

Lieux de Frontignan

d'hier à aujourd'hui



Lieux de Frontignan

d'hier à aujourd'hui

La collection **Frontignan Tradition** est née de la volonté de la Ville de Frontignan la Peyrade de partager son patrimoine et son histoire pour mieux construire son avenir. Elle s'attache plus particulièrement à proposer un regard en images sur les lieux, les traditions, la vie de la cité muscatière. Dans le même esprit, la collection **Frontignan Patrimoine** vient raconter l'histoire, ancienne ou plus récente, de la ville. Toutes deux complètent un cycle d'expositions et de conférences proposé aux archives municipales et au musée.

Déjà paru dans la collection **Frontignan Tradition** :

- *Histoire des joutes à Frontignan, tournoi du 14 juillet 1881-2010*, Alain Mauran (2010)
- *Dis papou... raconte-nous ton Frontignan*, Guy Forestier (2010)
- *Costumes, chapeaux et coiffures de Frontignan du temps jadis*, Guy Forestier (2007)

Déjà paru dans la collection **Frontignan Patrimoine** :

- *Le soufre 1888-1989, une histoire frontignanaise*, Jean-Michel Le Gourrierc (2011)
- *Mémoire du salin de Frontignan*, Ondine Vièque (2010)
- *Anatole-France 1925-2005, une école dans la ville*, Jean-Michel Le Gourrierc (2009)
- *Petite encyclopédie de Frontignan la Peyrade*
André Cablat, René Michel, Maurice Nougaret et Jean Valette (1998, épuisé)

A paraître en 2012 :

- *Eglises en regards, l'église Saint-Paul de Frontignan et les édifices de même type dans la région*

Edito

Dans une commune dont la mémoire collective contemporaine reste marquée par l'ère industrielle, et alors que de grands aménagements sont en cours de réalisation -comme la requalification de l'ancienne route nationale en boulevard urbain ou la création de l'écoquartier des Pielles- cette rétrospective de l'évolution du tissu urbain de Frontignan la Peyrade, sous la forme originale des «reconductions», trouve toute sa place.

Après avoir découvert ensemble, en 2010, lors de l'exposition du même nom, les transformations de nos paysages quotidiens, nous pouvons aujourd'hui, au fil des pages de ce livre, les parcourir avec attention, nous attacher à chaque détail, nous laisser surprendre par cette confrontation de vues, et mieux connaître encore notre histoire grâce aux textes, aux anecdotes parfois étonnantes, qui accompagnent les photographies.

Je remercie vivement les collectionneurs particuliers de cartes postales anciennes, sans qui cette mémoire ne serait que partielle, et je souhaite, à tous les lecteurs, un agréable moment avec cet ouvrage, qui parcourt des lieux emblématiques de la ville, témoins de notre passé et acteurs de notre avenir.

Pierre Boulidoire

Maire de Frontignan la Peyrade

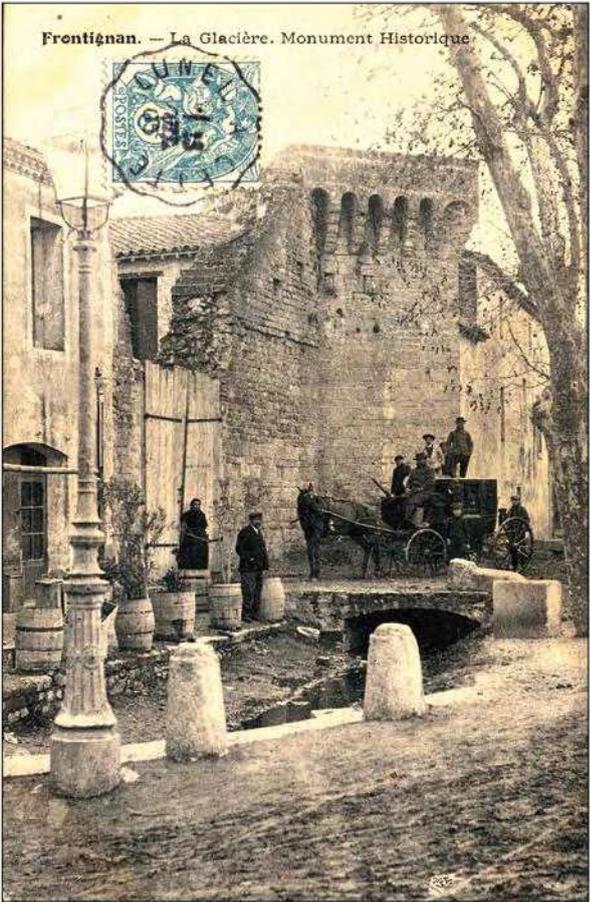
Conseiller général

Tour de la glacière ou tour de Joye

Initialement intégrée au système défensif de la ville, cette tour, disposée en saillie pour offrir une meilleure défense, faisait partie des murailles. Elle n'a en fait servi de glacière que très peu de temps. Au premier plan à gauche, le café de l'Esplanade appartenait à la famille de cafetiers Seguin, qui possédait alors deux autres établissements sur le boulevard de la République (café de la Paix et du Commerce). Juste à côté, la porte des Capucins était une des cinq portes d'entrée de la ville. Elles n'étaient pas toutes fermées à clés ! Les gardes-portes étaient chargés de leur ouverture et fermeture, en cas d'épidémies par exemple. L'attelage stationné attend peut être l'heure d'ouverture.

Les fossés sont encore à ciel ouvert. Ils permettent de récolter de la glace lorsque leurs eaux gèlent en hiver.

En 1883, on inaugure la pose de 84 becs de gaz dans toute la ville, dont ce lampadaire, sur l'esplanade. La compagnie du gaz, implantée depuis 1867 à la Peyrade, fournit la matière première.



Eglise Saint-Paul, vue Est

L'église, mentionnée sous le nom de Saint-Pierre, puis de Saint-Paul, est attestée en 1109. Sa première édification, de type roman, date du début du XII^e siècle. Ce premier bâtiment est détruit dans des circonstances inconnues. Reconstituée à partir des vestiges subsistant au XIV^e siècle, l'église est en grande partie détruite lors d'un raid de routiers en 1361. Intégrée dans l'enceinte des remparts, elle est reconstruite sur la base du mur sud selon le style gothique « méridional ». Elle subira d'autres attaques.

Sur la façade, les traces des différentes reconstructions restent visibles : une voûte du XIII^e siècle coupant le chœur, un arc muré, un nouveau chevet ou encore des chapelles absidiales datant du XIV^e siècle. En plusieurs endroits, les différences de parements rappellent également les nombreuses restaurations entreprises. Sur la façade sud, on observe la position de l'ancien contrefort roman, « épaissi » lors de la reconstruction de l'église au XIII^e siècle. Classée Monument historique depuis 1919, l'église connaît, depuis 2009, une campagne de restauration majeure prévue sur cinq années.



Eglise Saint-Paul

L'intérieur de l'église surprend par son volume et sa sobriété : un édifice à nef unique de quatre travées et couvert d'une charpente très haute. Le chœur à cinq pans est voûté en croisées d'ogives et flanqué de trois absidioles. Aux extrémités sud et nord, deux chapelles forment le transept. Le plafond de bois, à poutres apparentes, a été restauré en 1964. On a retrouvé sur deux poutres, des peintures miniatures datant du Moyen-Âge, restaurées à plusieurs reprises.

Un certain nombre d'objets de valeurs se trouvent à l'intérieur de l'église. Par exemple, dans l'abside, un Christ en croix en bois datant du XVI^e siècle et dans les niches, sur la gauche et sur la droite, une statue de Saint-Paul en bois doré et une statue de Saint-Roch et de son chien, datant du XVI^e siècle. On trouve également sur la tribune, à l'étage, un très bel orgue néo-gothique, construit en 1850 pour l'abbaye de Saint-Michel-de-Frigolet, et acquis par la paroisse en 1880.

Sur la carte postale, datant de 1940, on voit encore la voûte de briques, déposée en 1964 à l'occasion d'une campagne de restauration. La chaire où prêchait le prêtre en 1834 est encore visible. Elle sera déposée en 1966, à l'occasion de la première campagne de restauration des Monuments historiques.

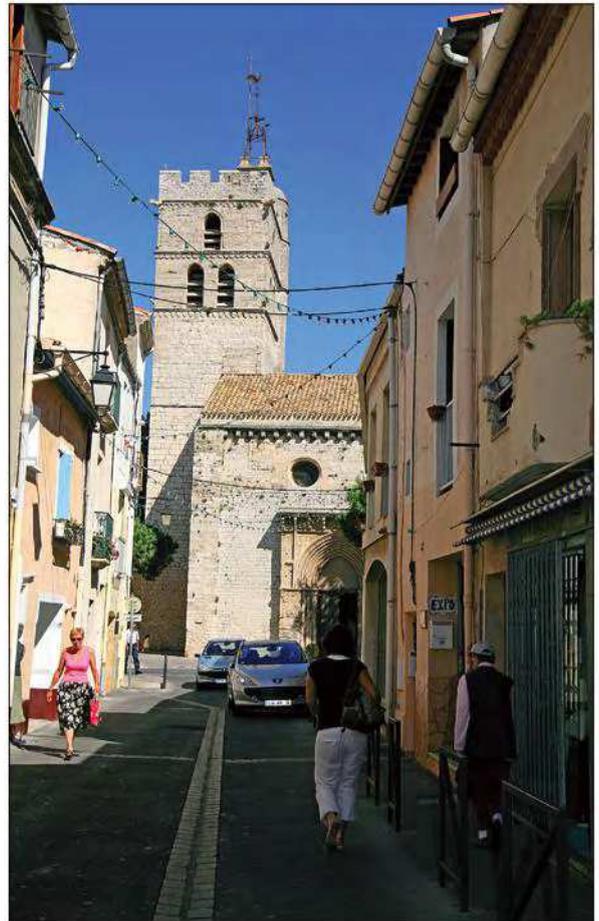
Au premier plan à droite, on reconnaît l'arc de la porte d'entrée d'origine, réouverte à l'occasion de la campagne de restauration de 2009.



La rue Saint-Paul

Cette vue de la voie qui part de l'Hôtel de Ville pour arriver à l'église Saint-Paul, est une des rares photographies qui montre le pavage des rues de Frontignan à cette époque. Sur la droite, on observe le chai Crétaïne-Castel, datant du XVII^e siècle et doté de trois voûtes, qui seront offertes à l'abbaye de Saint-Félix de Montceau. A sa destruction, en 1979, un immeuble est construit pour y installer, au rez-de-chaussée, un magasin d'articles de peinture. La Ville rachète le lieu en 1998 pour créer la salle d'exposition Jean-Claude Izzo, inaugurée en 2002 du nom du célèbre auteur de polar marseillais, dans le cadre du quatrième FIRN (Festival international du roman noir).

Notons, au fond, le tympan de l'église, encore décoré de la statue en bois de Saint-Paul, qui réintégrera le chœur en 1959. Des enfants se trouvent devant l'entrée de l'école, installée dans le presbytère, qui sera transféré plus haut dans la rue lors de l'ouverture de l'actuelle rue député Lucien-Salette. En 1992, à l'occasion de la réalisation des travaux du square de la Liberté et du parvis de l'église, les derniers remparts encore en place tombent, pour laisser un porche ouvrir un passage entre le cœur de ville et le square. La maison visible au premier plan à droite ne comporte qu'un étage à l'origine. Un foudrier exerçait là sa profession. Dans la maison à côté, on vendait des chips artisanales.



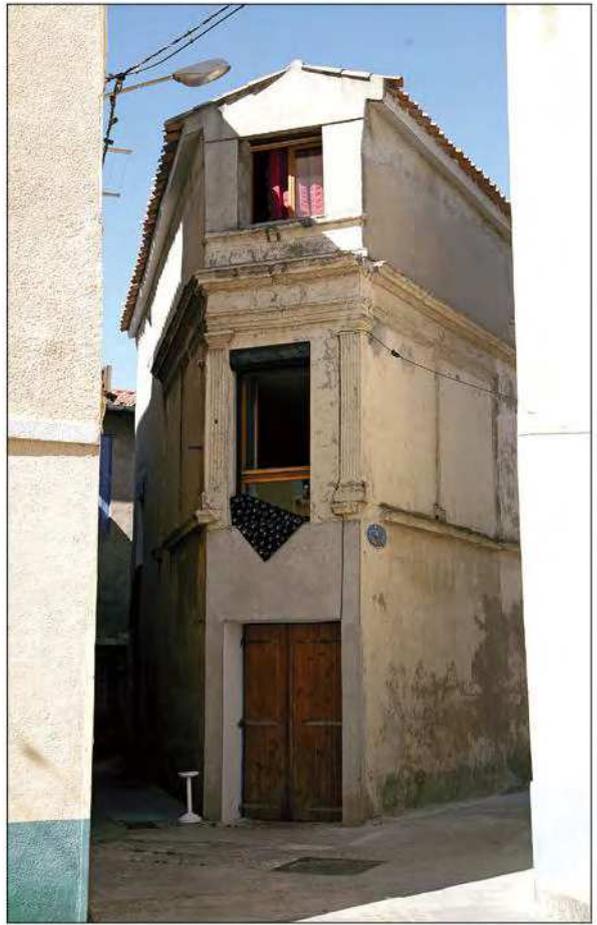
Boulangerie Bascou

Maison située à l'angle des rues Saint-Paul et du Cherche-midi, une rue qui laisse imaginer ce qu'était le Frontignan des XVI^e et XVIII^e siècle. L'étroitesse des rues, ainsi que la construction autour de remparts, favorisent longtemps l'insalubrité de la ville et l'apparition de nombreuses épidémies.

De style renaissance, le bâtiment est constitué de rajouts successifs dans sa partie médiane.

La carte postale indique la rue du Puits Saint-Paul. Ce puits est en effet mentionné dans le compoix (ancien cadastre) de la ville dès 1525. Bien avant l'arrivée des bornes-fontaines, puis celle de l'eau courante en 1929, des puits publics ou privés assuraient aux habitants de la ville le ravitaillement en eau, provenant de la source Cauvy de Balaruc-les-Bains. Ces puits ont donné leurs noms à des rues de Frontignan : puits Pascal, puits Saint Martin, ou encore puits de la Roue, pour ne citer qu'eux.

Placée en 1869, la plaque de rue, commune aux deux vues, est celle d'origine. Presque 60 ans plus tard, la numérotation des maisons sera effective et complétera l'actualisation du cadastre local.



Avenue Frédéric-Mistral

L'avenue a souvent été liée à la vie culturelle de la ville. En effet, une salle de conférence, communément appelée théâtre, intégrée au projet du groupe scolaire Anatole-France, fait office de théâtre municipal de 1930 à 1964. Elle est alors détruite, pour faire place à la maison des jeunes et de la Culture de 1966 à 1999. Depuis septembre 2005, le site accueille le centre culturel François-Villon, visible sur le cliché récent à gauche.

En face, la « *maison Mathieu* », propriété de négociants en vins, achetée par la ville en 1973.

En 1980, elle accueille des bureaux et des activités culturelles pour les seniors. Une halte-garderie est, dans le même temps, construite dans les dépendances. En 1997, la Ville décide d'y créer un cinéma, le CinéMistral, inauguré en octobre 1998.

Sur la photographie ancienne, datant du début du XX^e siècle, des tirailleurs cantonnés dans la commune pendant la Première Guerre Mondiale reviennent, par la route de Balaruc, de l'école de tir. Le chemin qu'ils empruntaient pour se rendre au champ de tir, situé sur le terrain de la Cible - sur la Gardiole, derrière le mas de Rambeau - porte d'ailleurs le nom de « *Mitrailleurs* ».

L'ancien chemin vicinal dans lequel ils s'engagent sur la photographie, change de dénomination. Appelé boulevard de l'Hôpital en 1880 puis route de Balaruc, il devient rue Frédéric-Mistral.



Ecole Anatole-France

En 1912, le conseil municipal achète un terrain, situé entre le chemin des carrières et la route de Balaruc, pour la construction d'un groupe scolaire.

La Grande Guerre de 14/18, et de nombreux contretemps administratifs et logistiques récurrents, repoussent l'inauguration, qui n'a lieu que douze ans plus tard, le 4 octobre 1925, en présence du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, Anatole de Monzie. A cette occasion, une nouvelle voie, qui longe le groupe scolaire ainsi que le théâtre, est créée. Elle porte le nom de Maurice-Clavel, en hommage à l'écrivain frontignanais (1920-1979).

Sur la vue ancienne, les arbres sont récemment plantés, mais le sol est encore en terre battue. Le portillon du premier plan n'existe plus aujourd'hui, mais l'entrée principale, tout comme l'ensemble du groupe scolaire, ont conservé leur aspect originel.

L'école sera agrandie à plusieurs reprises, avant d'être totalement restructurée de 2002 à 2007.



Avenue de la Libération

Avant la fin du XVIII^e siècle, les voyageurs passent par un chemin, étroit et tortueux, peu propice au charroi. La nécessité de construire une route plus large entre Montpellier et Cette s'impose.

Reliant Montpellier à Albi, en passant par Frontignan, elle est construite de 1776 à 1783 et porte divers noms au cours de son histoire.

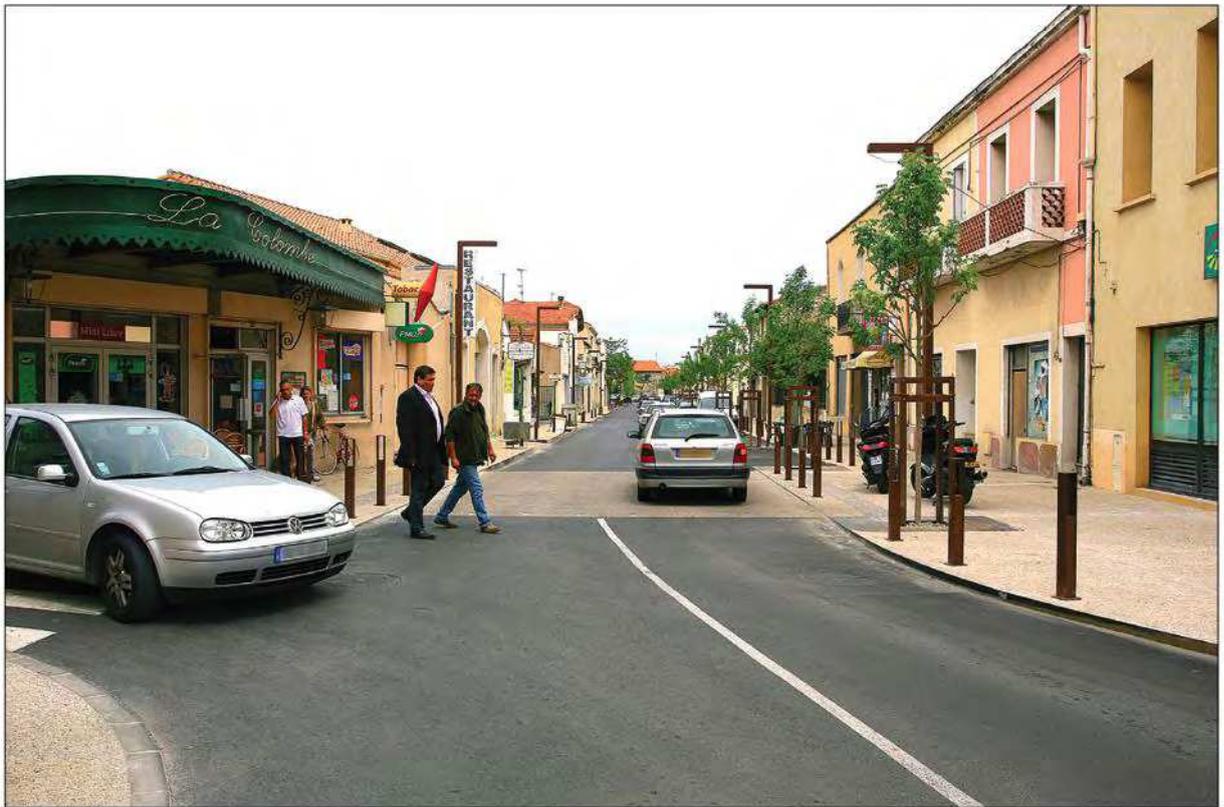
A Frontignan, l'axe Montpellier-Sète se transforme en route nationale dans les années 20 sur le même axe que l'ancien tracé. La route en terre battue n'empêche pas la circulation des chevaux, charrettes et autres convois, puis des premières automobiles. Les quatre pins, pour certains centenaires, ont été coupés depuis, comme ceux de l'esplanade.

Le *café de la Rotonde*, à gauche change plusieurs fois de propriétaires et de noms : il devient *Café André*, puis *la Colombe*.

La Ville de Frontignan met aujourd'hui en œuvre la requalification de l'ex RN2112 en *boulevard urbain*. Ce changement majeur permet de rétablir le contact avec le territoire urbain, tant sur le plan visuel, esthétique, métaphorique, qu'affectif. L'avenue de la Libération en fut la première phase en 2009.



Cl. A. Bardou, photo - Pézenas
Frontignan (Hérault) - Route de Montpellier



Rond-Point Gambetta

Jusqu'au XVIII^e siècle, la porte de Montpellier est la porte d'entrée principale de la ville. Les voyageurs venant de Montpellier empruntent ce passage pour traverser Frontignan, et sortent par la porte Saint-Martin (actuelle rue Victor-Anthérieu) pour reprendre la route de *Cette*.

Puis le Grand chemin voit le jour, reliant Montpellier à Albi, en passant par Frontignan. Le tracé de cette nouvelle route nécessite qu'on déplace le cimetière, alors installé sur l'actuel square de la Liberté. Transféré un peu plus loin, sur l'avenue des Carrières, on l'appelle aujourd'hui le cimetière vieux.

Grand chemin de Montpellier, route royale, route impériale, nationale 108, et enfin nationale 112, la route porte divers noms au cours de son histoire. De nos jours, elle rassemble les *avenues du Muscat, des Vignerons, du Général-de-Gaulle, de la Libération, de la Résistance* puis la *route de Montpellier*. Un jeu de ballon, comprenant des tribunes pour le public, est attesté dès 1612 à l'emplacement du rond-point. L'installation est démolie en 1881, pour des raisons sanitaires. Le nom du boulevard change : de Jeu de ballon, il devient cours de la République puis boulevard Gambetta.

La petite bâtisse sur l'esplanade, visible sur le cliché ancien, était dédiée aux poids publics. Elle deviendra le syndicat d'initiative.



Boulevard Gambetta, vue Nord

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les remparts de Frontignan, érigés au Moyen-Âge, sont détruits. Leurs vestiges sont utilisés pour former les remblais des rails du chemin de fer.

Une fois les fossés comblés, de nouvelles habitations sont construites et forment le boulevard qui ceinture le cœur de ville. Il est principalement constitué de maisons de négociants en vins du début du XX^e siècle, mais aussi de maisons de types *Art Nouveau*.

L'Hôtel du Nord au premier plan, situé en angle droit de la rue de la Porte de Montpellier, changera de nom et de propriétaires à plusieurs reprises.

En étudiant les cartes postales anciennes des grands boulevards de Frontignan, on remarque que chaque artère accueille une hôtellerie. Sur ce point, le boulevard Gambetta était privilégié, puisque la pension de famille de la maison *Poulalion* proposait également l'hébergement. Non loin du *Coq Hardi*, le non moins populaire magasin *Vélosports*, est devenu *Les cycles Vincent* à la fin des années 30.



Boulevard Gambetta, vue Sud

Entre les prises de ces deux photographies, l'enseigne, au premier plan à droite, a perdu ses « corbeaux » (pierre en saillie sur le parement du mur) ainsi que ses hautes ouvertures. A sa droite, l'accès à la gare de marchandises, qui fut en activité dès 1840.

La maison *Poulalion*, construite en 1898, existe encore aujourd'hui. L'éolienne, visible sur le cliché ancien, permettait d'alimenter tous les étages de la bâtisse en eau courante. C'était à l'époque la seule construction de cette importance, à Frontignan, à bénéficier d'une telle technologie.

Le boulevard abritait des négociants et tonneliers, certes en moins grand nombre que sur d'autres artères, mais les constructions y sont plus imposantes et assurément plus originales.

8. FRONTIGNAN. — Boulevard. Jeu de Ballon. Sanatorium Poulailhon.



Maison Poulalion

Cette maison atypique de l'extrême fin du XIX^e siècle (1898) porte le nom de son fondateur, Séverin Marius Auguste Poulalion, Frontignanais né en 1851, et médecin. Son projet : construire un sanatorium pour sa riche clientèle parisienne.

En 1900, lors de l'Exposition Universelle de Paris, il achète nombres d'objets décoratifs, notamment issus du pavillon russe, qui ornent l'établissement. Construit sur ses deniers personnels, l'établissement met le médecin en grande difficulté financière. Il n'est pas achevé et n'ouvrira jamais ses portes. Il est aujourd'hui une copropriété privée dont la façade a été restaurée en 2001.

L'architecture du bâtiment est aussi atypique que son histoire... Elle reflète les préoccupations architecturales de la fin du XIX^e siècle, par l'inspiration orientale de sa façade, et se distingue des autres maisons et bâtiments du boulevard Gambetta.

Sur le premier cliché, le boulevard, dont le sens de circulation n'est pas signalé, est encore très large. Les arbres actuels sont déjà visibles. Devant la remise jouxtant la maison Poulalion, des ouvriers et leur charrette attendent un chargement.



15 FRONTIGNAN (Hérault)
Cours de la République
et Maison Poulailon



Gare de marchandises

Un an après la mise en place du transport des voyageurs, dès 1840, le transport de marchandises est effectif. Cependant, il faut attendre 1859 pour que le Préfet autorise l'installation d'une gare provisoire pour les marchandises. Le conseil municipal affirme que des terrains appartenant à la *PLM* (Paris-Lyon-Méditerranée), à proximité de la gare, pourraient servir à l'établissement d'une gare définitive. Il sera exaucé.

L'arrivée du chemin de fer a permis au port de Frontignan d'accroître son activité, et une grande animation règne sur les quais d'embarquement. Des attelages se croisent, chargés de produits destinés à une clientèle parfois à l'autre bout de la France.

Les traces, sur la façade, de la *salle des pas perdus*, local alors réservé à l'attente des expéditeurs de marchandises, sont visibles. Aujourd'hui la gare de marchandise est une aire réservée au stationnement de proximité, qui offre 200 places gratuites, et va bénéficier d'un aménagement complet en 2012.

On observe encore les pavés d'origine, seul endroit de la ville où ils restent visibles.

Au loin, on voit encore la haute cheminée en brique de l'ancienne raffinerie de soufre, qui produisait différents soufres pour la viticulture, secteur économique majeur de la ville durant des décennies.

27. FRONTIGNAN — Gare de Marchandises et Raffinerie de Souffre



Gare de voyageurs

L'inauguration officielle de la première voie de chemin de fer à Frontignan a lieu le 9 juin 1839, en même temps que la ligne Montpellier-Sète. Très vite, cette innovation devient vitale pour la ville. Le chemin de fer permet notamment de faciliter les exportations viticoles de la commune. Aussi, en 1864, une deuxième voie est construite et la gare est adaptée. Au début du XX^e siècle, avec l'arrivée de la grande vitesse, une nouvelle transformation de la gare est nécessaire. D'autres évolutions et réaménagements sont entrepris au cours du XX^e siècle, notamment l'électrification des lignes à partir des années 1950. Les premiers TGV (trains à grande vitesse) dans les années 1980, et les premiers TER (transports express régionaux) une décennie plus tard, arrivent à Frontignan, comme dans de nombreuses communes de France. Sur les photographies, on peut voir l'arrivée de la locomotive sur la seconde voie. Elle emportera son flot quotidien de voyageurs vers Béziers pour un retour dans la soirée. On remarque que les quais ont perdu la moitié de leur largeur au profit de l'écartement des rails. Il en est de même pour l'auvent du bâtiment principal. Les abris de quais pour les voyageurs existent toujours, seul l'éclairage public et les caténaires modifient le paysage.



Gare de voyageurs

Dès sa création, l'exploitation de la ligne ne connaît plus d'interruption. Un nombre de places réservées pour Frontignan est établi : 8 places pour chacun des trois trains journaliers. Le temps du trajet Montpellier-Sète est de 50 minutes pour parcourir les 27km qui séparent les deux villes. Typique des gares du XIX^e siècle, l'architecture de la gare de Frontignan mêle avec subtilité passé et présent, le métal, matériau emblématique de la Révolution industrielle (charpentes de fer, arabesques en fer forgé) et la pierre taillée de style néo-classique. En 1950, elle sera reconstruite à l'identique suite au bombardement allié de 1944 sur la Mobil.

Sur le plan architectural, le bâtiment d'accueil des voyageurs n'a guère changé. Les transformations les plus significatives se trouvent sur les voies. La zone réservée au stationnement a été modifiée au gré des évolutions techniques. Des expositions d'automobiles se déroulaient sur cet emplacement dans les années 1920. Un local réservé à la poste occupe une partie du bâtiment. Il permet de réceptionner les colis et autres objets encombrants, qui sont ensuite transférés à la première poste de Frontignan, installée rue Boucarié en 1910.

Boulevard de la République

Le boulevard de la République est principalement composé d'hôtels particuliers à deux étages, de trois ou quatre travées, très décorées. Ils appartenaient aux grands propriétaires fonciers et riches négociants en vins et muscats. La proximité de la gare de voyageurs et de marchandises draine alors un flux de population important. Les négociants sont installés aux abords. L'hôtel particulier de trois étages, face au *Grand café de France* et proche du parking de la gare, est le plus remarquable. Passé la lourde porte, deux grandes colonnes antiques encadrant l'escalier succèdent à une entrée monumentale. Les décors d'architecture sont nombreux.

Au début du XX^e siècle, cinq cafés sont implantés sur cette artère. Le *Grand café de France*, au premier plan à gauche, accueille des séances de projection de cinéma. Lors de la construction de l'Hôtel de Ville (1895), le conseil municipal s'installe dans l'arrière cour. Aujourd'hui, un café est encore en activité sur cette voie. Initialement appelé le *boulevard du chemin de fer*, avant de prendre le nom de République, il est encore aujourd'hui très souvent appelé *boulevard de la gare* par de nombreux Frontignanais.



Pont tournant, devenu levant

Le pont de Frontignan fut construit et inauguré en 1872. Il s'agissait à l'origine d'un pont tournant en fer, actionné manuellement par un pontier, logé en face dans une petite maison de fonction.

Au début du XVIII^e siècle, un bac permet d'accéder aux moulins au-delà du canal.

Les habitants réclament depuis des années un chemin d'accès direct à la plage. Le consul décide de la construction d'un pont de pierre en 1740. Au début des années 1870, des travaux d'élargissement du canal sont entrepris. Le pont de Frontignan est alors changé. Le nouveau pont tournant, inauguré en 1910, sera remplacé par un pont levant en 1952. Ouvrage unique dans l'Hérault, ce dernier est désormais entièrement automatisé et a bénéficié de transformations en 2006.

Comme pour le canal du Midi, le Canal du Rhône à Sète est aujourd'hui une voie fluviale exclusivement dédiée au tourisme, le fret marchand ayant décliné dans les années 70 et 80. Il est aujourd'hui question de le réactiver.

On note quelques différences entre les deux vues : les garde-fous ont été modifiés, la voie élargie. Le cliché ancien montre un sol en terre battue, et l'éclairage public n'est pas encore présent. Sur les ponts, on distingue des ouvrières de la *Compagnie industrielle des pétroles (CIP)* et des enfants.

FRONTIGNAN (Hérault) — Le Pont tournant et le Boulevard de la République



Plan du Bassin

Bien avant la construction du chemin de fer et certainement avant le creusement du canal, une aire était réservée aux habitants de la ville pour le battage du blé. Emile Labarthe, transporteur, implante son entreprise en bordure du port. La maison et les dépendances existent encore aujourd'hui. L'entreprise de négoce la *Vendémior* y installe ses entrepôts, juste après la zone de carénage en bordure du bassin. Ses tonneaux y sont alignés sur toute la largeur du bassin. Seule la plaque émaillée de la société nous rappelle aujourd'hui sa présence. Elle a été retrouvée sur le portail de l'ancien château des Pielles, sur le chemin du même nom.

La présence d'un lavoir public, le stationnement des barques de joutes, pendant la saison, animent alors en permanence ce quartier. Une fois le lavoir désaffecté, il est aménagé pour servir de salle d'entraînement à l'haltérophilie et la gymnastique.

Quelques décennies plus tard, la salle de l'Aire est construite (1976), ainsi qu'une aire de jeux pour les enfants. La place héberge également les forains. Un temps délaissée, elle revient, depuis quelques années, au cœur des animations estivales.



MAISON ÉMILE LABARTHE, A FRONTIGNAN



Plan du Bassin

Siège de l'amirauté jusqu'en 1692, le port de Frontignan est situé à la porte sud-est de la ville, sur les bords de l'étang d'Ingril. Les bateaux frontignanais transportent du vin, commercialisé par cabotage - vente de marchandises uniquement le long des côtes - sur les différents ports du trajet. L'ensablement du port est depuis longtemps un problème récurrent. A diverses périodes, les Frontignanais sont mis à contribution pour le curer. Il est finalement comblé en 1745. Pour le remplacer, un bassin est aménagé au bord du canal. Ce bassin, nouveau port, permet à Frontignan de tirer profit du canal des Etangs. Mesurant 90 mètres de long sur 50 mètres de large, il sert de halte pour les péniches, et de « radoub » (zone de carénage) pour réparer les barques. Cette zone est située entre le pont de chemin de fer et l'entrée du bassin. L'ensablement demeure un problème mais, faute de volonté et de financement, le curage n'est pas entrepris, et l'Etat préfère investir dans le recusement général du canal des Etangs. Le bassin finit par être comblé dans les années 1930 et devient une place publique et un parking, aujourd'hui appelé plan du Bassin.

10. FRONTIGNAN — Le Chantier



Quai Jean-Jacques Rousseau

Le futur *canal du Rhône à Sète*, alors appelé *canal des Etangs*, est creusé pour assurer la continuité du *canal royal du Languedoc* (aujourd'hui *canal du Midi*), construit par Pierre-Paul Riquet. Il passe par Frontignan, Maguelone et Palavas-lès-Flots par les étangs, la ville d'Aigues-Mortes et enfin Beaucaire jusqu'au Rhône. Ce tracé, complètement terminé en 1829, relie encore aujourd'hui l'océan Atlantique, la Méditerranée et le Rhône. Sa construction commence en 1701. Il doit désenclaver la région et développer le flux commercial vers le reste de la France. A Frontignan, il s'agit avant tout d'élargir la zone de vente des produits de la commune, essentiellement les vins, le fameux muscat, et de favoriser l'importation de produits régionaux. Les marchandises transitent sur des péniches, tirées par des chevaux sur des chemins de halage qui longent le canal. Ces derniers deviennent inutiles lorsque les premiers bateaux à vapeur apparaissent partout en France, dans les années 1930. Le cliché ancien montre le déchargement d'une péniche, un attelage prêt à transporter la cargaison.

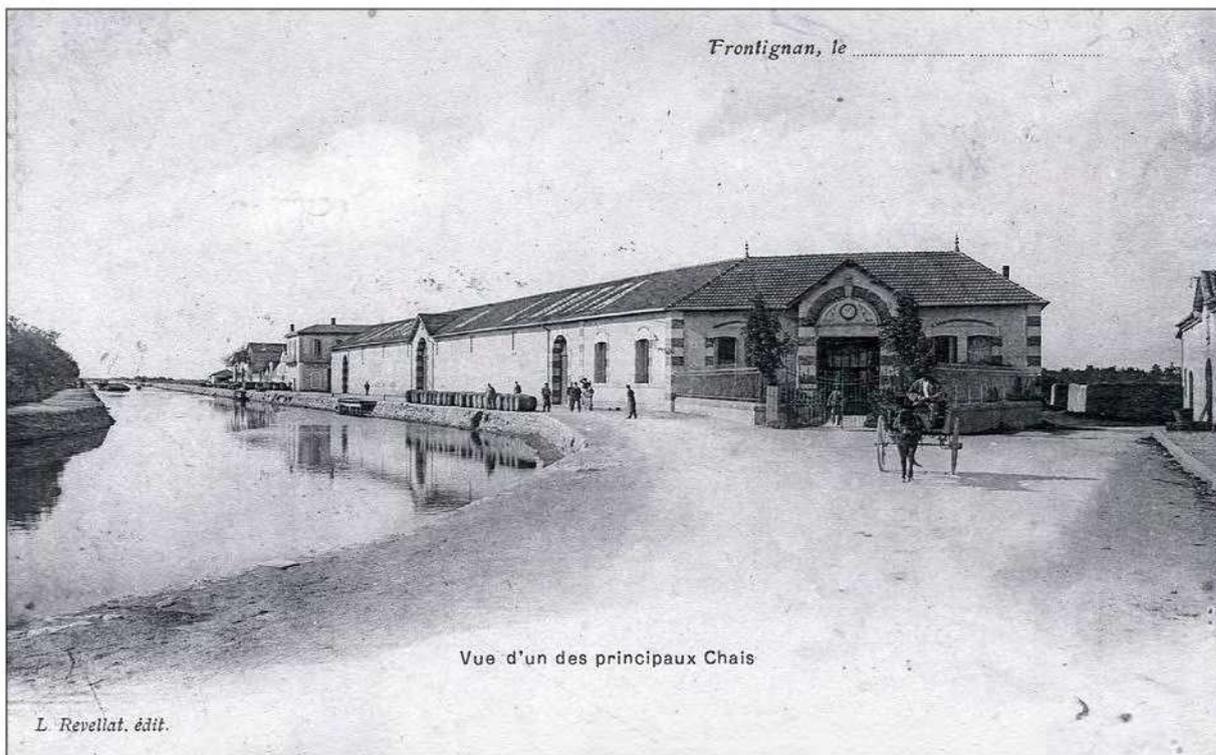


Ancien chai viticole Botta

Les établissements de négociants étaient très présents sur le quai Voltaire. La bâtisse du chai Botta, qui date de 1898, est la seule à toujours exister de nos jours. A l'époque, il est en première ligne du canal, et les quais servent d'embarcadère pour sa production. Ainsi, des centaines de futailles y sont entreposées dans l'attente d'être expédiées. Le transport s'effectue, selon les périodes, soit par charrettes, soit par péniches. Huit négociants sont alors installés dans ce quartier de la ville. Étonnamment, les tonneliers ne sont pas implantés sur cette artère, mais deux ateliers se trouvent tout près, dans la rue de l'Industrie, parallèle au quai.

L'avant du bâtiment, qui abritait les bureaux, a subi des transformations liées au bombardement de 1944, lui faisant perdre son architecture originelle.

Le bâtiment perd sa fonction de chai en 1978. En 1995, la Ville le rachète et y héberge, pendant un temps, des associations du 3^e âge. En 2009, elle y crée les archives municipales. Ce lieu permet aujourd'hui une meilleure conservation des documents historiques, mais aussi leur mise en valeur et leur consultation pour tous les publics.



Boulevard Victor-Hugo

Initialement baptisé boulevard Saint-Martin, il prend le nom de *Victor-Hugo* en 1885, à la mort du grand écrivain français. Il est le boulevard des maisons de propriétaires viticoles « moyens ». Les façades sont assez sobres, même si quelques décorations extérieures restent typiques des maisons vigneronnes de l'époque. A l'occasion des vendanges, une grande animation règne sur ce boulevard : entre 1920 et 1940, une quinzaine de tonneliers et négociants l'occupent, y préparent les douelles des tonneaux, rentrent et sortent les pressoirs, stockent les tonneaux à sécher sur la voie publique.

Cette première partie du boulevard a peu changé (contrairement à la seconde partie du boulevard où les anciens chais ont laissé place à un programme immobilier). Sur la carte postale, on remarque la diligence venant de *Cette*, qui fait une halte, et permet aux Frontignanais de se déplacer plus rapidement. Le macadam n'a pas fait son apparition, la chaussée est encore en terre battue.

L'ouverture de la rue *Victor-Anthérieu* au moment de la construction de l'hôtel de Ville (1895) modifiera la physionomie de cet axe important de la ville.



Place de l'Hôtel de Ville

En 1345, le roi Philippe Le Bel donne l'autorisation de faire construire la première maison de Ville. La place de la maison de Ville se trouve devant le bâtiment, bien moins étendue que la future place de l'hôtel de Ville. Seule une carte postale la représente, entourée par une murette de faible hauteur. Quelques arbres procurent l'ombre nécessaire aux réunions amicales des habitants. Une série de marches permet d'accéder au bâtiment.

Toujours animée de commerces, la place a été ré-agencée à plusieurs reprises : déplacement de la fontaine, pavage, installation de l'éclairage public. En 2009, elle redevient piétonne, et offre aux commerçants et riverains un espace convivial, libéré des voitures. Jusqu'en 1894, le marché se déroule devant la maison de Ville, dans l'ancienne rue des Fours de la Place, devenue rue Jean-Louis Barille (ancien juge de paix) en 1909. Il sera déplacé au Plan du Casal, avant de reprendre sa place avec la construction de l'Hôtel de Ville. La borne-fontaine occupe le même emplacement que la fontaine actuelle.



L'Hôtel de Ville

La première maison de Ville est installée dans une dépendance du château et restera en fonction jusqu'en 1894, date de sa démolition. On y entrepose les barils de poudres, les archives et les sceaux.

L'Hôtel de Ville qui lui succède est parfois nommé « le château », car il est édifié sur l'emplacement de cet ancien édifice médiéval. Ce projet, ainsi que celui du marché couvert, réalisé par l'architecte Dieudonné Deschanel, date de la fin du XIX^e siècle (1895).

Son beffroi à motif gothique est estampillé d'une horloge visible des deux faces, sous laquelle se trouve le blason sculpté de la ville (château à trois tours crénelées). Le balcon est une reprise de la bretèche, où les élus se présentaient autrefois à la population. Globalement, le décor architectural de l'Hôtel de Ville mélange harmonieusement les emprunts de la Renaissance, du classicisme français d'avant le XVII^e siècle et du Maniérisme.

L'aménagement de l'entresol est effectif en 1974, et des services municipaux s'y installent. A l'origine, cet espace accueille le local d'incendie, deux geôles utilisées jusqu'en 1935, une salle de « violon » mixte (entendons salle de garde à vue), la chambre du concierge, ainsi qu'un magasin pour le matériel des fêtes.

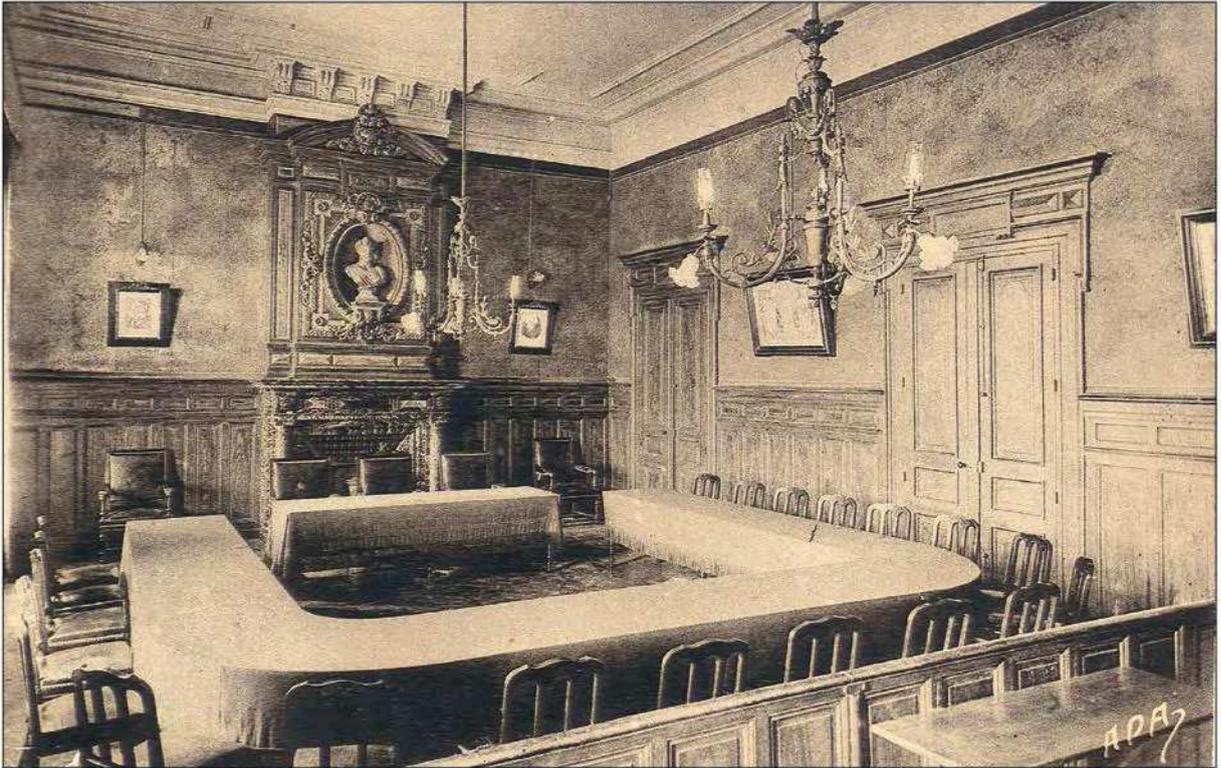


Salle d'honneur de l'Hôtel de Ville

La salle d'honneur n'a pas subi de profonds remaniements. Seul le mobilier et les décorations ont été repensés. Toutes les boiseries sont en chêne ou en sapin. A la construction, les fenêtres du bâtiment sont équipées de persiennes et de volets en bois.

Le marbrier Jules Cantini, de Marseille, fournit neuf cheminées pour l'ensemble du bâtiment de 295m². La plus magistrale et esthétique est celle de la salle du conseil municipal. Cette cheminée capucine (à foyer ouvert) est en marbre Vert-de-Maurin. Deux colonnes toscanes en jaspe oriental entourent le foyer, et trois pointes de diamant sont placées juste en-dessous de la console. Le contre-cœur est en ferronnerie. Des corniches ornent le haut des murs, et les plafonds sont dotés de rosaces pour accueillir les deux luminaires originels. La table en forme de fer à cheval, ou hémicycle, est réservée aux conseillers municipaux. L'autre table est destinée au maire et à ses deux adjoints.

La salle était coupée en deux parties, l'une où siégeaient le maire et les conseillers municipaux et l'autre, réservée au public qui assistait aux séances du conseil municipal. Cette séparation n'existe plus, et le conseil municipal ne siège plus à l'Hôtel de Ville.



Place Jean-Jaurès

A la démolition de la propriété *Cantagrel*, qui a servi d'hôpital auxiliaire de la Croix-Rouge pendant la première guerre mondiale, la place est entièrement construite en 1922. En son centre, se dresse le monument aux morts, qui sera inauguré, tandis que la place elle-même n'a pas encore été baptisée officiellement. On se contente de l'appeler « Place du monument ». Le 4 octobre 1925, le Ministre de l'Instruction publique, après un dépôt de gerbe, prononce un discours qui officialise le nom de cette place.

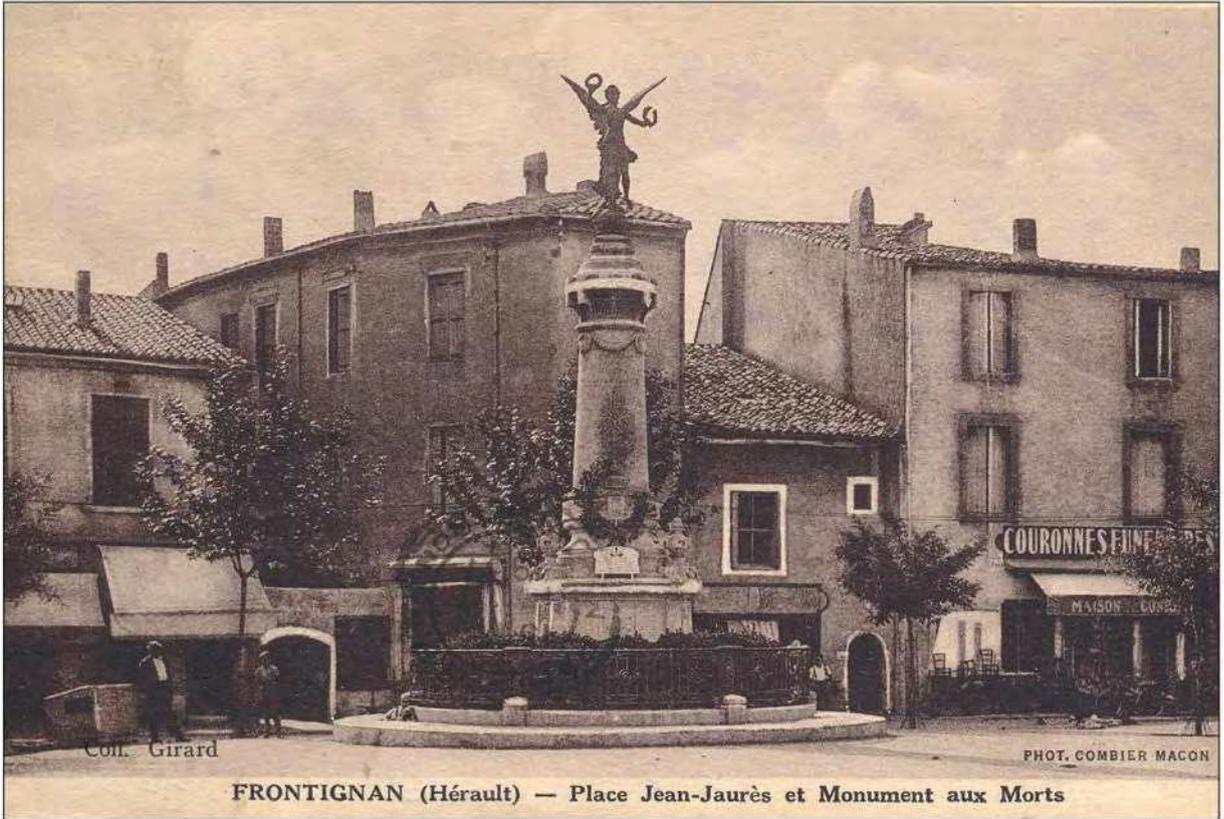
Dix-neuf ans plus tard, celle-ci subit encore les affres de la guerre, avec le bombardement allié du 25 juin 1944. La place est fortement endommagée. Le premier cliché montre combien la physionomie de la place a changé. On remarque ainsi le rehaussement de la boulangerie (qui existait déjà) et celui des bâtiments voisins. La reconstruction de Frontignan débutera en 1950. L'architecture de la place et du plan d'Encarneau peut être définie comme typique du « sans style » de la reconstruction (Trente Glorieuses).

C'est en 1997 que la place prend le visage que l'on connaît aujourd'hui.



Place Jean-Jaurès et monument aux morts

Une stèle en pierre surmontée d'une statue en bronze ailée, réalisée par le sculpteur Dame, commémore les soldats tués lors de la Grande Guerre. La première plaque posée juste en-dessous du blason de la ville, commémore les soldats morts pour la France en 1914-1918. Malheureusement la liste viendra s'allonger des noms des soldats de la seconde guerre mondiale. Deux urnes symboliques entouraient alors le blason. Elles ont certainement disparues lors du bombardement de 1944. En 1924, une grille de protection du monument sera placée. La place est déjà très commerçante avant le bombardement. Ainsi, en observant quelques vues, on relève la présence d'enseignes : un restaurant, une mercerie, un tabac, le *Petit Méridional*, qui cesse de paraître en 1945 et devient *la Marseillaise*, concurrent direct de *l'Eclair*, devenu *Midi Libre* en 1944, des articles funéraires, les cycles *Martin*, le chocolatier *Aigubelle*, qui deviendra alimentation puis l'agence bancaire que l'on connaît aujourd'hui.



Cave coopérative de muscat

Construite en 1907, elle abrite l'activité viticole de la commune et regroupe l'activité des coopérateurs de la cité. Le dépôt des statuts en 1910 de « La Société Coopérative Anonyme des Producteurs de Muscats de Frontignan », puis deux ans plus tard, de « La Société Coopérative de Vente des Vins de Muscats Naturels » ne cesse d'accroître la notoriété du Muscat de Frontignan.

Le bâtiment visible sur la photographie est à l'origine la Coopérative des vins rouges. Elle ouvre ses portes en 1925 et s'agrandit l'année suivante. Sa raison sociale change à deux reprises sous les appellations Cave coopérative des vins rouges et blancs supérieur (jusqu'en 1937) puis Coopérative de vinification la Gardiole-Frontignan (à partir de 1950). Elle fusionnera en 1993 avec la Cave coopérative. On remarque dès l'entrée, la zone de pesage des attelages qui viennent déverser leurs comportes en bois pleines du « petit grain ». La physionomie de la cave coopérative a évolué mais les bâtiments originels se dressent encore le long de la route nationale.



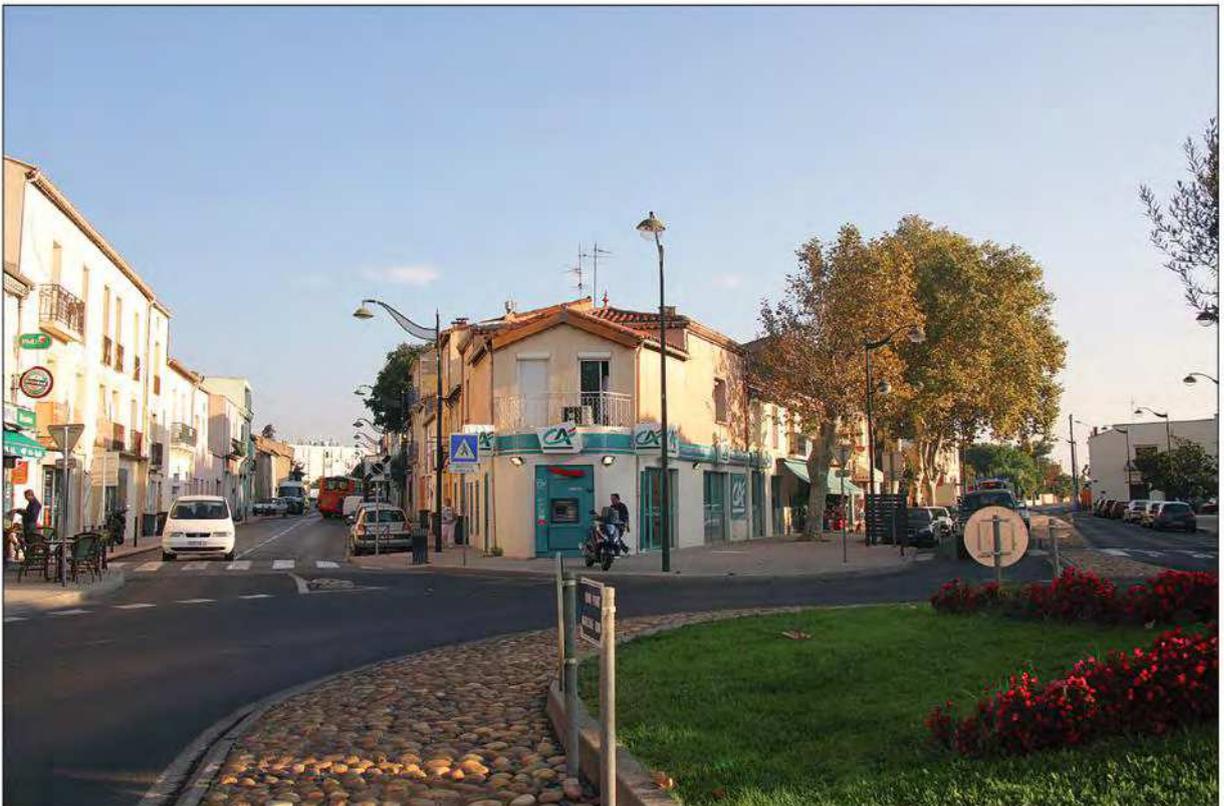
Centre du quartier de la Peyrade

Situé à trois kilomètres de Frontignan, le quartier de la Peyrade prend naissance au milieu du XIX^e siècle. Son nom est tiré de celui de la chaussée, « *la peïrade* », établie dans l'étang d'Ingril. La Peyrade est fondée vers 1840 par quelques employés du chemin de fer et quelques porteurs d'eau qui, avec leurs tonneaux posés sur les charrettes, ravitaillent la ville en eau potable pour un sou la cruche.

Sur cette vue, l'îlot central est à la croisée des routes de Balaruc et de Sète. Un temps restaurant, la petite boutique faisant l'angle du pâté de maison, devient les fameux *docks méridionaux*, une franchise d'épiceries installée en 1934. Un temps salon de coiffure, c'est aujourd'hui une agence bancaire.

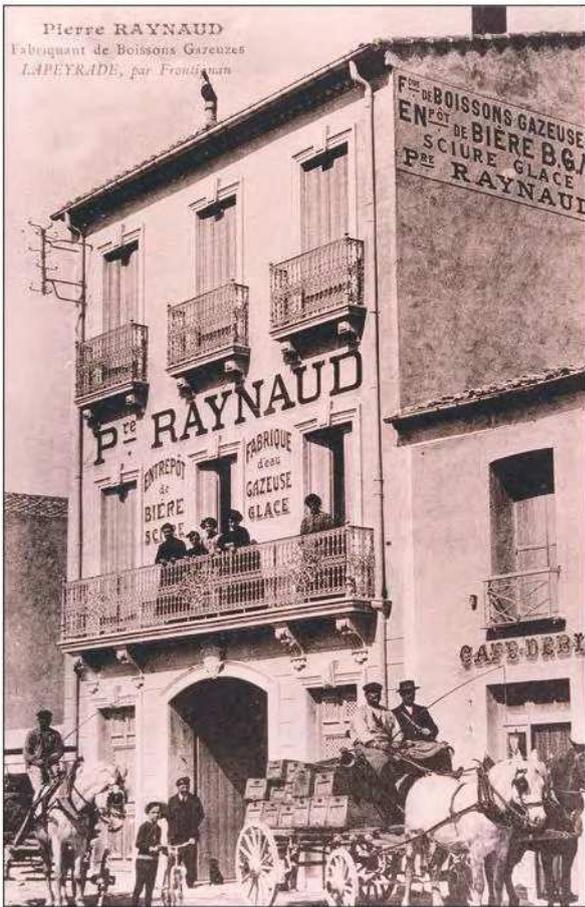
Au second plan à droite on aperçoit le premier groupe scolaire de la commune, *Marcel-Pagnol* construit en 1901, et la laiterie suisse (maison du fond). Juste avant l'école, on voit entre les deux piliers, l'emplacement cédé par la *Compagnie Bordelaise* et *M. Molinier*, propriétaire privé, pour ériger le premier monument aux morts du quartier. La stèle, inaugurée en 1922, fut déplacée et remplacée en 1960 à l'arrière de la mairie annexe, lors de sa construction.

3. LAPEYRADE (Hérault) — Bifurcation des Routes



Etablissement Raynaud, Avenue Célestin-Arnaud

Pierre Raynaud fonde, en 1876, une fabrique de boissons gazeuses qui cesse son activité en 1973. Installé sur l'avenue Célestin-Arnaud à la Peyrade, en direction de Sète, elle contribue au développement de ce quartier. D'autres commerces s'implantent, notamment parce que des populations étrangères ont été embauchées à la construction de la voie ferrée. Des industries s'installent également. *L'Union du Gaz* de Sète transfère son usine à la Peyrade en 1867. C'est le début de l'industrialisation du bassin de Thau. La *Compagnie Bordelaise des produits chimiques* installe une usine en 1894, les *ciments Lafarge* font de même en 1926-1929. Cet essor industriel durera près de cinq décennies, les années 70 et 80 marquant la fin de l'industrialisation du quartier, avec les fermetures successives de la *Compagnie Bordelaise des produits chimiques*, de *l'Usine à gaz*, de la *Mobil* et des *ciments Lafarge*, qui touchent durement les habitants.

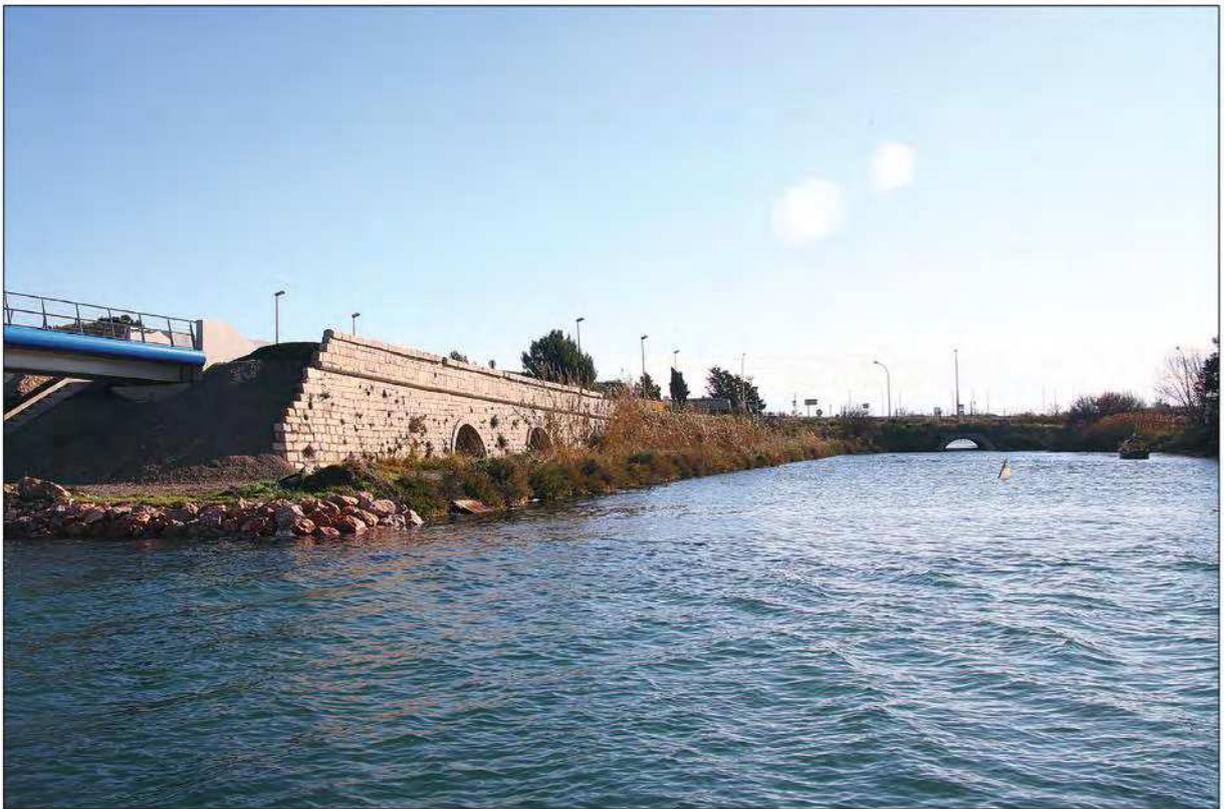


Pont de la Peyrade

A l'origine, il existait un « *gué* », sorte de petit chemin de pierre, appelée « *peïrade* », construit en 1669 par Pierre-Paul Riquet pour rallier le nouveau port de Cette. L'incommodité de cette première « *peïrade* » et de son bac fait naître l'idée de construire un pont.

En 1732, les travaux débutent à 700 mètres à l'ouest de la « *peïrade* ». Percé de 52 arches, long de quatre cent cinquante mètres, le pont est achevé en 1752, et reste en service jusqu'au milieu du XX^e siècle. L'architecte Jean-Antoine Giral et l'ingénieur hydraulique Henri Pitot collaborent à sa réalisation. Il est l'un des grands ouvrages d'art en province au XVIII^e siècle, et permet d'ouvrir une communication commerciale et directe avec le port de Cette.

En 1944, lors de la retraite de l'armée allemande, le pont est en partie dynamité, puis reconstruit en 1955, cent mètres plus à l'ouest. Sur la droite, on distingue le terrain sur lequel s'implantera, bien plus tard, l'actuelle zone industrielle des Eaux blanches, sur le territoire de Sète. Cependant, les limites des deux villes ont été déplacées à plusieurs reprises : rappelons que celles de Frontignan s'étendaient jusqu'au canal royal de Sète !



Remerciements

Les cartes postales anciennes qui illustrent cet ouvrage sont issues pour une part, de fonds publics (collection Ville de Frontignan), mais aussi proposées par des collectionneurs particuliers, que nous remercions tout particulièrement : M. Guy Forestier (p. 11, 35, 37, 41, 49, 51, 53, 57, 67) et M. Michel Sala (p. 9, 13, 23, 31, 39, 47, 55, 61, 63), sans lesquels ce livre n'aurait pu se réaliser.

Publication préparée par la Ville de Frontignan la Peyrade

Maquette : Direction de la communication de la Ville de Frontignan la Peyrade

Impression : Soulié Imprimeur - Frontignan 

Décembre 2011

Edition : Ville de Frontignan la Peyrade

ISSN 2102 2585
ISBN 978-2-9534541-3-0
Imprimé en France

Dépôt légal : 4^e trimestre 2011

Frontignan Tradition



En 2010, les archives municipales ouvraient un autre regard sur nos paysages urbains, avec l'exposition *Lieux de Frontignan d'hier à aujourd'hui*, confrontant photographies anciennes et contemporaines des lieux emblématiques de Frontignan. Des « reconductions » - technique de comparaison photographique qui consiste à réaliser une prise de vues dans des conditions identiques à la vue de référence - qui donnent ainsi à voir les architectures de Frontignan à travers leurs mutations, ou encore la persistance de leurs particularismes, révélant parfois une histoire insoupçonnée.

Tout au long du XX^e siècle, les quartiers de la ville se sont certes transformés, mais ils conservent les vestiges du temps. L'église, construite au XII^e siècle, l'Hôtel de Ville, bâti en 1895, la gare de chemin de fer, la maison Poulalion, la route nationale, qui devient aujourd'hui boulevard urbain, le canal et les chais, le pont de la Peyrade, les boulevards du pourtour de la ville et leurs maisons, ... sont autant de lieux qui en témoignent dans cet ouvrage.

La Ville de Frontignan, à travers expositions et publications, s'attache à faire partager son patrimoine et son histoire. Ainsi, la collection **Frontignan Tradition** poursuit le travail muséographique conduit au musée et aux archives.

10 €

Frontignan Tradition

