



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Juillet - Août
2017 - 518

Tirage : 57 exemplaires



Prochaines réunions

**PROCHAINE REUNION LE DIMANCHE 3 SEPTEMBRE DE 9 H 30 A 11 H 30
& 17 SEPTEMBRE A 10 HEURES (A.G.)**

Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat
2 – Agenda
3 – Dossier : Le Tour de France
10 - Annonce
12 - Réalisation inter-membre n° 518

□ □ □ □ □

En direct du Secrétariat

Par ce mois de juin super chaud, (il est 20 heures et la température est encore à 32°) les timbres sont mis de côté. En effet, travaillez avec la pince, sinon dégâts !

Passez de bonne vacances, il y a encore cette réunion en juillet mais plusieurs membres sont déjà sous un autre soleil (de France, d'Espagne, ...) comme si celui de Braine n'était pas assez chaud !

Revenez en septembre en pleine forme et prenez bien soin de vous.

A bientôt.

Votre Secrétaire
W. Coquet

Annonce :



Samedi 8 juillet, de 8 à 12 heures

Bourse multi-collections

Ecole Henallux, rue Nouri bCortil à 5020 Champion
Vaste parking devant la salle

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 12 août, de 9 à 17 heures

4e bourse multi-collections

Taverne des Gaulx, Place des Gaulx à Fontaine l'Evêque
Philatélie, marcophilie, cartophilie, vieux papiers
Bar, petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 19 août, de 9 à 16 heures

Quatrième vente anticipée de timbres 2017

Bureau de poste de 10 à 15 heures

Espace Orneau, chaussée de Namur, 32 à 5030 Gembloux
Exposition, bourse, entrée libre

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 26 août, de 9 à 16 heures

Bourse interclubs et BBQ en soirée

Institut Saint-André, rue du Parc 6 à Charleroi

Journée Adan, entrée gratuite, parking, bar et petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Du dimanche 27 août au dimanche 3 septembre

Exposition « 20 ans de Philatélie et d'Amitié »

**Avec l'Association Philatélique de Boulogne-sur-Mer et
le Cercle Philatélique de La Hulpe.**

Espace Toots, rue des combattants, 61 à La Hulpe
Invitation cordiale à tous, entrée gratuite.

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 2 septembre, de 9 à 16 heures

Exposition et bourse aux collectionneurs

Ecoles de Gozée Là-Haut, rue de Marchienne 134a, Gozée(Thuin)
Philatélie, cartes postales, marcophilie, numismatique
Entrée gratuite, parking aisé, ascenseur, bar

□ □ □ □ □ □ □

Dimanche 3 septembre, de 9 à 16 heures

Bourse des collectionneurs

Centre Culturel, avenue des Combattants 41 à Ottignies

□ □ □ □ □ □ □



Le Tour de France

Juillet est le mois du cyclisme de renommée mondiale !

Le **Tour de France**, souvent appelé « Le Tour » ou plus rarement « la Grande Boucle », est une compétition cycliste par étapes qui a lieu principalement en France chaque année, tout en traversant occasionnellement les pays voisins. La course est organisée pour la première fois en 1903 par Henri Desgrange et Géo Lefèvre, pour augmenter les ventes du journal *L'Auto*. Le Tour est actuellement organisé par ASO (Groupe Amaury). La course a lieu chaque année depuis sa première édition en 1903, excepté lors des deux guerres mondiales. Le Tour gagne en importance et en popularité au fil des éditions, sa durée est allongée et sa portée s'étend dans le monde entier. La participation s'élargit, on passe d'un peloton principalement français lors des premières éditions, à des éditions comptant jusqu'à 40 nationalités.

Le Tour de France, le Tour d'Italie et le Tour d'Espagne constituent les trois grands tours, les épreuves les plus prestigieuses du cyclisme sur route. Le Tour de France est le plus ancien et est généralement considéré comme le plus prestigieux des trois. Traditionnellement, la course se déroule principalement au mois de juillet. Bien que le parcours change chaque année, le format de la course reste le même avec au moins un contre-la-montre, le passage à travers les chaînes de montagnes des Pyrénées et des Alpes et l'arrivée sur les Champs-Élysées à Paris. Les éditions modernes du Tour de France se composent de 21 étapes réparties sur une période de 23 jours et couvrent près de 3 500 kilomètres. Le tracé du parcours alterne entre le sens horaire et antihoraire de la France.

Le Tour est une des épreuves de l'UCI World Tour, ce qui signifie que les équipes sont en majorités composées d'UCI WorldTeams, à l'exception des équipes que les organisateurs invitent. Le nombre d'équipes varie habituellement entre 20 et 22, avec chacune neuf coureurs. Après chaque étape, les temps des coureurs sont ajoutés avec leurs temps précédents. Le coureur avec le temps total le plus faible est classé premier du classement général et porte le très convoité maillot jaune le distinguant des autres coureurs. Le classement général est le plus réputé des classements car il détermine le vainqueur du Tour mais d'autres classements secondaires sont organisés lors du Tour : le classement par points pour les sprinteurs, le classement de la montagne pour les grimpeurs, le classement des jeunes pour les coureurs de moins de 26 ans et le classement par équipes pour les équipes les plus rapides.

Histoire

Création du Tour de France

À la fin du XIXe siècle, le quotidien *Le Vélo* qui tire à 300 000 exemplaires détient le monopole de la presse spécialisée dans le sport. Son rédacteur en chef.

Pierre Giffard, associe son journal à ses engagements personnels et prend position dans les colonnes de son quotidien en faveur du capitaine Dreyfus, ce qui déplaît aux industriels du cycle et de l'automobile, pour la plupart antidreyfusards et qui financent son journal par la publicité.

En juin 1899, le comte Jules-Albert de Dion, un industriel fondateur de la marque De Dion-Bouton, pionnier de l'automobile, est condamné à quinze jours de prison pour son implication dans une bagarre provoquée par des antidreyfusards, au lendemain du classement de la condamnation du capitaine Dreyfus, lors d'une réunion publique en présence du président de la République, Émile Loubet. Pierre Giffard critique alors publiquement l'engagement politique du comte de Dion et demande sa démission de la présidence de l'Automobile Club de France. De là naît un conflit entre les deux hommes, qui pousse notamment Pierre Giffard à ne plus faire mention des voitures De Dion-Bouton dans les pages de son journal. Le comte de Dion prend alors ses distances avec Pierre Giffard et décide de créer son propre journal, *L'Auto-Vélo*. Il est appuyé dans sa démarche par d'autres industriels du cycle et de l'automobile, dont Adolphe Clément, Édouard Michelin ou le baron Étienne van Zuylen van Nyevelt, président de l'Automobile Club de France, qui s'indignent également des tarifs publicitaires pratiqués par Pierre Giffard pour son journal.

Ils confient la direction de ce nouveau quotidien à Henri Desgrange, ancien coureur cycliste et premier recordman de l'heure, mais également spécialiste de la presse sportive puisqu'il a officié en tant que directeur d'un quotidien alors disparu, *Paris-Vélo*, et dirige la rubrique cycliste et automobile du journal *L'Outsider* depuis juin 1899. Alors que *Le Vélo* est publié sur papier vert, Henri Desgrange fait éditer son quotidien sur papier jaune et affirme son programme, le soutien de l'industrie automobile et cycliste. Lancé le 16 octobre 1900 à l'occasion de l'Exposition universelle et des Jeux olympiques de Paris, le quotidien est condamné le 2 janvier 1903 pour usurpation de titre lors d'un procès intenté par les directeurs du quotidien *Le Vélo*. Ne pouvant plus comporter le mot *vélo*, le journal est alors rebaptisé *L'Auto*.

Alors qu'il craint que les lecteurs passionnés de cyclisme ne se détournent de son quotidien à cause de sa nouvelle appellation, Henri Desgrange sollicite ses collaborateurs afin d'élaborer une course qui dépasserait en renommée celles organisées par *Le Vélo*, tout en favorisant les ventes de *L'Auto*. Lors d'une conférence de rédaction suivie d'un déjeuner

dans une brasserie parisienne, le journaliste Géo Lefèvre propose alors à son patron d'organiser une course cycliste qui ferait le tour de la France.



D'abord sceptique, Henri Desgrange prouve finalement le projet. Le 19 janvier 1903, *L'Auto* annonce dans sa une la création du Tour de France, « la plus grande épreuve cycliste jamais organisée »

2 - De 1903 à la Première Guerre mondiale

Le Tour de France 1903 s'élance de Montgeron le 1^{er} juillet devant le café « Le Réveil-matin ». Il relie les principales villes françaises, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Paris, en six étapes, pour un parcours total de 2 428 km. Le public, estimé entre 200 000 et 500 000 personnes, est faiblement présent sur l'ensemble du parcours, mais le Tour de France est néanmoins un succès lors de son arrivée à Paris, où le public se presse à Ville-d'Avray, lieu d'arrivée réel, puis au parc des Princes pour accueillir les premiers héros du Tour, dont le vainqueur Maurice Garin. Les journaux battent des records de ventes : *L'Auto*, organisateur de l'épreuve, voit ses ventes augmenter considérablement, passant de 30 000 à 65 000 exemplaires par jour à la suite de cet événement¹⁶. Au lendemain de la 1^{re} étape entre Paris et Lyon, une édition spéciale est même tirée à 93 000 exemplaires, tandis que l'édition spéciale suivant l'arrivée de la dernière étape est tirée à 135 000 exemplaires. Le Tour de France suscite un véritable engouement dans les milieux sportifs, qui suivent la compétition au quotidien grâce à la presse et en discutent.



L'Auto dépassant peu à peu ses concurrents, Henri Desgrange décide de renouveler l'expérience en 1904, mais le Tour est rapidement victime de son succès. Alors que les débordements du public sont déjà constatés en 1903, les actes de chauvinisme local sont exacerbés l'année suivante : des cyclistes sont agressés dans le col de la République ou dans les environs de Nîmes, des lettres dénonçant les tricheries de certains coureurs sont envoyées à la direction du journal, des clous sont semés sur la chaussée. Le public va ainsi à l'encontre de l'idéal d'unité nationale véhiculé par le Tour et soutient ses coureurs régionaux. La course part de Paris, s'y termine, et la majorité des coureurs en sont originaires : le Tour diffuse dans les provinces françaises les valeurs parisiennes, qui suscitent parfois une vive opposition. Bien après l'arrivée, le Tour défraie toujours la chronique: l'Union vélocipédique de France (UVF) décide en novembre de déclasser les quatre premiers du classement général, accusés de diverses infractions au règlement de la course. Le jeune Henri Cornet est alors déclaré vainqueur. Cette décision, justifiée par des actes de tricheries, découle aussi probablement de la rivalité entre les dirigeants de *L'Auto* et de l'UVF, cette dernière jalouxant le succès du Tour. Henri Desgrange reconnaît alors que « ce dernier Tour de France aura été le dernier, il sera mort de son succès, des passions aveugles qu'il aura déchaînées. »

Après avoir un temps envisagé de renoncer à organiser une nouvelle édition de son Tour de France, Henri Desgrange apporte en 1905 un certain nombre de modifications au règlement afin de mieux contrôler le déroulement de la course et éviter les irrégularités constatées l'année précédente. Les étapes, désormais au nombre de onze, sont plus courtes, de sorte que les coureurs ne roulent plus la nuit. Le classement général au temps est remplacé par un classement par points. C'est également à partir de cette année qu'à l'initiative d'Alphonse Steinès, un collaborateur de Desgrange, le Tour se rapproche de ses frontières, jusqu'à former un « chemin de ronde », un « encerclement processionnel du pays qui manifeste ostentatoirement les valeurs de la France moderne et industrielle, le dynamisme et la santé éclatante de la jeunesse ».

Une attention particulière est portée à l'Alsace-Lorraine, annexée par l'Empire allemand en 1871. Le passage par le Ballon d'Alsace en 1905, puis, de 1907 à 1910, les arrivées d'étape programmées à Metz, vont de sens. Ce passage du Tour en terres allemandes est notamment rendu possible grâce à l'intervention du comte Ferdinand von Zeppelin, qui obtient l'assentiment des autorités allemandes. Ces escales sont l'occasion pour la population locale d'exprimer son sentiment français. Inquiet des manifestations de patriotisme auxquelles ces étapes donnent lieu, et dans un contexte de dégradation des relations franco-allemandes, Guillaume II empêche l'incursion du Tour en territoire allemand à partir de 1911. Ainsi le Tour ne promeut plus seulement les valeurs de l'effort physique, de l'énergie, du courage et du progrès technique. Il délimite le territoire français, rappelle les prétentions françaises sur l'Alsace-Lorraine et passe ainsi dans « l'arsenal de la revanche ». Cette tendance s'accroît à partir de 1912 dans les pages de *L'Auto*, où les articles de Desgrange se font plus offensifs et décrivent le Tour comme une « croisade de la régénération physique en France ».

En s'étendant aux frontières, le Tour prend aussi de l'altitude. Alors que la moyenne montagne est présente dès 1905, avec l'ascension du Ballon d'Alsace, de la côte de Laffrey et du col Bayard, puis du col de Porte dès 1907, Henri Desgrange se montre peu enclin à envoyer les coureurs vers des sommets plus élevés. Alphonse Steinès, un de ses collaborateurs, le convainc pourtant de répondre à l'appétit du public et de passer par les Pyrénées lors du Tour de France 1910. Il ébauche un projet d'étape entre Luchon et Bayonne, via les cols de Peyresourde, d'Aspin, du Tourmalet et d'Aubisque. Inquiet, Henri Desgrange l'envoie en reconnaissance et les quatre cols sont bien inscrits au programme de ce Tour. Bien que vainqueur de l'étape, Octave Lapize qualifie à cette occasion les organisateurs de « criminels ». Cette étape marque le début de la recherche de démesure du Tour de France. Le remplacement en 1911 du col de Porte par le Galibier, qui marque les esprits du public et des organisateurs, achève sa conquête de la haute montagne.

La popularité du Tour s'accroît rapidement durant cette période. Malgré une présence modeste du public, plutôt faible aux départs d'étapes et sur la route mais plus nombreux aux arrivées et aux contrôles, le Tour devient une « grande fête populaire du cycle et des frontières. » Trois types de spectateurs peuvent être distingués à cette époque : un public sportif, composé d'une part d'aristocrates

et de bourgeois mécanisés qui suivent une partie de la course et d'autre part de passionnés présents au bord de la route, et le public populaire pour lequel le passage du Tour est l'occasion d'une fête estivale. La course devient en effet « prétexte à un prolongement des fêtes du 14 juillet » et « un bon mobile pour célébrer les valeurs républicaines. » À ce titre, l'État soutient l'organisation du Tour. Ainsi une circulaire ministérielle de 1912, qui reste en vigueur jusqu'aux années 1950, enjoint les maires de ne pas entraver l'organisation des courses cyclistes qui « sont une mise en valeur de la jeunesse française, pour le plus grand profit de l'Armée et du Pays. »

Dès les premières éditions, les exploits des coureurs du Tour de France sont mis en valeur par *L'Auto* et Henri Desgrange, qui voit en eux « l'aristocratie du muscle ». Ils sont considérés par le public comme des héros « car ils ont su triompher de tous les obstacles de la route, et cela grâce à une simple bicyclette », mais aussi comme des « soldats du sport » qui « fascinent les milieux populaires. » Leur héroïsme s'accroît à partir de 1910 lorsqu'ils franchissent la haute montagne, qui donne à leurs exploits « une dimension mythologique ». Si en 1903 quelques « géants de la route », comme Maurice Garin, Jean Fischer, Hippolyte Aucouturier ou Édouard Wattelier côtoient une majorité d'inconnus, le nombre de coureurs professionnels va croissant. Les incidents de course, à l'image de celui d'Eugène Christophe en 1913 qui casse la fourche de son vélo dans la descente du col du Tourmalet avant de la réparer lui-même, en vertu du règlement, dans une forge de Sainte-Marie-de-Campan, renforcent la popularité du Tour en lui conférant une intensité dramatique.

Le Tour de France 1914 s'achève quelques jours avant que débute la Première Guerre mondiale. *L'Auto* donne régulièrement des nouvelles des sportifs mobilisés sur le front et annonce la mort de plusieurs coureurs du Tour. Le Luxembourgeois François Faber, vainqueur en 1909, meurt lors de la bataille de l'Artois de mai 1915. Octave Lapize, qui s'est engagé dans l'aviation, est abattu le 14 juillet 1917 au-dessus de Verdun. Enfin Lucien Petit-Breton, premier double lauréat du Tour (en 1907 et 1908) meurt le 20 décembre 1917 dans un accident automobile à l'arrière du front. Henri Desgrange, qui a espéré organiser le Tour en 1915, s'engage volontairement en 1917 et continue de rédiger des articles pour *L'Auto* depuis le front. Alors que l'armistice est signé le 11 novembre 1918, dès la semaine suivante, Henri Desgrange annonce dans *L'Auto* que le Tour renaîtra en 1919 avec « cela va sans dire une étape à Strasbourg. »

Le Tour renaît de l'enfer (1919-1929)

Après cinq années d'interruption, le Tour reprend ainsi en 1919. Les constructeurs de cycles, n'étant pas en mesure de mettre sur pied des équipes compétitives face au manque de pneumatiques et d'accessoires, acceptent l'idée d'Alphonse Baugé de se regrouper dans un consortium sous le nom de « La Sportive ». Seuls onze coureurs terminent ce Tour rendu difficile par les routes endommagées ou peu entretenues durant le conflit mondial. Il est alors remporté par le Belge Firmin Lambot. C'est lors de cette édition que naît un symbole majeur du Tour de France : Eugène Christophe reçoit le premier maillot jaune de l'histoire du Tour. Ce maillot naît

De la volonté d'Henri Desgrange de distinguer plus facilement le leader du classement général. Le choix de la couleur jaune présente un double avantage, car c'est à la fois la couleur des pages du journal *L'Auto* tout en étant une couleur absente des maillots portés par les coureurs du Tour.

Les premières éditions d'après-guerre ne rencontrent pas le même succès que celles d'avant-guerre, bien que les quatre succès belges de 1919 à 1922, dont celui de Philippe Thys qui devient en 1920 le premier coureur à remporter trois Tour de France, sont bien accueillis dans leur pays. L'image du Tour pâtit de la présence de « champions peu charismatiques » et des entorses au règlement de la course. Bien qu'Henri Desgrange soit resté intransigeant sur le caractère individuel de la compétition, les victoires doivent beaucoup aux ententes entre coureurs du consortium La Sportive, puis de l'équipe Peugeot en 1922. Le Tour connaît un éphémère regain d'enthousiasme en 1923 avec la victoire d'Henri Pélissier, l'un des coureurs français les plus populaires de l'époque.

L'emprise de Desgrange sur la course n'est pas appréciée de tous, elle est même une cause de la dégradation de l'image du Tour de France à la fin des années 1920. En 1924, les frères Francis et Henri Pélissier abandonnent pour protester contre un règlement jugé trop sévère. Ils se livrent au journaliste Albert Londres, qui couvre le Tour pour *Le Petit Journal*. Ils lui décrivent les difficultés et la souffrance des coureurs du Tour de France, « en accentuant le côté dramatique de l'épreuve ». En titrant son article « Les forçats de la route », Albert Londres rend cette expression et l'image qu'elle véhicule durablement populaires et fait découvrir au public une réalité peu connue. Henri Pélissier poursuit dans sa protestation contre Desgrange et son règlement trop strict en envoyant un courrier à différents journaux. *L'Humanité* s'en saisit et suit pour la première fois le Tour de France.

Le Tour de France s'élance pour la première fois hors de la région parisienne en 1926 avec un départ à Évian, tout en effectuant une boucle similaire à celle des éditions précédentes. Henri Desgrange souhaite ainsi « réduire le temps entre la sortie des Alpes et l'arrivée à Paris. Les promenades en groupe ne signifient rien et finissent par lasser le public. » Ce nouveau parcours, le plus long de l'histoire du Tour avec 5 745 km, n'a pas l'effet escompté car un grand nombre d'étapes se terminent par un sprint massif du peloton. Afin d'y remédier, Desgrange invente l'année suivante une nouvelle formule : lors des étapes de plaine, les équipes s'élancent séparément. Les spectateurs ne comprennent pas l'enjeu et le déroulement de cette course. En 1928, il met en œuvre une nouvelle idée : chaque équipe est autorisée à faire appel à trois remplaçants après les Pyrénées afin de leur permettre de concurrencer l'équipe Alcyon qui domine la course. Six coureurs entrent ainsi en course à Marseille, et font l'objet d'un classement général séparé. En d'autres occasions, Desgrange renonce à son idéal sportif pour maintenir l'intérêt de la course. Il paie par exemple des coureurs pour qu'ils accélèrent lorsqu'il estime que le peloton est trop lent. En 1929, le Belge Maurice De Waele, malade, s'impose grâce à l'aide de ses coéquipiers de l'équipe Alcyon. Pour Henri Desgrange, « on fait gagner un cadavre. » Le Tour et son règlement, qui interdit l'entraide, sont définitivement discrédités.

De la naissance des équipes nationales à la Seconde Guerre mondiale (1930-1939)

Afin d'enrayer une certaine désaffection du public, Henri Desgrange décide de modifier en profondeur son règlement et bouleverse le mode de participation au Tour de France. Les marques de cycles sont supprimées pour laisser place aux équipes nationales. En contrepartie, *L'Auto* prend à sa charge les frais d'hébergement, de nourriture, de matériel, de soins et de massages pour les coureurs. Désormais, ces derniers contractent directement avec le Tour et sont tenus de signer une convention qui les lie à l'organisation de l'épreuve. *L'Auto* fournit en outre un vélo sans marque de couleur jaune à chacun de ces coureurs. Pour l'édition 1930, cinq équipes nationales regroupant 40 coureurs sont présentes : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France et l'Italie. Les autres coureurs forment la catégorie des « touristes-routiers », qui courent tous à leurs frais et sont désormais sélectionnés : quarante places sont réservées aux coureurs des années précédentes et vingt à des coureurs qui ont fait leurs preuves au cours de la saison. Henri Desgrange intervient ainsi directement dans la sélection des coureurs. La formule des équipes nationales écarte de fait le Luxembourgeois Nicolas Frantz, pourtant double vainqueur du Tour. De même, il intervient auprès de la fédération belge pour écarter le tenant du titre, Maurice De Waele. Il convainc le *campionissimo* Alfredo Binda de participer, moyennant une prime de départ, mais refuse la participation de Costante Girardengo qui, associé à Binda, aurait formé selon lui un duo invincible

Pour financer cette nouvelle formule, *L'Auto* trouve de nouvelles sources de revenus en mettant à contribution les villes qui participent par le biais d'une redevance en contrepartie de la publicité offerte et de l'activité générée pour l'hôtellerie et la restauration par la réception du Tour. La caravane publicitaire est également créée. L'idée originale est attribuée à Marc Thevenin, directeur de la publicité des chocolats Menier, qui lance un véhicule de la marque sur les routes du Tour de France 1928 pour suivre le peloton et distribuer des produits au public. La caravane lancée en 1930 est composée de six véhicules qui précèdent la course. Les entreprises y participant rémunèrent *L'Auto*, notamment par des prix et des primes. C'est ainsi qu'est créé un « embryon » de grand prix de la montagne : les chocolats Menier attribuent 5 000 francs au coureur passant le premier au sommet des sept grands cols du Tour. En 1931, Henri Desgrange décide d'organiser lui-même cette caravane publicitaire. Elle s'intègre rapidement dans le Tour de France et se développe. Elle « préfigure [...] l'idéal social de la consommation de masse » et transforme le Tour des années 1930 en « un véritable défilé de véhicules. »

L'adhésion du public à la formule des équipes nationales est générale et suscite un véritable regain d'intérêt. Les victoires de l'équipe de France enthousiasment les spectateurs et projettent l'image d'une France unie. Les coureurs Français s'imposent cinq fois successives de 1930 à 1934, alors qu'Henri Pélissier avait été le seul vainqueur français depuis 1919.



association cœurs ouverts asbl

Avenue du Dernier Carré 57

1420 Braine-l'Alleud

Jun 2017

Madame,

Monsieur,

Notre toute jeune association a pour but principal l'accompagnement et l'écoute des patients hospitalisés. La formation des volontaires implique un investissement financier important, d'où l'idée d'une bourse aux collectionneurs. Le directeur de l'école qui nous accueille a souhaité impliquer ses élèves et les parents dans cette action.

Nous avons donc le plaisir de vous annoncer notre 1^{ère} bourse aux collectionneurs. Elle aura lieu le 8 octobre 2017 à l'école Le PRE VERT, rue René Francq n° 7 à 1428 Lillois-Witterzee.

Nous vous transmettons l'affiche en annexe.

Le mètre de table est fixé à 5€. Vous pouvez réserver soit en versant le montant au compte de l'asbl aco, BE23 7320 4104 4791, soit en téléphonant au 064/66 36 06 ou au 0475/69 28 74, soit par mail vero_be2003@yahoo.fr et payer plus tard (limite fin août svp). Merci de nous laisser vos coordonnées.

Dans l'attente de vos nouvelles, nous vous présentons nos amicales salutations.

Paul LOCHTENBERGH

Président aco asbl

association cœurs ouverts asbl



1^{ère} bourse des collectionneurs

A l'école le PRE VERT, rue René Francq 7

1428 Lillois-Witterzee

Le dimanche 8 octobre 2017

de 9H00 à 15H00

Estimation gratuite de timbres-postes et de collections
de 10H00 à 13H00

Vaste parking

Entrée gratuite

Info : Mr & Mme Watrin :

tél. : 064 66 36 06 – GSM : 0475 69 28 74

Réalisation inter-membre du 3 septembre 2017 - 518

Lot n°	Pays/Thé.	N° Catalogue.	Etat	c/c €	P.dép.€	Remarques	Vendu
1	Belgique	14A/15	⊙	9,00	2,00		
2	"		⊙		15,00	Pour oblitérations	
3	"	Document	☒		15,00	Oblitération étoile	
4	"	3138/3140	xx			50% de la faciale	
5	France	1737/1743	xx	6,60	1,30		
6	"	1744/1748	xx	3,20	0,60		
7	"	1749/1756	xx	7,10	1,80		
8	"	1757/1764	xx	5,45	1,10		
9	"	1765/1771	xx	5,40	1,10		
10	"	1689/1691	xx	2,65	0,60		
11	"	1706/1709	xx	2,50	0,50		
12	"	1712/1713	xx	2,80	0,60		
13	Belgique	946/951	xx	175,00	44,00		
14	"	1	⊙	90,00	30,00		
15	"	2	⊙	60,00	20,00		
16	"	674/689	xx	27,00	5,40		
17	"	6	⊙	10,00	1,65		
18	"	7	⊙	9,00	1,50		
19	"	94	x	210,00	35,00		
20	"	132	x	11,00	1,85		
21	France	2433/2446	xx	15,00	2,50	Feuillet à vérifier	
22	"	1834/1837	xx	9,00	1,50	"	
23	Belgique	1133/1138	xx	22,50	5,00		
24	"	1153/1158	xx	11,50	2,50		
25	"	1163/1168	xx	14,00	3,00		
26	"	1169/1171	xx	3,50	0,80		
27	"	1176/1181	xx	21,00	4,50		
28	"	1182/1187	xx	10,00	2,20		
29	"	1188/1190	xx	2,50	0,50		
30	"	BF 139	xx	7,50	3,00		
31	"	BF 213	xx	15,00	5,00		
32	"	BF 214	xx	15,00	5,00		
33	"	BF 116	xx	14,00	3,00		
34	"	BF 103	xx	2,50	1,00		
35	"	Occ. 1/9	x	90,00	15,00		
36	"	Occ 101/105	xx	90,00	15,00		
37	France	156	⊙	70,00	12,00		
38	"	303	x	21,50	3,50		
39	"	PA 20	x	42,00	8,00		
40	"	PA 26	xx	20,00	4,00		

!!!! Prochaine réalisation le 15 octobre 2017

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