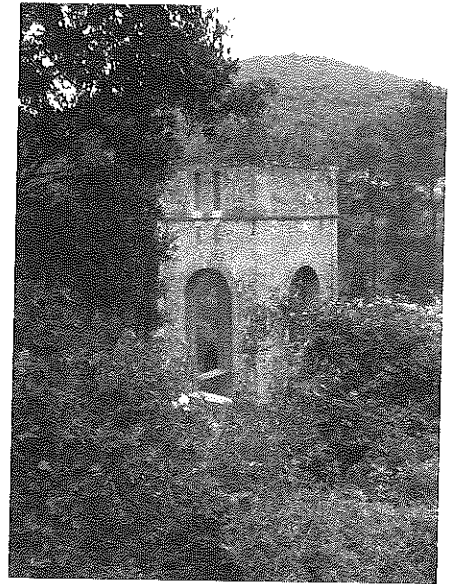


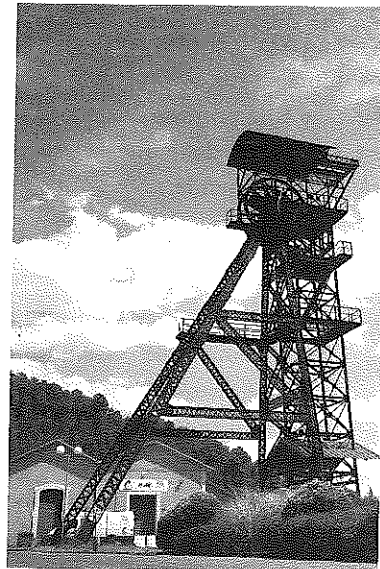
Puit de la Trouche



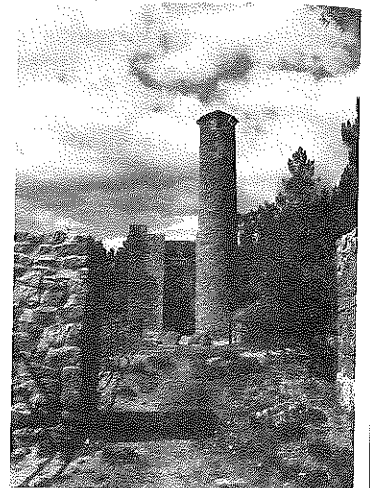
Puit Dumas



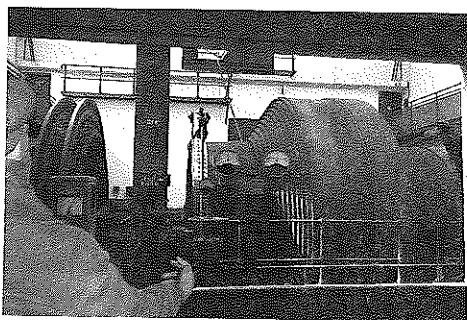
Puit Ricard



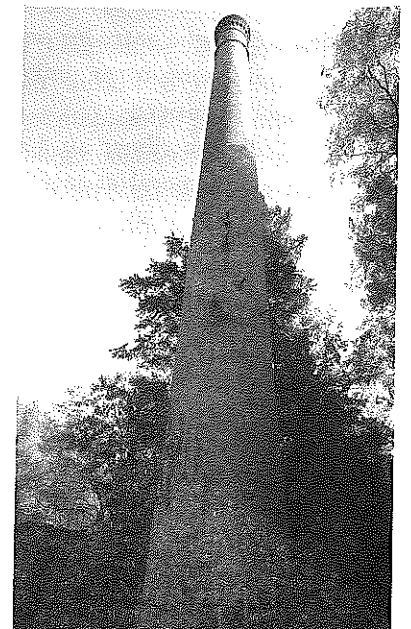
Puit Fontaine



Tour de la Pinède



Salle des machines, Puit Ricard



Cheminée Werbrouk

Laurent AIGLON

Du passé minier faisons table rase : La conservation du patrimoine industriel cévenol.

Les Cévennes n'ont pas été exploitées que pour extraire du charbon, mais aussi pour arracher à la roche bien d'autres minerais : fer, plomb argentifère, or, antimoine. Nous les laisserons de côté, pour nous borner à l'étude du bassin houiller d'Alès.

Les investissements les plus importants se portèrent sur le charbon qui n'était pas seulement une matière première mais une source d'énergie vitale pour l'économie mondiale au même titre que le pétrole aujourd'hui. La forêt avait, ne l'oublions pas, disparu de nos paysages au 19^{ème} siècle : le bois ne suffisait plus aux besoins croissants de l'activité humaine. (voir la déforestation de l'Aigoual)

L'archéologie industrielle ne nécessite pas de fouilles : la Révolution industrielle a laissé beaucoup de traces encore visibles dans les Cévennes. Si la friche industrielle est décelable au premier coup d'œil, elle n'est cependant pas compréhensible tant elle a souffert ces dernières années de démolitions : aucune activité industrielle n'a été démantelée à pareille vitesse. On déplore en effet de nombreuses destructions de l'appareil de production qui rendent aujourd'hui la lecture discontinue : il manque ainsi beaucoup de lettres et de mots au discours minier.

Des lacunes importantes, des discontinuités flagrantes, doivent donc être comblées :

1) Tout d'abord des discontinuités chronologiques : 5 générations se sont succédées durant l'ère industrielle, mais certaines périodes ont été totalement éliminées du fait que les houillères ont

aboli elle même les états précédents. En modernisant l'appareil de production, elles ont détruit ce qui n'était plus utile pour elles.

2) Mais aussi des discontinuités dans la chaîne des activités dérivées de l'activité minière : ateliers, usines d'agglomérés, centrales électriques etc.

Que reste-t-il donc du patrimoine minier cévenol, au terme d'une période de destruction, non encore achevée ?

*

a) Les **chevalements** élevés sur les puits : il n'en reste que 5 sur les 110 que comptaient les Cévennes. Soit 95,5 % de puits détruits.

1) Puits de la Trouche à la Grand-Combe : il correspond à la première période (Paulin Talabot) : construit en 1848, en pierre de grès, plan intérieur octogonal.

2) Puits de Banne, architecture de type Hangar.

3) Puits St Germain, 1867, type tour rectangulaire, en pierre et brique. Concession St Germain, Alès.

4) Puits Fontanes, 1929, poutrelles à treillis.

5) Puits de Ricard, 1938, acier et béton.

Ainsi ont disparu tous les chevalements érigés entre 1867 et 1929, ce qui représente deux générations de mineurs.

La liste de ces chevalements disparus serait trop longue pour qu'on les énumère tous. Aussi prendrons-nous quelques exemples significatifs :

- Les chevalements en bois ont tous disparu (puits des Nonnes, Grand-Combe).

- En maçonnerie de pierre : les puits numéro 3 de Cessous, dont les molettes étaient abritées par un lanterneau en bois couvert de tuiles. Un type d'ouvrage qui fait penser à la cité interdite.

- En acier : puits Terret, Lalle, 1875, puits Descours, 1880

- Le puits Varin à Molières était un exemple de réemploi « façon bernard-hermite » : un chevalement en acier s'installe dans le puits hangar plus ancien.

- Le puits Ste Hortense, Cie de Lalle, monté sur tubes reliés entre eux par des poutrelles en forme de H, 1875 .

- Les derniers chevalements en béton armé, correspondant à la dernière période ont été détruits : le puits de St Florent surplombé d'un sucre où il y avait deux machines d'extraction (l'un pour l'antracite et l'autre pour le gras), qualifié « de puits le plus moderne d'Europe » a été dynamité en 1975.

b) Les salles des machines ont subi un sort encore plus rude : seule celle de Ricard subsiste encore dans un bon état

général : les autres ont toutes été ferrillées.

c) Aucune galerie, c'est-à-dire de puits horizontal n'a été conservé. Il ne reste que leurs frontons qui ont été bétonnés.

- **La galerie Therond, 1841**, du nom de Simon Therond, négociant marseillais associé à Paulin Talabot dès 1833. Il s'agit pourtant d'un type d'ouvrage qui témoigne d'un type d'exploitation original, en plan horizontal caractéristique des mines de la 3^{ème} division de la Grand'Combe. (Champclauson)

- **La galerie Ste Barbe** : cette galerie d'entrée du personnel et de sortie des wagonnets témoigne elle aussi de la circulation dans le fond. Foncée en 1909 pour faciliter le transit à Ricard et l'accès vers le puits Castelnau du Pontil, et des deux puits Fontaines. La visite de ces galeries aurait pourtant été très utile pour montrer la circulation des hommes et des charbons ainsi que la spécialisation du fond en plusieurs métiers : tireurs de mine, boiseurs, rouleurs, graisseurs, piqueurs .

d) Les destructions qui ont eu lieu dans le domaine de **l'électricité** sont elles aussi de très grande ampleur. Le puits du Pétassas fut le premier à être équipé de groupes électrogènes (1899), mais le bâtiment le plus important, aujourd'hui disparu, était sans doute la centrale électrique de la Pise (1904) dont les fenêtres en ogive et l'architecture étaient caractéristiques d'une cathédrale gothique. En revanche, la maçonnerie de la petite centrale électrique de la Vernarède subsiste, dernier vestige de la fée électricité. Elle est construite sur le

modèle des filatures : grandes fenêtres en arceau, escalier extérieur à double rampe.

e) Enfin, les autres ouvrages du « carreau » ne doivent pas être négligés. Les usines de transformation du charbon offraient un débouché industriel inespéré en l'absence de complexe métallo-sidérurgique qu'ont constaté et déploré maints historiens tels que Jean-Michel Gaillard. Il faut dire que la géomorphologie des Cévennes ne se prête pas à une prolifération humaine : couloirs fluviaux étroits, vallées encaissées, etc. Si les Cévennes n'avaient pas été si montagneuses, il y aurait peut-être eu naissance *in situ* d'une industrie métallurgique. Ce déterminisme est toutefois trop réducteur.

La Grand-Combe, par exemple, entreprise éminemment commerciale, qui ne pouvait compter que sur la vente de ses charbons, a échappé au déclin des autres mines cévenoles grâce à la diversification de ses produits.

Des milliers d'ouvriers étaient employés de jour dans différents ateliers : le lavage, le criblage, l'agglomération, les fours à coke. C'est pourquoi le Grand-Combe a été qualifiée par les historiens et les sociologues de « ville-usine ».

C'est cependant ce type d'ouvrages miniers, qui ne font pas stricto sensu partie des dépendances légales, qui fait aujourd'hui le plus défaut : les installations de transformation ont particulièrement fait les frais de l'époque où il fallait faire table rase du passé. À la Grand-Combe, en matière

d'électricité et de raffinage du charbon, nous n'avons plus rien à montrer.

Il faut aller à la Vernarède, pour voir encore debout la cheminée Werbrouck (fabrication du coke), dont il ne reste, comme l'Acropole que des colonnes.

Il n'y a donc pas de vue d'ensemble possible, il faut piocher dans différents territoires pour reconstituer l'épopée du charbon. Comme la mémoire ne peut pas venir au secours du patrimoine défaillant, le travail de l'historien s'avère donc nécessaire.

*

La question du transport du charbon est primordiale dans les Cévennes, elle a l'avantage d'offrir de nombreux exemples qui éclairent l'histoire de la mine, tout en nous offrant le plus grand nombre d'ouvrages d'art encore existants.

Les plans inclinés illustrent le lien étroit qui unit le chemin de fer et le charbon durant la Révolution industrielle : ils sont, on le sait, consubstantiels dès l'origine. On ne peut développer une mine si on ne fait pas baisser le prix de revient du transport. Cette baisse passait par le rail, promu dans le Midi de la France par Paulin Talabot, le créateur des chemins de fer du Gard et des mines de la Grand-Combe en 1836, appuyé par les capitaux de James de Rothschild (1792-1868) et la technologie anglaise (Voir la gare anglaise de Ners, clin d'œil à Georges et Robert Stephenson). Paulin Talabot savait que Marseille avait besoin de charbon et que celui de Rochebelle ne suffisait pas. « *Alès dut passer entre les*

fourches caudines de la Grand-Combe » écrit ainsi Bertrand Gilles.

Mais voici qu'entra en scène un Jules Mirès (1809-1871) dont les historiens ont fait le parangon du spéculateur. Ce dernier, ennemi de Rothschild dans les affaires, choisit d'acquérir en 1854 les mines de Portes dont les concessions étaient voisines de celles de la Grand-Combe. Elles avaient l'avantage de se situer dans le midi de la France, pas très loin de Marseille, où l'intrépide financier avait monté sa *Société à l'éclairage au Gaz, des hauts fourneaux et fonderies de Marseille*.

La ligne de chemin de fer s'arrêtait toutefois au quartier de la Trouche au pied du plan incliné des concessions de la Grand-Combe, à 7 km de ses propres gisements de l'Oguègne. Un homme allait donc jouer un rôle essentiel dans le mode de transport du charbon en Cévennes : Adrien Bourdaloue, qui avait déjà réalisé, entre autres, les nivellements du Canal de Suez et ceux de la France.

L'association Paulin Talabot / Paul-Adrien Bourdaloue entraîna le développement d'un système de roulage adapté aux difficultés du relief cévenol : le système bis-automoteur. Imaginé par le second, ce système fonctionnait selon un principe imparable : les wagons pleins de charbon qui descendaient de Champclauson, alors lieu principal de production, faisaient remonter les wagons vides qui remontaient de la Trouche. Le relief devenait donc source d'énergie. Les tunnels étaient rares dans un tel système.

Jules Mirès, pour désenclaver ses mines de Portes, allait d'ailleurs emprunter en partie ce principe de

« montagnes russes » pour se relier au terminus de la ligne de la Levade. Mais il se heurta à un refus de la Cie de la Grand-Combe de traverser ses concessions, obligeant Portes à changer de tracé. Une fois le plan construit, pour 2,5 millions francs-or, (autant que ce qu'a coûté à Mirès l'achat de ses mines), la Cie de la Grand-Combe opposa un refus à l'embranchement, arguant d'un surcroît de trafic qui gênerait la propre circulation du minerai grand'combien.

La lutte au sein même du grand capital trouvait donc en Cévennes un terrain de prédilection inattendu. Par ailleurs, une certaine bourgeoisie de province, en partie protestante, voulut imiter ces grands financiers juifs qui la fascinaient : c'est le cas du géologue gardois Emilien Dumas pour les concessions Saint-Germain à Alès et des concessionnaires de Montgros et Bannes, en Ardèche, originaires des Vans. Mais ces propriétaires terriens ou commerçants, bien qu'armés de bonne volonté, n'avaient pas les reins assez solides. Leurs moyens étaient trop limités au regard des investissements faramineux qu'exige le fonctionnement d'une mine.

Quant au plan bis automoteur du Puech, de Champclauson à la Pise, mis en service en 1864, récemment découvert, il témoigne, lui aussi, d'un changement significatif dans la politique commerciale des compagnies minières qui pendant longtemps ne purent écouler leurs menus, avec des charbons qui restaient sur le carreau ou étaient réutilisés comme remblais.

Les compagnies imaginèrent donc un moyen technique pour les commercialiser en les transformant : on

brisait les menus, on les lavait puis on les agglomérait, les reconstituant avec du brai. Une telle opération pouvait être assimilée à une opération de raffinage puisque les charbons agglomérés étaient lavés contrairement aux charbons en roche qui pouvaient comporter des résidus non charbonneux.

Vers 1860, le coût de transbordement de ces charbons menus à la gare de la Levade était trop élevé : beaucoup de manipulations étaient nécessaires pour décharger et recharger en gare de la Levade. Un tableau que nous attribuerons au peintre nîmois Numa Boucoiran et que nous daterons de 1847 (propriété du Musée du Colombier à Alès) représente l'arrivée du plan bis automateur de la Levade. Des parties du tableau nous livrent le détail des opérations : les wagonnets sont basculés, leur contenu à terre est trié par des femmes en fichus (les placières), et les blocs de charbon sont transportés à la main par des ouvriers (les chargeurs) vers les wagons du chemin de fer principal. En l'absence de photographie, nous sommes en tout cas en présence d'un document iconographique exceptionnel.

Cela dit, pourquoi construire de nouveaux plans pour un lieu de départ et une destination presque identiques alors que les plans de la Levade remplissaient, croyait-on, la même fonction ? Était-ce à cause du trafic qui s'était accentué ? Il n'y eut pourtant pas de progression significative à la 3^{ème} division pendant cette période. Ce nouveau roulage permettait en fait d'amener directement les menus vers les ateliers de lavage et d'aggloméré qui se trouvaient alors situés dans le

quartier de la Pise : on évitait donc la rupture de charge entre le lieu de production et le carreau, vers les fameuses usines d'agglomération.

La Grand-Combe offrait une grande variété de produits manufacturés qui s'adaptaient à la demande et à des clientèles très différentes (briquettes, ovoïdes) mais aussi des charbons en roche petits ou gros, gras ou maigres, qui pouvaient être lavés (chailles, noisettes, gaillettes) ou non (mottes, gailleteries). Suivant les propriétés au feu, on distinguait de fait six qualités provenant de sites géologiques et géographiques différents et qui répondaient chacune à des usages spécifiques selon la teneur en cendres et en matières volatiles (gaz)

La mine n'était donc pas seulement une industrie d'extraction de produits bruts, mais aussi un véritable complexe industriel pour écouler diverses variétés de minerai.

Ces roulages révèlent donc, d'un point de vue archéologique, certains aspects fondamentaux qui seraient sans cela aujourd'hui oubliés : l'image qu'on se fait d'une région d'extraction est habituellement celle d'une région déshéritée, peu développée, incapable de créer des emplois qualifiés, en somme une industrie primaire et monolithique. Ce serait oublier que la mine a su résoudre d'autres problèmes que le transport, liés à la présence de gaz, d'inondations, de chaleur, etc.

L'histoire des mines n'est donc pas un bloc, il n'y a pas de « houillère cévenole » avant les nationalisations de 1947 : les compagnies minières recouvraient des réalités bien différentes en terme social,

économique et de production. Le patrimoine minier est-il capable de nous révéler cette histoire complexe ? L'histoire de l'habitat est à ce titre exemplaire.

*

Des petites et moyennes villes sont nées de l'exploitation minière, telles la Grand-Combe, Bessèges, la Vernarède, le Martinet, Rochessadoule, et des quartiers tels que Rochebelle à Alès, la Jasse à Chamborigaud.

D'autres communes déjà existantes ont été métamorphosées par la présence des mines : St-Florent-sur-Auzonnet (mines du Trelys, Palmesalade), St-Jean-de-Valériscle, St Martin de Valgalgues (concession du Nord Alès), Laval-Pradel (le Pontil, mines de La Grand-Combe), Alès (mines de St-Germain, Rochebelle, Nord-Alès etc.).

La religion joua très tôt un rôle primordial : on peut ainsi parler d'alliance entre le trône et l'autel à la Grand-Combe, avec le pèlerinage à Notre-Dame de Laval par exemple. La dimension de l'église Notre-Dame de la Conception, dans le même ordre d'idée, en fait la plus grande église du Gard. Un temple fut également bâti à Trescol dès 1868.

Le sport et la musique relevaient également de pratiques pour le moins paternalistes. On encadrait ainsi solidement les jeunes : vélodrome, stade Ste Barbe, harmonie de la Cie des Mines, etc. Les écoles chrétiennes, les hôpitaux, les coopératives d'alimentation, les jardins ouvriers entraient également dans la même logique.

L'émergence des idées socialistes, l'affirmation de « la lutte des classes », alimentées par les défaillances des « œuvres », débouchèrent sur des grèves plus ou moins importantes selon les compagnies minières. Plus une compagnie était petite et plus ses moyens étaient limités, moins elle assurait de protection à ses ouvriers. Les grèves furent donc plus fréquentes dans les petites compagnies. Sauf en 1896-97, la puissante Cie de la Grand-Combe fut ainsi plutôt épargnée en termes de conflits sociaux en raison de sa grande prospérité. Il faut dire que sa Caisse de prévoyance était très avantageuse (création d'une prestation sociale nouvelle, la retraite en 1870).

*

La préservation du patrimoine subsistant, passe aujourd'hui par l'aménagement de parcours capables de raconter ce que fut l'histoire minière, rétablir une vue d'ensemble. Pour cela que faut-il garder de ce passé minier ? J'ai envie de dire « tout ce qui reste » tant les destructions ont endommagé notre faculté à appréhender cette histoire qui est celle des grandes entreprises et des grands enjeux sociaux nés avec le monde ouvrier.

Le travail du fond et le carreau sont aujourd'hui illustrés de façon complémentaire mais non coordonnée par la Mine Témoin d'Alès et la Maison du Mineur de la Grand-Combe, tandis que quelques reliques des grands aspects de la vie sociale sont encore palpables à la Grand-Combe, ville potentiellement capable d'illustrer

l'épopée du charbon : La Grand-Combe aurait ainsi pu devenir une ville-musée, tant son plan d'urbanisme est caractéristique d'une ville-champignon (plan en croix).

Des mesures de protection sont donc à prendre, et classer l'habitat minier devient une urgence, tout en préservant les derniers outils de production et de conditionnement encore debout.