encore cette folle randonnée « de Pékin à Paris » organisée par le quotidien « Le Matin ». Le départ est donné le 10 juin 1907. Vingt-cinq candidats s'étaient inscrits pour cette course extraordinaire, mais en raison des frais très élevés de participation, seulement cinq voitures se présenteront au départ. Il est estimé que deux mois seront nécessaires pour rejoindre l'arrivée à Paris. Cette équipée passionne le public qui se demande si l'un des cinq pilotes a la moindre chance de triompher des pistes défoncées, des bigands, des rizières et des cols réputés infranchissables.

Et pourtant, exactement deux mois plus tard, le 10 août, le vainqueur se présente à la porte de Vincennes. C'est le prince Scipion Borghèse, au volant de son « Italia » de 4 chevaux. A noter que cette voiture est exposée au Musée automobile de Turin, mais sans les ailes qui ont disparu.

Nous avons évoqué, dès le début, le meeting de juillet 1896 qui se déroula à Spa. D'année en année, le succès se confirma et à la fin de la guerre 1914-18, on décida de créer le circuit de Spa-Francorchamps qui fut, entre les deux guerres le siège de courses internationales du plus haut intérêt. On eut les fameuses 24 heures toujours d'actualité, ainsi que des grands prix de vitesse qui se perpétuent de nos jours par les épreuves de Formule 1. le chemin parcouru est long depuis les épreuves d'il y a cent ans, réservées à une clientèle huppée et réduite et les épreuves actuelles que la télévision envoie à de centaines de millions de spectateurs dans le monde entier.

En 1996, la poste émit une notice (9-1996) intitulée « ans de courses automobiles à Spa », notice signée J. et Y. Kupelian et à laquelle nous avons emprunté les renseignements fournis sur Spa-Francorchamps ainsi que les descriptions qui accompagnent les timbres présentés sous C.O.B. 2649/52 et que voici :



2649—GERMAIN 6CV (1900)

La première voiture belge à être commercialisée ne fut pas la Germain, mais cette dernière fut la première belge à être construite sur une échelle industrielle et en quantités importantes pour l'époque.

Les premières Germain furent mises sur le marché en 1898, elles étaient fabriquées à Monceau-sur-Sambre sur brevet Panhard pour la voiture et Daimler pour le moteur.

La production de l'époque 1898-1900 était de l'ordre d'une dizaine de voitures par mois. Germain participa aux compétitions dès 1899 notamment au meeting de Spa. En 1900, toujours à Spa, Germain remporta la première place dans deux catégories différentes. En 1903, Germain conçut ses propres modèles et ne devait plus rien ni à Panhard ni à Daimler. En 1905, apparut le plus célèbre modèle de la marque, le Chainless à radiateur rond.

Germain continua avec grand succès sa production de voitures jusqu'en 1914. C'était à cette époque une des plus importantes usines belges d'automobiles. Une grande partie de la production était exportée. La guerre 1914-18 arrêta brusquement cet essor et Germain ne reprit pas la production automobile après 1918.

2650—ALFA ROMEO P2 (1925)

Année de construction : 1924 et 25. Dès son apparition, cette voiture due à l'ingénieur Jano, surclassa toutes ses concurrentes et fut une des premières voitures de course à compresseur à être vraiment réussie. Antonio Ascari, sur cette Alfa Roméo, remporta le Grand Prix d'Europe 1925, qui fut organisé à Francorchamps.



2651—MERCEDES-BENS W154 (1939)

Année de construction : 1939

La W154, dans sa dernière version, était propulsée par le moteur du type M163k. Durant la saison 1939, il développait 483 CV pour 3 l. de cylindrée. Sur les 6 courses disputées, la W154 ainsi motorisée, remporta 4 victoires. Hermann Lang a été le vainqueur, avec cette Mercedes, du dernier « Grand Prix de Belgique de vitesse » d'avant-guerre, en 1939.



2652—FERRARI 330P (1967)

La Ferrari représentée est du type 330P (ou 412) et date de 1966-67.

Son moteur est un douze cylindres en V de 3967 cc, développant 400 CV. Son premier propriétaire était belge, d'où sa couleur jaune. L'Ecurie Francorchamps la fit participer à de nombreuses épreuves en 1967-68, tant à l'étranger comme les 24 heures de Daytona aux USA qu'en Belgique comme les 1.000 kms de Spa (où elle fut pilotée par les belges Willy Mairesse et Jean Beurlly) et à diverses épreuves en Condroz, à Laroche, à Fléron, à Alle-sur-Semois.



Elle se trouve actuellement dans une collection américaine.



Pour rappeler les réactions du public lors de l'apparition en rue des voitures anciennes, nous avons sorti un texte précieusement conservé dans nos collections portant sur l'histoire de Braine-l'Alleud.

Ce texte « La première auto de Braine » a été rédigé par Armand Courtain et a paru dans « Le Brainois », (n°2), à l'époque, organe du Syndicat d'Initiative de la Commune. (1970)

Voici ce texte qui, pour Braine-l'Alleud, a valeur de document :

LA PREMIERE AUTO DE BRAINE—1907

Au début de l'année 1906, Auguste Courtain, mon père, vint s'établir à Braine comme loueur de voitures hippomobiles et fit construire une maison avec remises et écuries à la Place Cardinal Mercier, qui se nommait à l'époque Le Castegier.

Le « moteur à crottin » était alors maître incontesté de la route. Avec nos six chevaux, nos landaus et victorias, nous faisons les noces et assurions les transports comme les actuels taximen. Nous possédions même un break, sorte de petit char à bancs, qui permettait aux sociétés d'effectuer leurs déplacements en groupe ; ce minibus de l'époque était surtout utilisé par les sociétés de tir à l'arc.

Le docteur Delpierre, notre voisin d'en face, faisait ses visites à cheval et c'était chez nous qu'il mettait sa monture en pension. Homme de belle prestance, âgé d'environ 40 ans, il avait ouvert la première clinique de Braine.

Institut moderne et perfectionné
du Docteur DELPIERRE, spécialiste à Braine-l'Alleud
desservi par les sœurs de St Joseph.

Guérison garantie pour la vie sans plus devoir porter
bandage, des hernies, hydrocèle, varicocèle, appendicite
etc—Nombreuses attestations.

Guérison certaine et rapide des plaies, varices et ulcères.

Procédé spécial sans opération.

Rayon X—Téléphone n°22 : pour tous renseignements
s'adresser à l'institut.

Un beau jour, il confia à mon père qu'il voulait vendre son cheval car il avait l'intention de s'acheter un engin moderne, une voiture automobile. Mon père lui répondit :

- *Ca, c'est vo n'affaire, min n'vènez ni avè ça d'ouci risqui d'foute el feu din tout l'bazar. (Ca, c'est votre affaire, mais ne venez pas avec ça chez moi, foutre le feu dans mon bazar).*

Quelques semaines plus tard, nous entendîmes un bruit insolite ; c'était notre brave docteur qui arrivait avec son «-tchouf », une automobile Renault flambant neuve. Cela cahotait, tressautait, crachotait, toussait, éructait et surtout puait la benzine car c'est ainsi qu'on appelait l'essence à la belle époque. Elle était bien jolie, cette voiturette, et pour nous, enfants, qui aimions les beaux jouets colorés, elle nous était sympathique.

Petite deux places ouverte à tous vents, actionnée par un moteur monocylindrique, sa peinture grise contrastait heureusement avec les cuivres du petit capot tombant et avec les garde-boue en bois de frêne. Elle faisait actuellement l'orgueil d'un collectionneur d'ancêtres. Tous les badauds s'étaient rassemblés et écoutaient sans d'ailleurs y comprendre grand-chose, les innombrables recommandations du mécanicien-instructeur qui accompagnait le docteur Delpierre.

Mon père toisa l'engin d'un œil sceptique et refusa tout net de rentrer «ça » dans ses écuries : le docteur se vit ainsi contraint de garer pour la nuit «machine dè sot » dans la porte cochère de sa clinique. Comme il expliquait aux voisins que c'était une trois chevaux, un curieux lui répondit :

- *Djè penseu qu'innè dè falleu pu pon. (Je pensais qu'il n'en fallait plus).*

Notre docteur s'acheta un vaste manteau sombre, sorte de surtout bordé d'un col de fourrure d'où émergeait sa barbe noire. Il le retirait d'ailleurs pour actionner la manivelle de mise en marche, car les démarrages étaient plutôt laborieux.

Après avoir levé le capot, il versait tout d'abord de l'eau bouillante dans le nid d'abeille et ensuite instillait dans un godet surmontant l'unique cylindre un mélange de benzine et d'éther. Contact. Tourner alors à plein bras à la manivelle. Rien. Un peu d'avance à l'allumage Rien. Un peu plus d'avance encore, quitte à se faire faucher le poignet. La sudation du chauffeur était le seul phénomène assuré ! Et pourtant, parfois, le moteur voulait bien démarrer.

Le plus souvent, notre docteur-chirurgien mobilisait sa famille et son personnel pour pousser l'engin jusque dans la chaussée d'Alseberg. Tout en dévalant vers l'Estrée, notre Delpierre s'en donnait, débrayant, embrayant, engageant les vitesses, actionnant de petits leviers, de petites tirettes, poussant sur des boutons cuivrés.

Il lui arriva souvent de rester en rac au bas de la pente qu'il remontait à pied, la casquette à la main. Il nous demandait alors de venir avec un cheval pour remorquer sa voiture ? L'opération durait d'ailleurs une bonne heure d'horloge mais, le plus grave pour l'entêté médecin est qu'il devait subir les quolibets de mon père :

- *Vo vivez bè què vos avez co dandji des tchfaux* (Vous voyez bien que vous avez encore besoin des chevaux).

Ce qui le consolait peut-être, c'est que les remorquages ne lui coûtaient pas bien cher : 50 centimes, soit environ 25 francs d'aujourd'hui (1970). C'était donné, mais nous devions tenir compte de ce que le docteur restait bon client pour ses « urgences » et surtout pour celles de nuit car il fallait alors pour une auto assurer le fonctionnement des phares au carbure et ça, ce n'était pas de la plaisanterie !

La voiture automobile portait à l'époque des noms divers :

- ène voèture sins tchfaux (une voiture sans cheval).
- in ostil pou's tuer (un outil pour se tuer).
- ène machine dè sot (une machine de sot).
- ène machine à pannes
- in tue-d'gins (un tue-gens).

L'auto était d'ailleurs peu sympathique au Brainois moyen et encore moins aux villageois des environs car elle semait la panique sur les chaussées qui servaient à l'époque de cour de ferme aux poules et aux canards. Lorsque le chauffeur appuyait sur la poire de caoutchouc de son avertisseur ... « Poët...poëtte... » pour prévenir le piéton de son arrivée à 20 km/heure, celui-ci brandissait un poing vengeur :

- *Arrêtez n'pô, què d'jè vos l'foute su vo gu..., espèce dè sot..*

Si le piéton était de meilleure éducation, il traitait l'automobiliste de chauffard, d'écraseur, d'écrabouilleur ou même, d'assassin.

Mais, inéluctablement, la benzine triomphait du crottin, sous-produit pourtant sympathique dans lequel s'ébattaient les moineaux, picorant, et qui servait d'engrais pour les jardins.

Avant 1914, quelques-uns de nos concitoyens circulaient déjà en auto. Citons Jules Gérard (Ariès), industriel à Mont=St Pont qui à l'occasion des élections faisait peindre sa voiture en bleu pour faire la propagande du parti libéral, Léon Vanham, commissaire d'arrondissement (Germain), Gustave Vanham (Mathieu puis Nagant), Charles Allard (Darracq puis Chenard et Walker), Joseph Stourme, vannier, place de la Gare (Alcyon), Armand Demanet (?), Henri Allard (Métallurgique).

Mais revenons à la Renault du docteur Delpierre, à la première auto de Braine. Elle eut une fin de carrière heureuse car le vénérable véhicule prit ses invalides au Cercle, rue de la Gendarmerie (actuelle rue Jules Hans) et servit d'accessoire de théâtre. Son entrée en scène suscitait immanquablement l'hilarité générale, tel un bon acteur comique dont la simple apparition déclenche le rire.

(Pour rappel, ce texte sur la première auto brainoise a été rédigé par Armand Courtain)

□ □ □ □ □

René Pède

 **Lu pour vous**

Timbres magazine n° 130 Janvier 2012.

Passion	Charles Paul Dufresne, graveur inspiré
Visite	Musée philatélique de Singapour
Thématique	La philatélie autour du monde Sur la route 66
Outremer	Mayotte, 101e département français, 5e D.O.M.
Chronique	Des marques « » écrites en « »
Histoire postale	La Compagnie générale transatlantique sur la ligne des Antilles
Classiques	Une vague de trois milliards de timbres déferle sur la période classique : Le 5 centimes Sage (France)
Cartes postales	Les facéties de la tour Eiffel
Régionalisme	Collectionner les marques postales ? C'est facile !
Décryptage	Février 1941 : le 2e vol du Ville de Saint Pierre vers l'océan Indien

□ □ □ □ □

Belgique—Augmentation du prix du timbre.

Le prix du timbre-poste pour un envoi normalisé en Belgique augmente de 4 centimes d'euro à partir du 1er janvier 2012, passant de 0,61 € à 0,65 € à l'achat de 10 timbres ou plus. A la pièce, le prix passe à 0,75 € au lieu de 0,71 €.

Pour les envois normalisés internationaux, le prix passe de 0,93 € à 0,99 € pour l'Europe. Et de 1,10 € à 1,19 € pour le reste du monde, à l'achat de 5 timbres minimum. A la pièce, le nouveau tarif sera respectivement de 1,09 € au lieu de 1,03 € et de 1,29 € au lieu de 1,20 €.

□ □ □ □ □