

**I L'instant BD**

Estrassinnet  
de Sylvain Pongi

Page 2

**I Souvenirs de jeunesse**

La rue Jules Cazot  
et la rue Blancharde - 2<sup>ème</sup> partie

Page 4

**I Cahiers d'histoire**

Notre-Dame du Bonheur...  
2<sup>ème</sup> partie

Page 6

**I Hommes, femmes illustres**

De la voile à la vapeur  
avec le charbon cévenol

Page 9

# RECHERCHE DE CORRESPONDANT(E)S

dans nos communes Cévenoles

Pour la création d'une future rubrique dédiée à nos villes et villages Cévenols, nous recherchons des correspondant(e)s au sein des mairies et des communautés de communes.

Si vous êtes intéressé(e), contactez-nous, nous serions ravis d'échanger avec vous afin de connaître et d'évaluer vos besoins pour la diffusion des informations relatives à votre commune.

Vous pouvez nous contacter :

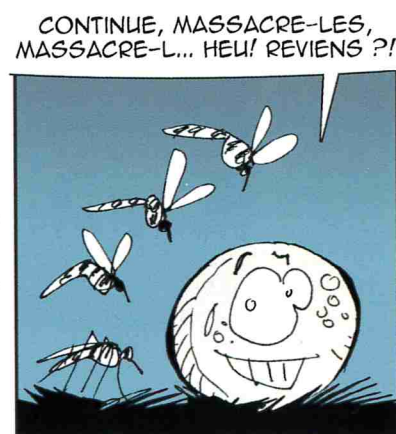
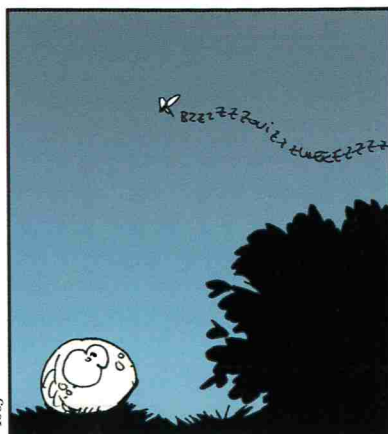
- Par mail : [cevennesmagazine@gmail.com](mailto:cevennesmagazine@gmail.com)
- Par téléphone : 04 66 56 69 56

**Cévennes**  
Magazine



## L'INSTANT BD

par Estrassinét



# LE SOMMAIRE

de la semaine



## SOMMAIRE N° 2305

- 2 - Recherche de correspondant(e)s - Estrassinnet
- 4 - La rue Jules Cazot et la rue Blancharde, 2<sup>ème</sup> partie
- 6 - Notre-Dame du Bonheur, 2<sup>ème</sup> partie
- 9 - De la voile à la vapeur avec le charbon Cévenol...
- 14 - Histoire, toponymie, anecdotes & biographies d'Alais

### Photo couverture:

Affiches pour les briquettes fabriquées  
à La Grand'Combe

### Annonces légales et actus en pages centrales



Fondateur: Lucien André  
Successeur: Michel Vincent  
Directrice de la publication:  
Laurence Leyris-Béraud

Cévennes Magazine  
RCS Nîmes 398 045 930  
Siège social: 31, che. de la Plaine de Larnac  
30560 Saint-Hilaire de Brethmas

Téléphone: 04 66 56 69 56  
E-Mail: [cevennesmagazine@gmail.com](mailto:cevennesmagazine@gmail.com)  
Site: [www.cevennesmagazine.fr](http://www.cevennesmagazine.fr)  
Facebook: Cévennes Magazine  
Instagram: [cevennes\\_magazine](https://www.instagram.com/cevennes_magazine)

Impression:  
IMP'ACT imprimerie  
Tel.: 04 67 02 99 89  
5911 Route du Frouzet  
34380 Saint-Martin de Londres



N° CPPAP 0626 K 80730  
ISSN 0180-6181  
Reproduction des textes et photos interdite  
(loi mars 1957)  
Dépôt légal: jour de parution

## ABONNEZ-VOUS!

### 52 NUMÉROS = 40 € TTC

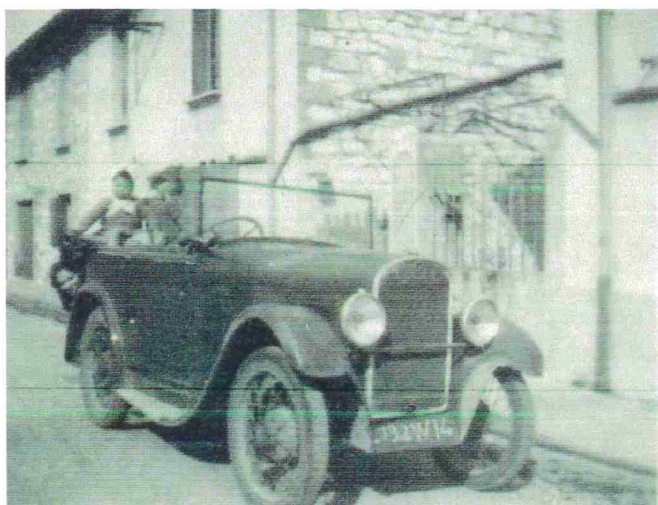
### AU LIEU DE 83 €

## LA RUE JULES CAZOT ET LA RUE BLANCHARDE

2<sup>ème</sup> partie

Par Max Labrot

Je reviens au bas de l'escalier, la hauteur de 3 mètres et la largeur où deux dames avec leurs robes crinolines pouvaient se croiser sans problème, une volée de 20 escaliers, un palier, une autre volée et me voilà sur un palier



Monique et Joseph Altairac, en 1954, sur le marché de l'Abbaye

où le propriétaire habitait (M. St Sauveur, M. Beau ou M. Bastide). Louis XIII y a couché pendant son séjour à Alais. J'ai eu la chance de pouvoir rentrer sur leur invitation et mes yeux n'avaient pas vu de pièce si belle. Tout autour de la boiserie avec tableau et meubles de classe supérieure, pas en bois blanc (c'est sûr). Louis XIII habitait une chambre à cet étage.

Après cet intermède, je continuais à monter encore deux volées d'escaliers et me retrouvais devant la porte où mes grands-parents habitaient. Une estrade en bois de 7 ou 8 marches pour arriver à la porte d'entrée, double battant bois. À l'entrée un hall de 3 x 3 environ, en face une porte vitrée normale allant à la grande salle à manger. À droite, une porte-bois, un couloir avec à droite la « patouille » avec évier en grès et grosse pièce de savon de Marseille, pièce sombre, en face un couloir et un débarras. Dans le couloir, sur la gauche, deux jarres en fer-blanc, où le papé stockait son huile d'olive de ses récoltes de sa terre de St Brès, après St Ambroix.

Au-dessus des jarres, un garde à manger où les « pé-lards » étaient rangés. En face de la patouille, une porte vitrée donnait accès à la cuisine éclairée par une fenêtre inversée, deux battants vitrés en cintre avec volets bois à l'intérieur donnant sur la Grand-Rue.

À gauche le fourneau avec bouillotte incorporée devant une cheminée immense. Au centre une grande table ronde. À droite de la fenêtre avec ses deux colombes dans leur cage suspendue, sur la droite une porte donnant accès à une petite pièce en long (chambre) avec une fenêtre de même dimension que la cuisine.

À gauche, après le fourneau, une porte-bois pleine à 2 battants, donnait accès à une grande salle à manger possédant deux grandes fenêtres. Toutes les pièces, avaient des hauteurs de plafond d'au moins 3 mètres. Sur la gauche, au fond deux pièces servant de chambres en alcoves sans fenêtre.

Tous les jeudis, j'étais chez eux et le matin je prenais le train pour St Ambroix avec le papé. Direction la terre de St Brès (10 faïsses) à pied. La route ne semblait pas longue car tout le long de Portalet Papé donne le bonjour à beaucoup de personnes. Il a été garde champêtre à St Brès

après la guerre de 14 où il fut grandement blessé par un obus à Verdun (+ de 60 éclats). Souvent le grand-père s'asseyait à la table dos vers la fenêtre. Il déroulait une large bande autour de son ventre et la mamé y lavait le dos. Plus tard j'ai su qu'en réalité les éclats d'obus remontaient et elle les enlevait (35 ans après).

Mon oncle André et ma tante Marinette habitaient au 93 et souvent je sortais avec eux et je connaissais toutes les petites rues et places, et bien sûr toute la Grand-rue de la place de la Révolution à la place Gabriel Péri. Quelques fois mon oncle allait au grenier à l'étage supérieur où les escaliers étaient aussi vastes que les précédents où nous arrivions sur un grand palier avec une porte à droite et une à gauche et en face une grande échelle de 6 marches, une petite (1,5 x 1,5 mètre) porte avec clé dessus et sous les toitures une grande pièce pleine de vaisselles, caisse en bois et divers meubles et ustensiles que mon oncle éclairait avec la lampe de poche. Moi je restais à l'entrée, j'en aurai bien fait une pièce pour trifouiller toutes ces caisses et malles.

Début septembre, nous montions pour embuguer les tonneaux.

Les jours de vendange, samedi et dimanche, nous partions tous au « Berbezet » couper le Clinton et le descendre dans le local à l'entrée du village. Chacun un seau ou une saquette, le sécateur et nous voilà à la faïsse la plus basse et remonter les seaux pleins par les escaliers en pierre et de faïsses en faïsses jusqu'au cabanon ou nous les posions à l'ombre le temps de reprendre son souffle et descente vers le village (4 ou 5 faïsses) et un parcours relativement plat jusqu'à la cave.

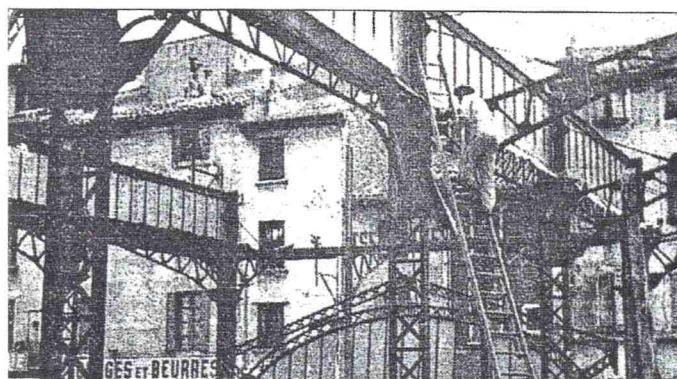
La terre Berbezet au passage dans une cave où son vin de Clinton était stocké dans un grand fût, nous prenions un arrosoir chacun. En cours de route un puits ouvert avec deux marches, nous remplissions les arrosoirs et direction la terre 100 mètres plus haut. Tout le parcours faïsse après faïsse nous posions nos arrosoirs, nous nous asseyons sur une grande pierre plate, bout de pain avec saucisse et canon (pas pour moi), là nous entretenions oliviers, vignes, oignons, patates, amandiers, poireaux.

À 15 heures descente vers le village, nous posions les arrosoirs dans la cave. Dans le village on s'arrêtait chez son frère Fernand, maire de 1947 à 1953, puis nous passions sous un porche direction la gare de St Ambroix

À 16h30 Alès, on me laissait au passage au 17 rue Blancharde où, pendant les vacances, je couchais chez les grands-parents.

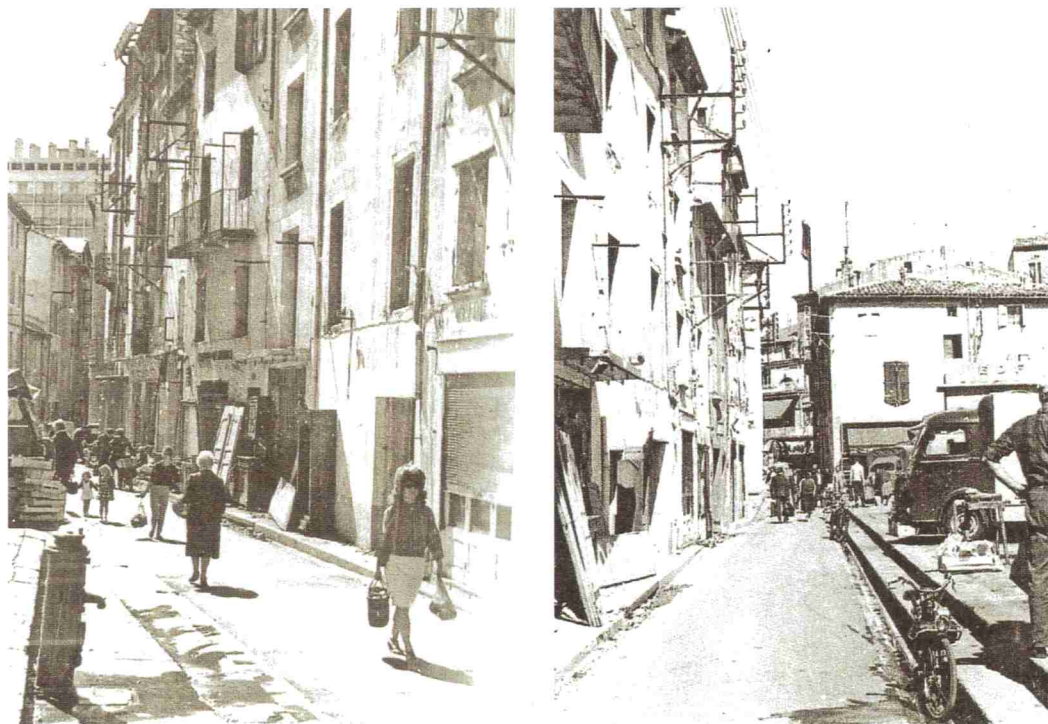


*le démontage de la halle métallique en 1965*



Souvent mon père nous emmenait en voiture à St Brès. Un jour, à Pont d'Avène une 4 CV nous a refusé une priorité et pour l'éviter nous avons atterri sur le toit de la clède entre 2 figuiers situés à côté du bar qui était à l'époque dans le virage (à ce jour, en face l'entrée de la DDE).

À suivre...



## NOTRE-DAME DE BONHEUR - 2<sup>ème</sup> partie

D'après Henri Teissier du Cros dans les Cahiers d'histoire et d'archéologie (1934)

Relevé par Georges Mathon

Visitez le site : <http://www.nemausensis.com>



Photos de Notre-Dame du Bonheur  
extraites du site de Georges Mathon :  
[nemausensis.com](http://nemausensis.com)



### LA FIN

Jean Bajard, prêtre et ancien chanoine de Bonheur mourut le 23 août 1724 à l'âge de 77 ans ; il fut enterré dans l'Église près de la porte où l'on peut voir une dalle de pierre soulevée. L'évêché poursuit au XVIII<sup>e</sup> siècle son œuvre de concentration ; l'organisation ecclésiastique l'y pousse, et aussi le désir d'utiliser à un organisme vivant des revenus qui vont à une chose morte. Dès les premières années, les œuvres monacales de Valleraugue, de Lasalle, de Sauve sont unies au séminaire d'Alès.

Pour Bonheur, la fusion est plus difficile. Sa richesse s'accroît avec la plus grande prospérité des Cévennes au cours du siècle ; les revenus d'un chanoine passent de 400 livres, dont 200 mises en réserve à 800 livres (environ 9 000 de notre monnaie).

Dès 1760, l'évêque Monsieur de Beauteville essaie de supprimer le chapitre et d'en donner des revenus à la Maison de la Providence, mais l'enquête poursuivie est défavorable à son projet. Le syndic Antoine de Villeméjanne, malgré les injonctions épiscopales, maintient son opposition. Finalement l'évêque informe les chanoines le 22 novembre qu'ils devront résider à Notre-Dame de Bonheur ou dans un bénéfice qui en dépende : ce n'était matériellement plus possible.

Les registres paroissiaux nous permettent de retrouver bien des noms connus, les familles Pagés (déjà établi aux environs de l'an 1 500) Monteil, Pialot, Reilhan, à l'Espérou, Dupont à la Serreyrède. En 1762, Laurent Pialot est enterré au cimetière de Bonheur.

Plus tard on relève des noms étrangers : Stouder, Schmidt travaillent à la cristallerie du bois de Miquel.

Le pays s'est vite relevé de ses ruines. L'Espérou est même pourvu d'un maître tailleur. Bonheur loge le prêtre et un fermier, la nouvelle cloche est baptisée :

*« L'an mil sept cent soixante-trois et le huitième jour du mois d'avril a été baptisée avec les cérémonies et solen-*

*nités ordinaires de l'Église, la cloche de l'Église collégiale de Notre-Dame de Bonheur, qui a eu pour nom Jean et Anne et pour parrain Jean Causse et Anne Bataille sa femme (fermiers du chapitre) laquelle cérémonie est faite par nous, chanoine de l'Église et moi M<sup>e</sup> Gairaud ancien chanoine et Étienne Gairaud son neveu - Signé avec nous ».*

Les cloches de Bonheur eurent un mauvais sort ; Germer-Durand vit encore la pauvre Jean Anne sur le sol, aux environs de 1870.

Mais le successeur de Beauteville parvient à ses fins : le 16 juin 1781, à l'Assemblée capitulaire d'Alès, il est exposé que le chapitre de Bonheur est inutile depuis longtemps au diocèse, qu'il est éteint de fait par la dispersion de ses membres et l'impossibilité où ils sont de se rassembler, on ne sait où les loger, l'Église est en ruines et dépourvue de ce qui est nécessaire à la célébration du service divin, rien du reste de plus inutile qu'un chapitre résidant sur le sommet d'une montagne inhabitable et couverte de neige huit mois l'an.

Le chapitre se laisse enfin convaincre, on lui a promis un accroissement de revenu au décès de chaque chanoine ; il envoie une députation à l'Évêque, le suppliant de procéder à sa propre suppression et à l'incorporation de ses droits et revenus à la mense de l'Église cathédrale pour l'entretien des enfants de chœur, leur instruction par un maître capable, et, quant au surplus, pour augmenter les revenus des prêtres de bas chœur.

Les lettres patentes de Louis XVI, proclamant la suppression du chapitre et l'érection de l'église en paroisse pour les habitants de l'Espérou sont d'Avril 1782.

Au dernier instant, la voix des Roquefeuil se fait encore entendre.

Monsieur de Faventines, marquis de Roquefeuil, fait opposition à l'arrêt et aux lettres royales : les fondateurs n'ont pas créé cet hôpital pour qu'il soit transporté à 13 lieues de là et grossir les revenus des prêtres de bas chœur de la cathédrale d'Alès, et ceux des enfants de chœur, il doit demeurer à perpétuité sur la montagne, et assurer une retraite aux voyageurs et aux pauvres. La décision prise est contraire au vœu des fondateurs, contraire au bien de l'Église et de la Religion, elle est aussi contraire à l'intérêt public. Les pauvres ont l'espoir d'y placer leurs enfants comme chanoines, l'établissement de Bonheur favorise les foires de Meyrueis, Florac, Cabrillac, l'Hospitalet, Barre, Clermont d'Auvergne. Nombreux sont les voyageurs qu'il a sauvés de la neige, des loups et autres bêtes féroces.

Il eut pu citer la vieille Magdelaine, morte en novembre 1766 à l'Hort de Dieu, par le mauvais temps, et Jean Baptiste Fournier de Fraissinet-de-Fourques, résidant à Bonheur, décédé sur la montagne, dans la neige, en avril 1771.

L'Assemblée consulaire du Vigan reprend la même défense par la voix de M. Combet, deuxième consul et lieutenant du maire ; il décrit l'Église champêtre, solitaire au milieu des bois : il rappelle qu'elle a été fondée au X ou XI<sup>e</sup> siècle par les auteurs du cardinal de Mandagout et les barons de Roquefeuil, leur intention formelle a été de se procurer des intercesseurs auprès de Dieu et d'assurer

aux voyageurs et aux pauvres un asile et des secours sur ces montagnes. Ces vues ont été remplies par les religieux jusqu'aux temps des guerres civiles. Les fanatiques ont alors chassé les ecclésiastiques, brûlé les maisons et l'Église. Depuis lors, on a pu conserver un résidant qui exerce l'hospitalité, assure la survie des fondations particulières, et fait fonction de curé pour le village de l'Espérou et les autres habitants de ces déserts. Les autres



chanoines servent l'Église dans leurs diocèses respectifs en qualité de vicaires ou autrement. Bref l'assemblée délibère qu'il y a intérêt à conserver le chapitre de Notre-Dame de Bonheur. Il ne fut donné aucune suite. Vint la Révolution. Jules François Bancarel, curé, dessert Bonheur, désormais église paroissiale.



Le 26 décembre 1790, une loi prescrit aux ecclésiastiques de prêter serment à la constitution ; Bancarel s'y refuse et, avec lui, les curés de Dourbies, de Trêves, de Lanuéjols, de Saint-Sauveur-des-Poursils, la montagne est conservatrice. Un nouveau prêtre est élu ; le choix populaire le 6 juin 1791 se porte sur Étienne Remèze, ancien vicaire assermenté à Mandagout. C'est un homme plein de fantaisie, devenu officier d'état civil, il tient deux registres pour les baptêmes, les mariages et les décès ; l'un pour les catholiques, l'autre pour les protestants. Dans ce dernier, il ne mentionne pas que les mourants aient reçu les derniers sacrements, mais il ondoie les nouveau-nés à l'Église. Le curé Remèze enterre protestant, mais baptise catholique.

Finalement, le 6 germinal, il abdique ses fonctions de prêtre, il ne veut plus connaître, dit-il, que le culte de la Raison.

Peu ou prou, les hommes ont toujours adoré leur miroir, les anges sculptés des vieilles basiliques en gardent un sourire attendri. Les révolutionnaires le firent avec une naïveté superbe, ils ne manquèrent du reste pas d'esprit de suite en représentant la divinité nouvelle sous la forme d'une fille bien vivante, bien belle, et, de préférence, stupide.

Le domaine de Bonheur fut mis en vente aux enchères publiques le 21 mars 1791 en vertu du décret l'Assemblée Nationale du 3 novembre 1790 ; la criée eut lieu dans la salle du district du Vigan sur une mise à prix de 57 904 livres. L'Église, la maison presbytérale et son petit jardin d'un demi-arpent, le bâtiment attenant à la chapelle et le cimetière étaient exceptés de la vente.

Il n'y eut aucune offre au-dessus du prix d'estimation et la vente fut reportée au 6 avril. Ce jour, les compétitions furent nombreuses ; il fallut cinq feux pour épuiser la surenchère. Les acheteurs étaient François de Lapière, Louis-Philippe Bosquet, François Alexandre Brondel de Roquevaire, Jean Chabal, Guillaume Déjean, Pierre Teulon, Claude Antérieu, Prader, vicaire du Vigan.

François de Lapière fut acquéreur au prix de 102 000 livres. Le 26 fructidor an IV, il devint de gré à gré, et pour la somme de 1 251 francs, propriétaire de l'Église et de ses annexes.

Les actes paroissiaux de Bonheur s'arrêtent en 1792, au 14 octobre, par le baptême d'Anne Reilhan, fille de François Reilhan et d'Anne Servelle, le parrain est Pierre Pialot, son oncle et la marraine Suzanne Monteil. Chaque liasse, contresignée par Delacour ci-devant Demoncan, maire, est déposée aux archives de Valleraugue.

Le dernier chanoine ayant perçu les revenus de Bonheur fut M. d'Airoles, du Vigan, mort grand vicaire de l'Évêque de Nîmes.

Des ardeurs, des abandons, des prospérités, des ruines sont également l'histoire d'un homme et d'une œuvre. Il en faut surtout retenir l'inspiration spirituelle, les angoisses et l'effort de continuité. Attachons-nous, dans l'histoire de Notre-Dame de Bonheur à ce qu'il advint, au cours des siècles et au travers de paysages aimés, de cet idéal chevaleresque et monastique, qui en vaut bien d'autres.



## DE VIRIS ILLUSTRIBUS URBIS CEVENNAE

### Épisode 16

# DE LA VOILE À LA VAPEUR AVEC LE CHARBON CÉVENOL UNE RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

2<sup>ème</sup> partie

Dominique Garrel

**Résumé :** À partir du XIX<sup>e</sup> siècle, le développement de la production d'énergie par la vapeur pour les navires n'a été possible que par l'emploi d'un combustible, le charbon, facilement stockable, d'un bon rendement énergétique produisant peu de cendre.

Ces conditions ont donné lieu à la fabrication de la « briquette », bloc de charbon, trié, lavé, pressé, d'un poids de 6 à 10 kg. La plus célèbre en Cévennes étant celle à l'ancre de marine incrustée sur une face.

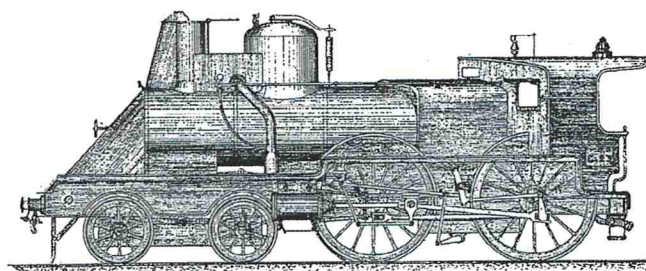
La seconde exigence fut avec un faible coût d'extraction, un transport facile du lieu de production à l'emplacement de la consommation - les ports - en l'occurrence Marseille et un peu Sète. Ces solutions furent remplies par la construction de la ligne de chemin de fer des Cévennes à Beaucaire et le transport par voie fluviale et le canal du Midi.

Ce sont tous ces facteurs réunis qui ont permis le développement de la marine marchande et militaire concourant à l'exploitation des ressources de nos colonies et de la conquête du monde.

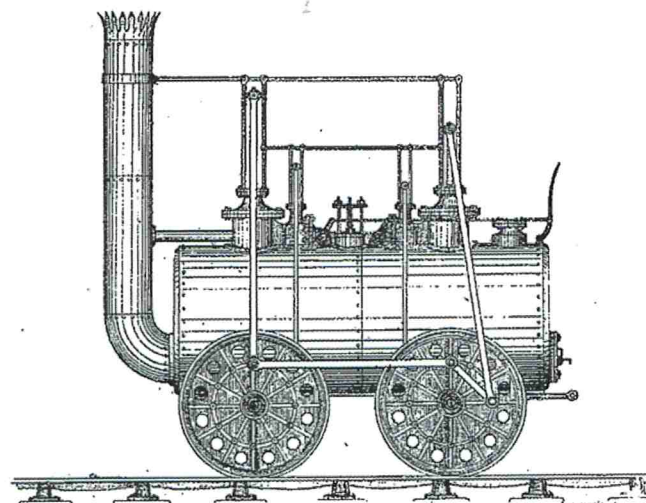
Curieusement cette épopée n'a fait l'objet d'aucune publication complète. Elle est pourtant l'illustration du rôle important des mines des HBCM (Houillères du Bassin Centre Midi) dans la révolution industrielle qui a changé le monde à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

#### La vapeur en vedette

Je développe ici un article paru dans Cévennes Magazine les samedis 17 et 24 août 2024 : « *En Cévennes la mer ne fait plus de vague... Mais elle a des adeptes* » ; il s'agit d'un sujet qui a marqué quasiment un siècle, à savoir la production d'énergie par la vapeur.



Locomotive compound à grande vitesse de la Compagnie P.-L.-M (1893)



Locomotive à bielles d'accouplement de G. Stephenson (1825)

Vous allez découvrir dans ce numéro que le développement de l'activité économique de Marseille et de la navigation à la vapeur, sur la période 1850-1950, est étroitement lié au charbon cévenol.

Rappelons ici que le premier essai d'application de la vapeur à la navigation est dû à Denis Papin, qui s'embarqua le 24 septembre 1707 sur un bateau muni d'une chaudière faisant mouvoir des rames. Embarcation qui fut saisie et mise en pièces par des marins superstitieux deux jours après. Mais on sait moins que Papin avait fait antérieurement une autre tentative d'application de sa découverte aux « voitures par terre ». Il écrivait le 25 juillet 1698 : « Comme je crois qu'on peut employer cette innovation à bien autre chose qu'à lever de l'eau, j'ai fait un modèle d'un petit chariot qui s'avance par cette force, et il fait l'effet que j'en avais attendu. Si l'on pouvait pousser la machine à feu jusqu'à surpasser les chevaux, elle serait d'un usage merveilleux pour les voitures. » Donc, Papin avait fabriqué un modèle de locomotive trois quarts de siècle avant l'apparition du chariot rudimentaire de l'ingénieur français Cugnot ! Mais c'est l'Écossais James Watt qui déposera en 1769 le brevet de la machine à vapeur et ouvrira la voie, sans le savoir, à la révolution industrielle.

### Transition

Le navire à voiles était le moyen de transport usuel ; il répondait parfaitement aux besoins d'un commerce auquel il fallait un outil peu onéreux à exploiter, pour effectuer les voyages les plus divers, sans être asservi à d'autre nécessité que celle d'avoir un gréement solide. Il tombe sous le sens que le navire à vapeur, de par son coût, surtout à ses débuts, ne convenait en aucune manière au commerce organisé comme il l'était alors.

On ne prévoyait pas, en 1856, que la navigation à voiles fut destinée à disparaître promptement ; pourtant en 1883, il ne passait d'une mer à l'autre qu'un seul voilier

dans l'espace d'une année, tandis que chaque jour dix bateaux à vapeur opéraient leur transit.

Pour produire de la vapeur il faut beaucoup de charbon, l'emmener des lieux d'extraction aux lieux de consommation - pour ce qui nous concerne Marseille et Sète en particulier ; le moyen de transport d'alors, le train, en consomme lui aussi en grande quantité. Le charbon n'était pas cher : en 1866, on brûlait du charbon de la Grand'Combe à 28 ou 29 francs la tonne.

### Le train pour le charbon - Paulin Talabot

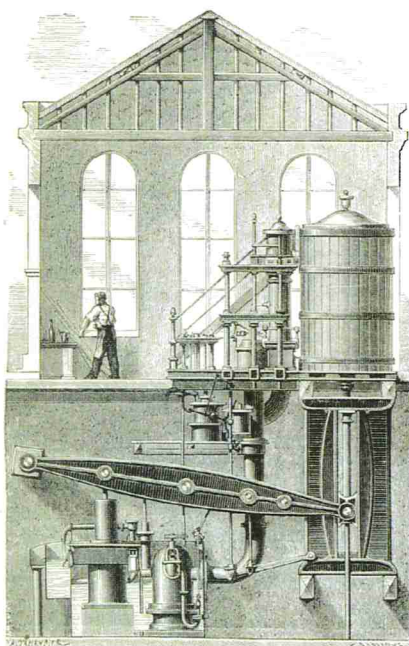
C'est là qu'intervient Paulin Talabot, qui aimait raconter sa première excursion dans les montagnes d'Alès, en 1829 ou 1830. Il raconte que, faute de chemin et même de sentier, il lui fallut, pour arriver à la Grand'Combe, monter par la gorge de l'Avène, affluent du Gardon d'Alès, en faisant marcher son cheval dans le lit du torrent. Dans les quelques huttes éparpillées sur l'emplacement de la ville actuelle, il ne put pas même trouver un verre d'eau propre ; tous ceux qu'on lui apporta étaient mélangés d'ocres qui leur donnaient des teintes rougeâtres ou jaunâtres fort peu appétissantes.

L'extraction de la houille avait commencé en ce lieu en 1809 ; mais elle s'opérait par les procédés les plus rudimentaires, et dans une proportion infime, faute de moyens de transport.

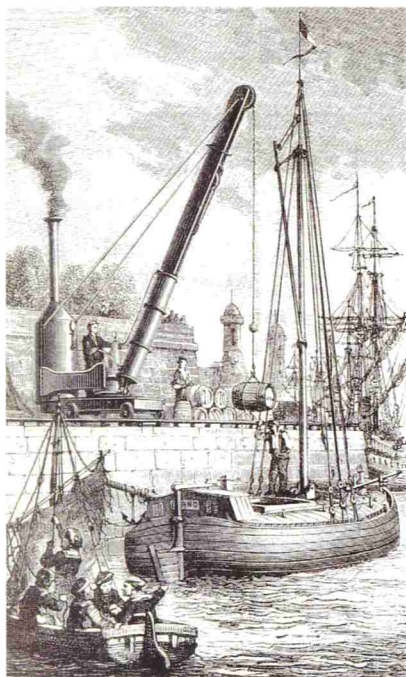
En juillet 1837, les banquiers Jacques Fraissinet et Joseph Ricard, l'armateur Simon Thérond, les industriels Fournier frères, les négociants Jean Luce et Théophile Delort s'associent aux frères Talabot et au baron James de Rothschild pour fonder la Compagnie des mines de La Grand'Combe et des chemins de fer du Gard. C'est la naissance du groupe Grand'Combien et de l'aventure ferroviaire marseillaise.

L'objectif de ce groupe est clair : il s'agit de construire une ligne de chemin de fer entre les mines de houille de

Machine d'épuisement d'un puits de mine



Grue à vapeur



Joseph Garrel, mineur



la Grand'Combe et Beaucaire afin de faciliter l'acheminement du charbon cévenol sur les rives du Rhône, et de ce fleuve jusqu'à Marseille. La situation économique de Marseille a en effet bien évolué depuis 1825; la révolution industrielle de la vapeur est en marche et la demande en charbon devient de plus en plus forte.

En 1833, on tire environ 30 000 tonnes de charbon. En 1878, la production des bassins houillers contigus du Gardon et de la Cèze (la Grand'Combe et Bessèges) dépasse le chiffre de 1 784 000 tonnes.

### Puis des péniches sur le Rhône

L'adjudication passée au profit de Talabot, Veaute, Abric et Mourier est approuvée, et le chemin de fer concédé par une loi du 29 juin 1833. L'associé de Talabot, le sieur Didion, expose dès le mois de mars 1833 à sa famille, avec une sûreté de coup d'œil remarquable, le but et l'avenir prochain de l'œuvre que Talabot et lui vont entreprendre :

« Le chemin de fer d'Alès à Beaucaire est destiné à faire arriver à bon marché à Beaucaire tous les produits du bassin d'Alès. À partir de là, les transports se font aisément, d'une part sur Marseille et Toulon, par le Rhône et la Méditerranée, et d'autre part sur Montpellier, Toulouse et tout le Midi, par les canaux de Beaucaire et du Languedoc. Le bassin d'Alès, riche en mines de toute espèce, est surtout très bien pourvu de houille et de minerai de fer; la houille est de la meilleure qualité, mais les frais de roulage sont trop élevés pour que sa consommation puisse s'étendre en dehors du département, et on n'en tire actuellement que 30 000 tonnes. La consommation de Marseille et de tout le Midi est alimentée par la houille de Saint-Étienne, qui descend le Rhône. Mais du jour où les houilles Alès arriveront à bon marché au port de Beaucaire, elles s'empareront de tout le marché du Midi, qui consomme au moins 60 000 tonnes, et qui en consommera d'autant plus que les prix baisseront davantage. Le transport, qui coûte aujourd'hui 34 francs des mines à Beaucaire, ne coûtera plus que 12 francs par le chemin de fer. »

### Ça roule entre la Grand'Combe et Beaucaire

La première section du chemin de fer d'Alès, celle de Nîmes à Beaucaire, est livrée à la circulation le 15 juillet 1839, pour l'ouverture de la foire de Beaucaire. Un convoi de dix-huit voitures accomplit le trajet (24 400 mètres) en trente-six minutes, et quarante au retour. L'ouverture de la seconde section (Nîmes - Alès) n'a lieu qu'au mois d'août 1840, retardée par une série de crues du Gardon empêchant l'achèvement du principal ouvrage de cette section - le pont de Ners - manquant même l'emporter pendant l'hiver. Enfin, la section d'Alès à la Grand'Combe est livrée à la circulation en 1841.

### Combustibles agglomérés

Si les installations fixes qui utilisent le charbon - chauffage, presses, grues, pompes... - peuvent utiliser du charbon en vrac, il n'en est pas de même pour les utilisations mobiles, à savoir trains et bateaux. Ces derniers ont des impératifs de stockage limité et d'optimisation énergétique; c'est pourquoi l'industrie des combustibles

agglomérés prend une extension considérable. Les brevets primitifs datent de 1835, mais la première installation industrielle est réalisée à Saint-Étienne, en 1842.

Les briquettes agglomérées peuvent remplacer la houille dans toutes ses applications. En raison de leur prix plus élevé, elles ne sont employées que là où les questions d'amélioration de la qualité, de réduction des déchets, de diminution de la fumée sont prépondérantes. Le chauffage des chaudières à vapeur, et notamment de celles des locomotives et des navires, en seront les principaux consommateurs. Pour les chaudières de navires en particulier, l'emploi de briquettes permet de loger dans les soutes un approvisionnement plus considérable qu'avec le charbon en roches (1 000 kg environ par mètre cube au lieu de 800 à 850 kg), et de réduire au minimum les déchets, la briquette n'étant fragmentée en morceaux de grosseur convenable que sur le parquet de chauffe.

### C'est quoi une briquette ?

Tout d'abord, une précision destinée à faire le distinguo entre « mottes » et « briquettes », me permettant de citer ici mon grand-père Joseph Garrel (1894-1964); celui-ci habitait rue de la Plaine aux Salles-du-Gardon et, comme beaucoup d'habitants de nos cités minières, allait ramasser du limon de charbon au bord du Gardon et, dans un moule dédié, en faisait des « mottes ».

Ferdinand Chalmeton, directeur des houillères de Bessèges, résume ainsi le défi industriel commun aux entre-



Briquettes de Bessèges et de La Grand'Combe



prises minières du Gard, de l'Hérault, mais aussi du Centre de la France : « Généralement, les couches de houille nécessitent des travaux longs et coûteux. L'impureté du charbon occasionne la création de moyens mécaniques d'épuration dispendieux. »

Cette faible rentabilité concourt à repousser toute initiative en vue de favoriser l'emploi des charbons à faible granulométrie ; on les abandonne donc au fond en prenant le risque que ces poussières et petits fragments de charbon s'échauffent et produisent de l'oxyde de carbone, dangereux pour les mineurs. Ils peuvent même entrer en combustion, spontanément, au contact de l'oxygène contenu dans l'air. Les recycler est donc « la » solution. Et c'est Charles Combes, alors inspecteur général des mines, qui le premier conseille aux exploitants des Cévennes de valoriser leurs « menus » de houille sous la forme d'agglomérés.

Les briques étant obtenues par moulage, il est possible, pour les compagnies productrices, de faire figurer leur nom et leur logo ; l'ancre présente sur la briquette de la Grand'Combe rappelle que les premiers usages sont destinés à la navigation.

En résumé, les briquettes, ce sont donc de la récupération des déchets doublée d'une opération marketing remarquable... et écologique !

#### Usine de briquettes de La Grand'Combe

Le bassin houiller du Gard est le pays par excellence des briquettes et agglomérés divers puisqu'on en fabrique 600 000 tonnes par an, c'est-à-dire plus que dans toutes les mines du Pas-de-Calais réunies ! On a donc dans ce bassin une plus grande pratique qu'ailleurs de cette fabrication, c'est pourquoi il nous semble intéressant de décrire l'usine à briquettes de la Grand'Combe, d'après le journal l'Écho le 19 mars 1914.

L'usine à briquettes est constituée de deux ateliers comportant des installations semblables ; le premier comprend un groupe de deux presses Biérix jumelées, produisant par heure 12 tonnes de briquettes de 6 kg.

Le second comprend un groupe de deux presses Veillon jumelées dont la production horaire, en briquettes de 10 kg, est de 18 tonnes.

La fabrication des briquettes est identique dans l'un et l'autre atelier et comprend les six opérations suivantes, en précisant que les appareils dans lesquels s'effectuent les quatre premières opérations sont communs aux deux presses du même groupe :

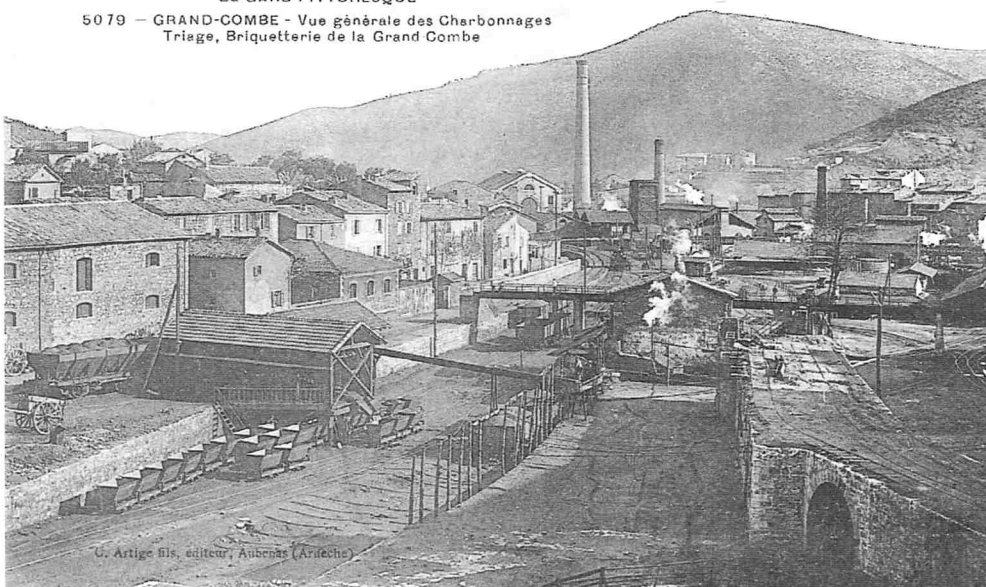
**1/ Dosage et broyage des charbons :** Les charbons égouttés au lavoir arrivent à l'usine en wagons-trémies d'une capacité de 20 tonnes. Ces wagons se vident dans quatre trémies, placées sous les voies, et dans lesquelles on emmagasine quatre qualités de charbons qui peuvent différer de grosseur, propreté ou de nature. Des vis doseuses, dont les vitesses - et par conséquent les débits - varient à volonté au moyen de trains d'engrenages, sont disposées au fond des trémies. Ces quatre vis amènent sur une même toile de transport, les différentes qualités de charbons qui doivent constituer le mélange. Une cloison longitudinale divise la toile en deux compartiments : l'un reçoit les fines et l'autre les charbons en grains. Ces derniers sont relevés par une noria dans un broyeur Carr et reviennent, après broyage, se réunir aux fines.

**2/ Séchage des charbons :** Le mélange de charbons, constitué, contient environ 10 % d'humidité ; il est remonté par une noria dans un four sécheur Biérix, à deux soles tournantes superposées, sur lesquelles les charbons cheminent en spirale du centre à la périphérie au moyen de raclettes disposées obliquement. Pour faciliter le séchage, les charbons sont brassés par des broches et des appendices en forme de soc de charrue, boulonnés sur quatre barres radiales fixées à la maçonnerie du four.

**3/ Broyage et dosage du brai :** Le brai, préalablement concassé, est réduit en poudre dans un broyeur Carr. Cette poudre tombe dans une trémie au-dessous de laquelle se déplace une toile sans fin, entraînant le brai sous forme d'une lame de largeur invariable. On dose le brai en faisant varier l'épaisseur de cette lame à l'aide d'une vanne fermant plus ou moins l'ouverture rectangulaire pratiquée au bas de la trémie. La toile jette le brai dans une noria à petits godets qui le monte dans la vis faisant au four.

**4/ Préparation de la pâte :** En sortant du four, les charbons secs et chauds tombent dans une vis à pas interrompu, où ils reçoivent immédiatement la quantité de brai convenable. Le brai entre en fusion et la pâte qui commence à se former

LE GARD PITTORESQUE  
5079 - GRAND-COMBE - Vue générale des Charbonnages  
Triage, Briquetterie de la Grand Combe



U. Artige fils, éditeur, Aubenas (Ardèche)

dans la vis se rend dans un malaxeur de 2,50 mètres de hauteur et 1,10 mètre de diamètre, dans lequel s'opère la fusion complète du brai, grâce à une injection, en pleine masse, de vapeur surchauffée à 250°.

À la sortie de ce malaxeur la pâte, divisée en deux parties égales, est dirigée vers chacune des deux presses jumelées, constituant un groupe. Chaque partie est prise par une vis qui la conduit dans un second malaxeur identique au précédent, mais de moindres dimensions, où se termine la préparation de la pâte.

Les vis et les malaxeurs sont à enveloppe de vapeur afin d'éviter le refroidissement de la pâte pendant tout le parcours.

**5/ Moulage des briquettes :** Le second malaxeur verse la pâte dans une cuve de distribution où s'effectue, par aération, l'évaporation de l'eau provenant de la condensation vapeur injectée; cette cuve porte un arbre vertical animé d'un mouvement de rotation et muni de palettes horizontales, distribuant la pâte dans les alvéoles du plateau mouleur.

Le plateau reçoit un mouvement de rotation discontinu, obtenu au moyen d'un système de cames et galets dans les presses Biérix, et d'un système de bielles et manivelles dans les presses Veillon.

Les briquettes sont comprimées sur leurs deux faces; dans les presses Biérix, la compression est successive sur chacune des faces; dans les presses Veillon, elle est simultanée. La régularisation de la compression est obtenue à l'aide d'un pot de presse hydraulique.

**6/ Chargement :** Les briquettes fabriquées par chaque presse Biérix tombent dans un couloir à bascule qui les amène sur une traîne, à l'extrémité de laquelle on le prend à la main pour les arrimer dans les wagons. Les briquettes des presses Veillon tombent directement sur la traîne qui les conduit aux wagons.

#### La marine employait quatre types de briquettes agglomérées :

1° Briquettes pour le service des torpilleurs, ne contenant que 3,25 à 4 % de cendres et donnant une vaporisation minimale de 8,6 kg dans les conditions de l'essai réglementaire ;

2° Briquettes pour le service des croiseurs, contenant 5 à 6 % de cendres et donnant une vaporisation de 8,5 à 8,6 kg ;

3° Briquettes pour le service général de la flotte, contenant 6,5 à 7,5 % de cendres et donnant une vaporisation de 8 à 8,4 kg ;

4° Briquettes pour le service des chaudières d'atelier, contenant 8 à 10 % de cendres et donnant une vaporisation de 6 à 7 kg.

#### Pas de jaloux!

Que nos amis lecteurs de Bessèges, Le Martinet, Banne, ainsi que d'autres puits, ne se sentent pas oubliés. Oui, les installations de ces puits ont fabriqué des briquettes; ajoutons même ici que les « briquettes » du Martinet étaient très demandées par la Marine Nationale! Indiquons que les mines de Portes avaient mis au point un appareil pour mesurer rapidement le degré de cohésion

de la houille, leur permettant d'obtenir de meilleurs résultats que celles de la Grand'Combe.

Enfin, écrivons ici qu'en 1877 une usine pour la fabrication des briquettes de charbon aggloméré est construite à Port-de-Bouc par la Société des charbons agglomérés du Sud-Est, une entreprise contrôlée par un syndicat rassemblant la Compagnie des mines de la Grand'Combe, la Compagnie des minerais de fer magnétiques de Mokta-el-Hadid, la Compagnie houillère de Bessèges, la Société anonyme de charbonnages des Bouches-du-Rhône et l'entreprise Michel, Armand & Cie. L'établissement entre en production en 1878 et ferme ses portes en 1896.

#### Que reste-t-il de cette histoire ?

Curieusement, cette épopée n'a fait l'objet d'aucune publication complète. Elle est pourtant l'illustration du rôle important des mines des HBCM dans une révolution industrielle qui a changé le monde à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, de la Marine Nationale et de Marseille en particulier.

Il en reste de légères traces : à la fresque de Destival, au musée de la mine à Gagnières, à la mine témoin d'Alès et à la maison du mineur à la Grand'Combe.

Il semble important de développer ce travail, j'y suis prêt avec Cévennes Magazine et ses lecteurs que nous sollicitons ici.

Terminons par une gourmandise avec les « briquettes », pâtisserie emblématique née au milieu des années 2000. Savant mélange de chocolat, réglisse noire comme le charbon et poire, que de nombreux gourmets guettent à l'Épi Cévenol de la Grand'Combe où officie Joris Ferrier.

*Les Calibreuses de charbon à la Grande'Combe Bénédicte Rolland-Villemot - Image extraite de l'ouvrage La Femme en France, de Georges Simenon, publié aux Presses de la Cité à Paris en 1959. Son auteur, Daniel Fresnay.*





N° 73

par Bernard de Fréminville

de Blé à Boh

## **Blériot (rue Louis)**

Rive droite du Gardon, quartier de La Prairie, descendant de la rue René Rousseau à la rue de l'abbé Lemire.

## **BLÉRIOT Louis (1872-1936)**

Né le 1<sup>er</sup> juillet 1872 à Cambrai et mort le 1<sup>er</sup> août 1936 à Paris. Ingénieur, inventeur et bricoleur de génie. Célèbre aviateur qui a le premier traversé la Manche dans un avion de sa fabrication le 25 juillet 1909. Une réplique minutieuse de cet appareil a été construite récemment par des Cigalois à Saint-Hippolyte-du-Fort.

## **Blessé (1832)**

Lu dans *Le Courrier du Gard* le 25 mai. Voici des détails circonstanciés et authentiques sur l'affaire dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs. Le nommé Philippe Pigeon, ex-sergent du 54<sup>ème</sup>, fut arrêté le 14 avril dernier et écroué dans les prisons d'Alais comme prévenu de désertion. L'opinion générale était que cet homme avait fait partie de la bande de brigands qui avaient montré tant d'audace en diverses circonstances, et notamment le 16 février, jour où des gendarmes qui conduisaient un déserteur furent attaqués, l'un d'eux tué, l'autre blessé et le prisonnier enlevé. Les réponses de Pigeon lors de son interrogatoire dissipèrent une partie de ces préventions, et il parvint à persuader qu'il n'était qu'un déserteur ordinaire et qu'il n'avait pris aucune part à ces crimes. Cette opinion engagea à relâcher un peu de la sévérité des mesures auxquelles on l'avait soumis d'abord, et empêcha de prendre pour son transfert les mêmes précautions qu'on avait prises pour opérer celui de deux autres individus impliqués dans la même affaire.

Il partit d'Alais le 18 mai pour être transféré à Nîmes, avec cinq autres prisonniers, dont deux déserteurs,

sous l'escorte de quatre gendarmes. Malheureusement en arrivant à Lédignan où la brigade est moins nombreuse, l'escorte fut réduite à deux gendarmes, et c'est à cette insuffisante escorte que le prisonnier fut enlevé, ainsi que nous l'avons déjà raconté, entre Gajan et Nîmes. Les brigands ne réclamèrent que Pigeon et laissèrent emmener les cinq autres prisonniers.

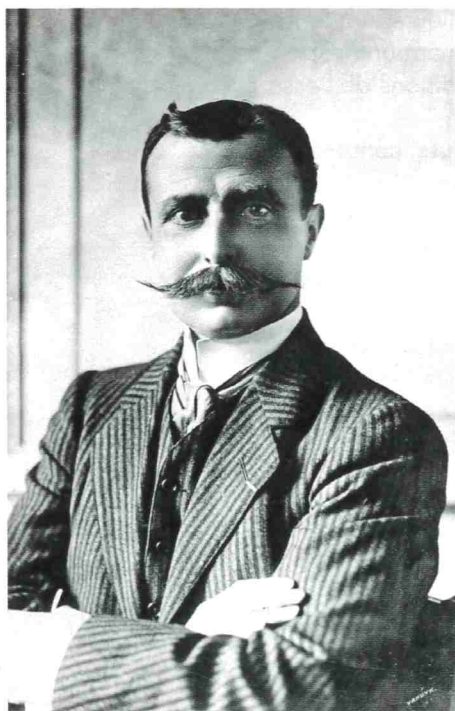
Aussitôt cet enlèvement connu, des ordres furent transmis de tous côtés, pour barrer aux brigands le chemin qu'ils devaient suivre pour retourner dans leurs montagnes. Le sous-préfet d'Alais et l'officier de gendarmerie se rendirent immédiatement à Boucoiran pour diriger les recherches. Elles furent d'abord infructueuses. Ces hommes qu'on avait revus à la Rouvière, paraissaient avoir passé par Moussac et gagné les bois.

Cependant sur de nouveaux avis, le 19 au soir, toute la gendarmerie d'Alais et cinq compagnies de la Ligne, se dirigèrent au Midi de la ville, occupant la Prairie, la route

de Nîmes et les passages du Gardon. Vers 9 heures, un cornet de voltigeurs ayant aperçu trois hommes derrière un châtaignier à peu de distance de lui, et leur ayant crié qui vive, ils répondirent par trois coups de feu qui blessèrent mortellement deux voltigeurs. On courut sur eux, mais inutilement, on n'aperçut plus rien.

Toute la nuit on garda les passages et, afin de laisser prendre un peu de repos à la troupe, cent hommes de la garde nationale vinrent l'aider dans ce service. Le 20 de grand matin, on commença à fouiller les maisons de la Prairie, une femme ayant aperçu les soldats, s'écria : sauvez-vous, les voilà qui viennent. Trois brigands qui étaient cachés chez elle se sauvèrent en effet, mais l'un d'eux s'étant retourné pour coucher en joue ceux qui le poursuivaient, on lâcha deux coups de fusil sur eux. Cependant ils parvinrent à s'échapper. La femme fut

*Louis Blériot*



immédiatement arrêtée et conduite à Alais. Toutes les recherches furent vaines.

Sur le soir on apprit par un paysan des environs, qu'étant dans la commune de Saint-Jean-du-Pin à ramasser de la feuille, deux hommes armés étaient venus le menacer de la mort s'il n'allait pas à Alais leur chercher une bouteille de vin et un médecin pour panser un blessé.

On apprit d'autre part que le blessé avait été déposé chez un nommé Champmoral, habitant de la commune de Saint-Jean-du-Pin.

Le 21 au point du jour, la gendarmerie se transporta chez Champmoral, et trouva, non pas le blessé, mais un matelas et des draps tachés de sang, un pantalon également souillé et percé à la cuisse, un sac de chasse et d'autres effets. Champmoral prétendit ignorer d'où ils provenaient. On l'arrêta et on le conduisit à Alais.

Devant le procureur du Roi, il avoua que le blessé nommé Chapon, son cousin, réfractaire de 1800, avait été amené chez lui la veille au soir, et qu'il était maintenant déposé auprès de sa maison dans une retraite qu'on lui avait pratiquée, la nuit même, dans l'épaisseur d'un mur à pierres sèches qui entourait une vigne. L'information était exacte et on a trouvé Chapon dans cet endroit, contre lequel les gendarmes avaient passé plusieurs fois dans la matinée. Il est blessé au haut de la cuisse. La balle qui n'a atteint que les muscles, a pénétré par-derrière et est sortie par-devant. La guérison sera probablement assez rapide.

M. Mercier, sous-préfet, M. Andrau-Moral, procureur du Roi, la troupe de Ligne et la gendarmerie ont montré pendant toutes ces journées pénibles, une infatigable activité.

On doit également des éloges à ceux de MM. les gardes nationaux qui, dans la soirée du 19, se sont rendus à l'appel, et pendant toute la nuit ont relevé la troupe excédée de fatigue. Si tous les bons citoyens veulent activement seconder l'autorité, et si dans chaque commune les maires sentent l'importance de leur mission dans les circonstances actuelles, le pays sera immédiatement délivré des quelques brigands qui y répandent la terreur.

### Blessures (1915)

Lu dans *Le Temps* du 23 mai. Un petit sapeur du Génie de vingt ans, élève de l'École des mines d'Alais, a reçu, par l'explosion d'un obus, 150 blessures; sa jambe a été presque déchiquetée; on la sauvera cependant. Il raconte avec un sourire tranquille comment il fut enseveli par l'explosion: Je n'avais qu'une idée, dit-il, je cherchais ma jambe.

### Bleuets (impasse des)

Rive gauche du Gardon, quartier de la Montée de Silhol, floralement encadrée par la rue des Coquelicots et celle des Glaïeuls. Le terme Bleuets est le nom générique de plantes à fleurs bleues du genre *Centaurea*, famille des *Asteraceae*: Bleuets des champs (*Centaurea cyanus*), Bleuets des montagnes (*Centaurea montana*). Avec cette impasse on a maintenant le Bleuets des villes. Ces noms de fleurs ont été attribués par la municipalité en 1974.

### BLÈZE Jean-Pierre (1696)

Maître potier d'étain, originaire du bourg d'Italden diocèse de Sion en Suisse, né en 1696, demeure à Alais, titulaire de l'office de contrôleur et marqueur des étains de la viguerie d'Alais, qu'il a acheté de Madeleine Fontanes en 1742. Marié en 1725 à Marie Lauret, veuve d'Antoine Julian, potier d'étain d'Anduze.

### Blonde (1880)

Lu dans un ouvrage technique sur la soie, publié à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle: « *La blonde est un tissu de soie composé d'un réseau à jour orné de dessins. Ce qui distingue la blonde de la dentelle de soie, avec laquelle il est très facile de la confondre, c'est que dans la blonde on emploie deux espèces de soies: la trame nankin qui se file à Bourg-Argental dans l'Ardèche, et le poil d'Alais, qui vient d'Alais. La première sert à former le réseau, et la seconde les ornements. La France exporte les quatre cinquièmes des blondes qu'elle produit, et qui sont également recherchées en Angleterre, en Russie, en Italie, dans les deux Amériques: les femmes de race espagnole qui habitent l'ancien et le nouveau continent, et qui ont conservé la mantille ou le voile national, préfèrent pour cet usage la blonde française à tout autre tissu, et quelques-unes paient une mantille de blonde de Caen jusqu'à cinq et six cents francs* ».

Léon Blum



### Blum (avenue Léon)

Rive gauche du Gardon, quartier de La Pierre Plantée, voie en zone commerciale, entre le quai du Mas d'Hours et un grand rond-point de la rocade Sud. Nommée en 1993.

### BLUM Léon (1872-1950)

Léon Blum, né le 9 avril 1872 à Paris, et mort le 30 mars 1950, à Jouy-en-Josas, est un homme d'État et une Figure du socialisme. Blum fut l'un des dirigeants de la Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO), et président du Conseil des ministres, c'est-à-dire chef du gouvernement français, à deux reprises, de 1936 à 1937, puis de mars à avril 1938. Lors de l'occu-

pation de la France par les armées du Troisième Reich, il est emprisonné par le régime de Vichy, traduit en justice lors d'une parodie de procès, puis déporté à Buchenwald. Président du gouvernement provisoire de la République française de décembre 1946 à janvier 1947, son cabinet est chargé de mettre sur les rails les institutions de la IV<sup>ème</sup> République.

### Bœuf (viande de)

Dans sa Statistique du département du Gard, publiée en 1842, M. Hector Rivoire relève que l'on en consomme 1 189 763 kg dans le département, dont 45 469 à Alais.

### Bohémiennes (1735)

23 avril, lettre du consul d'Uzès aux consuls d'Alais: « Messieurs, il y a quelques jours que des bohémiennes présentèrent à vendre à un chaudronnier de cette ville un gros robinet de fonte. Cet homme, ne doutant point qu'on ne l'eut volé, les retint; et ces malheureuses s'enfuirent sans pouvoir les faire arrêter pour découvrir où ce robinet avait été volé. Ce chaudronnier nous en ayant avertis, nous avons pris la décision d'en donner avis aux maires et consuls des villes de notre voisinage ».

En 1682, Louis XIV avait déjà légiféré: « Quelques soins que les Rois nos Prédécesseurs aient pris pour purger leurs États de vagabonds et gens appelés Bohèmes, ayant enjoint

par leurs Ordonnances d'envoyer lesdits Bohèmes aux galères sans autre forme de procès: néanmoins il a été impossible de chasser entièrement du Royaume ces voleurs, par la protection qu'ils ont de tout temps trouvée, et qu'ils trouvent encore journellement auprès des Gentilshommes et Seigneurs Justiciers qui leur donnent retraite dans leurs châteaux et maisons, enjoignons d'arrêter et faire arrêter tous ceux qui s'appellent Bohèmes ou Égyptiens, leurs femmes, enfants et autres de leur suite: de faire attacher les hommes à la chaîne des forçats, pour être conduits dans nos galères et y servir à perpétuité. Et à l'égard de leurs femmes et filles, ordonnons de les faire raser la première fois qu'elles auront été trouvées menant la vie de Bohémiennes, et de faire conduire dans les Hôpitaux les plus prochains des lieux les enfants qui ne seront pas en état de servir dans nos galères, pour y être nourris et élevés comme les autres enfants qui y sont enfermés; et en cas que lesdites femmes continuent de vaguer et de vivre en Bohémiennes, de les faire fustiger et bannir hors du Royaume, le tout sans autre forme ni figure de procès ».

Bohémienne



À suivre...

“Extraits du Dictionnaire encyclopédique d'Alais, en 3 tomes, par Bernard de Fréminville, Éditions Peletine.”

**ABONNEZ-VOUS!**

**52 NUMÉROS =  
40 € TTC**

**AU LIEU DE 83 €**

<b>OFFRE SÉLECTIONNÉE</b>	Nom & Prénom :	
<input type="checkbox"/> 1 an - 52 numéros   40 € TTC	Adresse :	
<input type="checkbox"/> 6 mois - 26 numéros   30 € TTC	CP :	Ville :
<input type="checkbox"/> 1 an - Hors France   52 € TTC	Mail :	Tel :

- Abonnez-vous par courrier en renvoyant le bulletin ci-dessus accompagné du chèque correspondant à :  
**CÉVENNES MAGAZINE - B.P. 90031 - 30101 ALÈS PPDC**
- Abonnez-vous par mail en renvoyant vos coordonnées à :  
**cevennesmagazine@gmail.com** et en téléphonant au **04 66 56 69 56** pour régler par carte bancaire
- Abonnez-vous via le site : **cevennesmagazine.fr** - Rubrique **abonnement** - Paiement carte bancaire ou virement