



LAVELANET

BALADE PATRIMOINE



Rêver

Découvrir

Partager

Pour cette troisième balade patrimoine, la commission extra-municipale patrimoine vous entraîne à la découverte de l'ancienne gare de Lavelanet. Une histoire de trains, d'anecdotes, de souvenirs ; une « Histoire de trains en Pyrénées cathares »

*Destination
l'ancienne gare
et les années 1900...*

La gare... un espace qui fourmille de bruits, d'odeurs, de destins humains et économiques.

Un espace d'évasion, de rencontres; en son temps un espace de voyage, de rêve et d'espoir, mais aussi d'adieux sans retour, comme pour nombre de ces jeunes mobilisés d'août 1914. Le voyage sur notre patrimoine caché débute ici et maintenant...

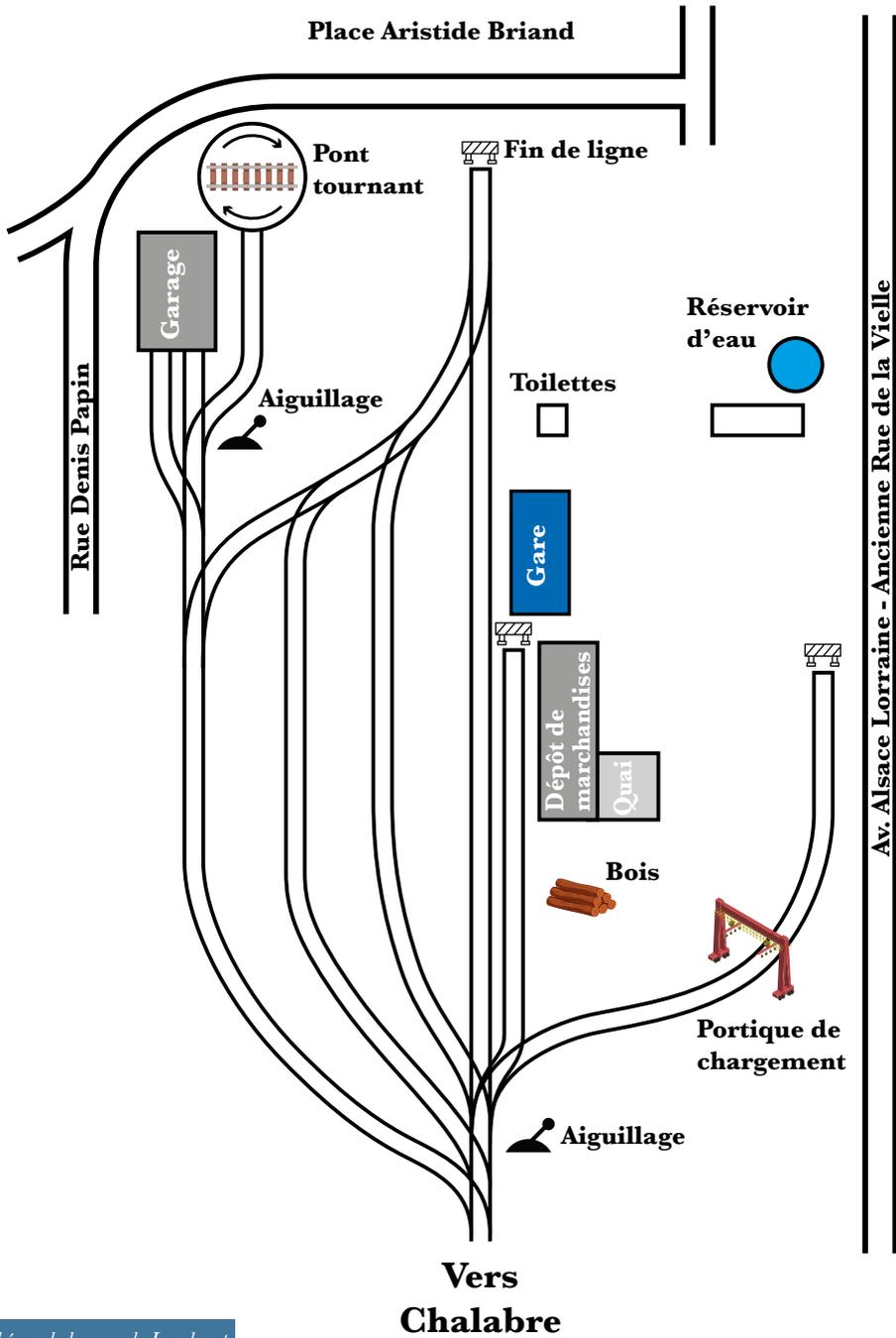


Schéma de la gare de Lavelanet



« Une histoire de train en Pyrénées cathares »

Un contexte économique

À la fin du XIX^e siècle, Lavelanet, le Pays d'Olmes et le Mirapicien, connaissent dans les domaines du textile et du peigne en corne un fort développement. Le territoire est également riche en matières premières comme le bois de Bélesta ou le talc de Montferrier. En 1796, arrive à Lavelanet Jean-Pascal Dumons, fils d'un consul de Chalabre et propriétaire, pour épouser Germaine Fau (archives municipales de Lavelanet), fille d'un riche notable de la ville. Il apporte avec lui ses cardes (ou mécaniques à filer) qui vont améliorer le travail de la laine et produire plus de quantité de fil. Il s'installera rue Nalieu (aujourd'hui rue de Verdun).

L'industrie textile se développe sur le Touyre, de Montferrier à Lérans.

On dénombre 15 entreprises en 1839, et 100 en 1894. Les industries du peigne en corne (et non plus en buis) et du textile réclament de plus en plus de bras. Les besoins en main-d'œuvre, bien que variables en raison d'une conjoncture fluctuante, témoignent d'une profonde mutation sociale et économique... Vers 1870, à la vente des échantillons a succédé la vente sur commissions. Jusqu'alors, l'industriel apportait lui-même ses tissus aux foires (Beaucaire, Toulouse et Bordeaux), ce qui engendrait des retards dans les affaires courantes – mais aussi à la mairie, car les élus étaient bien souvent des industriels.

Au 19^e siècle, la ville de Lavelanet change. Elle s'étend tout au long du Touyre, les canaux (canal Dumons, canal Escholier, canal de l'usine Croux) sont améliorés et conduisent l'eau aux usines et la restituent ensuite à la rivière. Les machines à vapeur, qui se développent à partir des années 1870, ne constituent que des appoints à l'utilisation de l'énergie hydraulique car il y a irrégularité des étiages de la rivière. Elles modifient toutefois fortement le paysage. Les cheminées de briques réfractaires se multiplient pour l'évacuation des fumées, la ventilation... Gagnant en hauteur, elles adoptent la forme conique afin d'éviter la prise au vent,

et les patrons sont fiers de cet objet source de prestige.



Dès les années 1870, un projet de voie ferrée commence à émerger sous l'impulsion de Villary de Fajac homme d'affaire et propriétaire du château de Sibra à Lagarde et Charles Vigarozy, sénateur et conseiller général de l'Ariège (dans les années 1870-1880). Un enjeu pour ces hommes, rejoints rapidement par les élus et entrepreneurs du territoire, offrir des débouchés aux différentes productions de ce qui deviendra le Pays des Pyrénées cathares.



La loi du 2 août 1881 classe notre ligne de chemin de fer d'utilité publique.

Un cordon ombilical ferroviaire permettant de relier le Lauragais (Castelnaudary) au Pays d'Olmes, en passant par le Razès et le Quercorb. La Compagnie des Chemins de fer du Midi créée en 1852 par les frères Pereire, a été chargée par l'État de l'exploitation de cette ligne.

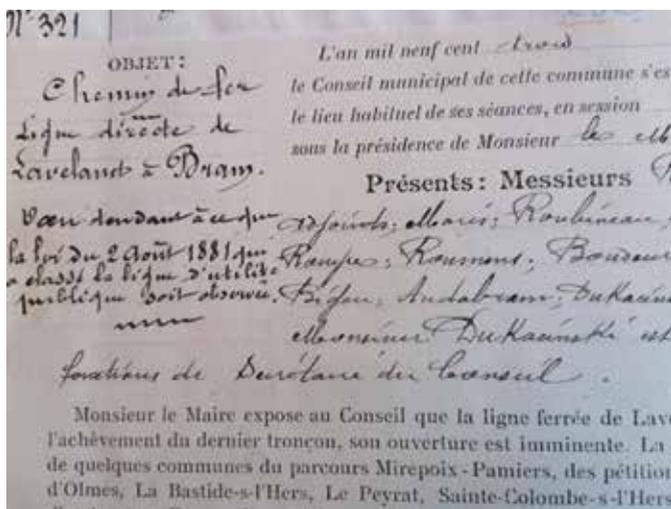
Cette dernière, devait faire partie d'un projet de ligne sous Pyrénéenne, de l'Atlantique à la Méditerranée. Sa moitié Ouest se serait confondue avec l'actuelle ligne Toulouse > Bayonne. Par contre, à partir de Boussens (Haute Garonne), sa moitié Est devait coller au piémont pyrénéen, en passant par Saint-Girons, Foix, Lavelanet, Moulin Neuf, Limoux, Quillan, Axat et Rivesaltes. Mais la partie centrale de Foix à Lavelanet n'a jamais été achevée pour cause de Première guerre mondiale.

Les registres communaux de Lavelanet racontent le combat des élus pour désenclaver notre territoire.



Ainsi, le 24 janvier 1886, le Conseil municipal demande « prompt réalisation des travaux de chemin de fer Bram-Lavelanet ». Au mois de janvier 1900, les élus actent une concession d'eau au chemin de fer. Le 12 août, ce même Conseil accepte la proposition faite par M. Malore

sur le contournement des ponts et chaussées pour la construction du chemin de fer de Lavelanet à Moulin-Neuf. Le projet d'exécution des 24 maisons de garde et de leurs dépendances et équipements, à construire entre Lavelanet et Moulin-Neuf, fut soumis à l'approbation de l'administration supérieure le 27 mai 1898. La dépense fut évaluée à 175.000 francs.



Cette ligne sera ouverte le 25 août 1902 (Moulin-Neuf - Chalabre) et le 15 août 1903 (Chalabre - Lavelanet)



La voie de chemin de fer entrant en Ariège à Moulin-Neuf (km 31), où prenait naissance l'antenne de Mirepoix et Pamiers. La ligne bifurquait vers le sud en remontant la vallée de l'Hers. Elle revenait dans l'Aude le temps de passer Chalabre, puis Sainte Colombe. Après la Bastide sur l'Hers elle quittait la vallée de l'Hers pour rejoindre celle du Touyre à Laroque d'Olmes, et enfin arrivait à Lavelanet (km 63). Par conséquent de nombreux ouvrages d'art (des ponts notamment, mais aussi quatre tunnels) durent être construits. Leur construction explique l'ouverture retardée des tronçons Moulin Neuf – Chalabre et Chalabre – Lavelanet. L'inauguration du tronçon Chalabre-Lavelanet aura lieu le 15 août 1903, jour de la fête votive de Lavelanet.

Dès son ouverture la ligne Bram-Lavelanet facilita les déplacements et les échanges. En effet, les petites villes telles que Chalabre, Laroque d'Olmes, Lavelanet, se trouvèrent reliées avec le reste du réseau ferré régional et national. Cette ligne permettait de rattacher la vallée industrielle de l'Hers au réseau ferroviaire national via Bram ou Pamiers. Dès la mise en service du deuxième tronçon, Chalabre-Lavelanet en 1903, l'intitulé officiel des deux circuits devient « Bram à Lavelanet » et « Moulin-Neuf à Pamiers ».

Au plus fort du trafic, sept trains circulaient par jour



76. — ARIÈGE. — La gare de Lavelanet (alt. 503^m) et le pic Saint-Barthélémy (alt. 2543^m).
(Sur la montagne, à droite, chapelle Sainte-Rufine.)

Bougé, Lavelanet. — Collection V. M

L'éclairage des gares et maisonnettes était fourni par des lampes à pétrole. L'eau potable provenait de puits. Les gares étaient reliées entre elles par téléphone ou télégraphe morse, seul moyen de liaison pour assurer le fonctionnement des services, l'électricité ayant fait son apparition bien plus tard.

La Compagnie des Chemins de fer du Midi transportait des voyageurs, du courrier et des marchandises :

Matières premières (bois de sapin, balles de laine, corne, etc.), charbon de Carmaux (dans les années 1920, on s'en servait dans les usines pour faire fonctionner les machines à vapeur), talc de Montferrier, produits manufacturés. Les établissements Couquet, Dumons, Escholier, la manufacture Zylberberg ou bien encore Bergère à Montferrier, Fonquernie et Ricalens à Laroque d'Olmes



ou Barbe à Villeneuve d'Olmes, amenaient pour transport leur tissu, tout comme nombre de petits artisans.

Les horaires au départ de Lavelanet, étaient de 5-h-33, 6-h-37 et 11-h-30 le matin et 3-h-45 le soir. Ces horaires seront sujets à des changements par la suite afin de s'adapter aux besoins. Jusqu'à 7 trains circulaient chaque jour. Pour aller de Pamiers à Bram ou à Lavelanet (distance 64 et 65-km), il en coûtait 7,15-F en première, 4,85-F en seconde et 3,20-F en troisième classe. De Lavelanet à Bram, le tarif était inférieur à 0,10-F pour chaque classe pour une distance de 63-km.

Les voyageurs cheminaient dans des wagons en bois

Et le confort y était spartiate...

Dès qu'il faisait froid, un réservoir d'eau chaude était placé sous les banquettes en claire-bois. À Moulin-Neuf, l'eau était froide.

Durant le trajet, chacun sortait de son sac qui, saucisson, oeuf dur, boîte de sardines, pâté, ou autre casse-croûte... Une ambiance bon enfant régnait alors dans les wagons.



Les marchandises qui arrivaient ou repartaient par train, étaient livrées par des voitures à cheval au début du XX^e siècle (durant les années 1920)



Roger Marquis se souvient des 13 chevaux que possédait alors son père fondateur de la société. Ces chevaux menés par François Marquis étaient parqués, de 1923 à 1956, contre loyer, dans une grange de M. Bastide (aujourd'hui Gamm vert).

Les chevaux qui tractaient les tombereaux remplis à ras-bord, empruntaient souvent la rue Saint-Jean et occasionnaient des dégâts aux maisons. Ce qui entraîna nombre de récriminations et procès.



Photo Jeanine Fauré, 1946, la Jardinière populaire

Mais les chevaux (ou autres bestiaux...) tractaient aussi des « jardinières »

Ces charrettes sophistiquées transportaient à l'hôtel (d'Espagne, du Parc, Lafayette...), les voyageurs aisés.

Rapidement à Lavelanet les transporteurs s'appelèrent Senié, Anglade, Mathieu, Clergue ou Bergère.

Aux établissements Marquis, les chevaux remplirent leur rôle jusqu'en 1942 avec l'appui de petites camionnettes.

Dès 1947– 1948 la société investit dans l'achat de véhicules. En 1990 elle possède près de 90 camions.



Côté technique, jusqu'en 1960, ce fut le temps de la machine à vapeur.

Après 1960, c'est le diesel qui remplaça la vapeur.

Lavelanet était le terminus, mais il n'y avait pas d'aiguillage. La locomotive était séparée des wagons grâce à une plaque tournante lui permettant d'être redirigée vers Moulin-Neuf.



Plaque tournante

À partir de 1945, le développement du transport routier et la désindustrialisation réduisirent progressivement l'usage de la voie (en 1938 déjà, beaucoup du trafic voyageur avait été supprimé).

La SNCF (Société nationale des chemins de fer français) sera créée le 1er janvier 1938 en application du décret-loi de 1937.L. Les 5 grandes compagnies ferroviaires du pays sont fusionnées. Le réseau français compte alors 515 000 cheminots et 42 700 km de voies.

C'est en 1947 que les derniers voyageurs empruntèrent cette ligne.

Ce fut à l'occasion de la réorganisation des lignes de chemin de fer, que le trafic voyageur fut suspendu. La ligne changea de direction en 1947 et devint la ligne Lavelanet-Bram-Carcassonne. Le temps passa. De trente wagons dans les années 60, on tomba à quinze wagons. Le boum automobile battait son plein, la modernité et les transports précipitèrent l'arrêt du train.

Le dernier chef de gare fut une femme, Mme Almecija – elle venait 2 fois par semaine les après-midi.

Le 16 décembre 1973, le train Bram-Lavelanet faisait son dernier voyage ; puis la SNCF vendit ses biens





Ernest Paul Pardes

Ernest Paul Pardes, veuf et père de quatre enfants (Janine, Jacques, Marie-Claude et Christian), fut le dernier chef de gare à temps plein de Lavelanet.

Il exerça cette fonction de 1956 à 1964. Avant, il travaillait à Laguepie dans le Tarn-et-Garonne, et avant cela à Montauban pendant la guerre. La mère de famille décéda en 1956. Janine, l'aînée des enfants et jeune divorcée de 22 ans, s'installa avec ses deux fils Jean-Claude (âgé de 6 mois) et Jean-Pierre (un an et demi) chez son père. Tous deux

appelaient leur aïeul « papa ». « C'est lui qui nous a élevés » se rappellent-ils. Ils logeaient tous dans l'appartement à l'étage et allaient se doucher dans le local des cheminots (à côté de la plaque tournante).

Les deux autres employés de la gare, étaient Messieurs Porman et Bertrand. M.

Porman habitait dans un appartement en bas. M. Bertrand qui s'occupait du bureau, demeurait rue Sébilé.



Christian, Marie-Claude, Jacques Pardes

Le site de la gare était un lieu vivant, en perpétuel mouvement. Sept à huit personnes y travaillaient au quotidien. Elles étaient souvent rejointes par de jeunes gens venant prêter main-forte lors des chargements ou déchargements.

Jean Claude et Jean-Pierre Enjalbert se souviennent d'un quartier vraiment vivant grâce à l'essor du textile.

Ils allaient faire leurs achats à l'épicerie chez Mme Rouzeau, rue Ampère. Leur grand-père organisait les feux de la Saint-Jean sur le parking de la gare devant l'Équipement. Ernest avait aussi pour mission de remettre aux retraités les chèques reçus (retraites SNCF et fonction publique) ; il se déplaçait en mobylette. Au mois de mai, les chars du Corso démarraient depuis la gare. Jean-Claude se souvient aussi du déraillement d'un train ; un wagon défoncera le butoir qui était devant



Jean Pierre et Jean-Claude Enjalbert entourent Marie-Claude, leur tante

l'actuel centre multisports (alors bâtiment rattaché à la gare). Un jour, à l'âge de 8 ans, il fût interrogé par les gendarmes ; « on » avait dévalisé le coffre-fort de la gare et pris l'argent... le ou les coupables courent toujours ! Devant le château d'eau qui a été démoli, se trouvait un grand bâtiment SNCF où Ernest élevait des lapins.

D'autres Lavelanédiens, tel Jean-Michel, nous racontent une nouvelle version de la « Guerre des boutons » qui se jouait sur ce grand terrain de jeux. Armés d'arcs et de frondes, les jeunes enfants «s'affrontaient» aux alentours du site.

Autre anecdote, celle de jeunes Lavelanédiens qui s'accrochaient au train pour aller à la fête de la Bastide sur l'Hers, ou bien celle de petits cailloux jetés sur la voie ferrée lorsque la grosse cloche qui faisait : gling, gling, gling, alertait de l'arrivée du train... les petits cailloux ressortaient en poussière.

Certains ont des souvenirs olfactifs désagréables concernant l'arrivée de trains de marchandises transportant de la corne pour les fabriques de peignes.

Le meeting de Marcel-Georges Brindejone des Moulinais

En 1911, pour la fête du 15 août, sur une idée des industriels de Lavelanet, une souscription est lancée auprès des habitants. Un objectif, organiser un meeting avec Marcel-Georges Brindejone des Moulinais (1892-1916). Cette souscription à laquelle participeront de bon coeur les Lavelanédiens (et industriels) permettra la



venue de l'aviateur français. Avant son décès, Jean Canal racontait : « *l'avion de couleur jaune est arrivé en pièces détachées à la gare. Transportées en charrette par la rue Saint-Jean, les diverses pièces ont été déposées dans un hangar au Fount d'Aché* (magasin Carrefour aujourd'hui) en attendant le jour J. La gendarmerie à cheval a surveillé l'entrepôt pour éviter toute dégradation. Le jour du meeting, les habitants de Lavelanet et du territoire se sont installés sur les rives de Bénaix d'où l'on dominait la plaine pour assister au meeting. Ce fut un beau spectacle... »

La Photo :



Lors de la mobilisation générale pour la Première Guerre mondiale, en août 1914 à Lavelanet, tous les jeunes gens en âge de porter une arme sont acheminés vers leur centre de mobilisation en train.

Lavelanet

Encore une ligne fermée

Avec obstination les dirigeants de la SNCF, avec l'assentiment du ministre des transports, se poursuit le démantèlement du réseau ferroviaire national : dernière victime à leur tableau, la ligne de Bram à Lavelanet.

Déjà saignée à blanc à la suite de la fermeture au trafic de nombreux établissements et de la desserte un jour sur deux seulement, elle sera rayée de la carte fin septembre.

Mirpeix, Chalabre et Lavelanet, ne recevront plus rien par fer et l'exemple a montré que partout où le rail est supprimé le progrès économique l'est aussi.

Mirepoix, gros marché agricole, Chalabre et son industrie de la chaussure et Lavelanet, grand centre textile devront avoir recours à la route.

On a déjà oublié l'hiver 71 et le rôle qu'a joué le rail.

On a oublié les barrières de dépôt.

On oublie tout, routes encombrées, hécatombes périodiques, promesses présidentielles et électorales.

Mais on n'oublie pas de prendre la décision au mois d'août pour éviter les retours.

C'est cela la coordination des transports, rayer du réseau une ligne de montagne desservant l'un des premiers centres français du textile de laine. C'est cela le service client dont la SNCF est si fière. C'est cela enfin le service public tout court. Ou du moins c'est comme cela que les conçoivent des technocrates qui depuis Paris regardent notre région par le gros bout de la lorgnette, en s'appuyant sur des statistiques à qui ils font dire ce qui les aboie.

Ah ! Si seulement Cajarc était sur cette ligne !

Les usagers et les contribuables jugeront, il y va de l'avenir de toute une région qui petit à petit, grâce à des moyens semblables, se vide et dépérit.

**Le Syndicat des Cheminots
C.G.T.**

Le 30 août 1973, un courrier de M. Lefranc directeur de la SNCF pour la région de Toulouse, informe Fernand Delmas alors maire du report de la suppression du service ferroviaire.

Cette suppression sera effective le 16 décembre 1973.

18/11/4cm

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE TOULOUSE

N. C. P. N. 82 8484

DIVISION COMMERCIALE

8, Rue Marégo
31079 TOULOUSE CEDEX
Tél. : 82 71 71
Tél. : 82 78 18

Monsieur le Maire
de LAVELANET

09300 - LAVELANET

VABF

N. N. N. : CLOL 2/62 - DC 12

TOULOUSE

LE 20 AOÛT 1973

OBJET : Fermeture des sections
de ligne de Bram à Lavelanet
et Moulin-Neuf à Mirepoix

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous informer que dans le cadre des mesures à prendre pour réduire ses charges, la Société Nationale des Chemins de fer Français a dû se résoudre à la suppression du service ferroviaire des marchandises sur les sections de ligne de Bram à Lavelanet et de Moulin-Neuf à Mirepoix.

Cette suppression, imposée par la faiblesse de plus en plus marquée du trafic assuré sur les sections considérées, sera réalisée le 30 septembre 1973.

Les gares situées sur le parcours de Bram (exclu) à Mirepoix (inclus) et à Lavelanet (inclus) seront donc fermées à tout trafic à partir de cette date.

Un avis portant cette fermeture à la connaissance de nos clients sera affiché dans les établissements concernés.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

11 LE CHEF DE LA DIVISION COMMERCIALE,

Dès l'annonce de la suppression de la ligne, Fernand Delmas (maire de 1947 à 1977) et son Conseil municipal envisagent l'acquisition d'un terrain d'une superficie de 3825 m².

Ce sera chose faite le 25 novembre 1976, pour un coût de 99.403,55 francs.

le 23 août 1976, à Monsieur le Maire de la commune de Lavelanet - Brans, qui concerne notre région.

Cette suppression devrait avoir une compensation pour notre commune, en particulier celles de Drenilhé, et de Laroque d'Olmes également.

Notre ville connaît une très grave crise de logements, et les terrains sont très chers et rares. Aussi, il serait vraiment opportun et très social qu'elle puisse acquérir ceux de la S.N.C.F., les bâtiments qui vont devenir vacants onéreux d'entretien. Car il est évident que l'ensemble des ouvrages d'art, lignes etc.... vont se dégrader du fait de leur désaffectation.

Autre perspective très intéressante, celle de créer, sur l'assiette de la ligne, une voie d'accès jusqu'au village de la Bastide s/ l'Albi comme il en a été créé une de Sercabanne à Saint - Girons, rive droite du Salat, sur l'emplacement d'une ancienne voie ferrée.

Même si sans unique, cette route doublerait l'ex-nationale 620, déservirait au passage la commune de Drenilhé, permettrait d'éviter la difficile traversée de Laroque d'Olmes, améliorerait sensiblement la circulation entre cette grosse commune et Lavelanet, assurerait, enfin, une liaison directe et rapide avec le département de l'Aude.

Si nous avions la bonne fortune d'être compris, je pense que nous serions armés pour neutraliser les oppositions diverses, dont l'écho nous est déjà parvenu, et qui ne vont pas manquer de se manifester publiquement.

RECTION GÉNÉRALE DES IMPÔTS N° 751

Le Receveur Divisionnaire des Impôts à FOIX

A Monsieur le Maire

Office L. DELMAS

le 25 JUNE 1977

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une expédition de l'acte administratif en date de ... portant vente au profit de votre collectivité divers immeubles sis à ... appartenant à ... supportant le prix de 99.403,55, y compris les charges et taxes de diverses natures.

Conformément aux clauses de l'article "Prix-déclatés" notamment le dit prix devra être réglé à sa valeur dans le mois qui suivra la date de réception de l'expédition de l'acte de vente.

En conséquence, je vous serais gré de vouloir bien précautionner à mon profit la somme de 99.403,55.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, mes salutations distinguées.

Le Receveur Divisionnaire

Le certificat a été établi à la demande de M^{me} LAUCHÈRE (Pension) pour lui permettre de vendre la somme de 413.000 Francs aux articles 212 ou 210 - J'ai fixé moi-même la ventilation de différents prix en me basant sur un prix de 10F au m² de Terrain - Revenu à EDF + de 40F/m²

e LAVELANET

x. la Municipalité a acquis à la S.N.C.F., suivant acte administratif en date du 14/9/1979 pour prix global de : 413 000 Francs, les immeubles désignés ci-après

- le bâtiment principal de la gare d'une superficie au sol de 200 m², pour un prix de 199.610 Francs
- le terrain d'assiette d'un entrepôt d'une superficie au sol de 450 m², pour une somme de 4 500 Francs
- divers terrains pour une contenance de 20 899 m², cadastrés section C n° 5625 et 5626, pour une somme de 208 890 Francs.

Une partie de ces terrains (4 579 m²) a été vendue à E.D.F le 11 Mars 1981, pour le prix principal de 183 160 Francs.

24 JUIN 1981

Le 2 novembre 1978, sous la présidence de Jean Miquel (maire de 1977 à 1983), le Conseil municipal charge le maire de signer la promesse d'acquisition des immeubles bâtis (dont la gare désaffectée de Lavelanet) et non bâtis, cadastrés sous le N° 5 476 section lieu-dit « Le Gabre », d'une superficie de 18 355 m² pour la somme de 183 160 francs.

L'école de musique municipale sera installée dans les locaux de l'ancienne gare en 1981

Aujourd'hui, les notes de musique ont remplacé le sifflet du chef de gare.



L'école municipale de musique « René Allabert » n'est plus à présenter. Depuis près de 45 ans qu'elle est municipale, elle a su se développer et maintenir un niveau d'enseignement qui en fait une des meilleures de Midi-Pyrénées. De très nombreux élèves qui ont fréquenté ses bancs ont ensuite évolué dans des conservatoires régionaux ou nationaux. Bon nombre d'entre eux sont aujourd'hui professionnels de la musique.

Le 1^{er} novembre 2009, la municipalité conduite par Marc Sanchez se porte acquéreur de la friche Gondrand & Frères (société de transport).

Cette ancienne friche sera transformée en centre multisports municipal.



Aujourd'hui, nommée Chemin des Filatiers, la Voie verte relie encore et toujours Moulin-Neuf à Lavelanet en suivant l'ancienne voie ferrée.



Derrière l'Ecole de musique, la municipalité conduite par Marc Sanchez, entend créer un espace culturel et patrimonial.

Celui-ci devrait à terme comprendre une Maison des patrimoines, un espace dédié à l'histoire du cinéma et un Escape Game sur le génial Méliès



dont le père, Jean Louis Stanislas Méliès, est natif de Lavelanet; sans oublier l'espace Pipotopia. Ce dernier doit voir le jour dans les semaines qui viennent.



MAIRIE DE LAVELANET

7, avenue Alsace-Lorraine - 09300 LAVELANET

Tél. 05 61 01 53 70 - www.mairie-lavelanet.fr



LAVELANET
en Ariège

Conception et rédaction : Commission extra-municipale Patrimoine

Mise en page et impression : Imprimerie du Noisetier - www.impnoisetier.com

ISBN 978-2-9502071-2-8