



# Le pigeon voyageur

## Le pigeon voyageur

*[ ... à quoi servent les remparts,  
les sentinelles et les blocus,  
quand l'on peut faire  
parvenir les nouvelles  
à travers l'espace ... ]*

*Plinie l'Ancien*



L'usage des pigeons messagers  
remonte bien avant  
l'exploitation militaire ...



## L'Antiquité

Moïse raconte qu'après le déluge, alors que les eaux recouvraient encore la Terre, Noé lâcha une colombe. Celle-ci revint à l'arche, portant un rameau d'olivier. La Légende de cette colombe nous montre déjà l'attachement des gens à ces oiseaux. Le pigeon a toujours été considéré comme un animal sacré, souvent messenger de paix. Dans la Grèce Antique, la colombe était symbole de douceur et de constance. Les Hébreux les offraient souvent en sacrifice dans le temple de Jérusalem. L'instinct et la volonté qui poussent nos pigeons à revenir vers leur point de départ sont connus et utilisés depuis les premiers temps de la civilisation.

Les Égyptiens, les Perses, les Chinois et les Grecs, utilisaient les pigeons voyageurs comme messagers lors de leurs campagnes de guerre ou pour la politique et le commerce. Des serviteurs colombophiles étaient spécialement affectés à leurs soins et à leur transport. Après sa victoire aux jeux olympiques, un athlète de l'île d'Égine, lâcha un pigeon porteur d'un ruban pourpre qui repartit vers son île annoncer sa victoire. Les Romains comprirent dès le début de leurs conquêtes les avantages qu'ils pourraient en tirer. Ils bâtirent d'énormes pigeonniers pouvant contenir 4 à 5.000 pigeons. Ils se servaient des pigeons messagers en toutes occasions. Des pigeons teints de différentes couleurs étaient relâchés après les courses de chars pour avertir les propriétaires de leur victoire ou de leur défaite.

Le siège de Modène par Antoine, en l'an 43 avant J.-C., vit cet usage appliqué pour la première fois à l'art militaire. Le consul Hirtius envoya à Decius Brutus, commandant de la ville, une lettre attachée au cou d'un pigeon par un fil de soie. A son tour, Decius Brutus dépêcha au camp des consuls un pigeon porteur d'une missive attachée à l'une de ses pattes. On pense que Pline l'Ancien a fait allusion à cette manière toute nouvelle de correspondre avec les siens en temps de guerre, lorsqu'il décrit dans son Histoire Naturelle : "*A quoi servent les remparts et les sentinelles et le blocus, quand on peut faire parvenir des nouvelles à travers l'espace.*"

## Au Moyen-âge

Charlemagne rend l'élevage du pigeon "privilège nobiliaire". Pratiquement tous les châteaux, fermes seigneuriales, abbayes possédaient une tour à pigeons. Celle-ci pouvait contenir jusqu'à 5.000 pigeons et attestait de la richesse et de la puissance de son propriétaire. Les seigneurs les employaient comme messagers commerciaux, politiques et porteurs de renseignements en temps de guerre. Ils ont servi pendant les Croisades Religieuses. Lorsque les chrétiens arrivèrent en Orient pour conquérir Jérusalem, il existait un service de poste par pigeon. Dans le poème du Tasse "La Jérusalem est délivrée" l'auteur écrit : "Pendant que les chrétiens se préparent à l'assaut et les Infidèles à la défense, on aperçoit un pigeon qui fend les plaines de l'air et dirige son vol vers les remparts de Saline. Les ailes étendues, il plane sur l'armée chrétienne. Déjà, cet étrange courrier du sein des nues s'abaisse vers la cité. Mais soudain, un faucon au bec tranchant, à la serre cruelle, fond sur l'oiseau timide. Il le poursuit, il le presse et déjà il est prêt à le déchirer. Le pigeon tremblant s'abat et va chercher un asile sur les genoux de Bouillon. Le héros le reçoit et le sauve. Mais au bout d'un fil attaché à son cou, pend un billet qui est caché sous son aile. Godefroy le prend, l'ouvre et lit ces mots : "*Le général d'Égypte au Roi de Palestine - Salut - Ne laisse point, Seigneur, abattre ton courage. Résiste encore 4 à 5 jours. Je viens délivrer les murs. Tes yeux verront tomber tes ennemis.*" La poste par pigeon fut également mise à l'honneur par le Sultan Saladin, lors du siège de Ptolémaïs. C'est par ce même moyen que le débarquement de Saint-Louis en Égypte fut annoncé au Sultan du Caire et que furent appris les résultats de la bataille de Mansourah, si désastreuse pour les chrétiens. Le Sultan Nouredin (1146-1173) avait également apprécié tous les avantages que pouvait procurer la poste par pigeons afin d'être informé au plus tôt de ce qui se passait dans ses états. Par ses soins, le service des postes avait été complètement organisé. Des tours servant de colombiers avaient été élevées de distance en distance sur toute l'étendue de l'empire. Chaque colombier avait son directeur et ses veilleurs qui attendaient à tour de rôle l'arrivée des pigeons. On y trouvait aussi des domestiques et des mules pour les échanges réciproques de pigeons. Cette institution des colombiers présentait un si grand intérêt pour la sûreté et la tranquillité publique, que les dépenses engagées étaient considérables. Dans un manuscrit arabe conservé à la Bibliothèque Nationale et dont une traduction se trouve insérée dans le premier volume du voyage en Syrie de Volney, on trouve exposée une partie de la distribution de ces colombiers. Par leurs moyens, les villes plus importantes étaient mises en relation les unes avec les autres. Les lettres destinées à être transmises étaient attachées sous l'aile du pigeon et souvent, en duplicata, confiées à des pigeons différents. Arrivées à destination, elles étaient remises par le veilleur au sultan lui-même, qui seul, avait le droit de les détacher. Les pigeons étaient appelés les anges du roi et les plus rapides étaient hors de prix. Les corsaires de Dunkerque et de Saint-Malo utilisaient des pigeons avec une technique toute particulière. Elle consistait à envoyer

une barque de reconnaissance au large avec quelques pigeons. Dès qu'une proie était repérée, on lâchait les pigeons. Ceux-ci indiquaient, en tournant pour s'orienter, la position du bâtiment convoité.



## Après la révolution

Il fallut attendre la Révolution de 1789 pour voir abolir ce privilège. Dans presque tous les cahiers de doléances, on trouve trace des dégâts occasionnés

par les pigeons de châteaux aux cultures. La Révolution donna à tous le droit de détenir des pigeons. Des colombiers se bâtirent un peu partout, surtout pour en retirer de la viande bon marché : le pigeon se nourrissait dans les champs dès les beaux jours et, en les habituant, l'hiver, on pouvait leur faire manger un peu de tout. Mais le goût du jeu étant très développé à cette époque, des concours sont organisés vers 1800 dans le Nord de la France et en Belgique. C'est le début d'une sélection sévère qui aboutira au vrai pigeon voyageur. En 1806, les financiers de l'époque comprennent l'intérêt que représente le pigeon messenger pour la transmission d'une information. Aussi n'hésitent-ils pas à louer à prix d'or des pigeons bien entraînés. C'est ainsi que Rothschild, apprenant la défaite de Napoléon à Waterloo par pigeon messenger, disposa avant tout le monde d'une information qui lui permit une excellente spéculation boursière qui fut à l'origine de sa fortune. A Anvers, les propriétaires de bateaux de transport marchand faisaient emmener sur ceux-ci de nombreux pigeons. Quand les marins n'avaient plus que quelques jours de mer à voyager, ils les lâchaient avec des messages indiquant la marchandise transportée. A l'arrivée du bateau, celle-ci était déjà vendue. C'est ainsi que cette ville avec ses 25.000 pigeons sélectionnés, était en 1846 la première ville colombophile au monde. Pendant le siège de Paris en 1870, 64 ballons chargés de pigeons quittèrent la ville. Ils étaient destinés à rapporter à la capitale, assiégée par les troupes allemandes, des nouvelles du Gouvernement. Les dépêches étaient miniaturisées par un procédé mis au point par le photographe Dragon, qui s'était fait remarquer en réduisant une photo représentant 400 députés sur une pellicule de 2 millimètres carrés. Grâce à ce procédé, chaque pigeon pouvait transporter 3.000 dépêches sur une pellicule de 3,5 mm<sup>2</sup>. Pendant le siège, les pigeons ont ainsi acheminé 115.000 dépêches officielles et plus de 1.000.000 de dépêches privées. Les 25 premiers pigeons furent emportés par le ballon "Le Washington". Ils furent ensuite amenés à Tours où s'était installé le Gouvernement. Le 17 octobre, on leur confia leur première mission, qu'ils accomplirent fidèlement. L'expérience fut renouvelée avec le même succès et fut si concluante que le 4 novembre, on les chargea de la correspondance privée. Les pellicules étaient projetées sur un écran et recopiées à la main. Ainsi, Paris recevait-il régulièrement un véritable journal qui le tenait au courant des opérations militaires et de la vie du pays. Les pigeons étaient chassés par les Uhlans, lanciers de l'armée allemande et par les paysans qui avaient déclaré la guerre aux pigeons. Leur action avait pris une telle ampleur que Gambetta avait édicté la peine de mort contre quiconque serait surpris tirant sur l'un d'eux. Le 6 septembre, décision fut prise par le Préfet du Nord, à l'initiative de M. Hassebroucq, Président du Tribunal de Commerce de Roubaix, d'envoyer à Paris, avant que les lignes de chemins de fer ne soient coupées, des pigeons pour ramener des nouvelles de la capitale. Mille cinq cents pigeons furent réunis dans les villes de Roubaix et de Tourcoing et on fit appel à deux colombophiles, J. François de Tourcoing et H. Leman de Roubaix pour les accompagner. Le 9 septembre au soir, ils arrivaient à Paris. Les pigeons furent logés au Bois de Boulogne, dans les greniers du jardin d'acclimatation. La première dépêche reçue à Roubaix donnait les détails de la bataille de Champigny. Six siècles après l'Orient, la France employait enfin le pigeon voyageur comme porteur de messages. Après la guerre de 1870, l'armée en tire les leçons qui s'imposent. Coetquiden et Montoire deviennent les principaux centres d'instruction colombophile militaire. Vers 1900, les pigeons sont embarqués sur les bateaux et employés comme porteurs de courrier. Bientôt, ils servent les cours de la Bourse. Bien entendu, il faut d'abord les transporter sur les lieux où ils sont employés avant de pouvoir les relâcher porteurs d'un message. Ce voyage s'effectue souvent à dos d'homme, parfois à cheval.

## Pendant la première guerre mondiale



Pendant la guerre 1914-1918, l'armée française améliore sa technique : au lieu de colombiers fixes qui se trouvaient soit très loin du front, soit trop près, ils utilisent l'araba, qui avance et recule selon le retrait ou la progression de l'adversaire.

Commentaire :

L'araba était un autobus à impériale de marque Berliet, transformé en pigeonnier. Le bas servait de réserve de nourriture et de logement pour le soigneur. Les soldats qui s'occupaient des pigeons avaient un très grand rôle et les pigeons revenaient surtout pour eux. En 1916, on fabrique 16 pigeonniers sur remorque, afin d'améliorer la mobilité. Certains pigeons furent de véritables héros. Le plus connu d'entre eux est "Le Vaillant", matricule 787.15, qui fut lâché du fort de Vaux le 4 juin 1916 à 11 heures 30 pour apporter à Verdun le dernier message du Commandant Raynal. Celui-ci écrivait :

*"Nous tenons toujours, mais nous subissons une attaque par les gaz et les fumées très dangereuses. Il y a urgence à nous dégager. Faites-nous donner de suite toute communication optique par Souville, qui ne répond pas à nos appels. C'est mon dernier pigeon. Signé : Raynal."* Ce pigeon a obtenu la citation suivante à l'ordre de la Nation :



*"Malgré les difficultés énormes résultant d'une intense fumée et d'une émission abondante de gaz, a accompli la mission dont l'avait chargé le commandant Raynal, unique moyen de communication de l'héroïque défenseur du fort de Vaux, a transmis les derniers renseignements qui aient été reçus de cet officier fortement intoxiqué, est arrivé mourant au colombier."* L'utilisation du pigeon soldat a permis de sauver de nombreuses vies humaines. C'est ainsi que le Capitaine René écrit dans son ouvrage Lorette, une bataille de 12 mois, octobre 1914 - septembre 1915 :

*"Une unité de chasseurs à pied, engagée à fond, s'est trouvée en pointe et coupée des autres unités. Tous les moyens pour aviser le commandement de cette situation étaient fauchés par les bombardements ou le tir des mitrailleuses. Le téléphone était coupé et la liaison optique impossible en raison de la fumée des éclatements. C'est alors que les chasseurs qui avaient emporté quelques pigeons voyageurs obtinrent de les lâcher avec le message suivant : "Sommes sous le Souchez. Subissons lourdes pertes, mais le moral est très élevé. Vive la France !" Du colombier, le message fut transmis à l'artillerie qui allongea le tir, protégeant ainsi nos chasseurs d'une contre-attaque allemande. Ainsi Souchez fut libéré.*



Durant cette guerre, des pigeons voyageurs ont été utilisés par les Français pour communiquer sur le front. Avant cela, lors du siège de Paris par les Allemands, les pigeons de la guerre de 1870 ont permis au nouveau gouvernement évacué, de continuer à correspondre efficacement avec la capitale. Suite à cette expérience, l'armée française, à Coëtquidan et Montoire, a créé de nouveaux

centres d'instructions colombophiles militaires . Ceux-ci seront utiles et utilisés de 1914 à 1919. Les pigeons n'apporteront pas d'avantages décisifs, car chacun des deux camps savait que les pigeons seraient utilisés par l'autre. Dix ans avant leur utilisation sur le champ de bataille, l'hebdomadaire *Les nouvelles illustrées* dans son n° 38 du jeudi 12 février 1903, consacrait ainsi un article aux pigeons de guerre dans l'armée allemande, illustré de deux photographies.

La première guerre mondiale a d'abord été caractérisée par la mobilité des troupes, qui se sont enlisées dès 1915 et pour 3 ans dans une guerre de position et de tranchées. L'information et la désinformation sont alors devenues vitales et stratégiques, ainsi donc que les moyens de communication.

Bien que ce soit l'époque du plein développement de la téléphonie, il était fréquent que des unités soient isolées ou que des messages doivent être envoyés rapidement sur de grandes distances. Pour cela, les deux camps utiliseront largement les pigeons voyageurs qu'ils élèveront et transporteront dans des unités mobiles de campagne, camions spéciaux se déplaçant au gré des besoins sur différents fronts.

L'occupant allemand veille à interdire aux civils des zones occupées le lâcher de pigeons. Ainsi, dès décembre 1915, dans le nord de la France, pays des coulonneux, le « *Bulletin de Lille* », la semaine suivante, précise que "*Les personnes qui trouveraient des pigeons voyageurs sont tenues de les remettre à l'autorité militaire la plus proche, faute de quoi elles seront suspectées d'espionnage et s'exposeront à des poursuites; les infractions commises par négligence seront punies d'un emprisonnement pouvant atteindre 3 ans ou d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 10.000 marks.* ". Il rappelle aux Lillois qu'« *il est interdit, sous peine de mort, de lancer des ballons, de lâcher des pigeons voyageurs, d'installer des stations radiotélégraphiques ou de s'en servir, de sonner les cloches ou de fournir, d'une manière quelconque, des renseignements aux autorités militaires ou civiles des puissances ennemies.* »

## [Pendant la seconde guerre mondiale](#)

Pendant la guerre 1939-1945, 16.500 pigeons anglais furent parachutés en France, afin de rapporter au commandement allié des renseignements sur les lignes ennemies. Les Allemands avaient spécialement dressé des faucons pour les attaquer en vol. Un jour, six sous-marins allemands se réfugient dans le port de Bordeaux. Les résistants envoient un pigeon messager avertir l'opérateur radio de Toulouse et deux heures plus tard, la RAF largue une pluie de bombes sur les sous-marins. Ce pigeon fut appelé "Le Maquisard". Un autre pigeon, nommé "White Vision", était affecté à un hydravion de la RAF. Au

cours d'une mission dans la tempête, l'appareil tomba dans la Mer du Nord. Les aviateurs lâchèrent le pigeon malgré le brouillard et le froid, porteur d'un message indiquant leur position. "White Vision" remplit sa mission malgré la tempête, et quelques heures plus tard, les aviateurs étaient sauvés.

## De nos jours

Des années 1800 à 1960, le sport colombophile a connu un essor considérable, surtout dans les cités minières du Nord de la France, en Belgique, en Allemagne et en Hollande. Les colombiers fleurissaient partout car les pigeons ne coûtaient pas cher à nourrir et les colombophiles ne se préoccupaient guère de permis de construire, d'environnement ou d'autres considérations sanitaires. La colombophilie devenait un sport populaire et démocratique. La première Fédération Nationale des Sociétés Colombophiles de France a été créée par décret du 28 juillet 1927. Le président était M. Leroy Beague, créateur des colombiers mobiles qui ont servi pendant la Première Guerre Mondiale. Quand survient l'avènement de l'automobile, vers 1965, les gens partent de plus en plus nombreux en vacances et certains ne tiennent pas à être ennuyés par le soin à accorder à leurs pigeons pendant leur absence. La télévision, les permis de construire... achèvent d'en décourager d'autres et la masse colombophile diminue. Pourtant, peu à peu, les gens reviennent à la terre et à leurs racines, et il semble que la colombophilie amorce son renouveau. Tous les samedis et dimanches, des milliers de pigeons voyageurs sont lâchés à Chantilly, Saint-Denis, Melun, Châteauroux, Orléans... et parfois à Barcelone, Pau, Nîmes ou Marseille. Les pigeons voyageurs peuvent parcourir jusqu'à 800 km dans la



journée. Le pigeon voyageur n'est plus guère employé comme messenger : il a été victime de la concurrence du télégraphe, puis du téléphone et de la radiophonie (TSF). Mais il a encore servi pendant les deux dernières guerres, car c'est un messenger que l'ennemi ne peut neutraliser, à moins de l'abattre. L'armée française possède encore un colombier au Mont Valérien, à Suresnes, dans la banlieue parisienne, et quelques pigeonniers mobiles. Des hôpitaux emploient les pigeons voyageurs pour transporter leurs produits à analyser de l'hôpital au laboratoire (par exemple, de Granville à Avranches, dans la Manche). Les habitants des îles isolées les utilisent de la même

façon pour se relier au continent. C'est plus rapide et plus économique que le bateau ou la voiture. Le pigeon ne craint pas les embouteillages. La NASA, qui connaissait des problèmes de fuites de renseignements, est venue acheter des pigeons voyageurs à Roubaix et les secrets-défenses américains voyagent désormais souvent attachés aux



pattes de nos messagers. L'US Navy a ouvert à Hawaï une école de pigeons héliportés destinés au repérage et au sauvetage en mer. Les moniteurs associent certaines couleurs à des récompenses (rouge, jaune, orange). Quand la couleur apparaît, le pigeon appuie sur une petite pédale et la récompense tombe. Comme ces couleurs sont celles des dinghys et des gilets de sauvetage et que le pigeon a une excellente vue, le tour est joué !... Les pigeons sont efficaces à 90%, alors que l'homme n'atteint que 30%.

Ainsi, ces pigeons-héros ont aussi leur monument, près de l'entrée la citadelle fortifiée de Lille, dans une région éminemment colombophile, à l'entrée du Champ de Mars. Ce monument fut érigé en 1936, par la Fédération nationale des sociétés colombophiles de France, fondée par M. Leroy-Beague, et dont le président général était Louis Palliez. Sur le côté gauche de l'obélisque sont gravés en grandes lettres majuscules les mots évocateurs des zones où les pigeons ont été utilisée par les alliés : *Champagne, Somme, Aisne, Flandre, Marne, Orient, Maroc, Syrie, Mer...* Une représentation allégorique du rôle des pigeons rend hommage à la colombophilie personnalisée par une femme debout entourée de pigeons. Un bouclier représente la résistance à l'ennemi qui prend la forme d'un grand serpent rampant.

Source :

<http://home.nordnet.fr/~djetaquet/pages/accueil.shtml>

## L'instinct naturel

*"Mais comment font les pigeons pour aller à l'endroit désiré ?"* la réponse est simple,



l'endroit désiré sera toujours le colombier du pigeon. En règle générale un pigeon est lâché par une personne qui doit envoyer un "message", et le pigeon rentre à son colombier.

Une question à poser : *"Comment font les pigeons pour revenir à leur colombier ?"*

L'orientation des pigeons voyageurs est une question qui passionne tout autant les chercheurs que les passionnés et plus spécialement les colombophiles, toujours admiratifs devant leurs exploits hebdomadaires. De très récentes découvertes liant la vision et le sens

magnétique permettraient de dire que le pigeon rentre chez lui sous l'influence de petits cristaux placés sur la partie haute du bec asservis au rayon du soleil. L'oiseau pour

pouvoir s'orienter, a besoin d'interagir fortement avec le milieu extérieur et parmi les 5 sens, la vision et l'olfaction sont particulièrement sollicitées chez le pigeon voyageur. Le rôle de la vision dans l'orientation du pigeon voyageur est une question fortement débattue depuis que l'on s'intéresse aux mécanismes permettant aux pigeons voyageurs de s'orienter. Louis Palliez, en 1930, dans son livre *"Le pigeon voyageur : son origine, description, ses qualités, ses aptitudes"* fait des remarques extrêmement intéressantes concernant l'utilisation de la vision dans l'orientation du pigeon voyageur, sans pour autant imaginer le rôle fondamental de la vision. Des années plus tard, Schmidt-Koenig en 1958 montrera que la vision est particulièrement importante pour l'orientation du pigeon voyageur car le pigeon regarde l'emplacement du soleil pour s'orienter : Il utilise l'azimut du soleil comme boussole. Cette capacité d'utiliser le soleil comme repère géodésique est tout à fait remarquable, puisque le soleil change d'emplacement tout au long de la journée. En fait, le pigeon possède une horloge biologique qui lui permet de rectifier le mouvement du soleil. Si le rôle du soleil dans l'orientation du pigeon voyageur est une certitude, le rôle de repères visuels est plus contesté. Cependant, l'on s'accorde à admettre que dans les derniers kilomètres, le pigeon utilise des repaires visuels locaux pour terminer son approche finale. Les oiseaux, comme d'autres animaux d'ailleurs, font aussi appel à un sixième sens, le « sens magnétique ». Beaucoup d'encre a coulé concernant ce fameux sens magnétique chez le pigeon voyageur et il faut l'avouer, à ce jour, aucune preuve formelle n'a été amenée, prouvant de manière définitive l'existence et plus encore l'utilisation de ce sens par le pigeon voyageur. Pourtant ce sens magnétique existe bel et bien chez les oiseaux comme l'a montré l'équipe du Dr Wiltschko de Frankfort (Allemagne) qui travaille, entre autre, sur l'orientation du rouge-gorge. Au printemps, au retour des beaux jours, les rouges-gorges migrent la nuit vers le Nord-Est.

Il est clairement établi que les rouges-gorges utilisent le sens magnétique pour se diriger pendant leur migration. Cela a été prouvé en installant ces oiseaux dans des cages où il était possible de modifier la direction du Nord magnétique : la position des oiseaux dans la cage pendant la nuit est directement liée au Nord magnétique imposé. Si le rôle du sens magnétique dans la migration des rouges-gorges est incontestable, le moyen utilisé par les oiseaux pour sentir le champ magnétique reste un mystère. Chez le pigeon, certains prétendent qu'il y aurait des microcristaux de magnétites soit à la base de la tête, soit dans le bec et ce sont ces cristaux qui seraient responsables de la détection du champ magnétique. Cela reste à prouver. Une autre hypothèse concernant la détection du champ magnétique chez les animaux a été émise il y a plus de 25 ans de cela : on avait imaginé que l'aiguille aimantée de la boussole pouvait être remplacée chez les êtres vivants par des macromolécules rendues sensibles au champ magnétique lorsqu'elles interagissent avec la lumière (photons). Les yeux, riches en terminaisons nerveuses et en pigments sont donc tout désignés pour être le siège de la détection du sens magnétique chez les oiseaux. Il serait tout d'abord étonnant qu'il y ait plusieurs moyens de détecter et de sentir le champ magnétique dans l'embranchement des Oiseaux. Il est donc fortement probable que nos pigeons voyageurs utilisent eux aussi leurs yeux pour percevoir le champ magnétique. Certains chercheurs avaient d'ailleurs montré que par temps couvert, des pigeons voyageurs avec l'œil gauche occulté avaient plus de mal pour regagner leur pigeonnier que les pigeons qui avaient l'œil droit occulté. Le résultat de cette expérience sur les pigeons voyageurs est à rapprocher de ceux obtenus sur le rouge-gorge. Ces résultats montrent aussi que les fortes intensités de lumière dérèglent la boussole magnétique des rouges-gorges. Chacun garde en mémoire des désastres sous un ciel d'un bleu intense et sans aucun nuage. On peut émettre l'hypothèse que lorsque le soleil brille trop fort (conjonction d'une journée sans nuage, et sans humidité), il y a

un conflit entre la boussole solaire et la boussole magnétique et que cela entraîne des erreurs dans le choix de la direction des pigeons, des kilomètres supplémentaires, ajoutés à une journée éprouvante physiquement. *Source : <http://www.pigeonvoyageur.net>*



Ce qui se passe entre le lieu de lâcher et le colombier, nul ne le sait. De nombreuses tentatives ont été tentées pour connaître le parcours des pigeons pendant leur retour. Certains auteurs ont essayé de suivre les pigeons à l'aide d'un engin volant, mais avec peu de succès car les vols des pigeons se fractionnent assez rapidement et il est très difficile de repérer de petits groupes de pigeons perdus dans le ciel. Très dernièrement certains auteurs ont fixé avec succès un récepteur type balise Argos sur le dos du pigeon. Malheureusement les données obtenues ne sont que fragmentaires et entre deux points mesurés par le satellite, le trajet du pigeon est inconnu. L'utilisation du système GPS (Global Positioning System) mis au point par les militaires

américains, semble prometteuse. Ce système se base sur la mesure de distances entre des satellites et un récepteur portatif. Ce système permet de suivre en temps réel les changements de localisation du récepteur portatif. Il est alors facilement concevable que si un pigeon transportait un GPS, il serait possible lors de la rentrée du pigeon de connaître son parcours exact depuis son lieu de lâcher. Un autre intérêt du GPS, c'est que non seulement on connaît la localisation géographique mais en plus on a une assez bonne estimation de l'altitude à laquelle se trouve le récepteur. Cependant nous sommes confrontés lors de la fixation d'un GPS sur un pigeon à deux problèmes : le poids de l'appareil et l'encombrement. Si un pigeon était capable de transporter un tel appareillage, les données obtenues pourraient nous permettre de mieux comprendre comment l'oiseau "organise" son retour. Plus particulièrement on pourrait savoir l'influence sur le parcours réalisé lorsque le pigeon est soumis à différents protocoles expérimentaux. Par exemple, le sens olfactif des pigeons est très controversé car certains expérimentateurs n'ont pas réussi à refaire les expériences réalisées par F. Papi, leurs pigeons rentrant au colombier bien que leur sens olfactif ait été modifié. La comparaison entre le parcours des pigeons témoins et celui des pigeons modifiés permettrait peut-être de mieux comprendre le rôle du sens olfactif. Combien de fois l'oiseau vérifie son cap au cours d'un vol ? Fait-il le point toutes les minutes ou toutes les heures ? Comment l'oiseau réagit-il face au relief ? Comme on le voit le GPS chez le pigeon voyageur permettrait de répondre à de nombreuses questions concernant l'orientation du pigeon. Il est surprenant lorsqu'on lit dans les journaux colombophiles les articles concernant l'orientation du pigeon voyageur, que les auteurs ne décrivent pas les derniers articles scientifiques impliquant l'odeur et provenant des laboratoires italiens. Il semble qu'en général, les gens préfèrent plutôt relier le sens extraordinaire du pigeon voyageur à un 6ème sens d'origine magnétique. Un sixième sens, c'est plus magique pour les humains et peut-être plus facile à appréhender pour les hommes. Il est en effet difficile d'imaginer qu'un pigeon hollandais lâché à Barcelone soit capable de reconnaître l'odeur spécifique du nord de l'Espagne. Avec les GPS, il sera possible de faire une corrélation fine entre la direction du vent et le parcours de retour du pigeon. Nous pouvons alors espérer voir si des modifications de la composition de l'atmosphère, modifie la faculté des pigeons à s'orienter. En effet, la vallée du Rhône est soumise à des vents très puissants qui

brassent fortement les odeurs. Si les odeurs sont utilisées dans le trajet des pigeons, leur retour d'un même point devrait être différent si le vent a soufflé pendant plusieurs jours du Nord ou du Sud. Notre localisation proche de la vallée du Rhône est un atout pour notre recherche. De plus il serait intéressant de connaître le comportement des pigeons par rapport à différents types de relief. Certains membres de l'association ont leur pigeonnier localisé derrière des montagnes dont la hauteur moyenne est de 2000 m. Contourne t-il l'obstacle ou préfère t-il passer au-dessus ? Le profil d'altitude obtenu permettra aussi de comprendre à partir de quelle hauteur d'obstacle le pigeon préfère entamer un contournement. Le contournement d'obstacle pose un délicat problème d'orientation. En effet contourner signifie changer de cap et parfois faire marche arrière. L'oiseau accepte t-il de faire marche arrière pour contourner un obstacle ? Quel est le comportement des pigeons devant de telles difficultés ? De nouveau les enregistrements réalisés grâce au GPS devraient fournir de précieuses informations.

*Source: Institut de développement des connaissances sur l'orientation des oiseaux*

Durant l'année on peut distinguer 3 périodes :

- la période d'élevage : de décembre à mars,
- la période de concours : d'avril à août
- la période de repos : de septembre à novembre.

## L' élevage

Commentaire :



1



2



3

4

Dès que l'on réunit un mâle et une femelle, leur première préoccupation est de construire un nid. Après dix jours, la femelle pond son premier œuf et le second 44 heures plus tard. Le mâle et la femelle couvent alternativement pendant 18 jours, le mâle couve en règle générale de 10 à 17 heures et la femelle le reste de la journée. La mise en place des bagues sur les jeunes est définitive et se fait entre le 6<sup>ème</sup> et le 10<sup>ème</sup> jour ( photo 2 ) , la bague matricule (photo 3) représente le numéro de matricule du pigeon, son année de naissance et sa nationalité, sa carte d'identité est détenue par son propriétaire, l'autre patte sera destinée à recevoir la bague adresse(n° de téléphone) ou la bague électronique de concours. Les parents nourrissent les pigeonneaux plusieurs fois par jour. Au début, ces derniers reçoivent une sorte de lait fabriqué par le jabot et c'est à partir du 6<sup>ème</sup> jour que les premières graines seront données avec de l'eau. La croissance du pigeonneau est très rapide, de 12 grammes à la naissance il atteint 350 à 400 grammes en un mois. Vers l'âge de 3 semaines, le pigeonneau peut être indépendant. Quand les jeunes sont sevrés,(photo 4) ils sont séparés des parents pour être logés dans leur pigeonnier. C'est là qu'ils grandiront et commenceront leur apprentissage. Dès l'âge de 3 mois, ils pourront être entraînés et participeront aux concours de jeunes pigeons.

### Les entraînements

On dresse les pigeons et on les élève dans un colombier dès leur plus jeune âge. Dès leur

première sortie ils volent en composant des cercles autour du colombier et s'éloignent parfois à des distances assez considérables de leur asile. Quand les pigeons ont ainsi vécu pendant quelque temps, c'est vers l'âge de 3 mois qu'on les emporte dans des paniers spécialisés à une dizaine de kilomètres de leur colombier, et on les lâche. L'action est renouvelée en augmentant la distance jusqu'à 50 kilomètres ; ils suffiront pour la préparation d'un concours. On arrive ainsi à pouvoir lâcher à Bordeaux des pigeons voyageurs élevés à Paris ou à Lille. La vitesse du vol est très variable, ils font généralement du 60km/h en moyenne, cette vitesse augmente ou diminue suivant la météo, quand ils sont obligés de remonter des vents de face par exemple. Quand le temps est brumeux, quand il gèle et surtout quand la terre est couverte de neige, les pigeons voyageurs perdent leurs facultés. La saison des concours se fait en général d'avril à août. Le pigeon voyageur a la faculté de repérer sa position par rapport à son pigeonnier malgré des distances importantes. Les colombophiles profitent de cette qualité pour organiser des concours de pigeons voyageurs.

## Les concours

Le déroulement d'un concours : le colombophile prépare ses pigeons et les emmène au local de l'association organisatrice du concours .On passe une bague en caoutchouc numérotée à la patte du pigeon et ils sont placés dans des paniers de transport spécialisés. Les paniers sont acheminés jusqu'au lieu de lâcher, par route ou voie ferrée. Les lâchers commencent en principe dès six heures le matin lorsque les conditions météorologiques sont optimales au départ et sur toute la "ligne de vol". Le convoyeur (la personne qui accompagne et soigne les pigeons) étudie le temps ; si celui-ci est favorable et lorsque la décision est prise, tous les paniers sont alors ouverts et les pigeons s'envolent. Après quelques tours dans le ciel pour s'orienter, ils prennent la direction de leur pigeonnier. Le colombophile attend ses pigeons chez lui et dès l'arrivée d'un pigeon il s'empresse de retirer la bague de caoutchouc (le dossard) et l'introduit dans le constateur (appareil d'horlogerie imprimant sur une bande de papier, l'heure, la minute et la seconde à laquelle cette manœuvre a été faite). Après la rentrée des pigeons, le colombophile apporte son constateur à l'association : les heures d'arrivées et les numéros de "dossards" sont alors inscrits sur les feuilles récapitulatives. Elles serviront à établir le classement. Avec le temps de vol et la distance parcourue le classement peut être établi en fonction de la vitesse réalisée par chaque pigeon.

Avec l'expérience, le pigeon voyageur évite certains dangers, apprend à utiliser les vents. Les vieux pigeons contournent les orages ou, dans des courses de fond, laissent filer les jeunes. En vrais champions, ils se ménagent et volent en queue de peloton pour s'abriter du vent. Les pigeons volent très souvent en groupe, forment des convois qu'ils ne quittent qu'à proximité du pigeonnier. Au cours d'un vol, il arrive que le retour au colombier ne soit plus si motivant et qu'un voyageur suive les camarades d'un autre colombier. Cette passade ne dure qu'un temps et l'infidèle revient au nid après quelques jours. Un de ces déboussolés s'est même retrouvé dans l'archipel de Bahreïn où il a été sauvé par le personnel de l'ambassade de France durant la guerre du Golfe. Mais la plupart des oiseaux rentrent rapidement, observés par leur propriétaire qui scrute le ciel, impatient de les voir "tomber" et de les "constater". Pour ne pas rater l'arrivée des oiseaux et ne pas perdre de précieuses minutes, certains colombophiles ont imaginé

toutes sortes de dispositifs tel l'appel sonore déclenché par une cellule photo-électrique. Mais le plus souvent, la méthode reste empirique et consiste tout simplement à guetter l'oiseau et l'appeler avec des sifflets. Car, avant de rentrer, le pigeon peut se moquer de son propriétaire et "faire du toit" à l'entrée du pigeonnier, ou tout simplement tourner autour. Epreuve difficile pour le colombophile qui perd patience, et les menaces d'un accommodement aux petits pois ne sont alors pas rares, mais elles ne sont pas mises à exécution, foi de colombophile...C'est donc au siège de la société que les constateurs sont déplombés et les résultats dépouillés. Pour calculer la vitesse du pigeon, un classificateur divise la distance entre le lieu de lâcher et le colombier par le temps de vol. La vitesse réelle dépend de nombreux paramètres dont le vent, la densité de l'air... « La vitesse moyenne est estimée à environ 60 km/h mais on a enregistré des records de 120 km/h » . Aussi, la vitesse est-elle une des formes de compétition sur des distances allant jusqu'à 250 kilomètres réservée en général aux sprinters. Le demi- fond comporte des distances entre 250 et 550 kilomètres, et le fond au-delà de 550 kilomètres, la reine des épreuves étant celle de Barcelone(plus de 1000km pour les colombophiles du Nord).

Constater un pigeon : c'est retirer la bague caoutchouc numérotée de la patte du pigeon pour la mettre dans un appareil d'horlogerie (ancienne méthode encore utilisée aujourd'hui). De nos jours, les pigeons sont constatés automatiquement dès leur rentrée dans le pigeonnier grâce à une bague électronique.



Les compétitions ont lieu chaque semaine, d'avril à septembre. Selon la distance à parcourir, on classe les concours en trois catégories :

### [La vitesse jusqu'à 250km :](#)

Les pigeons sont lâchés à des distances variant de 50 à 250 km de leur colombier. Certains colombophiles se spécialisent dans ces concours qui ne fatiguent pas trop les pigeons. Ceux-ci récupèrent rapidement. Ce

type de concours nécessite un genre de dressage organisé, rigoureux et journalier, afin que les pigeons prennent l'habitude de rentrer le plus rapidement possible. Quand tout se passe bien, tous les pigeons sont tous rentrés en 10 minutes.

### [Le demi-fond jusqu'à 550km :](#)

Les pigeons sont lâchés à des distances variant de 250 à 500 km de leur colombier. Ces concours demandent un effort prolongé (de 4 à 8 heures de vol continu). Il est important que les pigeons soient reposés et en bonne santé avant de les engager. Dans ce type de concours, les pigeons rentrent en général successivement à une ou deux minutes d'intervalle, et on a le temps de constater sans trop se presser.

### [Le fond :](#)

Les pigeons sont lâchés à des distances variant de 500 à 1.000 km de leur colombier. Il est bien évident que pour fournir un tel effort, leur préparation doit être parfaite. Il est possible qu'il mettent deux jours pour revenir. Sur 1.000 km, ils peuvent rencontrer des conditions météorologiques tout à fait différentes d'une région à l'autre. Il faut parfois passer la journée à surveiller le ciel.

## La motivation



Les pigeons sont naturellement monogames et territoriaux. Ils ont l'instinct familial et sont attachés à leur femelle, à leurs œufs et surtout à leurs petits. Ils ont leur propre compartiment ou leur perchoir donc un territoire qui leur est propre et c'est avec ardeur qu'il défendra son emplacement. Il a donc l'acharnement naturel à revenir à son colombier et si le pigeon est bien soigné, cette volonté sera encore plus forte.

Chaque colombophile a sa méthode de jeu pour motiver ses coursiers, quelques exemples ;

**Le jeu au naturel** : le pigeon lâché à des centaines de kilomètres doit retrouver au plus vite son nid, ses graines, petits et conjoint. C'est le retour à la vie de famille en quelque sorte qui le motive. La méthode "au naturel" n'exclut pas quelques artifices comme un œuf factice dans lequel on glisse un ver de terre. En gigotant à l'intérieur il trompera la femelle qui couve et qui croira que l'œuf est prêt à éclore. Une fois séparée de son œuf, l'instinct maternel la fera vite rentrer au nid.



**Le jeu au veuvage** : le pigeon lâché à des centaines de kilomètres doit retrouver au plus vite sa compagne qu'il n'a pas vu depuis une semaine, sa vie est alors beaucoup plus ascétique. Lorsqu'il revient du concours, il retrouve sa bien-aimée, mais pour quelques heures seulement. Et pour lui commencent de longues semaines réglées par une alimentation rigoureuse et un entraînement quotidien autour du colombier, jusqu'au jour du lâcher, le

dimanche suivant, où il n'aura qu'une idée en tête, rejoindre sa bien aimée. C'est la méthode préférée de la majorité des colombophiles, car le rendement des pigeons au concours est meilleur. Et comme il y a moins de pigeons dans le colombier et pas d'élevage, le nettoyage est plus facile, les risques de maladie sont diminués, la forme est plus stable. La difficulté est de maintenir les veufs en forme, car ils s'alimentent de moins en moins et finissent pas se lasser de leur état de veuf.

S'il sait que son territoire est convoité par un autre pigeon, il le défendra jalousement et sera pressé de revenir du concours. On peut profiter de cette jalousie naturelle ou l'entretenir artificiellement.



## L' éleveur

Le colombophile est un manager qui gère son écurie toute l'année. La colombophilie est l'art d'élever, de dresser, de sélectionner, de faire travailler le sens d'orientation des pigeons voyageurs...C'est avoir un pigeonnier qui répond à deux critères : être sec et être bien ventilé. Les pigeonniers peuvent être modestes ou luxueux, c'est le manager qui amènera la forme à ses pigeons. Il soigne et prépare ses pigeons pour les concours ou les expositions. C'est donc aimer la compétition, les rencontres de tout âge. C'est l'observation des pensionnaires et aussi une connaissance qui frise l'intimité affective qui explique cet attachement et fait que cette passion se transmet de génération en génération. A quoi tiennent les bons résultats de certains colombers ? Aux qualités des pigeons certes, mais aussi et surtout à celles de leur propriétaire...

## Le résultat d'un concours de vitesse de l'Entente de l'Est du groupement de Valenciennes

ENTENTE DE L EST

Concours du 23/08/2009 sur SOISSONS  
Point extrême : 124 Point avant : 113

349 pigeons

BT	Amorceur/pigeon		Morceaux															
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	
BRUYE SUR	8	45	79	83														
CORCE SUR	3	22	33	13														
CRESPIN	6	34	53	13														
ESCAUPON	4	28	53	13														
HERGNES	7	151	161															
ORIGNY	5	44	83	13														
VEO	6	46	54	13														
<b>Totaux</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>8</b>		<b>4</b>			<b>18</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	

Nombre de prix à distribuer: 8 11 3 10 8 3 3 3 3 1 1 1 1

PAR TELEPHONE 3096288 à DATE GESTION 76 RUE JEAN JAURES 54115 ANZEVILLE - tél: 038363350

Classement à la vitesse moyenne

Rang	Noms pigeons / encoeurant	Region	Ordre	Distance	Constate	Ecart	Prix	Classe
1	JUMEL Raymond BRUILLE ST	20217 2007	1 / 10	121825	08:29:25			1364,100
2	DRUART Jean claude HERGNES	503285 2003	13 / 31	122670	08:30:37	-14		1358,250
3	ROZNIAMOMSKI P&F HERGNES	279634 2008	13 / 11	122238	08:30:35	-9		1354,950
4	DRUART Jean claude HERGNES	503285 2008	14 / 30	2	08:31:10	-14		1353,624
5	VANDEPUTTE P&F BRUYE	4492 2008	9 / 6	105835	08:29:29		10	1352,300
6	JUMEL Raymond BRUILLE ST	339418 2005	3 / 12	2	08:30:15			1351,501
7	JUMEL Raymond BRUILLE ST	279286 2008	11 / 12	5	08:30:34			1348,781
8	DRUART Jean claude HERGNES	279798 2008	5 / 31	3	08:31:28	-14		1348,575
9	JUMEL Raymond BRUILLE ST	206032 2005	13 / 12	4	08:30:33			1348,528
10	WULAY André HERGNES	425501 2007	4 / 10	123794	08:32:49		10	1341,066
11	LECOMTE Dominique HERGNES	279506 2008	5 / 21	125807	08:32:33			1339,838
12	JUMEL Amand HERGNES	340505 2004	3 / 4	123331	08:32:59			1338,913
13	JUMEL Amand HERGNES	340034 2005	1 / 4	2	08:33:25			1338,524
14	ADAMCZAK Richard HERGNES	503290 2004	7 / 10	123449	08:33:05			1318,477
15	WULAY André HERGNES	425550 2007	9 / 10	2	08:34:03		10	1312,767
16	WULAY André HERGNES	425545 2007	3 / 10	5	08:34:10	-13		1311,808
17	WULAY André HERGNES	340148 2007	3 / 10	4	08:34:11	-10		1310,451
18	ADAMCZAK Richard HERGNES	503278 2003	1 / 10	2	08:33:28			1310,080
19	WULAY André HERGNES	425545 2007	5 / 10	5	08:34:13		21	1309,298
20	LECOMTE Dominique HERGNES	423777 2007	3 / 25	2	08:34:02			1308,894
21	JUMEL Amand HERGNES	334162 2005	2 / 4	5	08:34:18			1308,338
22	ADAMCZAK Richard HERGNES	240462 2005	4 / 10	3	08:33:37			1307,980
23	LECOMTE Dominique HERGNES	279527 2008	15 / 21	3	08:34:13			1306,318
24	WULAY André HERGNES	503235 2008	7 / 10	6	08:34:40		10	1305,334
25	DRUART Jean claude HERGNES	503280 2008	7 / 31	4	08:34:32	-14		1304,727
26	PLACZEK Pierre ORIGNY	282683 2008	18 / 10	102918	08:29:19			1296,954
27	JUMEL Raymond BRUILLE ST	423650 2007	4 / 10	5	08:34:02			1296,646
28	ADAMCZAK Richard HERGNES	503223 2006	6 / 10	4	08:34:34			1294,840
29	DONKROWOLCKE C ORIGNY	571180 2006	6 / 11	119222	08:29:58	-19		1287,900
30	DRUART Jean claude HERGNES	423679 2007	4 / 31	5	08:35:57	-14		1285,426
31	ADAMCZAK Richard HERGNES	5178 2005	2 / 10	5	08:35:32			1281,741
32	JUMEL Raymond BRUILLE ST	33085 2007	3 / 10	6	08:35:11			1280,366
33	DRUART Jean claude HERGNES	279217 2007	18 / 31	6	08:36:36	-14		1278,964
34	JUMEL Amand HERGNES	52490 2008	4 / 4	4	08:36:35			1277,456
35	JACOB Josée FRESNES SU	6031 2006	3 / 24	119800	08:33:07			1273,671
36	HELLEBOED Frederic CRESPIN	6029473 2008	4 / 5	117281	08:32:32	-19		1272,068
37	LECOMTE Dominique HERGNES	279531 2008	20 / 21	4	08:36:54			1270,148
38	LECOMTE Dominique HERGNES	279521 2008	19 / 21	5	08:37:06			1267,534
39	DYLSBATHS André BRUYE SUR	438839 2007	1 / 8	119003	08:31:13	7		1265,828
40	DUSSART Freddy CRESPIN	60217 2007	3 / 5	115124	08:30:58			1265,563
41	ADAMCZAK Richard HERGNES	423215 2007	5 / 10	6	08:37:06			1261,866
42	DRUART Jean claude HERGNES	542282 2008	19 / 31	7	08:37:53	-14		1259,877
43	DONKROWOLCKE C ORIGNY	490509 2007	8 / 11	2	08:31:42	-19		1258,667
44	JACOB Josée FRESNES SU	60504 2006	21 / 24	2	08:34:19			1257,465
45	DYLSBATHS André BRUYE SUR	270231 2008	6 / 8	2	08:31:55	7		1256,184
46	ROZNIAMOMSKI P&F HERGNES	423680 2007	18 / 11	3	08:37:47	-8		1252,725
47	LECOMTE Dominique HERGNES	423780 2007	1 / 21	6	08:38:19			1251,856
48	VANDEPUTTE P&F BRUYE	50685 2008	3 / 6	7	08:32:27		10	1250,487
49	LAUNDS Robert ORIGNY	51704 2005	2 / 6	115189	08:32:11			1249,553
50	MASCART Pascal VEO	282388 2008	11 / 10	16445	08:33:12		2	1248,777
51	ROZNIAMOMSKI P&F HERGNES	279652 2008	14 / 11	3	08:38:13	-8		1247,186
52	DRUART Jean claude HERGNES	503281 2003	18 / 31	8	08:38:55	-14		1246,788
53	GERARD Lyonel CRESPIN	902605 2005	4 / 10	117385	08:34:22			1245,831

Il s'agit du résultat du concours sur Soissons qui eut lieu le dimanche 23 août 2009.

349 pigeons voyageurs furent lâchés à Soissons à 7 heures du matin.

Le pigeon qui fut classé premier appartient à Monsieur JUMEL Raymond de Bruille Saint Amand.

Il s'agit du pigeon dont la baque

*Le pigeon voyageur se fête à la Sainte Catherine, la Sainte Catherine Labouré est la patronne des colombophiles.*

### **Quelques chiffres sur l'évolution de la colombophilie !**

- **En 1920 :7867 colombophiles en France**
- **En 1925 : 21357**
- **En 1926 : 25000 dont 20246 en 1ère Région**
- **Années 1950 : entre 90000 et 100000 licenciés**
- **En 1985 : 29431**
- **En 2005 :moins de 18000**
- **En 2009 :14178 colombophiles !**

<b>N°</b>	<b>Région</b>	<b>Licenciés</b>
1	Nord-Pas de Calais	7501
2	Picardie	1232
3	Normandie	549
4	Centre	131
5	Orléanais	158
6	Lorraine	502
7	Franche comté	59
8	Bourgogne	133
9	Touraine	209
10	Bretagne	378
11	Pays de Loire	388
12	Poitou-Charentes	636
13	Auvergne	190
14	Rhône-Alpes	157
15	Provence-Côte d'Azur	169
16	Languedoc	103
17	Midi-Pyrénées	495
18	Aquitaine	328
19	Alsace	222
21	Paris -Ile de France	639
	<b>TOTAL</b>	<b>14178</b>

**[Devenir colombophile](#)**



**C'est être licencié à la  
fédération : prix de la  
licence annuelle 26 euros .**

**C'est avoir des pigeons  
voyageurs : les  
colombophiles vous  
offriront vos premiers  
pigeons.**

**C'est avoir son colombier :  
Un simple abri de jardin  
aménagé suffit pour faire de  
bons résultats.**

**C'est avoir un constateur :  
les sociétés vous feront le  
prêt d'un constateur, pour  
participer aux concours.**

**Construction d'un abri de jardin pour 8 couples de pigeons**



**Un colombier peut être visité sur rendez vous ...**

**Venez nous rencontrer au siège colombophile , un samedi , jour  
d'enlogement...**

**Vous pouvez aussi assister à l'arrivée d'un concours , un dimanche  
matin...**

Et pour devenir colombophile , c'est simple : il suffit de  
contacter le Président ...

Ou

**la FÉDÉRATION COLOMBOPHILE FRANCAISE**  
54, boulevard Carnot  
59042 LILLE CEDEX

**Tél. 03.20.06.82.87**