

BLAGNAC

QUESTIONS D'HISTOIRE

Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 11 (Mai 1996)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

TABLE des MATIERES

L'église Saint-Pierre : "De l'ombre à la lumière"	1
Compans, soldat impavide de l' Empereur	3
Les tramways électriques	7
Blagnac, petit village : Les bonnes fournées	18
Les prisonniers de guerre : témoignages	21
Limites de la guerre aérienne	31
Dans la résistance toulousaine, qui étaient-ils ?	35

En couverture : le Château de Blagnac en 1800.

Responsable de publication : Germaine Ricard

Comité de Rédaction : Alain Lauret - Suzanne Béret - Daniel Bonzom - Henri-Robert Cazalé
Gabrielle-Renée Mezeix - Jeannette Weidknet

N° ISSN : 1169-4408

L'EGLISE SAINT-PIERRE : "DE L'OMBRE A LA LUMIERE"

La rencontre, au sein de l'association de l'histoire locale, de Gabrielle Mezeix et Daniel Bonzom, tous deux passionnés d'architecture et d'archéologie, a donné une série d'articles sur l'église Saint-Pierre de Blagnac.

Celui-ci est le dernier... pour l'instant.

En effet, si désormais notre vaisseau paroissial est inscrit à l'inventaire des Bâtiments de France depuis 1926, les recherches et les fouilles se poursuivent car ils aimeraient et espèrent qu'il sera un jour classé monument historique.

Ainsi Gabrielle et Daniel auraient atteint le but qu'ils s'étaient fixés dès leur premier article : faire en sorte que notre église devienne "... un monument plus durable que l'airain" (Virgile - Les Odes d'Horace) voir revue n° 7.

Notre église a une âme. De la terre naît son mystère et le décrépi laissant enfin à découvert la brique nous révèle peu à peu son passé architectural. Les visites de diverses personnalités en sont la preuve. Comme Daniel et moi ils sont "amoureux" de cet édifice sacré qui se livre pierre à pierre pour nous permettre d'écrire un jour son histoire.

La démarche que nous avons entreprise nous a passionnés (une église ne s'ouvre pas sans amour), nous n'avons pu encore tout lire, tout voir et il reste bien du travail car nos références ne sont pas aussi détaillées que nous l'aurions souhaité. Nous avons parfois hésité avant de vous livrer le résultat de nos recherches... nos sources étaient si diverses ! A tel point qu'un article ne semblait pas une suite mais un nouveau point de départ. Le passé de notre église est si riche ! Nous allions de découvertes en découvertes et notre enthousiasme précédait toujours les mots que vous pouviez lire dans la revue. Même si nous ne pouvons pas encore écrire une histoire chronologique de l'église Saint-Pierre, nous avons voulu vous offrir les fruits de nos recherches, de cette étude et de ces fouilles, malgré des lacunes, car, comme le disait mon ami historien le Général Ménard : "... chaque découverte pose parfois autant de questions qu'elle en résout !"

Le plan joint à cet article vous donnera un premier aperçu de l'évolution de l'église au cours des siècles. Nous avons reçu l'aide précieuse de Quitterie CAZES et de Maurice SCHELLES dont un article figure sur le bulletin de l'année

académique 1994-1995 : "Mémoires de la Société Archéologique du Midi de la France". Nous insistons sur le fait que la mise à jour des maçonneries intérieures a permis une première analyse des différents états de cet édifice jusque-là très mal connu. Bien des incertitudes seront sans doute levées par une analyse archéologique des maçonneries, qui reste à faire et que facilite aujourd'hui l'enlèvement des enduits intérieurs. L'étude des comblements des baies primitives (où apparaissent des couches d'enduit superposées avec en particulier des traces de peinture rouge sur la plus ancienne), apporterait des informations précieuses.

Le délai de deux ans prévu avant la reprise des travaux devrait nous permettre une analyse complète de l'édifice, qui, seule, pourrait fonder le parti de restauration de la nef où il paraît à priori souhaitable de maintenir visibles les états successifs. La réfection du dallage apportera, elle aussi, des éléments concrets. Peut-être pourrons nous alors avancer une date plus précise sur l'aube de notre église.

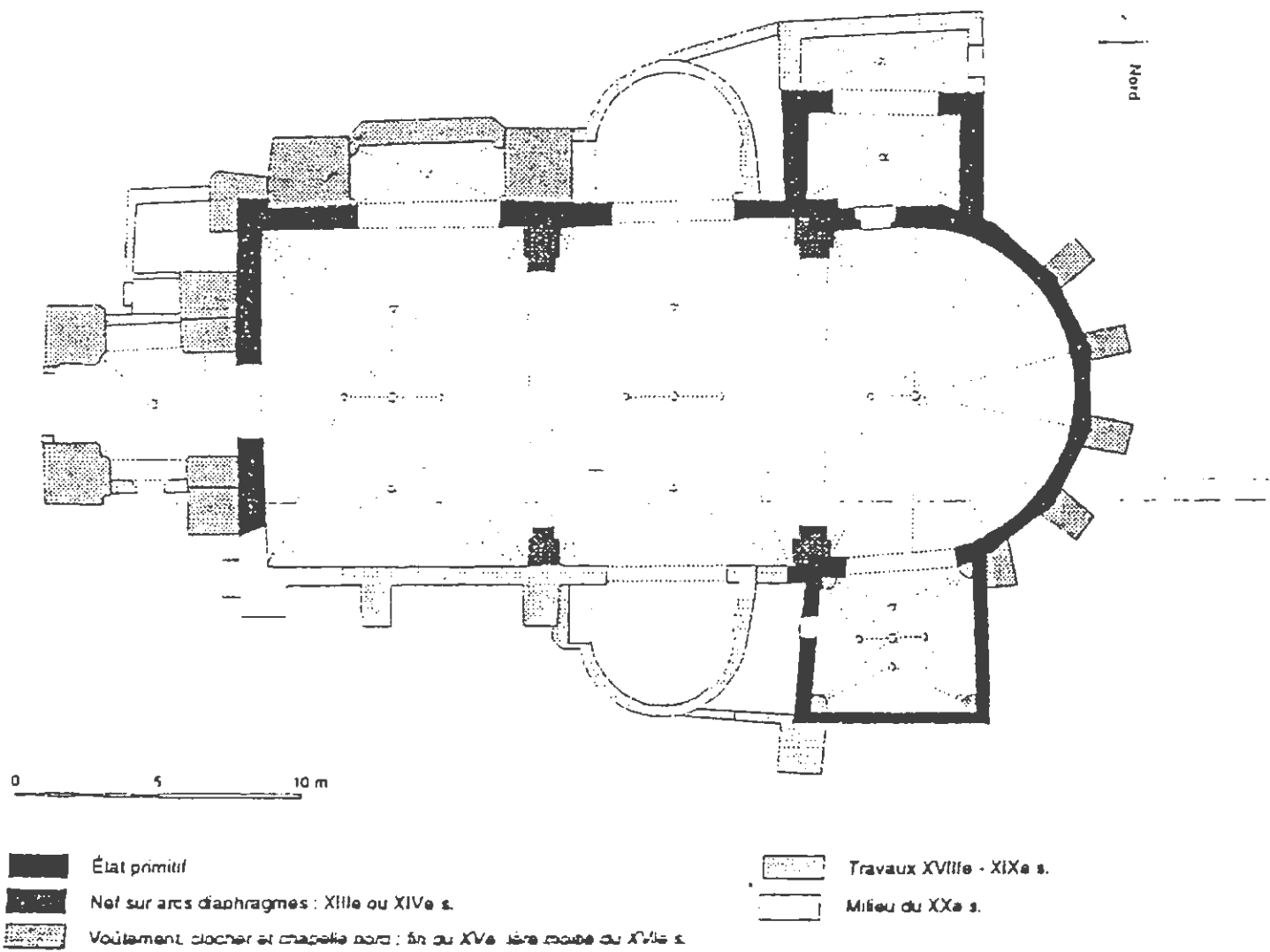
Un rapport de fouille a été rédigé par Daniel Bonzom avec l'aide de Eric Pons. Un exemplaire peut-être consulté à la bibliothèque d'Odysud de même que sont en vente à la Maison de l'Histoire les revues numéro 7 - 8 - 9 et 10 dans lesquelles figurent nos articles concernant l'église Saint-Pierre de Blagnac.

Nos recherches continuent, notre enthousiasme est intact et n'oubliez jamais cette phrase citée par Roland Landry dans "Le Général Beaupuy nous revient" : "La vérité, en histoire, c'est une erreur qui ne rencontre plus de contradiction, faute de document".

Gabrielle-Renée Mezeix

NOTE des Auteurs :

La municipalité (et monsieur le Maire en particulier) a toujours suivi avec beaucoup d'intérêt nos recherches et a su entendre et écouter nos suggestions, Gabrielle et Daniel tiennent à dire : merci.



BLAGNAC. ÉGLISE SAINT-PIERRE. Plan : chronologie des différentes étapes de la construction. Dessin Q. Cazes, M. Scellès et D. Bonzom d'après le relevé de J.-C. Rioland (1985).

COMPANS, SOLDAT IMPAVIDE DE L'EMPEREUR

Les fêtes du couronnement oubliées, Compans est affecté au camp de Saint Omer, où Napoléon masse des troupes, placées sous les ordres de Soult, pour envahir l'Angleterre.

On ne peut s'empêcher d'évoquer à ce sujet l'attitude d'Hitler, dans des circonstances analogues, lorsqu'il imagina, après la défaite de la France, d'attaquer la perfide Albion, qui s'opposait seule à son impérialisme. Comme plus tard l'armée allemande, Napoléon dût renoncer à son ambitieux projet. Il devait se venger bientôt en attaquant la Russie, car l'histoire se répète, fût-ce en bégayant : l'Angleterre en effet avait pris la Russie comme alliée, en coalition d'ailleurs avec l'Autriche. Massée d'abord contre l'Angleterre, l'armée impériale fut contrainte de guerroyer

*"Contre toute l'Europe, avec ses capitaines,
Avec ses fantassins couvrant au loin les plaines,
Avec ses cavaliers,
Toute entière debout comme une hydre vivante..."*

V. Hugo

La "grande armée" que Napoléon réunit, fut composée de 7 corps. Le maréchal Lannes commandait l'un d'eux, le 5^e comprenant un peu plus de 27.000 hommes, avec les divisions d'Oudinot, Suchet, Gazan, la cavalerie légère de Treilhard, et une unité d'artillerie. Il prit Compans comme chef d'état-major. Le rôle de chef d'état-major, que Compans remplira plus d'une fois, apparaît effacé quand on relate guerres et combats. Il est en fait "le metteur en scène des batailles, mais ce n'est pas lui que le public applaudira".

Le 26 septembre, Napoléon arrive à Strasbourg, pour prendre personnellement le commandement de l'armée. Franchissant le Danube le 7 octobre 1805, Lannes, grâce aux dragons de Murat et aux grenadiers d'Oudinot, remporte la victoire de Wertingen : 25 Autrichiens sont faits



LA COMTESSE COMPANS
1792-1816

prisonniers, 3 drapeaux et 6 canons saisis. Lannes et Ney cernent Ulm, qui se rend. Lannes poursuit l'ennemi, joint à Murat, fait 45 lieues en 5 jours, suscite 8 engagements, prenant 15.000 hommes, 11 drapeaux, 128 canons, 5 à 600 chariots et caissons d'artillerie.

*"On battait l'avant-garde, on culbutait le centre
Dans la pluie et la neige et de l'eau jusqu'au ventre,
On allait, en avant!"*

*Et l'un offrait la paix, et l'autre ouvrait ses portes,
Et les trônes roulant comme des feuilles mortes
Se dispersaient au vent!"*

V. Hugo

Napoléon se dirige sur Vienne à marches forcées. Murat et Lannes, avec Compans, y entrent le 13 novembre, mais pour subir le 16 un terrible combat, heureusement secourus par Oudinot, cette fois contre les Russes, qui ne plaisantent pas, à Hollabrunn : les blessés sont grillés dans les maisons incendiées par les obus.

Mais le 2 décembre, resté dans toutes les mémoires, c'est le soleil d'Austerlitz, la bataille des 3 empereurs. Lannes, aux côtés de Murat, tient la gauche. Compans, lié à Lannes, est blessé, mais trop légèrement pour avoir à quitter le champ de bataille. Napoléon triomphe, mais Lannes a des reproches à lui faire, on ne saura pas lesquels : l'Histoire est aux ordres de l'Empereur. Après altercation, Lannes quitte l'armée. Le 5^e corps passe au général Mortier, et Compans au commandement d'une brigade du 4^e corps d'armée, aux ordres du maréchal Soult. Berthier, aide de camp de l'Empereur, nomme Compans chef d'état-major de Soult, malgré paraît-il les réticences de ce dernier (26 septembre 1806).

La Russie est battue, l'Autriche signe la paix de Presbourg.

ENCORE ET TOUJOURS, LA GUERRE!

Mais quand on croit que c'est fini, voilà que ça recommence : la Prusse déclare la guerre, qui reprend dès le 9 octobre. Le 14, c'est la victoire d'Iena, où Soult avec Compans et Ney tiennent la droite. La division Saint Hilaire du 4^e corps s'est "couverte de gloire". Soult, qui a apprécié Compans, le cite dans son rapport à l'Empereur, du 6 novembre, faisant état du même coup de la prise de Lubeck. Dans cette ville, Compans, aidé de Bernadotte, le futur roi de Suède, pour l'instant Prince de Ponte Corvo,

Document :

"Compans demande à Napoléon la permission de se marier"

Paris, le 8 mai 1811

L'Empereur daignant agréer que je me marie avec Mlle Louise-Octavie Lecocq, fille de M. Louis-Joseph Lecocq, propriétaire, ancien administrateur de la Compagnie des Indes, et de Mme Marie-Claude Darcq, sa femme, demeurant à Paris, rue de l'Université, n° 11, je prie Votre Excellence de vouloir bien me faire expédier dans ses bureaux la permission officielle qui m'est nécessaire pour faire procéder à la publication des bans. Je souhaiterais, Monseigneur, que la première publication pût avoir lieu dimanche prochain et j'ai déjà pris des arrangements à cet effet, il ne me manque plus, pour être en règle que la permission de Votre Excellence, je lui serais bien reconnaissant si elle avait la bonté d'ordonner qu'elle me fût expédiée sur-le-champ.

Mlle Lecocq appartient à une famille où tout annonce la réputation de bonnes mœurs et de parfaite éducation dont elle jouit : elle recevra en dot un immeuble de trois cent cinquante mille francs (1), cinquante mille francs comptant et un logement convenable dans l'hôtel qu'occupe la famille. Son père est un des plus grands propriétaires de la capitale. Il paie environ quarante mille francs de contributions.

Signé : Général Comte Compans
Hôtel des Etrangers, rue Vivienne.

(1) D'après les règlements militaires, tout officier désirant se marier devait justifier de la fortune que possédait la personne qu'il voulait épouser.

arrête le pillage et rétablit l'ordre : Lubeck était en effet ville libre, mais occupée par nos ennemis, avait été prise de vive force.

La Prusse est entièrement occupée par l'armée française. Ce que plus tard on appellera un "Blitz krieg" aura duré 17 jours. Compans est enfin nommé général de division. Il a 37 ans.

Bien qu'un armistice lui ait été accordé, la Prusse, poussée par la Russie qui n'a pas capitulé, reprend le combat. C'est bientôt la meurtrière bataille d'Eylau : soldats français et russes, à moitié ensevelis dans les tombes du fameux cimetière, resté dans l'Histoire comme comble de l'horreur, se fusillent à bout portant, à l'aveuglette, dans la tempête de neige. Le chef de bataillon Pelleport, de Montréjeau, ami de Compans, est laissé pour mort, ayant pris 30 coups de sabre. Et pourtant, il devait survivre. Augereau, blessé, est contraint de quitter le combat. Compans prend le commandement direct du corps d'armée, réduit à l'état de débris. Il faut l'arrivée de Davout pour décider de la victoire, mais quelle victoire : 9000 morts de part et d'autre, 25 mille blessés.

Prise dans la guerre, la population subit la famine. Compans organise les secours : nous avons bien dit au début de ces articles, qu'homme de guerre, il avait toujours été homme de coeur. A sa demande, chaque régiment du 4^e corps verse 1.500 francs.

Employant la tactique de la terre brûlée, les Russes en se repliant incendient les villes. On les accroche à Heilsberg, où Murat, emporté par sa fougue habituelle, fait malheureusement en sorte que la bataille se termine sans vainqueur. Napoléon lui en fait de sévères reproches. Ce n'est pas la première fois que Murat fait des bêtises ! Quoi qu'il en soit, comme à Eylau, le combat a été sanglant.

Les Russes poursuivent leur retraite. Soult, Murat, Davout, les empêchent de se retrancher à Koenigsberg. Bataille à Friedland, victoire, cette fois encore au prix d'une boucherie : 15.000 morts de chaque côté! Mais la forteresse de Koenigsberg se rend à Soult, qui compte toujours Compans

comme chef d'état-major. La "grande armée" poursuit les Russes jusqu'à Tilsitt, où la paix est signée, le 7 juillet 1807, avec la Russie, le 9 avec la Prusse.

ENFIN LA PAIX, MAIS QUELLE PAIX ?

Napoléon essaie de tirer tous les bénéfices de sa victoire, non seulement à l'extérieur, mais en politique intérieure. Honni par la noblesse d'ancien régime, qui affecte de l'appeler Buonaparté il décide d'instituer une nouvelle noblesse, qui sera d'épée, comme fut aussi l'ancienne, qui a perdu ses références. Le maréchal Soult, chef direct de Compans, est fait duc de Dalmatie, Compans devient comte par décret impérial du 28 août, avec dotation de 25.000 francs à prendre sur le domaine de Schoningen. Le 25 novembre, survient une nouvelle dotation de 25.000, signée à Burgos, basée sur la province de Dannenberg. Puis encore 10.000 de rente sur des biens en Galicie. (On se souvient que Napoléon, avec son frère Joseph, qu'il a nommé roi d'Espagne, mène dans la péninsule une politique de diplomatie et de guerre... qui sera vouée à l'échec).

Les armoiries de Compans sont "d'argent fretté de 6 lances d'azur au franc quartier des comtes militaires". Ces 6 lances, qui figurent au monument de Compans à Salies du Salat, répondent, comme dit au premier de nos articles, au jeu de mot qui faisait de Compans le "général silence", étant donné sa réserve, étonnante pour un méridional.

On sait que pour les Parisiens, tous ceux juchés au sud de la Loire sont des "Marseillais". Ainsi en fut-il de ceux qui s'emparèrent le 10 août des Tuileries, qualifiés de "Marseillais", alors qu'ils comptaient avec ceux-ci nombre d'Ariégeois et de Tarnais, ainsi que des Bretons. Il est vrai qu'après cet exploit tous chantèrent "le chant de guerre de l'armée du Rhin", amenée du Sud-Est, qu'on appelle encore aujourd'hui "la Marseillaise"... Nos excuses pour la parenthèse!

Nommé comte, Compans le fut sans référence de lieu, contrairement à ce

qu'il advint pour la plupart des autres promus. Ainsi Davout, nommé commandant du 4^e corps où servait Compans, Soult ayant été muté en Espagne, fut-il fait duc d'Auerstadt. Compans aurait souhaité être fait comte de Settepani où il avait mené un combat (voir précédent article) qui représentait à ses yeux son plus grand titre de gloire. On oublia cet épisode, sans doute trop "républicain", et la demande de l'impétrant.

Compans prit son quartier général à Berlin, puis à Erfurt. La guerre se préparant contre l'Autriche, il passa paraît-il trente nuits sans se déshabiller !

ET ÇA REPART = GUERRE A L'AUTRICHE !

L'Autriche attaque la Bavière, notre alliée, avec 550.000 hommes et 6 corps d'armée. Le 3^e corps, que commandait Davout, avec Compans comme chef d'état-major, ne comptait en face que 45.000 hommes. Le 57^e de ligne, surnommé "le terrible" depuis les campagnes d'Italie, est chargé de repousser les Autrichiens à la baïonnette. Décimé, il est secouru par le 10^e léger, qui subit le choc de 40.000 hommes et de 60 bouches à feu, d'où son repli. Compans prend le commandement direct du 72^e de ligne. La division Saint Hilaire, du corps de Davout, réussit en définitive à tenir en respect 60.000 attaquants.

Mais Napoléon survient en personne, au moment même où le 10^e léger de Saint Hilaire s'empare de Leuchling, hélas pour peu de temps, car 8000 hommes le déciment bientôt. Compans contre-attaque à la tête de 2 régiments, assez pour permettre à Napoléon et à Lannes qui a cessé de bouder pour rejoindre l'armée, de remporter la victoire d'Eckmühl (22 avril). Ratisbonne est pris le lendemain. Entre le 19 et le 23, les Autrichiens ont perdu 50.000 hommes, dont 35.000 prisonniers, dont 15.000 à Eckmühl avec 12 drapeaux.

Le 10 mai 1809, la "grande armée" entrait à nouveau à Vienne. Mais le 22, il faut encore livrer bataille à Essling, menacée par 100.000 ennemis.

Massena, avec 25.000 hommes seulement, tient tête, bientôt secouru par Lannes, qui dans l'engagement tombe mort, ainsi que Saint Hilaire. C'est la rançon d'une victoire, encore terriblement meurtrière. Compans pleure son camarade Lannes, son ancien compagnon des combats aux Pyrénées Orientales.

Le 4 juillet, Davout se bat pour passer victorieusement le Danube : sanglante journée, à nouveau, mais qui aboutit au traité de Vienne, le 14 octobre, entérinant la fin de la guerre. Davout, fait "prince d'Eckmühl", part en congé en France (février 1810). Il laisse à Compans le commandement en chef de l'armée d'Allemagne, avec la tâche d'assurer depuis Hambourg le succès du Blocus Continental, dirigé contre l'Angleterre, auquel l'Empereur est particulièrement attaché !

En février 1811, Davout reprend son commandement et accorde à Compans un congé pour rentrer en France et s'y marier. C'est à cette occasion que Compans rencontrera Blagnac. Nous en reparlerons...

H.R. CAZALE
[Sera continué]

Voir nos références dans le précédent numéro de la revue.

Les 2 documents publiés ici sont tirés de la page 98 de "Général Compans" par Ternaux-Compans - Paris - Librairie Plon 1912.

LES TRAMWAYS ELECTRIQUES

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les déplacements des hommes et des femmes ont été grandement facilités par l'essor des moyens de transports en général et en particulier par ceux des transports en commun. Nous nous contenterons de nous intéresser aux omnibus à traction animale qui font leur apparition à Blagnac vers 1870 et surtout aux tramways électriques qui les remplacent quelques décennies plus tard. Dès 1907, Toulouse possède plusieurs lignes de ce nouveau moyen de transport. C'est alors au tour de la banlieue d'être équipée.

En 1910, l'ordre vient de la préfecture, mais il faudra quatre années à Blagnac, pourtant si proche de Toulouse et qui compte déjà 1800 habitants, pour être reliée à sa grande voisine.

La présence de la Garonne explique ce long délai. Mais c'est, peut-être, à cause de cette attente que la joie des Blagnacais éclatera si fort à l'arrivée du premier tramway.

AVANT LES TRAMWAYS

En 1862, Eugène Pons obtient de la ville de Toulouse la permission d'utiliser des omnibus à chevaux pour le transport des voyageurs. Dès 1866 huit lignes amènent ceux-ci de la place du Capitole à la gare et jusque dans les faubourgs à la limite de l'octroi.

Vers 1870, ces omnibus à impériale, partant toujours de la place du Capitole, desservent Blagnac en y arrivant une heure après. Durant la saison d'été trois voyages (matin, midi, soir) sont prévus et en hiver celui du soir est supprimé. Une place à l'intérieur coûte, durant la semaine, 30 centimes et seulement 25 centimes sur la banquette ; le dimanche, le prix est fixé à 30 centimes pour tous.

Selon les lois en vigueur, l'autorité municipale doit "prendre et faire exécuter toutes les mesures propres à assurer la liberté et la sûreté de la circulation sur le territoire communal". A ces fins, le maire de Blagnac, Mr Joseph Bézard prend un "arrêté" en date du 23 octobre 1870 exécutoire à

partir du 1^{er} novembre suivant. Il considère, en effet, que "des accidents graves sont souvent occasionnés par l'imprudence des conducteurs des voitures publiques".

Aussi "le conducteur ou le postillon de l'omnibus sera muni d'une trompe, un cornet ou tout autre instrument bruyant" pour avertir de l'arrivée ou du départ de sa voiture. Pendant le stationnement ou le parcours il devra "se tenir constamment à la portée des chevaux, avec défense de les laisser seuls ou de les débrider sous quelque prétexte que ce soit, à moins qu'ils ne soient solidement attachés". Si un rassemblement de personnes ou tout autre obstacle embarrasse la voie publique "le postillon devra tenir ses chevaux au pas afin d'éviter tout accident". Si la stricte exécution de cet arrêté n'est pas respectée, les agents de police de la commune donneront "des contraventions constatées par procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois".

L'omnibus passe dans la rue de la Croix-Blanche, suit "la Grande rue du village" (les boulevards actuels) et s'arrête devant "le café Barthès" où une salle d'attente est mise "gracieusement à la disposition des voyageurs". A l'intérieur de l'omnibus "un avis" indique les heures d'arrivée et de départ, ainsi que le prix des places.

En 1885, l'entreprise Pons décide d'augmenter ceux-ci : "pour la semaine 40 centimes à l'intérieur et 35 centimes la banquette ; le dimanche 40 centimes pour tous". Mais le maire, Mr Félix Debax, obtient la réduction de ces prix qui reviennent à ceux que nous avons indiqués plus haut. Le conseil municipal le remercie, dans sa séance de février 1886, pour son "zèle".

Ainsi, va "tranquillement" l'omnibus à impériale au fil des ans... jusqu'au 11 Avril 1914. Il est alors le dernier spécimen encore en circulation régulière dans la banlieue : son remplaçant tarde à venir !



L'omnibus (coll. R. Espanol)

LA DIFFICILE ARRIVÉE DES TRAMWAYS

UN PROJET.

Le 4 octobre 1910, le Préfet de la Haute-Garonne adresse une lettre au maire de Blagnac, Mr Jean Garric, pour lui demander de réunir son Conseil Municipal. En effet, dans "sa séance du 1^{er} octobre courant", le Conseil Général a décidé l'établissement des tramways électriques dans les communes suburbaines (Toulouse a déjà plus de cinq lignes). En ce qui concerne Blagnac, ce projet comprend une ligne d'une longueur de 4,800 km, partant de la place Matabiau et passant par les Ponts-Jumeaux et les Sept-Deniers.

Le Préfet insiste sur la facilité des relations rapides avec Toulouse que procurerait une telle ligne. Il ajoute qu'"en raison de l'intérêt direct que retireront les habitants de votre commune de l'établissement des tramways électriques, le Conseil Général a pensé que votre commune pourrait participer à la dépense annuelle dans une proportion qui vous reste à déterminer, d'accord avec le conseil municipal, d'après les ressources dont votre budget peut disposer..."

C'est pourquoi, le 6 novembre suivant, Mr Garric donne lecture de cette lettre devant le conseil municipal. Celui-ci délibère et considère "que les ressources de la commune sont faibles et qu'elle est déjà desservie par le chemin de fer de Toulouse à Cadours". (En effet depuis 1903, "un petit train" part de la gare Roguet à Toulouse, s'arrête à Blagnac et va jusqu'à Cadours en passant par Grenade). Toutefois, il "décide de participer à l'établissement des tramways pour une somme annuelle de 1500 francs" car il ne lui "paraît pas possible que la subvention dépasse 1 franc par habitant".

L'AJOURNEMENT.

L'argent à verser, la desserte par le train, la Garonne à franchir freinent l'enthousiasme des élus blagnacais et expliquent leur réticence à réclamer une ligne de tramways électriques. Sans le vouloir vraiment, notre commune fait exception. Car, le réseau municipal toulousain à peine achevé par la Compagnie des Omnibus et Tramways présidée par Firmin Pons successeur de son père, les communes voisines sollicitent son prolongement sur leur territoire.

Grâce à l'appui financier du Conseil Général et au labeur de Mr Pons et de ses collaborateurs, dès septembre 1912, les tramways électriques desservent Castanet et son canton. C'est le début de 80 km de voies autour de Toulouse.

A la même période, le conseil municipal de Blagnac réduit sa participation à 400 francs (au lieu des 1500 initiaux). Mr F. Pons envoie une lettre au maire en lui faisant remarquer que "c'est sur les divers engagements demandés aux communes par le Préfet et votés par elles... que le Conseil Général a voté le projet de Réseau de Tramways Electriques Départementaux Suburbains". Il ajoute : "Assurément, il n'accepterait pas que vous réduisiez la subvention, déjà réduite à moins de 1 franc par habitant, alors qu'elle aurait dû d'être de 1,50 franc..."

Les élus blagnacais doivent donc faire face à deux problèmes : celui du financement et surtout celui, bien plus difficile à résoudre, de la construction du nouveau pont suspendu métallique sur lequel passerait la

ligne des tramways. Mais nous sommes en 1912, l'adjudication pour cette construction n'a pas encore eu lieu (voir dans le numéro 10 de la revue "Blagnac, Questions d'Histoire" l'article "Du bac au pont" pages 7 et 8). Les conseillers municipaux sont bien conscients que, sans ce nouveau pont, un délai de plusieurs années sera nécessaire pour que les tramways arrivent à Blagnac.

UNE SOLUTION PROVISOIRE.

En 1913, Jean Garric, maire de Blagnac depuis 1909, démissionne et Charles Toulouse lui succède. De nombreuses communes sont alors reliées à Toulouse par les tramways. Le conseil municipal blagnacais n'est pas contre le progrès, loin de là ; mais l'affaire du nouveau pont n'est toujours pas réglée.

En avril 1913, un service est ouvert sur Purpan et Saint-Martin-du-Touch. Le 25 du même mois, le maire et des délégués de la commune font une démarche pressante auprès de Mr F. Pons pour lui demander si, dans l'intérêt de la population de Blagnac qui est la plus importante cité de la banlieue de Toulouse non encore desservie par les tramways électriques, il ne consentirait pas, vu la durée de construction du pont projeté, à prolonger la ligne de Saint-Martin-du-Touch depuis le rond-point de Purpan jusqu'à Blagnac. Ce tronçon de raccordement ne nécessiterait que 1,970 km de voie principale et 300 m de voie de service et de garage jusqu'à la sortie du pont à construire où arrivera la future ligne partant des Ponts-Jumeaux (comme celle-ci ne se fera pas, il faudra en fait poser 3,340 km de voie nouvelle).

Le 21 juin suivant, le maire, Mr Toulouse, rend compte de cette demande aux conseillers municipaux réunis en séance extraordinaire. Mr Pons en a reconnu la légitimité, mais comme il l'a fait remarquer "il appartient au conseil municipal d'en faire l'objet d'une délibération spéciale qui sera transmise à Mr le Préfet et aux membres du Conseil Général pour la



Le tramway place de la Mairie et de La Poste.

prochaine session de septembre" Les conseillers municipaux délibèrent et acceptent cette solution.

Le 1^{er} août Mr F. Pons écrit au maire de Blagnac "Nos projets étant terminés, nous estimons que nous devrions les remettre ensemble à Mr le Préfet". C'est chose faite le mercredi 6 août à 10 heures. Une nombreuse délégation, composée, de Mr Toulouse, maire de Blagnac; de Mr Vié, adjoint; de divers membres du conseil municipal, de personnalités comme Messieurs Durand, Ancely, Bayle, Roumengous... accompagnent Mr Pons à la préfecture pour remettre les projets en question. Mr Martin, secrétaire général, reçoit très aimablement les membres de cette délégation et tous se retirent "avec l'entière conviction que dans très peu de temps l'importante commune de Blagnac sera enfin desservie par les tramways électriques".

Le 25 août suivant, Mr F. Pons écrit à nouveau au maire de Blagnac pour lui indiquer toutes les démarches administratives à faire et l'informer que "la société des tramways et omnibus F. Pons de Toulouse s'engage à construire immédiatement à ses risques et périls" le tronçon de raccordement entre Purpan et Blagnac.

Cramways et Omnibus F. Pons de Colouise

Société Anonyme au Capital de 4.000.000 Francs

Administration Générale : Rue des Frères, 43, Colouise.

Firmin Pons

Président du Conseil d'Ad.
Directeur Général

Colouise: le 25 Août 1913.

Signe Electrique A²E²

Place Esquirol, Tarpan, Blagnac

A Monsieur le Maire
de Blagnac

Monsieur le Maire,

La prochaine session du Conseil Général étant fixée au Lundi 1^{er} Septembre, nous vous rappelons comme suite à la démarche faite ensemble à la Préfecture le Mercredi 6 août, dont vous avez fait paraître le compte-rendu dans le numéro de la Dépêche du 10 août; vu l'accueil favorable qui a été fait à notre démarche qui a eu pour but de remettre, en double expédition à Monsieur le Secrétaire Général les Plans du tronçon de Raccordement de la ligne de Tarpan à Blagnac — nous vous conseillons pour ne pas perdre le bénéfice de cette démarche si favorablement accueillie:

1^o — de demander à Monsieur Cruppi, Président du Conseil Général, de vouloir bien recevoir et permettre au Maire et à la délégation du Conseil Municipal de Blagnac

d'être entendus par la Commission des Chemins de fer dans la prochaine session de Septembre, relativement à la demande qui a adressée le Conseil Municipal de Blagnac, par sa délibération en date du 21 Juin 1913, ayant pour objet de demander la construction immédiate d'un tronçon de Raccordement entre la ligne de S^t Martin-du-Touch, de Tarpan à Blagnac; tronçon que la Société des Cramways et Omnibus F. Pons de Colouise s'engage à construire immédiatement à ses risques et périls, et dont les plans, déposés par une délégation importante ont été soumis à l'avis de M. M. les Ingénieurs. — Il conviendrait de demander que la dite délégation soit entendue par la Commission des Chemins de fer du Conseil Général en même temps que Monsieur Pons.

2^o — Prier M^r Teuga, conseiller général qui a bien voulu accompagner à la Préfecture votre délégation de vouloir bien vous faciliter cette entrevue avec la Commission Départementale — et à cet effet, pour qu'il soit bien au courant de la question, le voir, au préalable et lui remettre copie: 1^o — de la délibération prise par le Conseil Municipal de Blagnac le 21 Juin 1913 — 2^o — de la note parue dans "La Dépêche" du 10 août 1913 dont je vous envoie un exemplaire — 3^o — de la demande adressée au Président du Conseil Général dont vous voudrez bien également me faire tenir une copie.

— De mon côté je vais faire semblable démarches,

Je vous prie, Monsieur le Maire,
de croire à nos meilleurs hommages.

Firmin Pons

Lettre de M. F. Pons

UN MOMENT EXCEPTIONNEL : L'INAUGURATION

Le Conseil Général donne son accord. Le 4 octobre 1913 s'ouvre le chantier de construction de la ligne de Blagnac (le personnel vient de la ligne voisine de Colomiers qui sera mise en service le 30 octobre) et les travaux se terminent au printemps 1914.

UNE DATE INOUBLIABLE.

Le 11 avril 1914, le dernier omnibus effectue son ultime tour dans Blagnac tandis que le premier tramway va y faire son entrée. C'est devenu une tradition d'inaugurer avant la lettre toute nouvelle ligne.

En cette veille de Pâques, le soleil est radieux, mais l'Autan souffle fort. Place Esquirol, Mr F. Pons reçoit ses invités avec bonhomie et courtoisie.

A 3 heures précises, les deux tramways aux motrices et aux remorques pavoisées de drapeaux tricolores se mettent en route vers Blagnac. A leur bord environ 150 personnes ont pris place : Mr F. Pons, quelques-uns de ses amis, ses collaborateurs, de nombreux contrôleurs, conducteurs et wattmen ainsi que les représentants de la presse (grâce aux comptes-rendus de ces derniers nous avons pu écrire cette partie de notre article). Le long du parcours une foule souriante ovationne par des marques flatteuses ces personnalités.

Mr. F. Pons étant administrateur des hospices, une halte s'impose à Purpan devant l'hôpital suburbain en construction bien avancée, mais qui, selon le journaliste du "Télégramme", aurait du être déjà presque achevé. Le tramway repart et après être passé devant "la coquette mairie" de Blagnac s'arrête à l'église où se trouve le terminus.

Notre "élégante et charmante cité", toute décorée de verdure et de drapeaux est en liesse. Les deux gardes champêtres vêtus de noir et jaune écartent avec peine la foule des Blagnacais pour permettre à Mr. Pons et à ses invités de rejoindre le maire, Mr. Toulouse, Messieurs Vié, adjoint et



Le tramway tourne.

LA LIGNE TOULOUSE - BLAGNAC.

L'inauguration officielle a lieu le 13 avril 1914, mais, dès le dimanche 12, jour de Pâques, la ligne A2 E2 Toulouse-Blagnac a été mise en service. Les

Durand, Président du comité des fêtes. Les applaudissements crépitent, les drapeaux claquent joyeusement au vent, le photographe fait son office.

Ensuite, un lunch est servi dans la grande salle du café Barthès. Le champagne Moët et Chandon et "le fameux gâteau de Limoux" figurent au menu. On "choque" à la santé de Mr. Pons, à Blagnac, à Toulouse, au succès de la nouvelle ligne.

Six heures approchent. Après une promenade au Ramier, Mr. F. Pons et tous ceux qui l'accompagnent regagnent Toulouse, heureux de cet agréable après-midi si prometteur.

Toulousains ont pu se rendre en tramway dans "l'une des plus jolies banlieues de leur cité".

Partie de la place Esquirol, la voie franchit la Garonne sur le vieux Pont-Neuf, traverse le quartier St Cyprien, dépasse la cartoucherie et arrive au rond-point de Purpan. Ce plateau dénudé sera bientôt embelli par la transplantation des platanes au moins trentenaires, d'un mètre cinquante de tour. Ces arbres du boulevard des Minimes devaient être abattus pour permettre la construction d'une ligne de tramways le long de la rive droite du Canal du Midi. Grâce à l'initiative de Mr. F. Pons et après entente avec la ville de Toulouse, ils ont été transportés à l'aide d'un chariot-élévateur. Vu leur grand âge, leur beau et vaste feuillage donnera rapidement une ombre bienfaisante en été.

Dès la bifurcation vers Blagnac, le trajet est très agréable. La ligne emprunte la route départementale numéro 7 de Toulouse à Lombez, bordée à droite par une grande prairie, propriété des hospices, où se dressent les vestiges des arènes romaines. Elle traverse la voie du petit chemin de fer de Toulouse à Cadours ainsi que le Touch et se dirige, à droite, vers le pont suspendu de Blagnac. C'est en aval de ce pont que le Touch se jette dans la Garonne. Leur confluent forme un promontoire dit "Mont St Michel". Le site est infiniment gracieux : clair miroir du Touch, pentes verdoyantes, beaux vignobles, majestueux pins parasols.

C'était autrefois une dépendance du prieuré de la Daurade. Au sommet de ce "Mont", s'élevait une chapelle sur l'emplacement de laquelle, l'actuel propriétaire, Mr Ancely, a découvert de nombreux souvenirs forts intéressants : fragments de l'art statuaire gallo-romain et pièces de monnaie.

La ligne parcourt ensuite la superbe allée de platanes qui formera, en été, une agréable voûte de verdure au-dessus de la tête des voyageurs, elle laisse à droite les immenses bâtiments et la chapelle des Trappistines, passe dans la rue des Ormes (aujourd'hui rue Prosper Ferradou), place et rue de la Mairie et tourne pour atteindre enfin son terminus devant l'église. Au retour c'est par la rue de la Croix-Blanche, qu'elle rejoint le trajet de l'aller.

LA FETE DES TRAMWAYS.

Depuis celles de Castanet en septembre 1912, on n'a pas vu d'aussi belles fêtes pour l'inauguration d'une ligne de tramways électriques.

* *Un accueil enthousiaste*

En ce lundi de Pâques, 13 avril 1914, les Blagnacais et leurs représentants officiels manifestent par une joie sincère et débordante leur contentement d'être enfin reliés à leur proche voisine : Toulouse. Ils expriment aussi leur gratitude, leur reconnaissance et leur estime à l'assemblée départementale et à Mr Firmin Pons, ingénieur de grand talent, homme de labeur et de probité sans qui le réseau de tramways électriques n'aurait pas vu le jour.

Toute la cité a pris un air de fête. Des petits écussons et des drapeaux ornent les arbres. A l'entrée de la ville est dressé un arc de triomphe et une banderole, tendue d'un bord à l'autre de la rue, dit aimablement : "Soyez les bienvenus". La mairie toute pavoisée a ses airs "des grands jours". Sur le boulevard, près du café Barthès, on a édifié, un autre arc de triomphe tout enguirlandé de verdure et de fleurs, orné de drapeaux et surmonté de l'inscription "Honneur à Mr Firmin Pons".



Souvenir de l'Inauguration Officielle de la ligne Electrique de Blagnac
13 AVRIL 1914
par MM. LES MEMBRES DU CONSEIL GÉNÉRAL
TOULOUSE, Maire de Blagnac;
DURAND, ANCELY, Président et Membre de la Commission des Fêtes.

Photo de l'inauguration.

A 11 heures et demie, le train spécial transportant les délégués du Conseil Général, le directeur des tramways, ses collaborateurs et les représentants de la presse, s'arrête devant l'église où se sont massés les habitants de Blagnac.

Aussitôt, tonne une vibrante "Marseillaise" interprétée par l'excellente fanfare "l'Union musicale" dirigée par Mr Pressac. La bannière de cette société est couverte de couronnes, palmes et médailles rappelant les succès passés.

Le maire de Blagnac, les conseillers municipaux et les membres de la commission des fêtes souhaitent la bienvenue aux arrivants avec chaleur et cordialité. Deux ravissantes fillettes, vêtues de blanc, Marie Nadal, petite-fille de Mr Garric, ancien maire, et Marie-Louise Bézard offrent une magnifique gerbe de fleurs à Mr Pons et le chargent de la remettre à Mme Pons. Marie Nadal lui récite un joli compliment gentiment tourné. Il est très touché et embrasse les deux enfants tandis que jaillissent des applaudissements.

Ensuite, c'est l'inauguration de la plaque commémorative de cette journée (visible encore aujourd'hui) apposée à l'entrée du boulevard baptisé ce jour-là du nom du directeur des tramways. Celui-ci, avec modestie, remercie en "gourmandant" le maire pour une si flatteuse distinction, mais l'Union musicale joue "La Blagnacaise" (adaptation de "La Toulousaine") et couvre ses protestations.

* Le banquet

Le cortège se dirige vers la grande salle de l'établissement Barthès pour le banquet de 250 couverts excellemment préparé par le restaurateur de Lalande Mr Lafont.

En voici le menu :

Hors d'oeuvre
Loup de l'océan
Filet de boeuf charolais
Cèpes à la bordelaise

Poulet du Grand-Noble
Salade des quinze-sous
Crème blagnacaise
Desserts variés

Vins : Clos la Vernière rouge et blanc
Champagne Moët et Chandon
Café. Fine

Les tables sont jonchées d'odorantes violettes de Lalande-Aucamville et de lilas de Blagnac. Sur le mur du fond, entre deux grands drapeaux tricolores, sont accrochés les blasons de Toulouse et de Blagnac.

Le banquet amical est présidé par le maire de Blagnac, Mr Toulouse. A sa droite est placé Mr Firmin Pons et à sa gauche Mr Paul Feuga, conseiller général qui représente Mr Marrot, conseiller général du canton ouest, qui aurait présidé cette fête si son état de santé l'avait permis.



Le Terminus (Coll R. Espanol)

On peut citer encore Messieurs Vié, adjoint au maire de Blagnac, Durand président de la commission extra-municipale des fêtes; Dufour, vice-président, Jean Delmas, trésorier, le docteur Barrué, secrétaire, et les autres membres Ancely, Delas, docteur Garipuy, Retournat, Baronnet, J. Garric, ancien maire ; les délégués de l'assemblée départementale ; Vignau, représentant le maire de Toulouse, Mr Jean Rieux; les conseillers municipaux de Blagnac : Borrás, Sellier, G. Fourtanier, Lapenne, Hérisson, Imbert, Montès, G. Marceillac et Combes; les principaux chefs de service de la société des tramways ; des délégués de diverses municipalités du canton ouest et d'autres personnalités de la préfecture ou du conseil général. Marie Nadal et Marie-Louise Bézard assistent aussi au banquet, assises en face de Messieurs Pons et Toulouse.

* *Les discours*

Après le champagne commencent les discours. Mr DURAND prend la parole le premier. Il félicite les musiciens de Mr Pressac et a un mot aimable pour tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette belle fête "qui restera gravée dans nos coeurs et dans les annales de notre chère cité blagnacaise comme étant le départ d'une ère de prospérité et de bien-être". Puis il s'adresse à Mr F. Pons. Il évoque le souvenir de la création par son vénéré père, Eugène Pons, de la ligne d'omnibus de Toulouse à Blagnac. Il montre le chemin parcouru depuis cette époque et les progrès réalisés. Il félicite Mr F. Pons de n'avoir pas hésité à construire la nouvelle ligne "à ses frais, à ses risques et périls", d'avoir exécuté tous les travaux sans compter et sans ménagements pour les intérêts de sa société.

Il lui remet, au nom de la commission extra-municipale des fêtes et de la population blagnacaise toute entière, un objet d'art en marbre "la Vénus accroupie" dont le modèle se trouve au Vatican. Cette statue a été acquise par le produit d'une souscription publique à laquelle ont participé plus de 250 familles blagnacaises : aussi bien celles des modestes paysans que celles des propriétaires fortunés.

Il le nomme "citoyen d'honneur" de Blagnac et lui donne rendez-vous,

sous peu, pour fêter, dans cette même salle, l'inauguration de la ligne plus directe par les Ponts-Jumeaux. Cela ne semble pas impossible puisque Mr Paul Feuga donnera l'assurance "que, dans quelques mois, le vieux pont suspendu de Blagnac étroit et incommode aura fait place au pont rigide qui sera livré à la circulation en 1915".

Mr TOULOUSE, maire de Blagnac, exprime tout d'abord son sentiment de fierté de voir la cité blagnacaise "dotée d'un service de tramways électriques à la fois si pratiques et si élégants". Son discours se poursuit en remerciements à Mr Pons "l'ouvrier de cette oeuvre". "Depuis longtemps, dit-il, cela faisait partie du magnifique programme qui dotera Toulouse et les communes rurales d'un réseau incomparable de tramways électriques, Blagnac devait être reliée à sa belle et grande voisine. Mais hélas! La Garonne, si douce et si bienfaisante aux pays de Gascogne, malgré ses turbulentes colères vite apaisées, la Garonne ne voulait pas ! Mais Mr Pons a voulu ! Et malgré la Garonne, que nous aimons en dépit de ses caprices, les tramways sont venus !".



Le retour : le tramway, rue de la Croix-Blanche (Coll R. Espanol)

Il souligne "l'heureuse influence" que les tramways auront sur la prospérité et sur l'embellissement de "notre petite ville". "Ne dirait-on pas, ajoute-t-il, qu'une bienfaitrice fée a passé dans nos murs et qu'elle a, d'un coup de baguette magique, mis de la gaieté sur les visages, de l'espérance dans les coeurs et de la beauté partout ? Notre joie est d'autant plus vive qu'elle était inespérée il y a moins d'un an encore..."

Dans cette fête de la reconnaissance, il n'oublie pas de remercier aussi Mr le Préfet, le Conseil Général tout entier, la presse toulousaine "qui dira à tous notre joie et nos espoirs, la beauté captivante de nos sites, le charme singulier de notre petite ville et la cordiale hospitalité de ses habitants" et tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette nouvelle ligne.

Il termine son discours en ces termes : "Au nom du conseil municipal et de la commune de Blagnac, merci à tous du fond du coeur. Je lève mon verre en l'honneur de Mr Pons, de Mr le Préfet et du Conseil Général de la Haute-Garonne, de tous ceux qui m'entourent. Et je bois à Blagnac toujours plus belle et toujours plus prospère!"

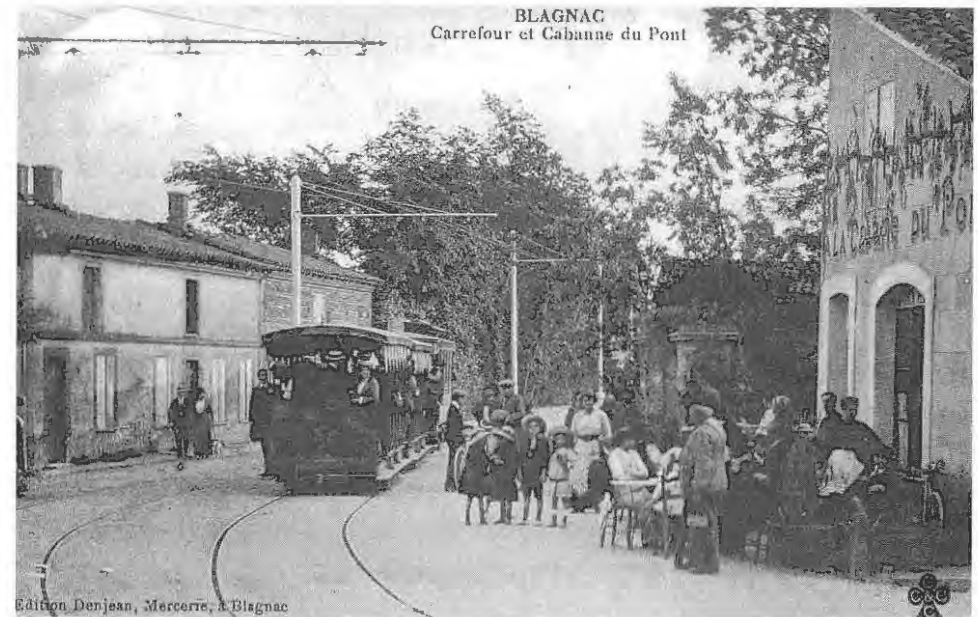
Les discours se succèdent. Chaque personnalité vante Blagnac à sa manière : son site enchanteur, ses bocages remplis de poétiques mystères, sa beauté, son charme, son air pur et l'amabilité de sa "laborieuse population".

Mais, surtout, un flot d'éloges et de remerciements va vers Mr Pons. "Cet homme, avec une inlassable activité, avec un dévouement et une intelligence qui a su forcer la sympathie de tous, a conduit à bonne fin une oeuvre immense. Les conséquences en sont des plus heureuses tant au point de vue, de la prospérité générale que de l'agrément : le réseau des tramways apporte rapidité et facilité dans les communications et les transactions commerciales entre Toulouse et les communes dont les populations peuvent grâce à lui, profiter des distractions de la grande ville et de sa vie intellectuelle et artistique".

Mr Paul Feuga dit même qu'il voit là "l'enraiment de l'exode des campagnes vers la ville et la fidélité à l'agriculture de tous les fils de la

terre, puisqu'ils pourront goûter à la fois les plaisirs de la métropole et la vie tranquille des champs".

Beaucoup évoquent aussi le désintéressement de Mr Pons puisque, faisant passer le souci de la beauté avant son intérêt personnel, "il a volontairement renoncé au bénéfice d'une réclame dont les panneaux et affiches auraient nui à l'esthétique de ses élégantes voitures". Il a bien voulu consentir à faire construire "à ses risques et périls" aujourd'hui la



Le tramway, à la Cabanne du Pont, repart vers Toulouse. (Coll R. Espanol)

ligne de Blagnac et demain celle de Castelnau. Il a "poursuivi ses travaux sans attendre que soient remplies toutes les formalités requises afin de ne pas priver de leur salaire de nombreuses familles ouvrières par l'arrêt du travail".

Il serait évidemment trop long de rapporter ici tous les louanges, disons simplement que Mr. ANCELY a tenu à rappeler à Mr F. Pons "les liens d'amitié et d'affection" qui les unissent tous deux depuis qu'en 1870 ils ont été compagnons d'armes.

Dans cette suite de beaux discours, celui de Mr VIGNAU fait exception. Il mêle la politique (la campagne électorale pour les élections législatives bat son plein) à ses propos. De violentes discussions s'en suivent et Mr Pons doit intervenir pour rétablir le calme.

Mr FIRMIN PONS très ému, donne l'accolade à son vieil ami Mr Ancely et exprime sa reconnaissance et sa gratitude à Mr le maire de Blagnac, aux Blagnacais pour "la belle manifestation de sympathie", au comité des fêtes pour le superbe objet d'art offert en cadeau. "Les paroles prononcées, dit-il, ont trop généreusement reporté sur moi un mérite que je ne saurais assumer tout seul". En effet, grâce à l'assemblée départementale, à son dévoué président, aux représentants du canton, les agglomérations aux portes de Toulouse et qui participent aux conditions de vie de la cité ont pu profiter de la circulation urbaine. Et "Blagnac, ville si intéressante, si jolie et si accueillante n'aurait pas encore son tramway si la combinaison proposée de construire la ligne nouvelle par Purpan et la route départementale numéro 7, n'avait pas été acceptée par eux". Il associe à son oeuvre tous ses collaborateurs et tout le personnel de la Société des Tramways. Il n'oublie pas non plus les membres de la presse quotidienne de Toulouse et leur demande de "bien vouloir continuer leur bienveillance et leur aide en vue du nouvel effort qui nous reste à accomplir pour l'achèvement du réseau départemental suburbain".

Son allocution a été hachée de bravos.

Mr SIRVIN, conseiller général, présente les excuses du président de l'assemblée départementale, Mr Cruppi, empêché, félicite encore Mr Pons pour "son effort persévérant" et déclare que "l'agrandissement du pont suspendu de Blagnac sera très prochainement réalisé et que Mr Pons fera le reste!"

Le discours d'une grande sagesse de Mr Jean DELMAS, doyen et trésorier de la commission des fêtes, fait sensation.

Enfin le journaliste Mr DELCAMBE, au nom de la presse, porte un toast très spirituel.

** La fin d'une journée mémorable.*

Vers les quatre heures, le banquet est terminé. Tous se lèvent de table et retrouvent les rues remplies de joyeuses rumeurs. Les cafés regorgent de monde.

Les Toulousains, venus en masse par les tramways, circulent dans Blagnac, se promènent sur les bords charmants de la Garonne. Le vent est tombé, l'heure est délicieuse et les personnalités repartent avec regret vers Toulouse.

Pour les Blagnacais, la fête continue. Ils écoutent avec ravissement le concert de l'Union musicale. Et le soir, sous l'éclat des lampions et des lanternes vénitiennes, les danseurs ne résistent pas aux sons entraînants de l'orchestre.

Cette belle journée se termine, comme elle avait commencé, dans une grande joie. Les rires fusent et le bonheur se lit sur tous les visages.

LE "66" ET LES AUTOBUS

Le trajet d'une longueur de plus de 7 kilomètres de la place Esquirol à Blagnac ou inversement demande un peu moins d'une heure en tramway électrique. Le confort, le nombre de passages et leur régularité rend ce nouveau moyen de transport très commode pour les Blagnacais.

Le tramway est aussi un lieu de rencontre, de communication entre adultes se rendant à leur travail ou entre les jeunes qui continuent leurs études.

Le petit commerce en profite : les Blagnacais vont vendre au détail dans la grande ville voisine oeufs et volailles (moyennant un droit à payer à l'octroi) et les gâteaux proposés à la sortie de la messe du dimanche viennent en tramway de St Cyprien. Les achats de vêtements, chaussures, tissus... sont facilités et c'est jour de fête pour les enfants qui accompagnent leurs parents à Toulouse. Blagnac ne possède pas encore de pharmacie. Il suffit de donner l'ordonnance aux employés de la ligne qui

vont chercher les remèdes place Esquirol et les ramènent au voyage suivant.

Par sa ponctualité, le tramway sert aussi de réveille-matin.

Les retards causés par les déraillements ne sont jamais très longs et les chutes de cyclistes dérapant sur les rails glissants présentent peu de gravité.

Pour toutes ces raisons et sûrement d'autres encore, de nombreux Blagnacais n'oublient pas "le tram 66" qui porte ce nom depuis 1921.

Il en est de même des Toulousains, car, comme l'a souhaité Mr Pons, Blagnac est devenu leur "Jardin d'Été". Le dimanche, ils arrivent nombreux et vont respirer l'air pur sous les frais ombrages du ramier. Leur venue est une distraction pour les Blagnacais.

En 1921, après le décès de Mr Pons, sa compagnie devient la Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine (S.T.C.R.T.), nom calqué sur celui de l'organisation parisienne correspondante.

En 1926, la ligne d'autobus J est créée. Elle passe par les Ponts-Jumeaux et le pont suspendu de Blagnac enfin terminé. En 20 minutes, les voyageurs arrivent au coeur de Toulouse, place du Capitole. La ligne d'autobus J est créée deux ans plus tard et va jusqu'à Seilh.

En 1938 est institué, pour le 66, un service mixte rail/route : le service du dimanche est assuré par tramways, celui de la semaine par autobus. La deuxième guerre mondiale fait revenir les tramways et les autobus ne réapparaîtront qu'en avril 1946 pour s'implanter définitivement.

Aujourd'hui, le 66 existe encore malgré le déplacement de son terminus. Le J a fait place au 70, le J au 71 depuis décembre 1976 (départ de la place Jeanne-d'Arc depuis février 1957).

Le discours des "officiels" le 13 avril 1914 montrent combien ils croyaient au bonheur engendré par le progrès. Celui-ci est bien là avec le confort et la rapidité de tous les transports modernes en commun ou particuliers.

Pourtant les embouteillages, les accidents sont de plus en plus nombreux, les gens de plus en plus impatients et pressés.

Nous avons découvert la vitesse, mais aussi la pollution. Pour la minimiser, certaines villes ont donné le signal du retour des tramways dans les années 1980, d'autres ont préféré le V.A.L. (Véhicule Automatique Léger) moyen sûr d'arriver à l'heure mais bien plus coûteux à réaliser.

Cela est à la fois une autre histoire et une sorte de recommencement. Les communes de l'agglomération toulousaine réclament aujourd'hui la création et l'extension de lignes de métro, mais, comme autrefois, se pose le problème du financement...

Suzanne BERET
Mars 1996

SOURCES

. Archives municipales de Blagnac :

. Série O : 2015 - 2016

. Série D : 1D22 à 1D32

. Journaux consultés à la Bibliothèque Municipale de Toulouse :

. "Le Télégramme" des 11, 12 et 14 avril 1914

. "L'Express du Midi" des 12 et 14 avril 1914

. "La Dépêche" des 12, 14 et 15 avril 1914

. "La Dépêche du Midi" du 26 février 1996

. "Omnibus, Tramways et Autobus de Toulouse"

Ouvrage de Mr Christian LACOMBE, président de l'institut de Technologie des Transports et des Communications dans le Midi de la France.

Je remercie le chef du service des Archives de "La Dépêche du Midi" qui m'a envoyé les photocopies des articles parus en 1914 et surtout Mr Christian LACOMBE pour son amabilité et son aide.

BLAGNAC, PETIT VILLAGE : Les bonnes fournées

Dès la plus haute antiquité, les civilisations orientales ont connu le pain. Des bas-reliefs, des statuettes de boulangers retrouvés en Egypte, en témoignent. Les Phocéens, lors de la création de Marseille vers la fin du VII^e siècle avant J.C., ont apporté le pain avec eux et l'usage s'est répandu dans toute la Gaule. C'est dire que le boulanger exerce un des plus anciens métiers. Ce personnage important, respecté, admiré, est un peu "magicien" : avec la farine, l'eau, le feu, il crée le pain, source de vie et symbole du travail humain.

Les Blagnacaises ne choisissent pas vraiment parmi les trois boulangers installés au village, au début de notre siècle : tous ont une bonne réputation. Elles vont donc naturellement "au plus près" : rue Prosper Ferradou (appelée rue des Ormes) chez GUITARD, exerçant ce métier de père en fils depuis 1867 ; à l'entrée de la rue des Nobles (actuelle rue Bacquié-Fonade), sur la droite, chez LARRIEU, remplacé vers 1920 par son gendre BATTIN ou rue du Vieux Blagnac chez DUFOUR auquel a succédé BIDOU.

Ces trois boulangers n'existent plus aujourd'hui.

Chez GUITARD, on n'achète plus de pain depuis 1989; rue du Vieux Blagnac, au numéro 17, l'enseigne est toujours là et le mot "boulangerie" est encore peint sur le mur : les PUJOL ont cessé leur activité, il y a à peine deux ans. Par contre, rue Bacquié-Fonade, plus rien ne rappelle la boutique du boulanger fermée depuis une quarantaine d'années.

Toute embaumée de l'odeur du pain, la boulangerie est un petit "magasin" comme tous les autres de cette époque. La balance Roberval se retrouve ici aussi en bonne place sur le comptoir. Ce qui est plus remarquable, ce sont les nombreuses variétés de pains disposées sur les étagères. Les grosses miches de 2 kg voisinent avec les couronnes d'un diamètre de 30 à 40

centimètres, les "boulots" ovales de 400 à 700g sont alignés près des "ravailles" d'un poids à peu près égal à notre actuelle baguette, le "pistolet", petit pain de 100g environ attend surtout les écoliers. Un des garçons, à la récréation, est chargé par ses camarades qui lui donnent 5 sous chacun, d'aller en chercher pour leur goûter. Quelquefois, M. Guitard s'amuse à jeter un pistolet "à tire-feinte" comme disent les enfants qui se bousculent pour l'attraper. N'oublions pas "la flambade", sorte de galette trouée. A l'origine, les boulangers s'en servaient pour tester la température de leur four. Puis, devant la demande croissante des clientes, ils en ont fait de façon régulière, même si elles n'avaient plus leur utilité première.

A côté des pains "quotidiens", certaines occasions en font fabriquer d'autres. Lors d'un décès, la famille du défunt offre un pain. Le boulanger "l'affiche" dans sa vitrine. Tailladé, badigeonné à l'eau salée, il sort du four avec une croûte très luisante, hérissée de petites cornes. Ce "pain bénit" est partagé et distribué à la messe d'enterrement. Les enfants essaient de prendre "une corne" très croustillante. Pendant la guerre de 14-18 un boulanger (nos "aînés" savent que ce n'était pas Guitard, mais ne sont pas d'accord sur son nom, certains pensent à Larrieu, d'autres à Dufour) fait, à la demande, recuire du pain pour qu'il se conserve plus longtemps. Ceux qui, hélas, ont des parents au front ou prisonniers en mettent dans les colis. Ce pain "du pays" apporte un peu de réconfort aux soldats.

Le fournil jouxte l'espace de vente, comme chez DUFOUR ou bien s'en trouve séparé par une vaste cour comme chez LARRIEU. C'est là, le domaine du boulanger que les clientes aperçoivent quelquefois peu vêtu ou même torse nu, en compagnie d'un ouvrier et d'un apprenti "le mitron". Ses mains pétrissent la pâte avec force. Le pétrin mécanique sera pour lui un grand progrès.

Le boulanger est très connu dans les fermes environnantes et même à

Beauzelle ou aux Tricheries à Seilh. Avec sa charrette et son cheval, il livre, tous les matins, les grosses miches à domicile. Chaque jour, il fait une tournée différente. Il repasse au même endroit deux à trois fois par semaine. Il est attendu avec impatience non seulement pour son pain, mais aussi pour tout ce qu'il raconte. Sans méchanceté, les gens inventent des surnoms : un patron-boulangier est devenu "Cartefolle", un ouvrier "L'aventure".

Une descendante des boulangiers LARRIEU-BATTIN nous a raconté la journée de son grand-père. Il rentre de sa tournée vers midi, prend son repas, dort jusqu'à 17 heures, puis se met au travail. Il faut d'abord "faire le levain", puis pétrir la pâte, la peser, la façonner, la faire cuire dans le four alimenté exclusivement au bois. Le métier est pénible à cause de la chaleur et du travail de nuit.



Le Boulanger BATTIN en tournée (Coll. R. Espanol)

Le boulangier fait du bon pain et sa femme, la boulangère, doit le vendre avec le sourire et quelques mots gentils à chaque client. Les Blagnacaises du village vont tous les jours chercher du pain frais. Comme chez le boucher ou l'épicier, les langues vont bon train : "il faut faire circuler les nouvelles!" Les propos s'échangent en patois : certaines personnes et même la boulangère ne connaissent pas le français. Les plus jeunes "le pratiquent" seulement en classe.

Le pain se paie rarement chaque jour, mais plutôt à la fin du mois. La vente à crédit est couramment pratiquée. Elle s'est d'abord faite au moyen de deux réglettes : celle du client et celle du boulangier. Le premier présente la sienne, la boulangère prend la planchette pendue au mur (repérable par un numéro), assemble les deux et fait autant de marques avec un couteau que de miches achetées. Ce procédé s'emploie surtout avec les agriculteurs qui fournissent le blé au boulangier : tant de blé correspond à tant de pain. En principe 1,5 kg de blé donne droit à 1 kg de pain. Par la suite, le simple carnet a fait disparaître "les marques", mais non les contestations ! Car, même si ces "prises de bec" ne vont jamais jusqu'à la fâcherie, il est dans les moeurs, de se méfier du boulangier. Au fond d'elle-même la cliente pense (et ce sentiment n'est pas nouveau) "qu'il rogne sur le poids et non sur le prix" !

A la boulangerie ne s'achète pas que du pain. Rien ne se perd. Pour nettoyer le four, le boulangier enlève, encore brûlants, les petits morceaux de bois et les met dans un récipient-étouffoir. C'est de "la charbonnille". Ensuite le balayage du four chaud donne "la cendrille" Charbonnille et cendrille servent dans les cheminées pour l'allumage ou le mitonnage.

Les années ont passé. Le progrès est entré dans les fournils où le boulangier ne passe plus ses nuits.

Le pétrin à grande vitesse, le four électrique à chaleur rotative, la chambre de pousse... ont changé sa vie. Mais les artisans boulangiers, de moins en

moins nombreux, se sentent menacés par la boulangerie industrielle qui, à un moment ou à un autre de la panification, emploie la congélation. L'artisanat tend à devenir un simple commerce.

Pourtant le client ne s'y trompe pas. Si, parce qu'il est pressé, il s'approvisionne dans une grande surface ou dans "les points chauds", il n'en apprécie pas moins le pain au vrai levain, fabriqué et cuit (presque) comme autrefois.

L'artisan boulanger de Blagnac et d'ailleurs a encore de beaux jours devant lui si, toutefois, son pain est bon.

Suzanne BERET

SOURCES

- Archives municipales de Toulouse :
"Annuaire de la Haute-Garonne" (1890 à 1920)
- Témoignages des "Aînés" blagnacais
- FARENC (Emile), "Il était une fois... des fours et du pain", Lacaune, Editions Périé 1995.

LES PRISONNIERS DE GUERRE : témoignages

GEORGES ANTAGNAGUE

Georges Antagnague était menuisier d'étude à l'usine d'aviation Dewoitine quand il fut mobilisé au 617^o Pionnier, en septembre 1939. Il avait 35 ans.

Il est fait prisonnier le 8 mai 1940 à Marly-le-grand. Avec ses camarades d'infortune, ils sont conduits "à pied, à travers champs, pour laisser la route aux Fritz et à leurs chars". A Bollin ils montent dans les trains de marchandises ouverts, ils sont reçus à Trèves par les jeunesses hitlériennes et y restent deux jours. Puis, nouveau départ en train dans les wagons fermés, 30 ou 40 hommes par wagon et c'est l'arrivée au camp d'ALTENGRABOW (cimetière de



Vue générale du camp XIB Fallingbostel



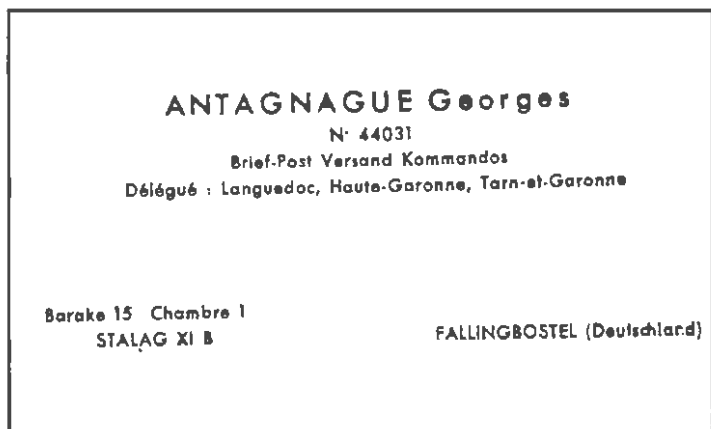
Intérieur d'un baraquement.

GRABOW) camp de triage à côté de Berlin, où ils séjournent du 19 juin au 19 juillet 1940 et qui contient 80.000 prisonniers.

Il est ensuite conduit près de Hanovre au stalag XI B de Fallingbostel : 32983 prisonniers en Juin 43 (voir Questions d'Histoire N° 7 P 24 et 25). Intégré dans une équipe de cinquante hommes, il travaille à l'extérieur du camp chez un marchand de bois. Ils rangent des planches, des chevrons sous les ordres de la femme du marchand qui faisait partie des jeunesses hitlériennes. Le froid était intense : - 30°. Dans la forêt, ils devaient préparer des troncs de sapin destinés à accrocher le drapeau hitlérien devant les portes des maisons. Au cours d'une fausse manoeuvre, en chargeant le camion, il reçoit un tronc d'arbre sur la tête : traumatisme crânien, trois jours d'hôpital.

Le 26 Octobre 1942 il est affecté au Service des Postes, triant les lettres des prisonniers ; puis sera transféré à celui des douches.

Georges Antagnague a conservé de si nombreux documents qu'il nous est impossible de les publier tous ; un numéro entier de notre revue serait nécessaire. Mieux que des mots, ils traduisent la vie quotidienne. Ce sont des photos, l'une à l'intérieur de la baraque où ils dormaient "on nous portait la nourriture, nous avions toujours faim, je pesais 82 kilos au départ et 62 kilos au retour", des exemplaires d'un journal du camp "Unir", des chansons inédites et illustrées, des programmes de festivités sportives ou théâtrales, le menu d'une fête occitane le 23 Mai 1943 avec sardines et cassoulet ; le tout écrit ou dessiné à la main et parfois imprimé ; l'un de ses camarades travaillant dans une imprimerie lui avait même confectionné une carte de visite. Pendant certaines périodes, il écrivait son journal.



Les contraintes, la guerre, l'inquiétude, l'espoir n'avaient pas pour autant disparu de sa vie. Il a, comme bien d'autres prisonniers, assisté aux bombardements par les alliés. "Un avion faisait le

tour de la cible, avant le lancement des bombes sur les voies ferrées, sur la ville de Hanovre". La bataille se rapprochait.

Enfin, c'est le mois de Mai 1945.

"On se promenait, on a vu des allemands tout habillés de blanc, ils se

préparaient à partir en Russie. On les faisait saouler avant le départ".

"Les Anglais et les Américains se sont rejoints, nous avons été libérés, et vite fait." Désinfection, recensement des noms, et deux ou trois jours après, départ en camions vers la Hollande. "Nous devions partir en avion mais il y a eu un accident". Ensuite on les a dirigés en train vers Dunkerque avec deux ou trois jours d'attente en Belgique. "Le 08 Mai 1945, j'arrivai à Toulouse à deux heures du matin. J'étais accueilli dans un hôtel en face de la gare. Ma famille ayant été prévenue, à trois heures j'étais à Blagnac. En chemin, j'ai bu du vin quand je pouvais".

Son retour à la vie active se fait d'abord à l'hôpital car il avait des pertes d'équilibre, d'abord un mois, puis un autre mois, à la caserne Caffarelli ou à l'hôpital Purpan.

Il revient à la "vie normale, une vie qui a bien changé, la pénurie subsistait". Sa famille aussi a évolué, sans lui. Les enfants ne savent pas cacher leurs sentiments et sa petite fille Rose demande à sa mère : "Qui c'est ce Monsieur ?"

Il doit pourtant réapprendre à vivre, à se réintégrer dans son nouveau milieu. Il trouve "que les gens se foutaient de vous". Un copain de captivité lui écrit ses impressions de retour "Sois honnête et crève de faim". Bien pessimiste ce retour !

Après divers examens, il est réintégré à l'usine d'aviation, nationalisée entre temps. Il retrouve son métier, travaille sur des maquettes d'avion, (encombrement, voilure), mais aussi des formes grandeur nature. Il est toujours fier d'avoir participé à la construction d'avions prestigieux et oubliés : le "Languedoc", "l'Armagnac", le "Leduc".

Georges Antagnague, 91 ans, continue de classer, d'archiver d'innombrables documents sur sa vie et la vie de Blagnac, son village.

MAXIME LACONDE

Engagé volontaire pour cinq ans en 1936, il part directement au front, près de la ligne Maginot, dès la déclaration de guerre (voir Questions d'Histoire N° 5 P.20).

Au moment de l'offensive éclair de Mai 1940, il se retrouve dans le Doubs avec son régiment, le 11^e régiment d'infanterie. Toute sa section, environ quatre vingts hommes avec ses officiers, est tout près de la frontière suisse. Les Allemands qui les poursuivent tirent sur le territoire suisse et les douaniers permettent le passage de ces quatre vingts soldats qu'ils désarment immédiatement. Pendant deux heures et demi, ils parcourent de nuit la montagne, pour ensuite atteindre Schaffhouse sur la rive droite du Rhin.

Là, ils sont bien accueillis par la Croix Rouge Suisse qui recueille tous les renseignements nécessaires, noms et adresses. Ils sont ensuite dispersés. Maxime Laconde se retrouve à Lucerne à soixante kilomètres de Berne en Suisse Allemande, dans un camp installé à l'école de Schonbul. Les enfants étaient recueillis dans des châteaux et monastères voisins. A Schonbul, la vie était tranquille, bien nourris, couchés sur la paille, un peu trop paisible au gré de Maxime Laconde.

Le jour où l'on demande des volontaires pour le travail, il accepte et se retrouve dans une grande ferme à Urtenin, gros village de 3.000 habitants environ. C'est une grosse fromagerie où tous les paysans des environs apportaient leur lait pour la fabrication du fromage de gruyère. Maxime recevait le lait à cinq heures et demi tous les matins dans les grandes cuves de 2000 litres qu'il avait soigneusement nettoyées ; trois d'entre elles étaient réservées pour le fromage, deux autres pour la fabrication du beurre, où le lait serait écrémé au bout de quarante huit heures. Le directeur de la fromagerie venait contrôler, puis Alfred, le sous-chef, mettait la présure pour faire cailler le lait.



L'après-midi, il aidait les jardiniers, nettoyait les cuves pour le lendemain. Dans cette ferme, ils étaient quatre travailleurs, nourris à la table familiale, dormant dans de "belles chambres". En somme, la belle vie, comme "chez nous", presque, car ils étaient tout de même surveillés. Un lieutenant suisse venait chaque deux jours s'assurer de leur présence. Un dimanche, ils étaient allés assister à un match de football avec le directeur. Au retour, ils étaient en retard, mais le lieutenant les attendait.

Une possibilité de s'évader lui a été offerte par un camionneur de Toulouse qui venait régulièrement chercher du fromage pour l'intendance militaire de l'armée d'armistice. Il refuse.

Scapini, nommé en Novembre 1940 représentant du Maréchal Pétain auprès de Hitler (v. Questions d'Histoire N° 7 P.25) chargé de s'occuper des prisonniers de guerre, négocie le rapatriement de certains d'entr'eux d'Allemagne ou de Suisse.

C'est ainsi que Maxime Laconde est libéré en Novembre 1941, avec les 22.000 internés en Suisse qui sont rapatriés. La ligne de démarcation est franchie à Ambérieux. Il est démobilisé à son arrivée à Toulouse car son engagement volontaire de cinq ans est terminé. Mais il a droit à un emploi réservé dans le génie. A ce titre, il est embauché à Compans-Caffarelli pour l'entretien des casernes (vitres, électricité, plomberie, tous travaux nécessaires). Il travaille avec le "casemier". Le génie étant dissous en 1946, il est muté au Service de Santé, à l'hôpital Larrey jusqu'à sa retraite.

Plusieurs blagnacais étaient aussi internés en Suisse : Ribet, Caploc qui s'est évadé ; Rossignol était à Zurich ainsi que le docteur Loubet, bien connu aux Sept-Deniers.

ANDRE COLMEL

Fait prisonnier dans les Ardennes (voir Questions d'Histoire N° 5 P.21) près de Sion, et de la statue de Maurice Barrès, il est transféré de camp en camp : à Sainte-Menehould "où nous mangions les feuilles des arbres", puis au fort de Vaudemont, enfin



UN CHAMPION CYCLISTE EMILE MASSON AU STALAG XI B

Une œuvre sympathiquement ouverte, écrite par un homme bien charpenté, reposant sur des jambes longues et fortes, et des muscles tel est en gros le portrait d'EMILE MASSON, champion cycliste.

L'année suivante, il s'affirma davantage. Dans Paris-Nice qu'il termina cinquième, il eut l'habitude de taper Nevers.

VI

Voilà c'est une grave question que celle de l'histoire de Cupidon. Ce n'est pas une mince affaire entre nous, on a de nos jours. Ce sera mais je vous prie de vous p... n'oubliez pas en l...



ON EN A PERDU L'HABITUDE

STALAG XI B. FALLINGBOSSEL
LUNDI 26 MAI 1942

Sous le patronage du Journal "UNIR"
Au profit des familles nécessiteuses
des prisonniers du Stalag.

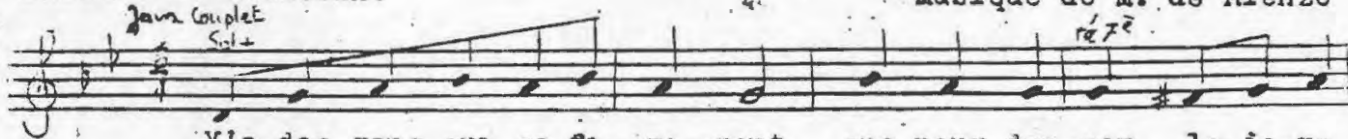
GRANDE FÊTE SPORTIVE

organisée sous les auspices du GAF
par le COMITÉ DES SPORTS
des PRISONNIERS DE PROVINCES

ON N'EST PAS DU MILIEU.
-o-o-o-o-o-JAVA-o-o-o-o-o-

Musique de M. de Rienzo

Paroles de R. Guérin.



Y'a des gens qui se fi--gu--rent que pour dan--ser la ja--va.

Musique, chants, sport

Micheline jusqu'à Limoges, train jusqu'à Toulouse, arrivée à Blagnac. André Colmel se présente à la caserne Compans pour se faire démobiliser. Il est très mal reçu par l'officier de service "Vous n'êtes pas digne d'être Français, vous avez manqué à votre parole".

Stupéfait, André Colmel revient chez ses parents; Le voilà donc dans une situation illégale, sans papiers d'identité, sans cartes de ravitaillement, en principe recherché par la gendarmerie qui ne manifesterà aucun zèle. Sa femme, par contre, est en situation tout à fait régulière.

Le couple s'installe et travaille à la ferme des parents d'André, jusqu'au départ des Allemands où tout redevient normal. Ils ont su plus tard que la gendarmerie française de la zone interdite, chargée de l'enquête sur leur évasion, s'est contentée d'interroger les parents de Madame Colmel.

La police allemande, peu présente dans la région, avait bien d'autres problèmes plus importants à régler pour s'occuper elle-même de ces recherches.

JEAN GRAZIDE

Pendant la "drôle de guerre" Jean Grazide est sur la rive gauche du Rhin (Voir Questions d'Histoire N° 5 P.20).

Lors de l'offensive allemande il doit se replier avec son unité près de Besançon, jusqu'au village de Mont-Laval près de la Suisse. Le Maire veut les aider à franchir la frontière, mais leur commandant refuse et le combat s'engage avec leurs poursuivants. Jean Grazide est sous les ordres du Capitaine Roche, de Blagnac, vétéran de la guerre de 1914. Des groupes de corps-francs attaquent, Fano, de Blagnac aussi, faisait partie de l'un d'eux. Evidemment il y a beaucoup de victimes, les blessés



Le music-hall : la commère et le compère. Quel beau couple !

sont soignés par le docteur Roques de Saint Martin du Touch, les morts sont enterrés sur place, des fossoyeurs devenant eux-mêmes des victimes. Malgré cette résistance, les Allemands sont victorieux et si quelques soldats ont réussi à gagner la Suisse, la plupart d'entre eux sont faits prisonniers, conduits en train jusqu'à Rasbeck entre Lubeck et Hambourg. Par groupe de dix ou quinze, ils travaillent dans les champs avec des attelages de chevaux et non de boeufs comme dans notre région. Ils ont droit à deux lettres par mois. Jean Grazide mentionne comme adresse "Chemin Soun Foutut" (ils sont foutus) et le facteur blagnacais traduit sans peine "Chemin de Bélisaire".

Entre eux, les prisonniers parlaient librement devant les allemands, commentant leur vie quotidienne sans ménager leurs vainqueurs. Mais un jour, leur patron qui était aussi Maire du village leur dit tranquillement en s'exprimant dans un bon français "vous savez, il y a longtemps que je vous comprends", il avait appris notre langue au lycée de Lubeck !



Fête des provinces : le Languedoc-Roussillon.

Les prisonniers avaient monté un petit orchestre, les instruments ayant été procuré par les responsables du camp soucieux de maintenir le moral des captifs. Le soir après leur travail ils jouaient et chantaient en chœur "Tout va très bien, Madame la Marquise" grand succès de l'orchestre de Ray Ventura.

Un de leurs camarades avait réussi à fabriquer un poste de radio. Ils écoutaient les émissions françaises de Radio-Londres et connaissaient ainsi l'évolution de la situation militaire. C'est ainsi qu'ils ont connu dès le lendemain, le bombardement de l'aérodrome de Blagnac. Dans la région aussi les bombardements se multipliaient. Ils ont pu assister de loin à ceux de Hambourg, particulièrement spectaculaires et meurtriers. Plus près de chez eux, vers Pâques 1945, c'est Lubeck, à quatre kilomètres, qui fut atteint.

"Plus d'une centaine de bombardiers, venant de l'Ouest attaquaient par groupe de trois".

Les prisonniers, de plus en plus optimistes, communiquaient certaines nouvelles à leur patron, qui se refusait à les croire. Malgré l'ampleur des bombardements, malgré l'arrivée des premiers réfugiés hébergés à la ferme, les Allemands, gagnés par l'inquiétude, espéraient toujours. Pourtant, les armées alliées approchaient.

"Le 02 Mai 1945, comme tous les jours, je vais soigner les vaches. J'entends un bruit de convoi inhabituel sur l'auto-route cimentée voisine de la route pavée que je remonte avec ma charrette de paille, tirée avec peine par mes chevaux. Je rentre à la ferme et je dis aux allemands, au patron : ils arrivent". Pas de réponse. Mais le roulement des chars se précise, on aperçoit leurs silhouettes. Je refuse de transporter un deuxième voyage de paille. "Je suis libre, vous n'êtes plus maîtres de moi". Les chars arrivent. C'est une division de blindés anglais. Ils viennent de libérer le camp de déportés de Bergen-Belsen, et décrivent, bouleversés, les

Breton et Polonaises.





Emile Masson embrasse la Vendéene.

horreurs qu'ils viennent de découvrir. Le maire refuse d'admettre la vérité, affirmant avoir toujours tout ignoré. Jean Grazide et ses compagnons ne se décident pas à accompagner les Anglais qui leur proposent de les amener vers le camp de Bergen-Belsen.

C'est la fin. Sous les ordres d'un officier du Stalag voisin, rassemblement à Lubeck, le dimanche matin à cinq heures. Recensement, puis départ en camion allemand jusqu'à Brême, en train vers la Hollande, la Belgique, enfin la France.

L'orchestre joue une vibrante Marseillaise accompagnée par les chœurs improvisés. Le train ne passe pas inaperçu dans les gares traversées. Le Dimanche suivant à cinq heures du matin, c'est l'arrivée à Toulouse puis à Blagnac.

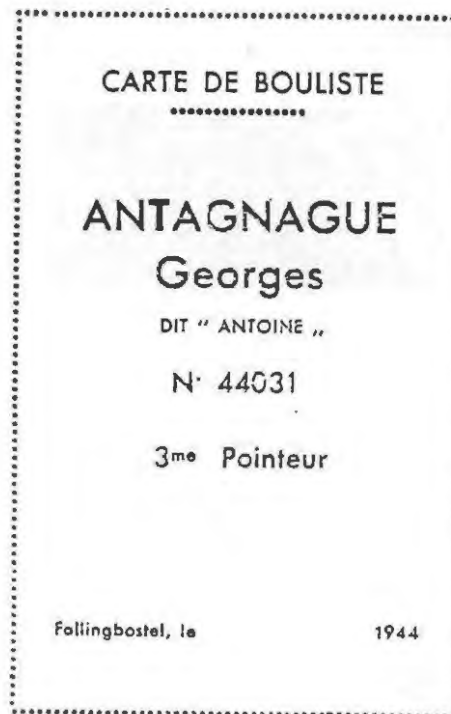
En 1972, leur ancien patron qui n'est plus maire du village (les nazis ayant été remplacés) invita quelques anciens prisonniers à venir passer quelques

jours chez lui avec leur femme. Ils furent très bien reçus. Cet ancien patron avait fait ses études au lycée de Lubeck en même temps que Willy Brandt ; la mère de ce dernier travaillait d'ailleurs dans une épicerie de Lubeck.

Jean Grazide parle avec nostalgie de ce drôle de séjour. Willy Brandt, alors chancelier de la RFA, était invité. Il n'a pas pu venir car il était souffrant "Dommage, j'aurais bien aimé le rencontrer, et parler avec lui."

J. WEIDKNET

Je remercie Georges Antagnague, Maxime Laconde, André Colmel, Jean Grazide, qui ont bien voulu évoquer leurs souvenirs et me confier les très documents qui illustrent cet article.



Carte de bouliste.

MAZEPA

Tragedija u 5 činova od Juliusa Slovačkog.

- L I C A -

Jan Kazimir
 je kraljev paž
 da
 a, vojvodina supruga
 jen vojvodin sin iz prvog braka
 ka } vojvodine služavke
 loa dvorca
 ovo slugo, plemić!



Antagnaque

VAL MAI PETAR EN COMPANHA
 QUE CREVAR SOL



Imprimerie "LA CLOCHE"

Festa
 de Santa Estella
 al Stalag XI B
 23 de Mai 1943
 TAULELADA

Sardas

Cesolel com a Cestel Nou
 à guicom trocne

Cóces

Eièra

"Lo vin nos farà pas ma"

Escola de la Gabia
 Fondada al Stalag XI B.
 Lo 18 Fevrier 1943.
 Athada al Feilbriga lo 13 de Junh 1943.

CARTA DE MEMBRE

Delivrada al Senhe:

Lo Clavoire Lo Membre Lo Capistol



Toulouse, la Pologne, plus de frontières au camp.

LIMITES DE LA GUERRE AERIENNE (2^e guerre mondiale)

Dans le n° 6 de notre revue, nous avons décrit les bombardements de Blagnac et Toulouse d'avril, mai et juin 1944. A cette occasion, on a pu souligner combien le sabotage par la Résistance de la Poudrerie, dans la nuit du 27 au 28 mars avait été beaucoup plus efficace que les bombardements de l'aviation alliée (Anglais et Américains) qui avaient par contre démolis les quartiers d'habitation entre la caserne Niel et le coteau Pech David, causant de cruelles pertes civiles.

Il nous paraît intéressant de revenir sur la question des bombardements aériens de la 2^e guerre mondiale, d'une façon plus générale, mais qui ne peut laisser indifférents les Blagnacais, dont le terrain d'aviation servit à la Luftwaffe, avec notamment une base des célèbres bimoteurs JU 88 qui furent engagés (brillamment!) sur le théâtre européen.

Les bombardements aériens ont connu deux périodes : la seconde précéda et prépara le débarquement en Normandie. Elle consista à détruire les aérodromes et les usines d'armement ennemi, et les voies de communication. Mettant en ligne des moyens exceptionnels bénéficiant de la mise en service des chasseurs à long rayon d'action accompagnant les bombardiers de bout en bout et d'une chasse allemande bien amoindrie, elle fut relativement efficace, sinon du point de vue des destructions opérationnelles que de l'effet sur le moral de l'ennemi, mais causant des pertes énormes dans la population allemande et des territoires occupés, dont la France. Les bombardements sur Blagnac et Toulouse, que nous avons relatés, se situent dans ce contexte. La première période correspond à la doctrine élaborée dans les bureaux des états-majors alliés selon laquelle des bombardements massifs sur l'Allemagne pouvaient mettre celle-ci à genoux et obtenir sa capitulation en évitant cette création d'un second front terrestre à l'Ouest, revendiqué par Staline, qui provoquait les craintes des gouvernements anglais et américain devant l'énormité des

moyens à mettre en oeuvre et l'importance excessive des pertes en hommes prévisibles.

Les résultats négatifs des bombardements dans l'année 1943 et au début 1944, notamment des raids anglais sur Nuremberg et américain sur Schweinfurth, que nous allons relater avec quelques détails, qui se traduisirent en fait par des victoires aériennes allemandes, firent abandonner ces constructions intellectuelles d'aviateurs en chambre. Les émissions de propagande alliée ne soufflèrent mot de ces échecs sanglants dont seule une histoire a posteriori a pu rendre compte.

LE TERRIBLE RAID SUR NUREMBERG.

L'attaque de la R.A.F. sur Nuremberg fut décidée par le maréchal de l'air Harris pour la nuit du 30 au 31 mars 1944. La ville, laissée intacte depuis 7 mois, avec ses 450.000 habitants, comprenait une pléthore d'usines de chars et automitrailleuses, de moteurs diesels et de matériel électrique. La R.A.F. devant les pertes causées par la chasse allemande (Messerschmidt 109, monomoteurs, et ME 110 bimoteurs) dans les bombardements de jour, alors que les chasseurs anglais (Spitfires) à rayon d'action limité ne pouvaient assurer de protection dans la deuxième portion du trajet, avait opté pour les bombardements nocturnes, avec ses quadrimoteurs Halifax, Lancaster, et Stirling.

La route prévue passait par la Belgique et la Ruhr, on peut dire comme d'habitude, la Ruhr étant depuis longtemps un objectif privilégié, puis obliquait vers le Sud-Est vers Nuremberg, un raid de diversion intéressant Cologne, Aix la Chapelle et Cassel. Retour prévu par Strasbourg et Paris. Sept à huit heures de vol, distances de 1200 à 2600 km suivant les aérodromes de départ. Plus de 1000 aviateurs, 100 avions pour la diversion

bonne chasse (allemande?) et bon tir (aux pigeons!)*" Il aurait pu ajouter : "je vous suis des yeux et attends au bar les survivants".

Il y avait des précédents immédiats : entre le 8 et le 10 octobre, 88 bombardiers abattus, 900 aviateurs tués. L'aviation américaine expérimentait une nouvelle tactique. Laissant aux Anglais les bombardements nocturnes, techniquement difficiles, ils pensaient pouvoir résister, dans des bombardements de jour, à la chasse allemande, par l'énorme puissance de feu des "forteresses volantes", Boeing B17 et B24,**, attaquant en "boxes" d'une trentaine d'appareils, aile dans aile. Il ne prévoyait pas que les chasseurs allemands, deux fois plus rapides, virovoltaient sur leurs ailes, tandis que des JU 88, volant au-dessus de leurs formations compactes, leur balanceraient des bombes de 250 Kg. Les Focke-Wulf 190, vitesse 640 km/h étaient armés de 4 canons de 20 et de 2 mitrailleuses, les ME 109, même vitesse, de 3 canons et 2 mitrailleuses, les ME 110, 560 km/h, de 4 canons, 2 mitrailleuses, roquettes et bombes, les JU 88, en plus de leurs bombes, de 6 canons de 20 et plusieurs mitrailleuses pouvant tirer vers le haut. La chasse allemande était donc redoutable, et avait marqué son efficacité.

Qu'à cela ne tienne, et malgré l'énormité des pertes récentes, "briefing" des équipages le 14 à 7h, décollage à 10h, avec 3 tonnes de bombes dans les B17, direction Schweinfurth et ses usines de roulements à billes. Sont engagés 290 "forteresses volantes" B17, et 60 "libérateur" B24, soit 350 appareils lourds accompagnés de 150 chasseurs P47 "Thunderbolt". Ceux-ci descendirent 13 allemands pour 1 seule perte, avant de faire demi-tour. A 13h 30 les bombardiers étaient seuls, entre 6400 et 7500m d'altitude, à 280 km/h, en deux vagues de 160 avions, environ, chacune. A près de 600 km/h, les chasseurs allemands virovoltaient dans un ciel lumineux. Les bombardiers à 1h de vol de l'objectif, commencèrent à tomber en

* Les parenthèses, empreintes d'humour noir, sont évidemment du rédacteur

** Le B17 disposait de 13 mitrailleuses lourdes, le B24 de 10 armes automatiques lourdes.



Bombardier B 17 en action.

flammes. Voici le témoignage d'un pilote américain : "Assister en spectateur depuis votre propre avion à l'attaque des flammes sur un appareil semblable au vôtre, qui commence à tomber dans les affres de l'agonie, et savoir qu'au coeur de l'incendie se trouvent vos copains et que peut-être vous connaissez bien les femmes et les enfants de son pilote..."

A 35 km de l'objectif, il était impératif de voler en ligne droite, sans manoeuvre d'évitement, pendant 7 minutes, pour assurer un tir correct. Un artilleur allemand de la "flak", mettait 3 minutes au plus pour réaliser, dans ces conditions, un tir au but. A 7000m d'altitude, de 14h 51 à 14h 57, ils furent encore 229 à lâcher leurs bombes sur l'objectif, tandis que les chasseurs allemands continuaient leur "grand cirque" au milieu des éclatements de leur propre DCA. Tombèrent 450 bombes de 2000 kg, 663 de 100 kg, et 1751 bombes incendiaires de 200 kg. 483 tonnes de bombes atteignirent à peu près les objectifs, les erreurs par rapport au point central allant de 1700 à 3000m.

Après cela, il fallait revenir, au milieu de 160 chasseurs se ruant à la curée. Tout bombardier en difficulté quittant sa formation était achevé sans pitié.

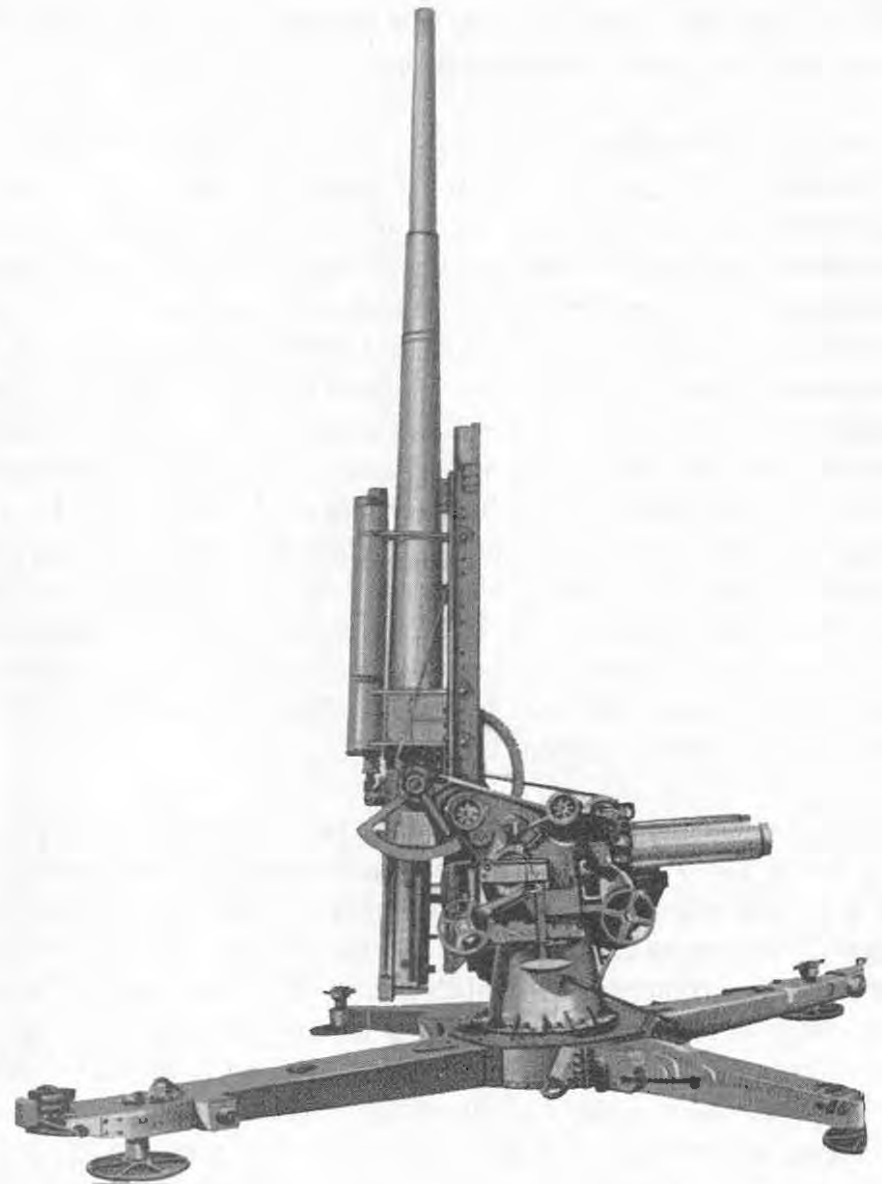
Pas de chasse alliée de protection au moment où elle aurait pu intervenir, le mauvais temps en Angleterre clouant les avions au sol. Au total, 59 B17 abattus, 1 perdu dans la Manche, deux explosant à l'atterrissage, 65 "forteresses volantes" perdues, 17 mises définitivement hors de combat, 142 endommagées. Au total, 50 quadrimoteurs indemnes, 594 aviateurs manquants, 5 morts dans les avions posés et 43 blessés dont 10 très graves.

Pour la propagande, communiqué de victoire du général Arnold : "Nous avons eu Schweinfurth. Les cinq usines ont été complètement rasées, ou presque...". Après la guerre, on connut la vérité, établie par un service américain : "La production dans son ensemble n'a subi qu'un retard momentané. Les dommages causés aux machines des deux usines VKF et à celles de la FAK portèrent sur 10% seulement du total : 3,5% détruites et 6,5% détériorées".

Après l'échec des bombardements stratégiques tant américains que britanniques, les stratèges en chambre durent se rendre à l'évidence : les bombardements n'étaient pas susceptibles de mettre l'Allemagne à genoux. Il allait falloir débarquer, coûte que coûte, et lancer l'infanterie, reine des batailles, contre le mur de l'Atlantique.

H.R. CAZALE

Documentation : Les dossiers de l'histoire, N° 49, mai-juin 1984, éditions de l'Université et de l'Enseignement Moderne, Paris. Article du Général A. Merglen (E.R.)



"Arme classique de la DCA allemande (la Flak), à savoir le canon de 88 mm"

DANS LA RÉSISTANCE, QUI ÉTAIENT JEAN CASSOU, SERGE RAVANEL ?

L'Oppression

par Jean CASSOU
Commissaire de la République



Il n'est pas un coin de Toulouse qui ne réveille en moi un souvenir des temps de résistance. Et non seulement les coins obscurs, écartés, favorables aux rendez-

vous, mais le centre, même, le cœur de TOULOUSE, cette place du Capitole où tous les jours, à midi, à l'heure où la plus grande affluence s'amasse et circule.....

Jean Cassou, à sa sortie de l'hôpital salue Toulouse et les Toulousains :
début du discours prononcé
(Bulletin Municipal de la ville de Toulouse Oct. 44)



Serge Ravelin, place St-Etienne,
lors des obsèques des victimes des combats de la Libération.

SYMBOLE DE LA RESISTANCE

Jean Cassou

ALAIN dans la clandestinité

Jean Cassou est rétabli de ses graves blessures et vient de reprendre son activité d'écrivain... et de militant républicain. Dernièrement à Toulouse, les intellectuels et écrivains Français ont fêté son retour parmi eux.

Mais qui était Jean Cassou avant d'être Alain dans la clandestinité ? Jean Cassou est tout d'abord un grand écrivain, féroce défenseur de l'idée républicaine, qui a toujours lutté pour le triomphe de la France révolutionnaire.

En 1935 il participa à la création du Front Populaire, défendit de toute son âme la cause ouvrière. Dans l'hebdomadaire "Vendredi" il publia des articles passionnés et sa signature voisinait avec celles des Guehenno, Aragon et autres Wurmser.

Aussitôt après l'armistice, il refusa de se soumettre aux lois de Vichy et se donna en entier à la lutte contre l'envahisseur et ce gouvernement fantoche. En Août 1941 il fonda avec son ami Bertaux la première organisation de résistance. Les premiers parachutages de la zone sud étaient reçus par lui sur le terrain de Fonsorbes.

Cette trop grande activité, néfaste aux vichyssois, les amena devant le tribunal militaire de Toulouse qui condamna Bertaux à trois ans de prison, et Jean Cassou à un an de la même peine.

A sa sortie de la prison centrale de Lodève où il composa quelques poèmes qui sont parmi les plus beaux de ceux qu'à les malheurs de la patrie ont inspiré aux héros de la résistance, Jean Cassou continua la lutte. Il organisa toute la région de Toulouse et fut nommé Commissaire de la République par le Gouvernement d'Alger.

C'est le poste qu'il devait assumer officiellement au lendemain de la libération de Toulouse, mais le destin ne le permit pas.

En effet, dans la nuit du samedi 19 au dimanche 20 Août, alors qu'il venait de quitter le siège du C.D.L. où il avait pris toutes les décisions urgentes, sa voiture était attaquée par une colonne allemande. Deux de ses compagnons étaient tués, tandis que lui sauvagement frappé à coup de crosse, assommé et grièvement blessé était laissé pour mort sur le trottoir de la rue d'Orléans.

Transporté à l'hôpital de la Grave où il fut admirablement soigné, Jean Cassou, grâce à sa forte constitution, a repris le dessus et très bientôt il sera prêt à reprendre la lutte.

Quel grand jour pour nous tous !

Nous pourrions alors répéter les derniers vers d'un de ses poèmes, composés à Lodève :

*Ah ! jaillisse enfin le matin de fête
Où sur les fusils s'abattront les poings !*

La sagesse impose de ne souhaiter le terme de la lutte que s'il doit comporter les conditions d'une paix juste et durable.

Général DE GAULLE
Alger, 2 janvier 1944.

UN CHEF JEUNE : LE COLONEL RAVANEL

Vingt-cinq ans, mince, blond, le regard franc, le sourire plein de bienveillance, tel se présente le colonel Ravanel, promu à ce grade par le général Koenig, qui le plaça à la tête des F.F.I. de notre région.

Qu'avait donc fait ce jeune étudiant pour mériter tant d'honneur ? Nous allons vous le dire rapidement. Un matin de 1941, un polytechnicien timide, mais plein de volonté, entra à Lyon dans un bureau de Résistance. Pendant un rude combat de trois années, l'adolescent devint un homme, se signala à l'attention de ses chefs dans des actions pénibles. Il dirigea les groupes francs des M.U.R. à Lyon. On le vit à Paris, à Limoges, un peu partout.

De ses actions héroïques on pourrait en faire un volume, mais une des plus belles est celle que nous allons vous conter :

Une maison de campagne isolée dans le Lyonnais. C'est la nuit, des hommes penchés sur des cartes préparent de nouveaux coups de main. Entre camarades, ils parlent, ne pensent plus qu'à leurs plans. Soudain, un cri : "Police allemande !" La maison est cernée, attaquée. Les allemands et les patriotes échangent des coups de feu, puis l'ennemi monte. Les papiers vont être pris. Ravanel ne veut pas que le fruit de longs mois d'efforts soit perdu. Promptement il les reunit, les met dans sa chemise et saute par la fenêtre du premier étage.

On tira : il a une cheville touchée par une balle. Il court se terrer dans un petit bois, sous un buisson. Les allemands passent sans le voir, en balançant au hasard des grenades dans les fourrés. Ravanel a de la chance : il se repose et croit être sauvé. Non, pas encore, car les allemands reviennent avec leurs damnés chiens policiers, et Ravanel est obligé de fur en courant, avec sa cheville blessée, vers la rivière où il plonge. Les allemands tirent dans l'eau. Ravanel a disparu. "Il s'est noyé", pensent les brutes d'Hitler. Non ! ce serait mal connaître ce jeune sportif. Sorti de l'eau, il passe la nuit sous un pont, il se cache le jour et à la nuit tombée il se traîne vers une ferme où de courageux paysans le soignent, le cachent.

Un tel chef n'est-il pas digne de commander les F.F.I. de notre région ? Si, et le général Koenig l'a bien compris. Simple, compétent, doté d'une énergie farouche, le colonel Ravanel a droit à la reconnaissance du pays.

Ces deux textes, extraits du "Patriote" un des journaux issus de la Résistance paraissant depuis la Libération de Toulouse, présentent deux personnalités essentielles de cette période, Jean Cassou, commissaire de la République et Serge Ravanel, colonel des FFI de notre région, l'un incarnant le pouvoir civil, l'autre le pouvoir militaire.

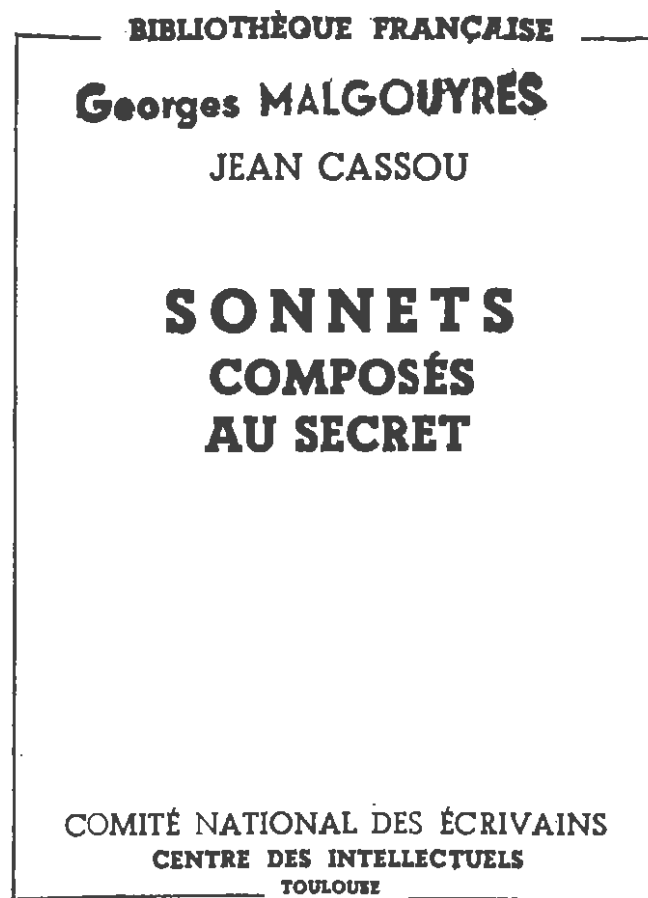
Ils sont écrits dans un style caractéristique de l'époque. Les louanges peuvent nous paraître étonnantes mais elles n'ont rien de la flagornerie. Dans leur contenu et dans leur écriture, ces articles reflètent parfaitement l'enthousiasme qui animait les acteurs de cette période de notre histoire de France. La lutte avait été longue, âpre et dangereuse. Le bonheur de la victoire et de la liberté retrouvée n'en était que plus apprécié.

JEAN CASSOU

Né en 1897, Jean Cassou était déjà connu dans les milieux intellectuels progressistes quand la guerre éclata : écrivain, plus précisément poète romancier (les Massacres de Paris), journaliste (Les Nouvelles Littéraires, la revue Europe), traducteur de littérature espagnole mais aussi critique d'art, inspecteur général des arts appliqués, puis des monuments historiques, enfin nommé par le gouvernement du Front Populaire conseiller de Jean Zay, puis conservateur de Musée du Luxembourg.

Jean Cassou, militant républicain, est conscient dès 1933 du danger représenté par Hitler en Allemagne et ses admirateurs en France. Il s'engage très tôt dans la lutte antifasciste avec le Comité de Vigilance des intellectuels créé à cet effet.

Ses origines hispaniques (né à Bilbao d'une mère espagnole) et sa formation universitaire le conduisent tout naturellement au côté des républicains espagnols en lutte contre le général Franco. Sa connaissance de la réalité espagnole est précieuse dans l'organisation de l'aide française au peuple espagnol dans cette guerre impitoyable.



Durant la drôle de guerre il participe à l'évacuation et à la mise en sécurité des oeuvres d'art des musées nationaux.

En récompense, il est révoqué dès le mois de Septembre 1940 de son poste de Conservateur de Musée par le Gouvernement de Vichy !

En 1941, il s'installe à Toulouse avec sa famille où il prend contact avec les résistants toulousains. Arrestation, emprisonnement, puis mise en liberté et clandestinité. Il est chargé en Avril 1944 d'assumer les fonctions de Commissaire de la République, mais les blessures reçues le 19 Août 1944

Dixième Sonnet , composé en secret, en prison par Jean Cassou

*La plaie que, depuis le temps des cerises,
je garde en mon cœur s'ouvre chaque jour,
En vain les lilas, les soleils, les brises
Viennent caresser les murs des faubourgs.*

*Pays des toits bleus et des chansons
grises,
qui saignes sans cesse en robe d'amour,
explique pourquoi ma vie s'est éprise
du sanglot rouillé de tes vieilles cours.*

*Aux fées rencontrées le long du chemin
je vais racontant Fantine et Cosette.
L'arbre de l'école, à son tour, répète
une belle histoire où l'on dit : demain...
Ah ! jaillisse enfin le matin de fête
où sur les fusils s'abattront les poings !*

l'en empêcheront. Le général de Gaulle lui décerne le 16 Septembre la Croix de la Libération sur son lit d'hôpital.

Une fois rétabli, il reste un an de plus à Toulouse et devient en Octobre 1944, avec le Recteur Dottin, Président d'honneur du Centre des intellectuels. Il est présent dans les nombreuses manifestations de cette association, honorant la mémoire des martyrs de la Résistance à la Faculté de Lettres (05 Novembre) lisant quelques vers au Cinéma "Le Gaumont" au cours d'un gala. Ses "sonnets composés au secret" sont édités, Jean Cassou fait une conférence (Le génie artistique au XIX^e siècle) honore la mémoire des grands poètes Antonio Machado et Federico Garcia Lorca victimes de Franco. Le 28 Avril 1945, il participe à la création de l'Institut d'Etudes Occitanes qui vit encore. Jean Cassou bien rétabli de ses blessures reste fidèle à ses engagements et continue son combat républicain.



" Donner leur place aux immigrés dans la communauté française est un des devoirs qui doivent le plus retenir tout cœur républicain. "

(Jean CASSOU)

En Octobre 1945, il démissionne de la fonction de commissaire de la République, pour occuper le poste de conservateur du Musée National d'Art moderne, tâche à laquelle il consacra toute sa vie.

C'est la raison de la tenue de l'exposition "Jean Cassou et l'Art Moderne" en ce moment à Toulouse au Réfectoire des Jacobins. A côté des oeuvres de

grands artistes modernes, Chagall, Fernand Léger, Matisse, Picasso, le douanier Rousseau et bien d'autres, de nombreuses vitrines présentent à l'aide de précieux documents la vie et l'oeuvre si riches de Jean Cassou décédé en 1986.

SERGE RAVANEL

Serge Ravanel a raconté récemment son itinéraire dans un ouvrage paru aux éditions Seuil : "L'Esprit de Résistance".

L'ESPRIT DE RÉSISTANCE

50 ans ont passé. Pourtant le souvenir de la Résistance est toujours vivace. Face à la mansuétude dont ont bénéficié Bousquet et bien d'autres grands collaborateurs, face aux tentatives falsificatrices, chacun comprend l'importance des enjeux. Veut-on faire oublier que la Résistance fut d'abord un combat pour des principes (le patriotisme, la liberté...), un combat d'hommes imprégnés d'un esprit de responsabilité à l'égard de la société ?

Serge Ravanel, qui fut un responsable de niveau national de la Résistance, témoigne de ce que furent, dans la réalité quotidienne, ces années de lutte et de vie clandestine. Il montre comment la population a peu à peu basculé vers la Résistance. Colonel FFI à 24 ans, dirigeant des forces militaires qui ont combattu avec succès pour la libération de la région de Toulouse, Serge Ravanel retrace sans grandiloquence ni manichéisme son combat et celui de ses camarades.

Affrontant une question peu connue, il raconte comment de Gaulle s'est efforcé, à la Libération, de mettre à l'écart les forces organisées de la Résistance. Il s'interroge sur les périls qui menacent la France d'aujourd'hui et se pose la question : « Ne serait-il pas nécessaire de retrouver, au sens fort du terme, l'esprit de résistance ? »

Avec la collaboration de Jean-Claude Raspiengeas.

quatrième de couverture

Serge Ravanel



L'ESPRIT DE RÉSISTANCE

Serge Ravanel est aussi un hôte familier de notre commune étant vice-président du CERRAVHIS (Centre d'études , de recherche et de représentation audio-visuelle de l'Histoire) dont il est l'un des créateurs en 1988.

On peut apprécier les multiples réalisations de cette association (expositions, films portant témoignages sur la Résistance, centre de documentation) à la Maison de l'Histoire, Place des Arts. Ecoliers et maîtres, étudiants ou tout simplement curieux de notre histoire connaissent le chemin de la Maison de l'Histoire, où ils rencontrent parfois Serge Ravanel.

J. WEIDKNET

BIBLIOGRAPHIE

- RAVANEL Serge "L'Esprit de Résistance". Editions du Seuil Mai 1995.
- CASSOU Jean. "Les massacres de Paris". Editions Gallimard 1936. Roman paru sous le nom de "Faubourg Saint-Antoine" en feuilleton dans l'hebdomadaire "Vendredi".
- Jean NOIR (Jean CASSOU); " 33 Sonnets composés au secret". Editions de Minuit* 1944. Présentés par François la Colère (Louis ARAGON).
- CASSOU Jean "Sonnets composés au Secret". Edité par le Comité National des Ecrivains. Centre des Intellectuels, Toulouse.
- Bulletin Municipal. Ville de Toulouse, Numéro spécial. Octobre 1944.
- Bulletin de l'Union des Intellectuels de la Haute-Garonne et de la Région toulousaine. 11,Rue Fermat. Toulouse. N° 1
- Sous la direction de Florence de Lussy "Jean Cassou, un musée imaginé". Bibliothèque Nationale de France. Centre Georges Pompidou. Mars 1995.

SOURCES

- Presse 1944-1945
- Documents présentés à l'exposition "Jean Cassou et l'art moderne". Réfectoire des Jacobins. Toulouse. Mars-juin 1996.
- Documents et souvenirs personnels.
- Photo de Serge Ravanel confiée par Ginette Forgues.

* : Les éditions de Minuit éditaient sous des noms d'emprunt des œuvres d'écrivains contraints à la clandestinité.

N° 1
JUILLET 1945

BULLETIN
DE
L'UNION
DES
INTELLECTUELS
DE
LA HAUTE-GARONNE
ET
DE LA RÉGION TOULOUSAIN.

11, RUE FERMAT
TOULOUSE
TÉL. 277.82

Photocopie de la couverture du "Bulletin de l'Union des Intellectuels
(format réel 16 x 24,5)

La brusque disparition, le 25 Avril dernier, de notre amie Béatrice Boisard nous a profondément peiné.

Passionnée d'histoire et déjà bibliothécaire de la ville, elle a été une des pionnières de notre association et a écrit des articles dans notre revue.

Responsable du secteur jeunesse à la médiathèque d'Odyssud, elle savait avec dévouement et compétence diriger nos recherches et trouver les ouvrages nécessaires à nos articles.

Toute l'équipe du CERRAVHIS et de la Commission d'Histoire adresse à sa famille et surtout à Henri Robert Cazalé dont elle était la compagne, leurs condoléances les plus attristées.