



HAL
open science

Moderniser et embellir la voirie au XIXe siècle à Saint-André-de-Sangonis (Hérault)

Michel-Edouard Bellet

► **To cite this version:**

Michel-Edouard Bellet. Moderniser et embellir la voirie au XIXe siècle à Saint-André-de-Sangonis (Hérault). *Études héraultaises*, 2023, 2e semestre 2023 (61), pp.145-158. hal-04368390

HAL Id: hal-04368390

<https://hal.science/hal-04368390>

Submitted on 3 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



tudes éraitaises

ISSN 1621-4609
N° 61 - 2023



Sciences humaines et sociales

Revue éditée avec le concours du Département de l'Hérault

Moderniser et embellir la voirie au XIX^e siècle à Saint-André-de-Sangonis (Hérault)

Michel-Édouard BELLET *

Résumé :

Le XIX^e siècle, et principalement dans sa seconde moitié, le village de St André-de-Sangonis se développe avec la création d'une nouvelle mairie, de cours-promenades puis d'écoles et d'une gare. Le plan d'alignement contribue à la modernisation. Nous analysons ici la création – et ses motivations – de cours-promenades-avenues qui ouvrent le village, facilitent la circulation et créent de nouveaux espaces pour son agrandissement. Au-delà de l'amélioration indéniable qu'ils représentent, ils s'affichent comme les instruments de l'embellissement recherché.

Mots-clés :

St-André-de-Sangonis ; cours ; place ; aménagement ; XIX^e siècle ; plan alignement.



Abstract:

In the 19th century, mainly in its second half, the village of St André-de-Sangonis grew with the creation of a new town hall, promenades and walkways, schools and a train station. The town-planning lines contributed to a modernization. In this article we examine the creation – and the motivations – of courtyards-promenades-avenues which open up the village, facilitate circulation and create new space for its expansion. Beyond the undeniable improvement they represent, they appear as the realisation of the enhancement of search for designed embellishment.

Key words:

St-André-de-Sangonis, course, place, development, Nineteenth century, alignment plan.

Resumit :

Lo sègle XIX, e principalament dins sa segonda mitat, lo vilatge de Sant Andriu de Sangònis se desvolopa amb la creacion d'una comuna novèla, de cors-passejadas puèi d'escòlas e d'una gara. Lo plan d'alinhament contribuís a la modernizacion. Analisam aici la creacion – e sas motivacions – de corses-passejadas-avengudas qu'obrisson lo vilatge, facilitan la circulacion e crèan de novèls espacis per son agrandiment. Al delà del melhorament indenegable que representan, s'afichan coma los instruments de l'abeliment recercat.

Noms-claus :

Sant Andriu de Sangònis ; cors ; plaça ; amainatjament ; sègle XIX ; plan alinhament.



Saint-André-de-Sangonis¹ est un village du centre du département de l'Hérault. Entre La Lergue et l'Hérault, il étend son terroir à dominante viticole sur près de 20 000 ha. Ce n'est pas un village qui compte de nombreux monuments malgré son ancienneté². Cette situation s'explique par sa position de simple poste avancé dans le diocèse de Lodève, à proximité du passage de l'Hérault.

Au XIX^e siècle, porté par la production de ses vignobles, cependant durement touchés par le phylloxera à partir des années 70, le village connaît de nombreuses et

importantes transformations : nouvel Hôtel de ville, nouvelles écoles, créations de cours, arrivée du train, etc. Chacun peut remarquer l'importance de la place et des cours qui lui sont liés, parure d'un village qui s'est modernisé.

Intrigués par l'existence de ces cours importants, nous en avons cherché l'explication et l'histoire, les considérant comme objets au sein du village. Comme l'archéologue rassemble les éléments architecturaux pour reconstruire un édifice ou les tessons d'un vase pour le remonter et en déterminer le rôle, l'importance et la

* Conservateur en chef du patrimoine (er)



Figure 1 :
Plan du fief
des Mrs Léotard
et Heuls
seigneurs directs
de St André.
1779.

provenance, nous allons examiner la genèse de ces deux cours comme on le ferait de monuments-témoignages de la vie du village.

Ce tour d'horizon sera complété par le plan d'alignement qui a contribué à l'organisation du village, pour terminer par une réflexion sur les raisons de ces transformations³.

1. La création du premier cours (Grégoire).

L'actuel cours Grégoire apparaît sur le compoix de 1779 sous l'appellation « *cours de Clermont* ». Plus tard, cette route contournera le bourg par l'ouest.

Fin XVIII^e siècle, ce cours de Clermont est alors bordé partiellement de maisons sur le front sud. Le front nord est limité par le rempart du XIV^e et cette partie

correspond à l'ancien fossé de la fortification remblayé et planté d'arbres. Depuis 1779 on n'a de cesse de gagner sur les limites de l'ancien fossé.

Le plan de 1807⁴ n'apporte que peu d'informations mais souligne les circulations alors en place. Vers l'ouest dans la zone ou passera ultérieurement la deuxième partie du cours Grégoire, les terres sont parcourues par l'ancien chemin de Lodève que remplacera la route de Napoléon (actuelle route de Lodève).

En 1826, le premier cadastre (dit de Napoléon) indique que la partie des anciens fossés aux pieds de l'enceinte, commence à être occupée par des constructions.

La municipalité va progressivement aménager cette zone.



Figure 2 :
Extrait du cadastre
de 1826.
Feuille du centre-ville
section H.

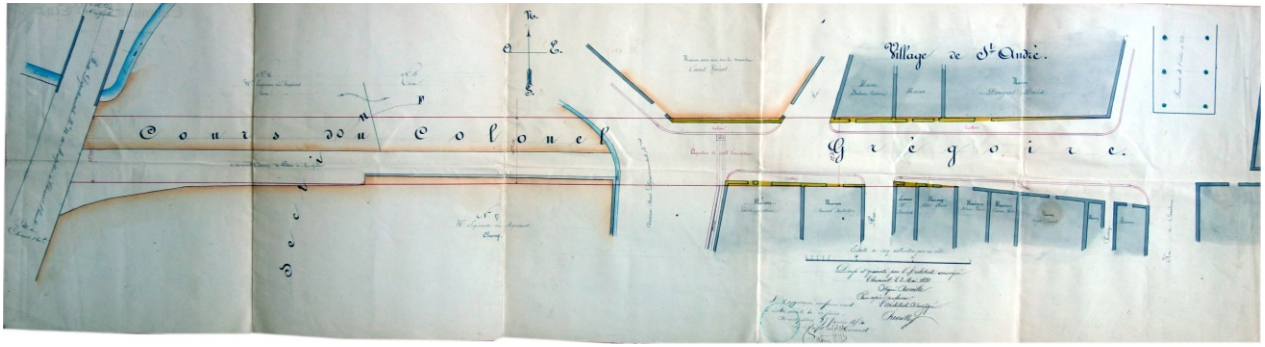


Figure 3 : Plan du cours Grégoire. Première partie. Relevé Réveillé, 1851.

Elle va profiter du legs d'un enfant de St-André, le Lieutenant-colonel Jean-Louis Grégoire⁵ qui décède en novembre 1848 à Montpellier. Il n'est pas riche mais n'ayant ni épouse ni enfant, il souhaite aider sa commune de naissance : « *Je donne deux mille francs à la commune de St-André mon pays natal pour être employés aux besoins de la commune* ».

D'abord une première partie :

Le 25 janvier 1849, le maire Eymard informe le conseil qui se dit « *pénétré de reconnaissance* ».

Mais c'est environ un an plus tard, le 3 février 1850 que la décision est prise d'utiliser cet argent à l'achat et au terrassement d'un terrain qui « *fera communiquer la nouvelle route départementale n°14 avec le cours de la cave et prendra le nom du cours du colonel Grégoire* ».

La préfecture autorisant à accepter le legs, souligne que cette réalisation (est) « *un témoignage de reconnaissance à la mémoire de son bienfaiteur* ». La commune peut acquérir le terrain nécessaire et développer son projet. On ne trouve pas ensuite d'écho de l'affaire avant 1853. Une pause nécessaire en lien avec la liquidation de la succession ?

Mauvaise surprise, le 8 mai 1853 le conseil prend acte d'une réduction du montant du legs puis en octobre, signale que la commune n'a finalement touché que 1 260 F. Jean-Louis Grégoire faisait allusion dans son testament à des créanciers : l'absence de remboursement explique cette situation. Le projet est cependant maintenu et approuvé.

En août 1854 sont ouverts des crédits. Les travaux vont commencer dans un bref délai.

Le nouveau cours aura 12 m de large. Pour le passage du ruisseau de Puech Crémat, il faudra construire un petit aqueduc. De part et d'autre, on fera des trottoirs de 20 cm de haut avec une bordure en pierre de taille ; le trottoir lui-même sera pavé de galets de l'Hérault. La municipalité demande pour tous les travaux, d'utiliser des matériaux de provenance locale. Ce cours sera bordé de platanes. 26 au total sont d'abord annoncés mais ils vont se réduire à 10 au nord et 11 au sud. On les plantera alors qu'ils auront au moins 3 m de haut et 10 cm de diamètre, chaque arbre après plantation sera entouré et enveloppé « *d'épines ou de ronces attachées par trois fils de fer* » afin d'éloigner les intrus et... les voleurs ?

Pierre-Etienne Réveillé, architecte mais également agent-voyer du canton, pilote l'opération, ce qui simplifie certainement les choses ! C'est lui qui a rédigé le cahier des charges et dessiné les plans.

Auguste Boyer, géomètre de son état, domicilié à St-André va, après avoir demandé son agrément comme entrepreneur de travaux, être adjudicataire des travaux fin 1854.

Le préfet cherche en 1855, « *des chantiers de travaux à l'effet d'occuper la classe indigente* ». La commune vote 400 F et dit n'avoir que de faibles moyens « *atteinte depuis plusieurs mois dans sa principale ressource (mesurage du vin)* »⁶. Elle regrette de ne pouvoir « *secourir un plus grand nombre de malheureux dans les temps de détresse ou nous sommes plongés* » « *ou notre classe indigente si nombreuse manque complètement de travail* ». Le Conseil souhaite que cette somme soit doublée et sollicite le préfet en ce sens.

La réception des travaux sera définitive le 28 juillet 1855.

En 1857 le legs est enfin liquidé. Finalement « *par suite des pertes qu'il a subies dans diverses faillites* »⁷, le legs se trouve réduit à 1 378,16 francs.

Une deuxième partie sur fonds municipaux.

C'est seulement à partir de 1863 qu'on envisage de poursuivre le tracé du cours au-delà de la nouvelle route de Clermont-L'hérault comme il était prévu. Ce projet est formalisé par arrêté préfectoral en 1857. Il faut donc procéder à l'achat des parcelles de terrain.

Fin 1864, toutes les parcelles nécessaires à cette extension sont acquises⁸.

Le 7 août 1864, le conseil délibère « *pour l'établissement d'un ponceau sur le prolongement du cours Grégoire* ». Il y est d'autant plus favorable que « *considérant que des constructions sont déjà établies sur le prolongement du cours Grégoire et que ces maisons ou magasins ne peuvent être desservis qu'après que le ponceau projeté sera édifié* ». L'important est de constater que des constructions bordent déjà la voie, l'axe structure le quartier.

Bien plus tard, en 1878, une pétition demande l'achèvement du cours. Il manque en effet la jonction avec la route nationale de Lodève. La municipalité y est favorable mais ajourne cependant cette affaire, faute de moyens.

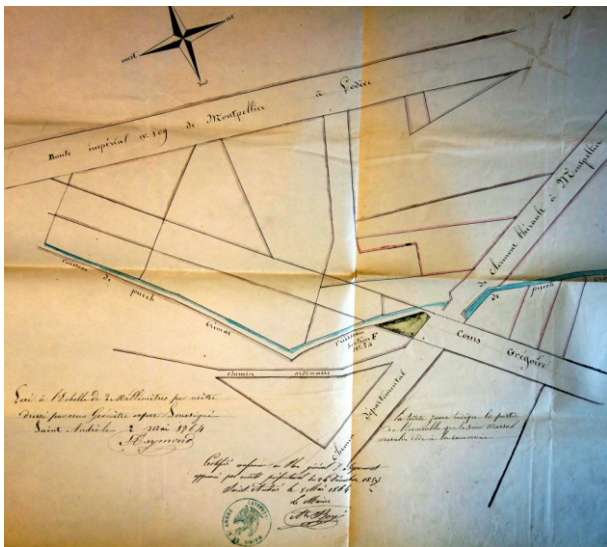


Figure 4 : Plan du cours Grégoire.
Deuxième partie. Relevé Raymond, 1864.

Ces terrains en vignes, ne seront acquis qu'en 1890. Le conseil municipal, note alors que cette zone « sera une des plus importantes de la ville ».

Sensiblement à la même période, les édiles municipaux cherchent à prolonger vers le nord au-delà de la route de Lodève, le « cours de la place » qui part de la mairie et rejoint la route de Montpellier-Lodève.

2. Le prolongement du cours de la place

Première partie de la route de Lodève à la rue du puits communal.

En 1851 les Élus affirment qu'il est d'utilité publique de continuer la « rue de la place » jusqu'au chemin dit du « puits communal ». Un habitant veut construire et cette extension va impacter le tracé de la voie. Très vite, faute d'entente amiable, le conseil prône l'expropriation pour cause d'utilité publique du lopin de terre (2,25 ares). Jusqu'en février 1853, le projet reste plusieurs mois sans plus progresser.



Figure 5 : Le cours Grégoire vue depuis l'ouest.
Carte postale Serin. Début XX^e siècle.

Comment justifier la création de ce nouveau cours ? Le conseil déclare qu'il est employé « tous les moyens prophylactiques » pour éviter le retour de l'épidémie qui a sévi naguère. On fait allusion au choléra. L'idée est que les miasmes sont dans l'air et qu'en conséquence, il faut aérer⁹.

Le maire souligne que des jours ont été percés dans les rues étroites, des portes ont été abattues et des aqueducs construits sur des ruisseaux « d'où émanaient des miasmes infects ». On a donc fait de réels efforts qu'il faut poursuivre.

La construction envisagée sur le futur tracé de la voie, peut porter atteinte à la salubrité publique car c'est le point central d'entrée du vent du nord vers la cité. Et un retour du « fléau épidémique » est à craindre.

On sait aujourd'hui que le courant d'air n'a rien à voir dans la question.

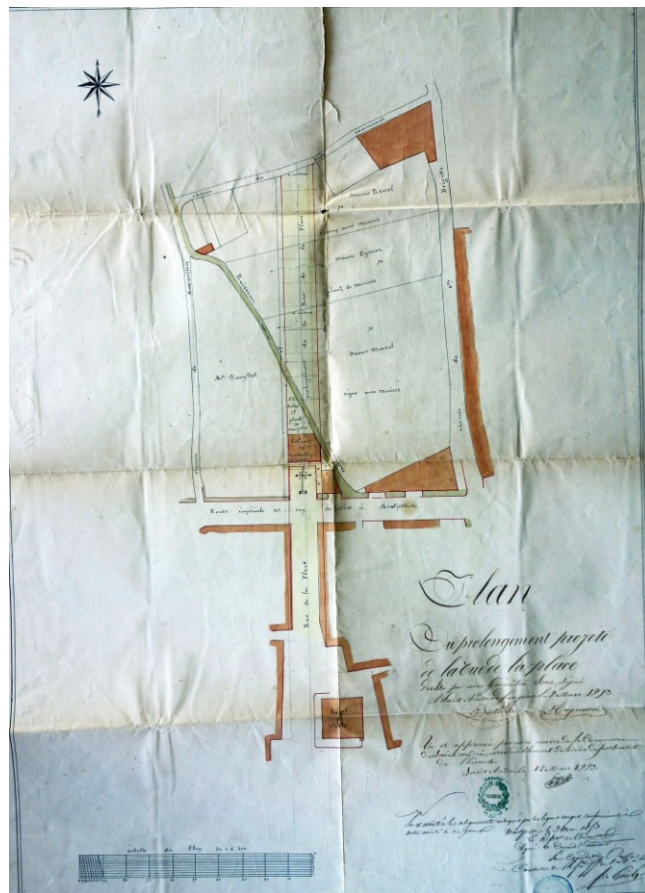


Figure 6 : Plan du projet d'extension du cours de la place.
Relevé Bastide et Raymond, 1853.

Le conseil insiste pour réaliser cette percée : « considérant que dans un pays industriel où les filatures de soie jouent un très grand rôle, il est essentiel de procéder à l'élargissement des rues des cours autant que faire se peut ». Il répète qu'il faut demander l'expropriation et propose que le financement se fasse par la création d'une taxe additionnelle.

Le 26 février 1853, un arrêté préfectoral annonce une enquête de trois jours et la désignation de Romieu – juge de paix à Gignac – comme juge enquêteur. Comme il était

prévisible, la négociation est un échec. Le propriétaire argumente que cette décision de créer un cours est celle d'un petit nombre et ne correspond pas à l'intérêt général. Le préjudice pour lui serait important car il a payé cher les matériaux. De plus, la croix de mission sera détruite ou déplacée « à laquelle s'attachent de pieux souvenirs » si l'on persistait dans ce projet. « *Le terrain fut à cet effet inféodé jadis à la commune par Monseigneur de Fumel* ».

Protestations du maire et des élus qui s'affirment respectueux de ce souvenir, de la croix de mission et du prélat¹⁰.

L'enquête « *commodo-incommodo* » a lieu en mars 1853. Sur 112 déclarations, 110 sont favorables au projet. Le juge Félix Romieu reprend finalement les arguments du conseil municipal mais avec quelques modifications.

Assurer la salubrité des lieux est un argument répété. Il ne convainc que partiellement.

Le 3 mai 1853, le préfet délimite le tracé qui a été relevé par les géomètres.

Pour le conseil il est certain que le projet est bien d'intérêt public car actuellement c'est une impasse barrée par le bâtiment en construction. Le lieu, autrefois lieu de prière du fait de la croix, « *est devenu... le rendez-vous de l'indécence, et le dépôt de matières fécales* »¹¹.

Les édiles décident de poursuivre leur projet. La croix sera donc déplacée ; on la retrouve aujourd'hui à l'angle de la route de Clermont-l'Hérault et du cours Grégoire.

Le conseil municipal du 1^{er} avril 1855 cherche à trouver les ressources pour les travaux. La réunion se tient – même si beaucoup sont absents –, avec les habitants au plus fort taux d'imposition de la commune comme l'exige la loi en cas de modification des finances communales. Ce conseil a pour but « *d'assurer les ressources nécessaires à l'exécution du projet de prolongement de la rue de la place dont la dépense se porte à 5 698 F et 65 centimes* » selon les devis dressés par Auguste Boyé architecte. Le maire propose donc une imposition extraordinaire de 8,5 centimes sur les contributions directes. Cela paraît le seul moyen et le conseil approuve ce prélèvement sur trois annuités de 1857 à 1859.

Il y a une vraie impatience, on souhaite que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible. Pour les financer, le maire va jusqu'à proposer un emprunt du même montant afin d'agir vite. Celui-ci sera remboursé en trois annuités et permettra de payer sans tarder les indemnités dues aux propriétaires.

Le 16 août 1855, un décret impérial déclare la cause d'utilité publique et la ville est également autorisée à créer une imposition supplémentaire.

Un jury spécial désigné par la cour impériale de Montpellier le 6 novembre 1856, est chargé de fixer le montant des indemnités. L'affaire paraît gagnée pour les édiles. Reste à la mettre en œuvre.

Le nouveau registre de consultation de la population est ouvert au printemps 1856.

Il y a lieu d'exproprier les parcelles pour une prise de possession au 1^{er} juillet 1856 selon l'arrêté préfectoral. Le Tribunal de Lodève décide des expropriations le 18 juin 1856¹².

Le jury spécial en janvier 1857, fixe le montant des compensations¹³.

Reviennent alors les questions de financement de l'opération. La commune se plaint de ses faibles ressources en particulier « *par suite de la maladie de la vigne* » et donc le manque de récoltes dont « *elle est privée depuis quatre ans* ». Elle demande que cette somme puisse être également imputée entre 1860 et 1863 par le moyen de 8 centimes ½ additionnelles sur les quatre ressources fiscales et sollicite également une subvention de 3 000 F.



Figure 7 : La croix de mission. Emplacement actuel à l'angle de la route de Clermont-l'Hérault et du cours Grégoire. Cliché de l'auteur.

L'équilibre est fragile. Une partie des intérêts du premier emprunt a été payé par le moyen de la vente d'un terrain municipal. Le conseil municipal apparaît d'ailleurs divisé sur cette question, au point que par économie, il décide que les matériaux qui résulteront de la démolition du bâtiment Salze, seront réemployés dans les remblais ou même à la construction d'un ponceau sur le ruisseau de Ravanières qui traverse la zone. Ce ne sera finalement pas le cas.

Un décret impérial du 6 juin 1857 autorise un emprunt, il complète celui de 1855.

Il semble alors que le laborieux financement qui atteste la ferme volonté de réaliser cette opération soit enfin clôt.

A peu près rien n'est connu sur le déroulé des travaux excepté la construction du ponceau sur le ruisseau entre 1858 et 1860. Toutefois, en 1860, cette première partie est terminée.

◆◆◆ *Le prolongement jusqu'à la gare.*

Il convient de rappeler les conditions d'ouverture de la voie ferrée entre Montpellier et Rabieux, voie qui sera définitivement et complètement fermée en 1963 après un arrêt du trafic des voyageurs dès 1948¹⁴.

C'est à partir du début 1862 qu'une enquête est lancée pour une ligne depuis Rodez vers la méditerranée. Les St Andréens, favorables à un tracé par le centre-Hérault se prononcent pour un projet depuis Lodève par Cartels puis Aniane. Aussi le conseil proteste-t-il contre l'idée d'un embranchement à Paulhan et préfère celui de Rabieux.

Dans les études du projet de tracé, une simple station est prévue à St-André contre une gare à Gignac. Les Élus protestent vertement et cherchent à monter que l'activité économique de St-André est plus élevée que celle de Gignac. S'il y a une gare à Gignac alors il faut une gare à St André.

Ce sera une condition pour que la commune paie sa part de la ligne.

Lors de la séance du 2 septembre 1866, le Conseil général décide la création de la ligne entre Montpellier et Rabieux.

S'ensuivent divers attermolements et difficultés qui prennent du temps, beaucoup de temps.

En 1868, une société sera formée sous le nom de « *Compagnie anonyme des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault* ». Les travaux commencent du côté de Montpellier mais en 1881, on sait qu'ils sont arrêtés depuis deux ans du fait d'un procès entre la compagnie adjudicataire et le département de l'Hérault. Le différend porte sur les acquisitions de terrains et les subventions. Au point qu'en 1884 la compagnie déposera le bilan.

Le projet suit – péniblement – son cours et en 1890, une proposition pour une gare à St-André est formulée. Celle-ci la situe au quartier de Routaboux à plus d'un kilomètre du centre du village. Le conseil municipal ne s'en satisfait pas du tout et propose de la rapprocher aux abords du chemin communal n°30. En effet, celui-ci relie aisément les communes environnantes susceptibles de bénéficier des services de la voie ferrée. La commune accepte d'emblée de prendre en charge le surcoût. La demande est renouvelée en 1891. La première partie du cours-promenade est terminée depuis 31 ans !

Ce qui est ennuyeux, c'est que non seulement l'achat de terrains en rapprochant la gare, ne se fera pas au même prix, mais encore le tracé de la voie ferrée elle-même devra être légèrement modifié ce qui augmentera encore la facture.

Pourtant adopter le tracé très proche, reviendrait à limiter le développement du village. La voie formant barrage. Faut-il s'étonner qu'en mai 1891, les édiles déclament que « *l'avenue de 16 m de large faisant suite à l'avenue de la mairie qui est la voie principale de la ville a été disposée en vue de desservir la gare projetée et que de tous temps, ce côté de la ville a été considéré comme la position la plus avantageuse pour*

l'établissement de cette gare, que ladite avenue est ouverte sur une longueur de 144 mètres ». Si l'expression « *de tous temps* » peut faire sourire¹⁵, certainement les élus en réécrivant l'histoire de cette avenue sont-ils de bonne foi ?

De tergiversations en tergiversations, en 1892, les St andréens finissent par accepter une gare¹⁶ plus proche. Les coûts en seront plus faibles disent-ils. Que s'est-il passé, quelles pressions ont-elles été exercées, combien de conflits sous-jacents ? Cette gare sera « *dans l'axe de la promenade dite cours des écoles* ». Il y a une condition cependant, c'est « *que le milieu du pavillon offert aux voyageurs soit exactement placé dans le prolongement de l'axe de l'avenue de la gare (cours des écoles)* » et aussi « *que la gare des marchandises... (soit) établie à droite du pavillon offert aux voyageurs dans la direction de Montpellier* »¹⁷. Et conséquemment il faut prolonger le cours des écoles. Il n'y a pas lieu de reculer « *devant ce sacrifice pécuniaire* ». Le prolongement de cette avenue ne fera que faciliter les mouvements de population et « *il serait souhaitable... que l'avenue de la gare soit complètement ouverte à la circulation...* »

Il reste seulement 98 m à ouvrir et les questions financières seront réglées par un emprunt.

Le positionnement face à l'avenue a été obtenue et « *Il est étrange d'entendre dire que ce projet est un luxe inutile et que la localité a assez de débouchés avec les misérables chemin des Bergers et de Ravanières étroits, raboteux le plus souvent à l'état de fondières (sic)* ». Ce sont les arguments développés par les propriétaires qui refusent de céder leur terrain. Il faut donc à nouveau exproprier.

L'enquête est ouverte en 1899 alors que la voie ferrée est déjà construite et ouverte à la circulation¹⁸.

Deux propriétaires sont concernés par les expropriations. L'un regrette que son terrain soit coupé en deux, l'autre affirme que c'est une dépense superflue.

L'entreprise Gallibert est adjudicataire en 1898. Elle va conduire les travaux sur les 98 m nécessaires à la jonction.

La voie va avoir une largeur de 16 m, mais 12 m entre les rangées d'arbres ce qui est important en particulier pour le passage des charrois. L'empierrement de la chaussée est large de 8 m et il faut refaire l'empierrement de la première partie. Le relevé des dépenses estime le tout à 24 288 F dont un tiers sera à la charge du conseil départemental et 2/3 à celui de la commune.

S'ajoutent les indemnités aux expropriés, aucun accord n'ayant pu être obtenu. Un jugement du 31 mai 1899 du Tribunal de Lodève confirme l'expropriation. La voie urbaine ne sera terminée qu'en 1902.

En 1906 des platanes bordent l'avenue.

Ces deux cours-promenades ont bouleversé la physionomie du village. Là où n'existaient que des rues étroites (le bourg médiéval) ou des rues accessibles plus ou moins difficilement en charrette (la périphérie) dans des espaces trop vite conquis se remarquent désormais deux grandes belles et larges avenues bordées de platanes qui rejoignent la place centrale.

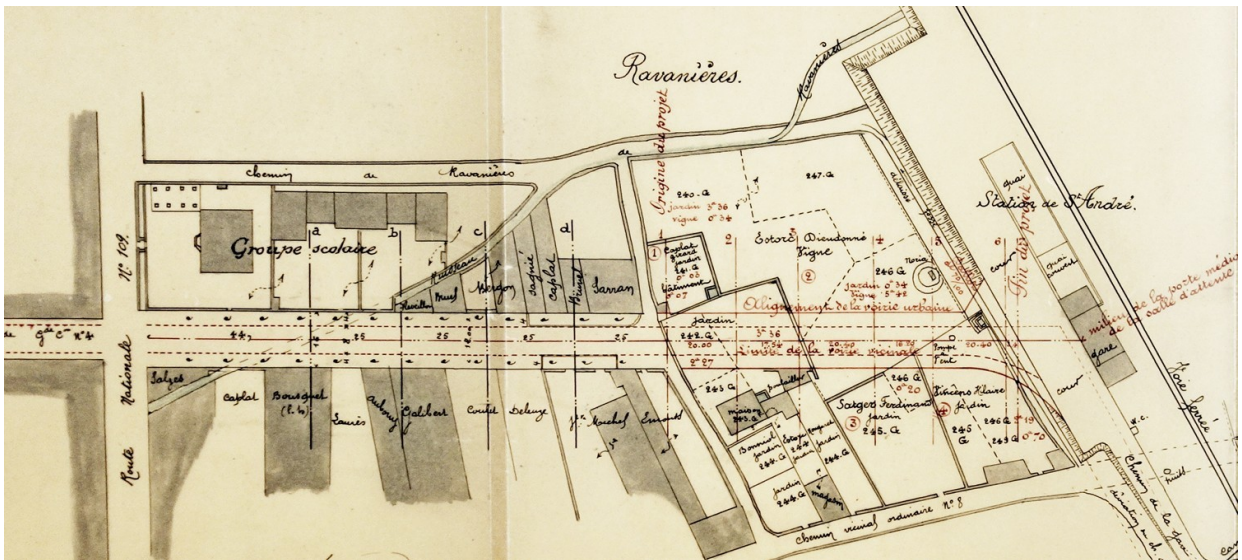


Figure 8 : Prolongement du cours de la place. Relevé d'ensemble et deuxième partie à la jonction avec la gare. Relevé de 1898.

La place

Cette dernière, cours de la place (ou la place), a été constituée par remblaiement progressif des anciens fossés défensifs de la ville médiévale. La zone reste longtemps boueuse et inondée. On demande même aux habitants de

ne pas hésiter à y jeter les déchets de leurs travaux de construction ou de démolition afin de contribuer au remblaiement.

Sur le plan de 1779 apparaît un « quai », zone haute hors boues probablement utile au déchargement des charrettes. Un autre muret au tracé en Z dégage la zone

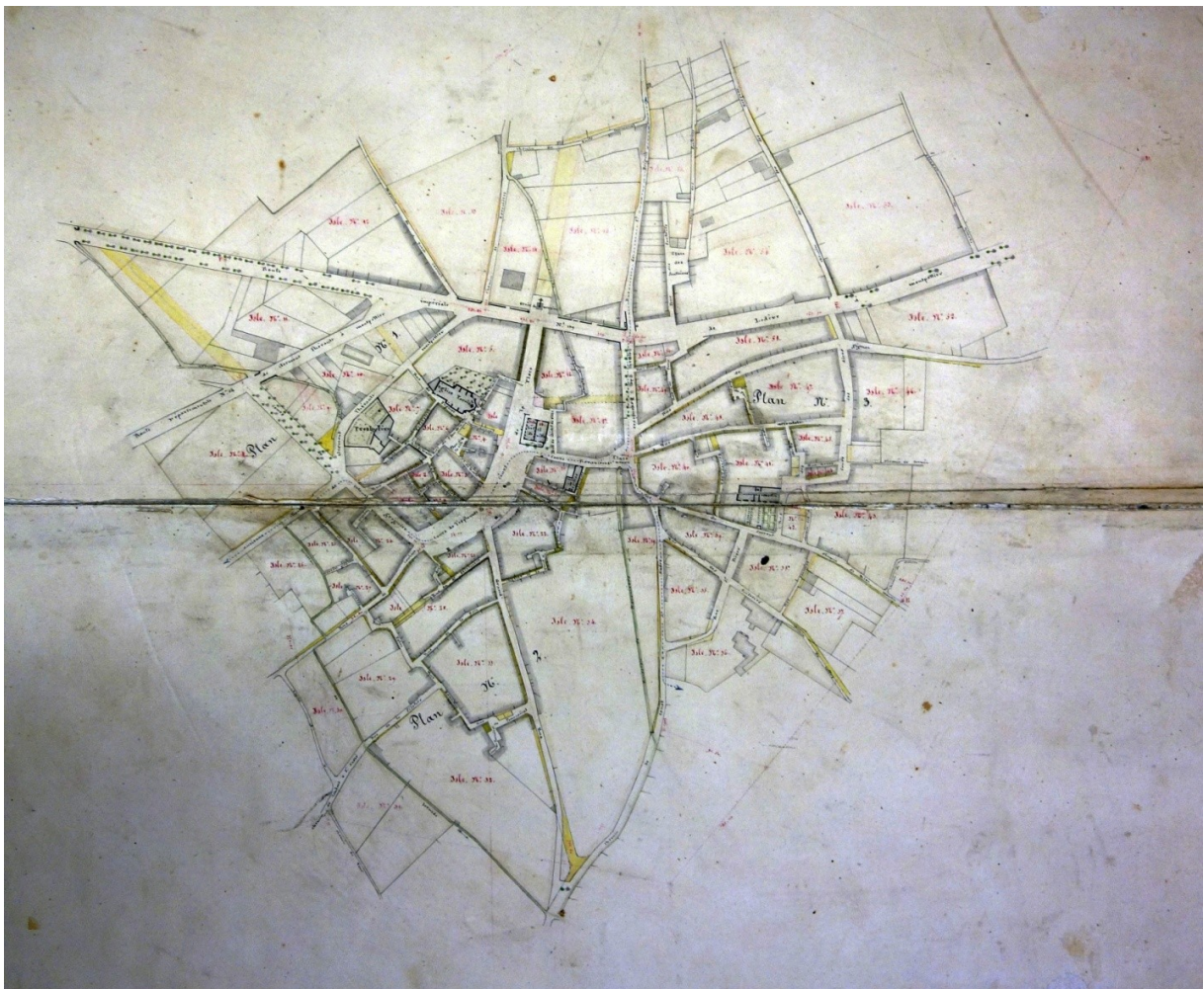


Figure 9 : Plan d'alignement 1856, vue d'ensemble.





de la future implantation de l'Hôtel de ville et l'accès à une fontaine publique. Un ou probablement deux, puits sont signalés.

La situation est différente au début du XIX^e siècle ou le plan mentionne une « esplanade » centrale¹⁹. Dans une délibération du conseil municipal du 8 mai 1808, le maire propose de « continuer le mur qui soutient le terrain au dos duquel coule la fontaine neuve afin que les terres ne s'éboulent point ce qui porterait préjudice aux racines des arbres plantés sur le terrain-là et que pour faire ce mur avec le plus d'économie, il conviendrait de commencer par abattre la terrasse de perron nommée quai dont les matériaux serviraient à le construire ».



Figure 10 : Avenue de la gare; vue prise depuis la gare vers le centre du village. Carte postale début XX^e siècle.

Ce perron (quai) sur la place publique limite la vue et le passage, car il est situé au milieu du parcours depuis qu'un mur a été construit pour le confortement de la place. De plus, la balustrade qui l'entoure, tombée en ruines, a été remplacée par un mur et la décision est prise de détruire cet obstacle²⁰. Le conseil souhaite que l'on plante le nombre d'arbres que le lieu pourra contenir.

Très précocement, on s'est préoccupé d'agrémenter ces espaces d'arbres, de platanes, espèce alors à la mode.

Dès 1807, les plantations ont été commencées avec la contribution volontaire des habitants « rendant la place publique embellissante (sic) »²¹. Puis tout au long du siècle, des arbres sont plantés ou remplacés car morts ou détruits par les coups de vent.

En 1864, on déplore ainsi que l'absence d'arbres « rend cette place-là plus vaste de la ville, complètement inhabitable durant les chaleurs de l'été » et le conseil municipal souhaite planter « sur tout le parcours de cette rue », car « au point de vue de l'agrément et de l'hygiène cette plantation est on ne peut plus utile »²². Le cours Grégoire est lui-même planté d'une double rangée de platanes.

3. Un plan d'alignement.

Le plan d'alignement théoriquement imposé aux communes à partir de 1807, est un instrument dont il faut parler ici car il a contribué à la création et la mise en œuvre de ces cours-promenades.



Figure 11 : La gare, face nord, prise depuis l'est. Carte postale début XX^e siècle.

C'est une idée ancienne déjà que de mieux organiser les espaces publics. Le bâti médiéval et ses rues très étroites, interdit le passage des carrosses. Les commerçants ont toujours eu tendance à gagner des espaces avec leurs étals. Les maisons à encorbellements conquièrent l'espace public et réduisent la luminosité. Au XVI^e siècle déjà on commence à s'inquiéter de cette question. Dès la fin du XVII^e siècle, les villes sont tellement encombrées que la nécessité d'ouvrir, de rectifier, certaines rues et façades se fait sentir.

La loi du 16 septembre 1807 impose un plan d'alignement dans toutes les villes de plus de 2 000 habitants. Cette perspective est très novatrice et prône, contre la sacro-sainte propriété privée, la défense de l'intérêt général. Le plan doit proposer les nouvelles rues à ouvrir et les nouveaux alignements de façade. L'esprit est de favoriser la mobilité, de créer des avenues, et avec le développement du courant hygiéniste, l'évacuation des « miasmes », c'est-à-dire la circulation de l'air. L'épidémie de choléra de 1832 a accentué encore le problème de la salubrité des espaces publics. Il s'agit aussi, sur le plan gestionnaire, de se débarrasser de la multitude de demandes individuelles pour les ramener aux orientations générales prises dans un document d'ensemble. Le principe est donc de prévoir et mieux gérer l'évolution urbaine : c'est une réforme radicale.

La mise en œuvre de ce plan passe par une commande de la commune. Le plan d'alignement est un atlas dont la réalisation est confiée à un géomètre qui recueille les avis des habitants. Il liste rue par rue les souhaits quant aux éventuelles percées ou alignements de façades. Le conseil municipal en valide ensuite les propositions et demande l'approbation de la préfecture et du conseil départemental des bâtiments civils. Enfin le ministre prend sa décision. Une des conséquences est la plus grande efficacité qu'il autorise pour procéder aux expropriations ou la mise en œuvre de servitudes d'alignement.

La loi du 3 mars 1841 va renforcer le dispositif en s'appuyant sur le principe de la percée comme levier principal de la transformation.



C'est donc un puissant moyen de faire évoluer une ville, de la transformer. Il sera utilisé tout au long du XIX^e siècle et jusqu'aux nouvelles lois d'urbanisme de 1919.

Cependant l'application de la loi a connu un démarrage très lent. Cette idée d'un programme urbain n'est pas du tout dans les habitudes des conseils municipaux qui résistent fortement. Par exemple, Avignon met 40 ans à valider son plan ! Ce n'est qu'à partir de 1840 que les choses évoluent vraiment²³.

Ces plans se heurtent également parfois à la population, à la préservation de monuments historiques mais ils président aux aménagements les plus divers.



Le 9 octobre 1838, le premier adjoint de St-André rappelle qu'un plan d'alignement est obligatoire pour les communes de plus de 2 000 habitants ; or le recensement de 1836 a dénombré 2 150 habitants mais le conseil refuse la mise en œuvre avec des arguments de mauvaise foi.

En 1840, alors que la population est de 2 138 habitants, le conseil réitère son refus. Il y a une vraie volonté de rejet peut être causée par le coût d'un tel plan mais surtout par les risques que l'on croit y voir sur les propriétés. Ce refus permet de gagner six années, mais le principe finit par être adopté le 10 mai 1846.

Une première enquête est conduite mais encore dix ans plus tard, en août 1856, c'est ce qui s'appelle opposer une résistance ! Les propositions émises sont discutées par la commission départementale des bâtiments civils qui les rejette faute d'une cohérence suffisante.

Le conseil municipal en février 1857 décide de créer une commission de cinq conseillers pour préparer le travail avec plus d'attention. Ceux-ci, relèvent que la grande irrégularité de la commune interdit des coupes « *à moins de tout abattre et de refaire à neuf, chose qui dépasse nos forces* ». Ils se bornent à accepter de porter à 5 m de large les rues plus étroites. C'est la place principale qui pose un problème avec le refus de donner plus de régularité aux façades en construisant là où existe un contour en redent ; pas d'accord non plus pour détruire les maisons qui empêchent d'avoir une largeur identique aux cours-promenades en construction.

Une nouvelle enquête a donc lieu et le préfet signe un arrêté d'alignement le 24 décembre 1857.

Pour les propriétés soumises au plan, la règle est soit la démolition pour vétusté soit l'occupation de terrains pour la voirie publique contre des indemnités au propriétaire. Mais les ouvertures de rues et de places « *ne pourront recevoir leur exécution qu'après que la ville de St André aura été spécialement autorisée à acquérir soit à l'amiable soit, s'il y a lieu par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique...* », mentionne l'arrêté du préfet.

Notons que de nombreuses prescriptions du plan ne seront jamais effectives. Ainsi des quelques petites percées prévues, extension de rues, une seule sera réalisée dans le cœur du village. Tous les alignements de façades ne seront pas effectués non plus.

Un tel programme crée les conditions d'une amélioration, d'une projection dans l'avenir, idée alors plutôt nouvelle dans ce domaine.

S'agissant du prolongement du cours Grégoire, les décisions ont été prises antérieurement à la validation du plan d'alignement et la réalisation en est sensiblement contemporaine. Les autres créations sont validées par le plan qui agit comme un instrument facilitateur. Mais c'est également une programmation de travaux dont l'aboutissement prendra un demi-siècle.

Une satisfaction générale

La satisfaction est générale devant ces projets et ses réalisations. Nous ne percevons pas d'oppositions réelles au sein du village ni dans l'Administration préfectorale. Les affaires d'achats de terrains se règlent à l'amiable pour le cours Grégoire. Les trois opposants du cours de la place, tentent essentiellement de faire monter les enchères pour percevoir la somme la plus rondelette possible.

Lors des consultations obligatoires avant réalisation, il n'y a pas plus de protestations excepté celles de mêmes propriétaires pour les mêmes raisons. Le conseil municipal est le plus souvent unanime dans ses décisions.

On ignore ce qu'en pense le petit peuple des habitants qui ne répond pas aux consultations, ou ne peut y répondre, et de fait délègue par indifférence (?) les choix au groupe dirigeant qui ne représente qu'entre 5 et 10 % de la population.

Les choix de financement ne posent pas plus de difficultés

Le conseil municipal est généralement unanime y compris dans la formation particulière qui réunit les dix personnages les plus imposés de la communauté, pour décider d'augmenter les contributions. Les plans financiers qui, sans présenter de risques démesurés, engagent la commune sur des années ne soulèvent pas d'objection ni même quand un emprunt spécial vient permettre d'accélérer encore le processus. Au fond tout le monde paraît satisfait de ces choix. Excepté les expropriés qui soulignent que ces aménagements ont un coût réglé par une pression plus forte sur les contribuables.

Le legs du colonel Grégoire n'est pas déterminant – d'autant qu'il sera très vite plus réduit qu'attendu – mais il favorise la réalisation de la création du premier de ces cours en apportant un financement supplémentaire. C'est une opportunité qui est saisie mais tout porte à croire que la réalisation aurait été conduite, y compris sans ce soutien imprévu.

Des tentatives de justification peu satisfaisantes

Comme s'il s'agissait d'une évidence, il n'y a pas d'explication avancée pour la création du cours Grégoire excepté améliorer le parcours existant et le développer.

S'agissant du prolongement du cours de la place les justifications ne sont pas toutes essentielles et semblent parfois flirter avec la mauvaise foi.



Figure 12 : La place de l'Hôtel de ville. Fin XIX^e/début XX^e siècle.

Invoquer la nécessité de courants d'air hygiéniques peut se comprendre même si nous savons aujourd'hui le raisonnement scientifiquement erroné.

L'argument vise à provoquer une réaction émotive, si ce n'est une crainte : le choléra peut revenir. Ce qui a pu marquer les esprits, dans un village ou le bourg médiéval de la cité avec son réseau de ruelles étroites est encore très actif et favorise une promiscuité vectrice de contagion.

La perspective de construire des logements est un argument réel.

Rapidement des maisons sont construites le long de ces voies qui remplissent leur rôle structurant de l'espace villageois. Ce sont généralement des maisons-vigneronnes²⁴.

Mais faire l'hypothèse que des logements pourront être bâtis au profit des ouvrières des filatures est plus problématique.

En effet, si à la création des filatures de soie, des ouvrières sont certainement venues des Cévennes proches, tout indique qu'elles ont très vite été remplacées par de la main d'œuvre locale provenant du village et des alentours. Les industriels de la filature signalent avoir pu connaître ponctuellement des difficultés de recrutement mais n'était-ce pas lié surtout aux conditions de travail proposées, en particulier de durée journalière de travail ? Ces journées très longues, jusqu'à 15 h, empêchaient les fileuses des villages voisins de regagner leur logis chaque soir²⁵.

Le conseil municipal en décembre 1854 peut parler de populations étrangères (au village) et « son agglomération dans des petits réduits nous ferait craindre dans le mois d'août dernier les terribles effets de la maladie régnante... » Un rappel du risque épidémique facilité par la promiscuité des « réduits ».

Nous connaissons quelques exemples d'ouvrières fileuses logées dans des conditions difficiles. Quant aux « nombreuses familles étrangères », faut-il mettre cette expression au compte de la volonté de justifier ces projets ? En effet, il est difficilement perceptible dans les recensements que la sériciculture a attiré une population nombreuse en mal de travail²⁶.

Rien n'indique une augmentation de population en lien direct avec cette activité dont on rappelle que la période la plus importante couvre des années 1840 au début des années 1880.

La population de St-André augmente tout au long du XIX^e siècle²⁷. On exceptera la baisse des années 1872-1881 qui correspond à la crise viticole et attribuable aux départs de cultivateurs ruinés. St-André perd alors de l'ordre de 6 à 7 % de sa population mais retrouve à partir de 1886 une population en augmentation. Celle-ci ne baissera qu'au début du XX^e (nouvelle crise viticole) et plus en avant dans le XX^e siècle pour des causes diverses.

Nuançons toutefois car entre 1841 et 1881 périodes de forte activité séricicole²⁸, le gain global est de 15 % mais avec une instabilité (baisse ou relative stabilité en 1841, 1851, 1872, 1876, 1881). Postérieurement, la population augmente alors que nous savons qu'à partir de 1882 ne subsiste plus qu'un seul atelier de fileuses de soie.

La corrélation gain de population / activité séricicole n'est pas établie. Toutefois, soyons prudents, ces chiffres peuvent cacher un déplacement d'activité de la vigne frappée par les crises vers l'industrie de la soie. Le fait est qu'il n'apparaît pas de bouleversements démographiques.

On justifie également la mise en œuvre des nouveaux projets urbains par le travail qu'il donne aux ouvriers dont on déplore la misère et craint toujours la révolte. Ainsi, par exemple, le préfet demande d'ouvrir des chantiers pour fournir du travail aux ouvriers. L'idée a une portée indéniable.

D'autres justifications viennent tardivement expliquer les derniers travaux à la fin du siècle pour raccorder la voirie à la gare. Ils sont moins convaincants. Prétexter en 1891, que la voirie du « *prolongement du cours de la place* » a été créée pour conduire à la gare alors que la réalisation en est décidée en 1851 ne saurait convaincre. D'autant que l'on ne parle pas encore alors de voie ferrée locale et timidement des voies ferrées en général.

Les quelques expropriés soulignent que ce nouveau cours n'est pas indispensable car il existe déjà une voie parallèle utilisable. Mais cette remarque ne fait pas trembler les bâtisseurs qui dénoncent le mauvais état des rues existantes.

Ce même projet implique de déplacer la croix de mission monument religieux emblématique ; ce qui peut apparaître, dans une région plutôt conservatrice et catholique, comme la marque de la sédition. Les élus invoquent leur respect et du donateur et de la croix et nous ne trouvons pas les signes attendus d'une protestation !

Des justifications essentielles

Il y a une volonté franche et déterminée de créer ces nouveaux axes. Tout se passe comme si des motivations fondamentales y présidaient.

Le village voit se développer des filatures de soie et c'est un pays de vignobles. La question économique a pesé très fortement dans les choix. Des cours larges sont commodes pour la promenade, mais également pour le transport des raisins lors des vendanges et pour l'activité économique en général. Ces créations facilitent la liaison avec Clermont-l'Hérault mais également Gignac et les villages des environs.

L'importance de la qualité des voies de communication sera encore plus évidente lors de la construction de la voie ferrée. On accède et circule plus facilement, les échanges sont plus nombreux, le village en tire un bénéfice.

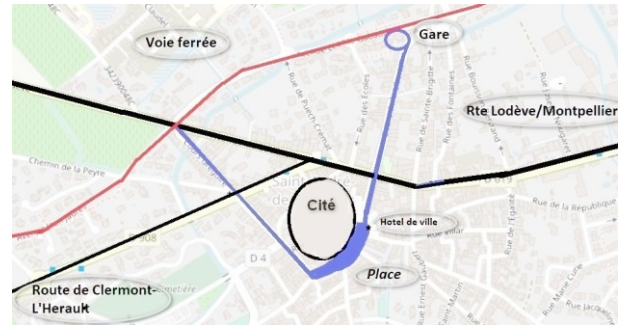


Figure 13 : Les cours et les axes principaux, schéma d'ensemble.

C'est dans cette même période que le nouvel Hôtel de ville est réceptionné (1854). Bel édifice d'apparat et assez original, qui concilie marché couvert, écoles et mairie. Il est à l'extrémité du cours de la place, à la jonction entre les cours dont il constitue en quelque sorte, la charnière.

A quoi tiennent ces décisions consensuelles véritablement ? Divers motifs sont avancés et il s'agit de mieux circuler d'abord mais la volonté de magnifier, embellir le village et sa parure monumentale, a joué un rôle. Malgré les crises de l'oïdium de ces années 50 puis à partir des années 70 du phylloxéra, malgré les plaintes sur la baisse des ressources et les difficultés qui en résultent, la ville empruntera. Elle redressera assez vite de ces crises, probablement aidée par l'exceptionnelle présence de filatures de soie.

Les habitants, du moins l'élite dirigeante, vont s'accorder sur la recherche de la distinction, en s'inspirant des villes. Mais ici, point n'est besoin de vastes percées et la cité médiévale ne sera modifiée qu'à la marge.

Le village dispose de l'espace des anciens fossés de l'enceinte du XIV^e siècle. L'atout de ce lieu largement ouvert va être très valorisé par le prolongement et la métamorphose de ces cours, lieux de circulation pédestre et hippomobile ombragés de platanes. Ils installent le village dans son époque, l'embellissent et favorisent son développement.



Sources

[Les documents sont conservés aux Archives Communales (AC) et aux Archives Départementales (AD) de l'Hérault.]

- AD34 - 34PUB20. Délibérations communales 1837-1851 [en ligne].
- AD34 - 34PUB21. Délibérations communales.1851-1862 [en ligne].
- AD34 - 34 PUB22. Délibérations communales 1863-1870 [en ligne].
- AD34 - État civil. 1M1 EC 239.1 et suivants ; 34PUB1 et 2 ; 5MI ; 6M [en ligne].
- AD34 - Recensements. CM652 de 1836 à 1876 ; 6M653 de 1881 à 1936 [en ligne].
- Dossiers Archives Communales. 1-O-4 ; 3-O-1 ; 1-O-3.
- Dossiers Archives départementales de l'Hérault : AD34 : 5-S-624.
- AD34 - 4 O 396. Plan alignement : Sources : Archives communales 1.O.1 et 1.O.2.
- Plan du compoix 1779 : AD34 .1MI 215 B1 et suivants [en ligne].
- Cadastre 1826. 3P.3667. Section H. 1826 [en ligne].
- État des sections cadastre 1826, AD34 3P-2334.
- Plan par masse de cultures, 1807 [en ligne : AD34 - 3P3414-24].

Bibliographie

- **BELLET 2023a** : BELLET (Michel-Édouard), Filer la soie à Saint-André-de-Sangonis (Hérault) au XIX^e siècle dans *Bulletin du GREC*, N°238, 1^{er} semestre 2023, pages 61-76.
- **BELLET 2023b** : BELLET (Michel-Édouard), Filer la soie à Saint-André-de-Sangonis (Hérault au XIX^e siècle) II : éléments complémentaires. A paraître dans *Bulletin du GREC*, N°239, 2^e semestre 2023.
- **CHARLES 2015** : CHARLES (Christophe), *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, éditions du Seuil 1^{re} édition 1991, nouvelle éditions 2015
- **CHARLES 2021** : CHARLES (Christophe), 2021. *Paris « capitales » des XIX^e siècles*, Paris, 2021.
- **DARIN 1987** : DARIN (Michel), *Alignement des rues*. Rapport de recherche 421/87. Ministère d l'urbanisme et du logement / Secrétariat de la recherche architecturale / Ministère de l'industrie et de la recherche / École d'architecture de Nantes, 102 pages, 1987.
- **LAMBERT-BRESSON et TERADE 2002** : LAMBERT-BRESSON (Michèle) et TERADE (Annie) éditeurs, *Villes françaises au XIX^e siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les Cahiers de l'Ipraus, n°4, Éditions recherches / Ipraus, 2002, 191 pages. Voir en particulier l'article de François Laisney.
- **MARASSE 2010-2011** : MARASSE (Philippe), Un poumon pour la moyenne vallée de l'Hérault. Le chemin de fer d'intérêt local de Montpellier à Rabieux dans *Cahiers des Arts et Traditions populaires*, 21 et 22, 2010, 2011, pages 67-113.

Notes

1. St André ne deviendra pas Saint-André-de-Sangonis avant les années 1850 (première mention probablement en 1851 avec le II^e Empire).
2. Première mention dès le X^e siècle. Le lieu relève alors des abbés d'Aniane. Le *castrum* apparaît dans les textes au XIII^e siècle et dépend de l'évêque de Lodève.
3. Les maires gestionnaires de ces projets sont Melchior Auverny (1848-1849), Etienne Peyre de Fabrègues (1849-1853), Joseph Eymard Cadet (1854-1862), Auguste Boyé (1871-1876), Albin Heulz (1876-1888), Léon Michel (1888-1893) et Paul Hérail (1893-1904).
4. Plan de 1807 par masse de cultures, 1807. [En ligne AD34-3P3414-24].
5. Article à paraître : « *Un soldat de Napoléon à St André-de-Sangonis et Montpellier : le Lieutenant-colonel Grégoire* ».
6. Crise due à l'oidium.
7. Courrier de la préfecture du 10 novembre 1858 qui signale que les créanciers, la maison Zoe Granier et fils est en liquidation et n'a réglé que 33 % de sa créance et que Arnaud le second créancier n'a versé que 10 %.
8. Le total des achats pour cette deuxième partie du cours qui couvre 1 211 m² se monte à 1 104 F. Le coût total s'élève pour la commune avant l'aménagement à 2 304 F.
9. Il s'agit de choléra qui est une infection intestinale aiguë due à une bactérie, *Vibrio cholerae*, qui se transmet par voie directe fécale-orale ou par l'ingestion d'eau et d'aliments contaminés et non par l'air.
10. Cette croix de mission est due à Monseigneur de Fumel, évêque de Lodève entre 1750 et 1790. Elle est donc antérieure à 1790.
11. Le coût du bâtiment de Jean Salze, selon l'estimation du géomètre, n'est pas de 15 000 F mais en réalité seulement de 2 534,95 F.
12. Sont concernés cinq propriétaires ce qui représente une surface totale modeste de 21 ares et 40 centiares.
13. Elles se montent au total à 5 138 F. Le principal intéressé Salze obtient 4 393 F au lieu des 13 000 F qu'il demandait.
14. Marasse : 2010-2011.
15. La première concession de voie ferrée en France date de 1823.
16. Parcelles G251 et 252 du cadastre de 1826.
17. 34PUB24 délibérations communales 1891-1921 du 16 janvier 1892. Cette dernière condition ne sera pas respectée, la gare des marchandises sera positionnée à gauche de celle des voyageurs.
18. Marasse 2010-2011. Les travaux interrompus deux années du fait de la faillite de la compagnie reprennent en 1890 et le dernier tronçon entre Gignac et Rabieux sera ouvert le 15 mars 1896 soit une vingtaine d'années après les premiers travaux !
19. Rappelons que les appellations des lieux évoluent au fil du temps. La première partie du cours Grégoire était auparavant chemin de Clermont (1779) puis le cours de Clermont (1826) avant de devenir le cours Grégoire. La grande place était « *la place* » (1779), puis « *l'esplanade* » (1826) puis le « *cours de l'esplanade* » (1856). Elle (il) se poursuit vers la route de Lodève dans des limites peu précises par le « *cours de la place* » (1826) puis tour à tour la « *rue de la place* » (1853) ou à nouveau le « *cours de la place* » (1856). Au-delà de la route de Lodève, nous avons naturellement le « *prolongement de la rue de la place* » qui deviendra après 1886, la « *rue des écoles* » puis la « *rue de la gare* » à l'extrême fin du siècle et plus tard le « *cours de la liberté* » selon l'actuelle dénomination.
20. les matériaux récupérés serviront à soutenir le terrain au dos de la fontaine publique.
21. Délibération du 11 mai 1807.
22. Délibération du 26 novembre 1864.
23. A Montpellier le plan finit par être approuvé après des difficultés, en 1836. Lambert-Bresson (Michèle) et Térade (Annie) éditeurs, *Villes françaises au XIX^e siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les Cahiers de l'Ipraus, n°4, Éditions recherches / Ipraus, 2002, 191 pages. Voir en particulier l'article de François Laisney. On pourra voir également utilement, quoique ancien Darin (Michel), *Alignement des rues*. Rapport de recherche 421/87. Ministère de l'urbanisme et du logement / Secrétariat de la recherche architecturale / Ministère de l'industrie et de la recherche / École d'architecture de Nantes, 102 pages, 1987.
24. C'est rapide pour le cours Grégoire qui voit se construire ces maisons sur trois niveaux : fabrication du vin au rez-de-chaussée avec porches pour le passage des foudres et des mules, habitation au premier et grenier au deuxième étage avec des variantes selon la richesse du vigneron sur 2, 3 et bien plus rarement 4 alignements de façade.
25. Bellet 2023b.
26. Sur toutes ces questions de sériciculture, je renvoie à mes articles Bellet 2023 a et 2023b.
27. Il y a une baisse légère en 1841 puis 1851 qui ne peuvent être considérées comme significatives car très faibles : environ 1 % et 0,2 %. Voir AD34. Recensements. CM652 de 1836 à 1876 ; 6M653 de 1881 à 1936. [En ligne]
28. 1841 : 2 125 habitants et 1881 : 2 539 habitants ; l'augmentation globale sur 40 ans est de 389 habitants.

Éditorial.

Archéologie

- À propos d'une inscription latine de Cazouls-lès-Béziers 7
Michel CHRISTOL
- Regard archéo-historique dans la haute vallée de l'Orb de l'âge du Fer au Moyen Âge central 19
Ghislain BAGAN

Histoire médiévale

- La naissance de Jacques Ier d'Aragon : entre histoire et légende (XIII^e-XVIII^e siècles) 51
Vincent PARELLO
- Le testament de Guilhem de Roquefeuil (1274), redécouvert aux Archives Nationales de Madrid 61
Philippe FIGUIÈRE
- Benoit XIII (1394-1423) et l'Ermitage ND de Lieu-Plaisant (Saint-Guilhem-le-Désert) 81
Julien DUVAUX & Jean-Claude RICHARD-RALITE

Histoire moderne et contemporaine

- Mon fief de Caresscauses. Anatomie d'une micro-seigneurie 95
Élias BURGEL
- Les monuments du Souvenir de Saint-Gély-du-Fesc (1914-2012) 111
Danielle BERTRAND-FABRE et Martine BERQUIÈRE-LE BROUSTER
- Le fonds de la famille de Chauillac aux Archives départementales de l'Hérault (277 J) 131
Nicolas GIBERT
- Moderniser et embellir la voirie au XIX^e siècle à Saint-André-de-Sangonis (Hérault) 145
Michel-Édouard BELLET
- Jean Hugo au Mas de Fourques (Lunel) pendant la Seconde Guerre mondiale 159
Jean VACHÉ

Histoire culturelle

- François-Xavier Bon de Saint-Hilaire et le globe céleste de Vincenzo Coronelli 171
Enola PELLEGRINI
- Marije Stoelwinder : La « porte océane » d'un monde intérieur 181
Christian GUIRAUD

COMPTE RENDU

- À propos d'archives d'une académie provinciale 201
Michel CHRISTOL

1^{re} de Couverture :
« Notre Dame du Lieu Plaisant @visugpx.com »

Directeur de la publication

Guy LAURANS

Coordinateurs de la rédaction

Michel-Édouard BELLET

Comité de rédaction

Hélène CHAUBIN
Sandra CLOZIER
Julien DUVAUX
Jean-Claude FORET
Marie-Josée GUIGOU
Christian GUIRAUD
Raymond LOPEZ
Christian ROCHE
Jean SAGNES
Jean-Paul VOLLE

Revue fondée en 1970

par *Les Amis de Pézenas*,

éditée par l'Association

Études sur l'Hérault,

avec le concours du Département.

Édition :

Association Études sur l'Hérault

Président d'honneur : Jean NOUGARET (†)

Président : Guy LAURANS

Siège :

Boîte postale :

Études sur l'Hérault

Maison départementale des Sports

66, place Égalité

34080 Montpellier

Couverture et mise en page

Raymond LOPEZ

Études Héraultaises

Impression

ROLL'INDOC

63, route de Béziers

34430 Saint-Jean-de-Védas

Site internet

<https://www.etudesheraultaises.fr>

Webmaster

Raymond LOPEZ

etudesheraultaises@gmail.com



Prix : 30 € TTC



16214609