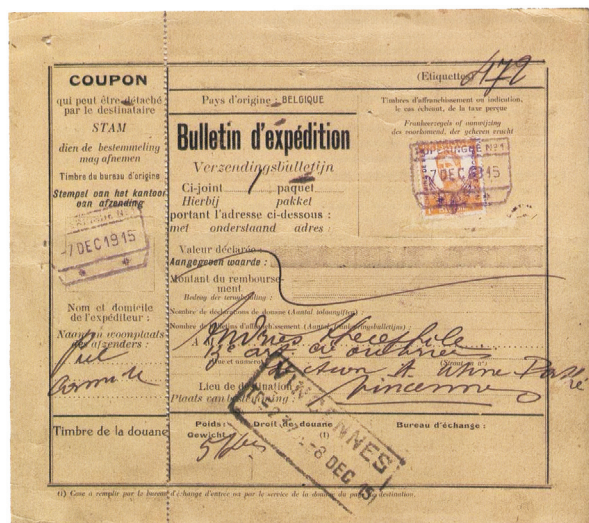


Ces "Roue ailée" qui font tourner la tête



Sans le travail de Henk Slabbinck, digne d'un Sherlock Holmes, les timbres de chemins de fer belges qui apparaissent en 1915 conserveraient encore de nombreuses zones d'ombre. Cette émission appelée *Roue ailée* par les collectionneurs a tout pour faire parler d'elle : son caractère confidentiel, sa rareté, l'existence d'un deuxième cachet, des falsifications, bref les ingrédients constitutifs d'un polar philatélique.

Les envois ont commencé début décembre 1915 et la première date connue est le 7 décembre.

En 1915, la majeure partie de la Belgique est occupée par les Allemands et on utilise des timbres allemands surchargés « Belgien ». En Flandre occidentale, le roi des Belges est parvenu à maintenir ses armées avec le concours des Britanniques entre Ypres et La Panne, située à une trentaine de kilomètres d'Ostende. C'est en Belgique libre que se déroule la majeure partie de notre histoire où d'autres timbres sont en circulation. Elle débute toutefois

avec les forces d'occupation allemandes qui saisissent à leur arrivée un stock important dont des timbres pour chemins de fer. Celui-ci est transféré vers les Pays-Bas et la Suisse où ils sont proposés au grand public en dessous de la valeur faciale. Les douanes françaises de leur côté en saisissent à la frontière franco-suisse. La réaction du gouvernement belge, en exil en France à Sainte-Adresse près du Havre (un nom prédestiné pour des philatélistes !), ne se fait pas attendre, lequel décide que les bulletins d'expédition pour colis ne peuvent plus être affranchis par des timbres qui se trouvent dans le public et qu'à l'avenir ils seront en provenance exclusive des propres stocks des bureaux locaux et uniquement à destination des préposés dans les gares. Il est tout de suite envisagé de nouvelles émissions de timbres courants et pour colis postaux – catégorie à laquelle appartiennent nos timbres de chemins de fer – et commande est passée à Londres. Tout cela demande du temps, qui plus est dans un contexte de guerre. Une émission de timbres provisoire pour chemins de fer est logique-

ment décidée. Ces timbres qui seront au type *Roue ailée* auront une validité de six mois maximum pense-t-on car la nouvelle émission est prévue fin décembre 1915. Les timbres *Roue ailée*, car surchargés de la roue ailée des chemins de fer, ne feront pas l'objet d'une communication officielle (à l'exception d'une publication dans *le Moniteur*) et le grand public n'en aura connaissance le plus souvent qu'après leur retrait ! Un fait est certain, fort peu de personnes en ont été informées et seuls quelques préposés les ont eus en main : à Adinkerke, Poperinghe et au Havre. Alertés par une poignée de philatélistes mis au parfum, ce sont eux qui ont pu conserver quelques séries et sauver les essais d'une destruction certaine. Ces derniers ont souvent tiré un bénéfice de cette opération, comme le souligne Henk Slabbinck dans son ouvrage. De la *Roue ailée* à la « roue de la fortune », il n'y a pas loin ! L'Administration des chemins de fer belges active donc son antenne parisienne rue de Richelieu qui commande à un graveur voisin une petite presse à main pour réaliser une impression en relief.

En chiffres

On ne connaît pas précisément les chiffres de tirage mais on a tenté de recenser le nombre de timbres connus à ce jour. Les estimations à fin juillet 2009 faites par Henk Slabbinck sont à comparer avec celles de M. Berlingin (auteur d'une monographie mais aussi vendeur de ces timbres autrefois) :

| | M. Berlinguin | Estimation 2009 | Cote en € (COB)* |
|------------------|---------------|-----------------|------------------|
| 5 c | 600 | | 260 |
| 10 c (pte eff) | 20 | 13 | 2 600 |
| 20 c | 700 | | 360 |
| 20 c (nom dess.) | 35 | 25 | 1 125 |
| 20 c (pte eff) | 23 | 20 | 3 200 |
| 25 c | 300 | | 360 |
| 25 c (nom dess.) | 100 | 50 | 1 125 |
| 35 c | 500 | | 465 |
| 40 c | 550 | | 465 |
| 40 c (pte eff.) | 10 | 9 | 5 800 |
| 50 c | 600 | | 455 |
| 1 F | 750 | | 440 |
| 2 F | 300 | 50 | 2 500 |
| 5F | 200 | 45 | 4 675 |

*Timbres neufs sans charnière

Le procédé s'avère lent et on l'abandonne au profit d'un cachet à surcharge. Passons sur l'histoire compliquée des essais et des différentes encres utilisées pour en venir aux timbres définitifs. Tous les timbres de la série sont surchargés à l'encre violette à savoir les 5 c, 10 c, 20 c, 25 c, 35 c, 40 c, 50 c, 2 F et 5 F. L'Administration des postes remet à celle des Chemins de fer ces valeurs et la surcharge est appliquée sans tarder, y compris sur des timbres provenant de différents tirages tels que les vignettes où figure le nom du graveur ou encore celles du type *Petite effigie*.

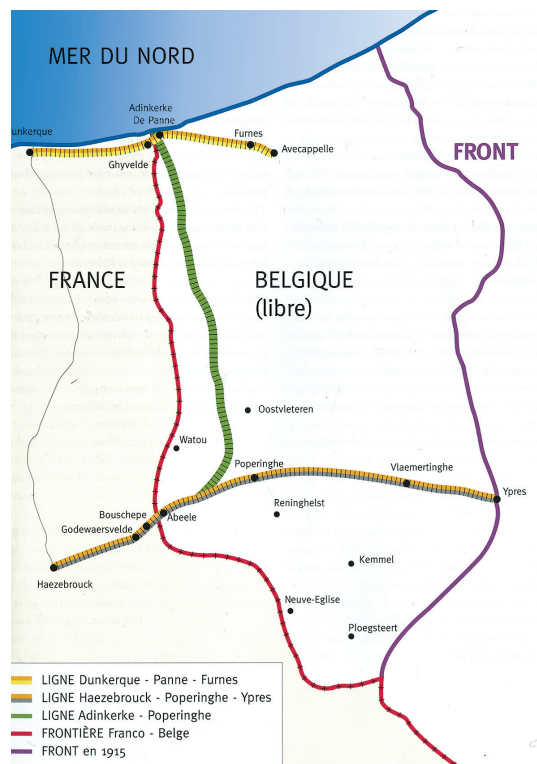
Les estimations du nombre de timbres connus à ce jour (se reporter à l'encadré) tiennent compte des timbres oblitérés, y compris par complaisance. Les chiffres pour lesquels Henk Slabbinck ne donne pas d'opinion sont de son point de vue des chiffres maximum et la réalité est probablement en dessous.

On ne peut parler de véritable mise en circulation de ces timbres car le nombre de lieux où ils ont été réellement mis en vente est fort limité. On peut affirmer aujourd'hui qu'ils n'ont été disponibles qu'à trois endroits : Adinkerke de fin juin 1915 à fin décembre 1915 (probablement approvisionné dans l'ensemble des valeurs), à Poperinghe (qui n'a reçu que des timbres à 1 F) en décembre 1915 et au Havre probablement de la mi-juin 1915 à la mi-janvier 1916. Ce constat résulte d'une enquête sur la fonctionnalité des gares situées en Belgique non occupée. Seules celles de Poperinghe et d'Adinkerke étaient réellement opérationnelles pour déposer des colis postaux à destination de la France et ses colonies. Les expéditeurs potentiels (mili-

taires comme les civils non évacués) étaient fort peu nombreux avant la fin de la bataille d'Ypres. Des fabrications philatéliques ont été faites à Furnes entre autre, comme pour un bulletin d'expédition que l'on a retrouvé oblitéré à une date où le bureau était fermé et qui concernait un envoi de bonbons ! Le cachet qui a servi pourrait bien être celui transféré au Havre pour réaliser de belles oblitérations rares pour des collectionneurs avertis et des officiels. On trouve de nombreux timbres sur fragments avec des surcharges authentiques mais avec une oblitération apposée ultérieurement, ce qui n'empêche nullement de les collectionner comme le souligne Henk Slabbinck.

Le faux-vrai second cachet ?

S'est aussi posé le problème de l'existence ou non d'un second cachet à l'issue d'une bataille homérique entre deux collectionneurs. L'arbitrage a été rendu par l'ancien directeur chargé d'émettre les *Roue ailée*. Un seul cachet a bien été utilisé au Havre mais il a été endommagé d'où des différences d'oblitérations. On croyait le problème réglé mais au début des années 1930 des séries *Roue ailée* sont mises en vente régulièrement et l'alerte est donnée car les collectionneurs connaissent la rareté de ces timbres. On découvre alors qu'un faussaire « crée » de nouvelles séries ! Faux cachet ? pas le moins du monde car il utilise celui de remplacement du Havre qui n'avait jamais servi et qui a été subtilisé par une personne indélicat. Il existe donc bel et bien un second cachet ! Douze ans plus tard, le faussaire s'en sert à nouveau puis le cachet serait passé dans d'autres mains. Les experts



Les différentes lignes de chemins de fer.

parviennent à bien identifier ce faux-vrai cachet mais les collectionneurs commencent à se désintéresser des *Roue ailée* par manque de confiance. Les choses ne vont pas s'arranger lorsqu'ils apprendront que M. Berlinguin (lui-même initialement trompé par les faussaires) propose à son tour des *Roue ailée*, disposant semble-t-il d'un stock... mais peu de ses timbres seront finalement vendus selon certains philatélistes. Était-il en relation avec le ou les faussaires, on ne le saura jamais et rien ne le prouve.

Au début du XXI^e siècle, les *Roue ailée* font à nouveau tourner la tête des collectionneurs mais il semble que 80 % des timbres mis en vente – notamment sur Internet – soient des faux. Une expertise s'avère indispensable tout comme la lecture de l'ouvrage de Henk Slabbinck rédigé à la suite d'une enquête minutieuse. Faut-il se désintéresser pour autant de ces timbres ? Sûrement pas selon ce dernier tout comme on peut rechercher les oblitérations de complaisance tant ce timbre – lorsqu'il est authentique – est rare mais reconnaissons-le, son histoire est rocambolesque. ■

Nicolas de Pellinéc



Les timbres « Petite effigie » sont rares et le 40 c est même rarissime avec 9 exemplaires connus, tous légèrement décentrés.

Pour aller plus loin : *Roue ailée* par Henk Slabbinck édité par le Musée des Timbres et Monnaies de Monaco, 2009.