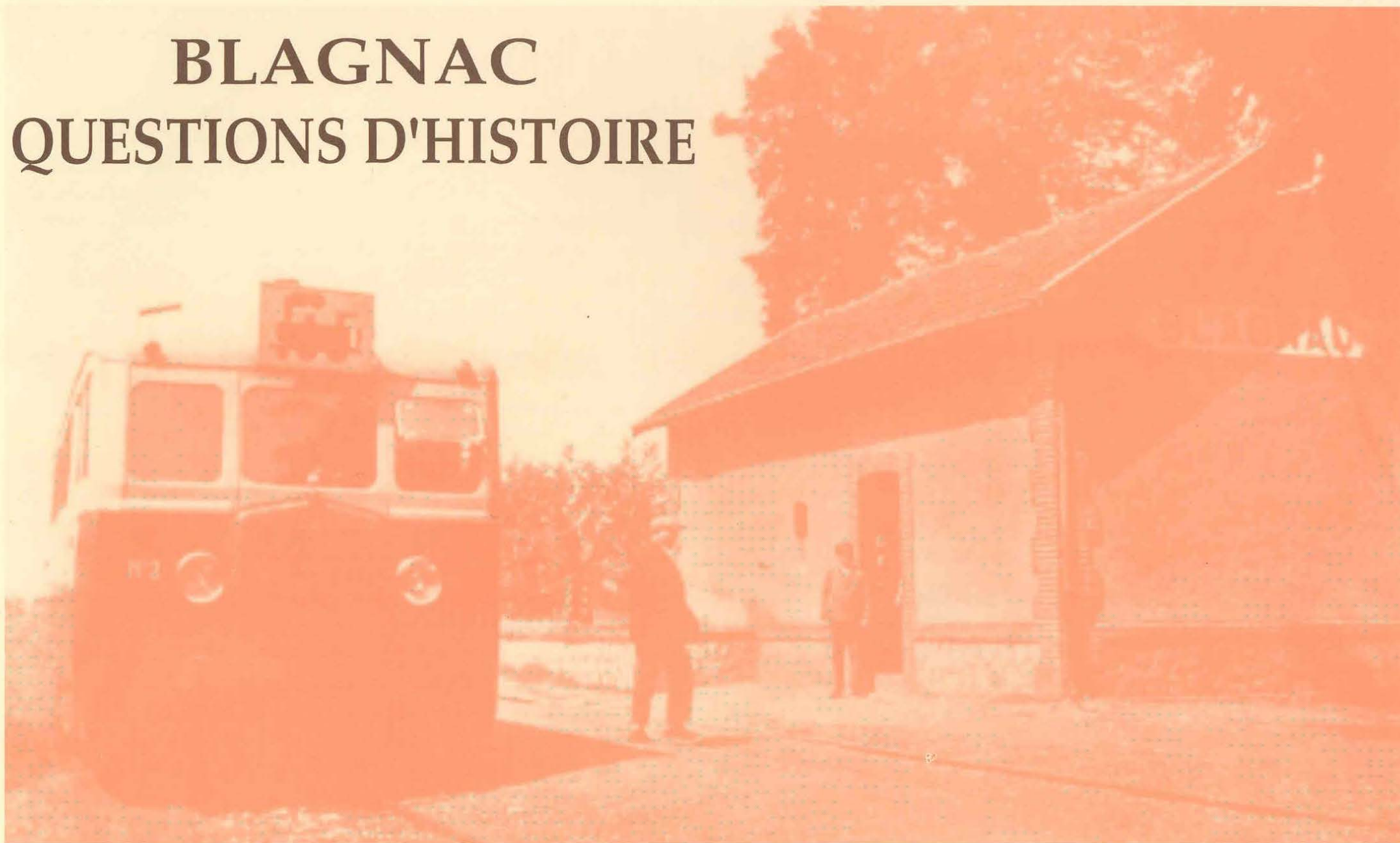


BLAGNAC

QUESTIONS D'HISTOIRE



Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 13 (Mai 1997)

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

C'EST UN PETIT TRAIN DÉPARTEMENTAL... QUI VA SON CHEMIN...

ALLONS PRENDRE LE TRAIN

La gare de Blagnac

C'est Mercredi matin. Il est environ 8 h 30. Des groupes de Blagnacais, hommes et femmes, chargés de paniers, de baluchons sommaires, parfois vides, parfois chargés lourdement de volailles, de choux-fleurs, de carottes, se hâtent sur le chemin de la gare. Il ne faut surtout pas rater le "train noir" qui doit s'ébranler à 9h41 et les conduire au marché de Cadours. Parfois c'est une charrette qui les transporte. Quelques hommes portent la grande blouse bleue ; les femmes ont souvent la tête enveloppée d'un fichu noir et l'on entend claquer des sabots.

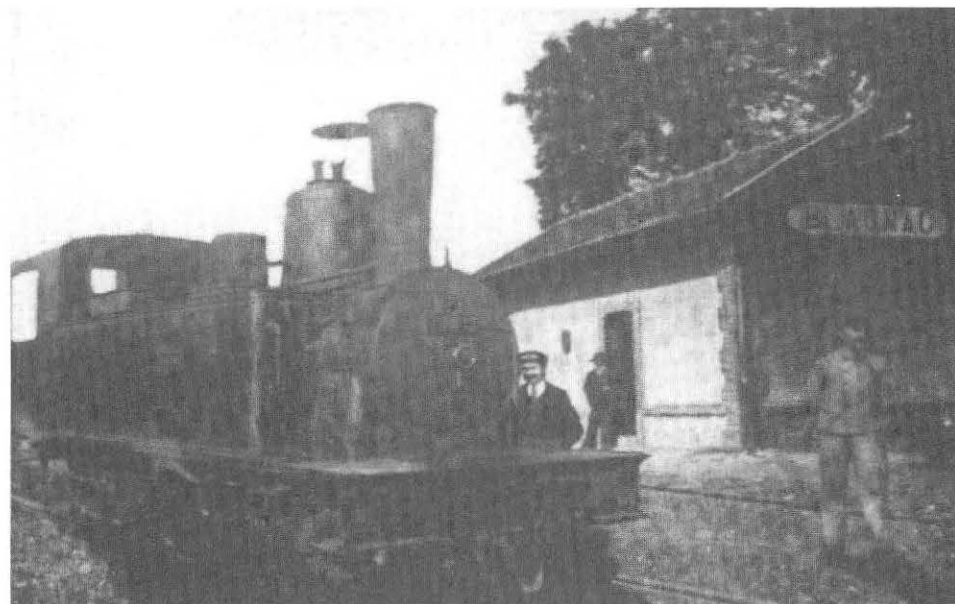
A la gare, le chef de gare, en l'occurrence "la garde-station" les accueille dans l'unique pièce partagée par une cloison grillagée à sa partie supérieure. D'un côté est la salle d'attente avec le poêle et la bascule, de l'autre la partie technique avec le guichet, la casier à billets, le téléphone mural pour prévenir la gare suivante de l'arrivée prochaine du train venant soit de Toulouse, soit de Cornebarrieu.

La garde-station vend les billets longs de 5 cm portant le nom de la gare destinataire avec la précision aller simple ou aller et retour. Elle les composte à la date du jour et enregistre aussi les colis. Elle est en outre responsable des aiguillages car les trains passent à peu près aux mêmes heures et une voie de garage est prévue pour les croisements éventuels, ainsi qu'un quai spécial d'embarquement et surtout de réception du bétail et des très grosses marchandises .

Les voyageurs sont prêts à monter dans les wagons, les animaux dans les bétailières qui leur sont réservées.

Voici le train

Venant de Purpan il a grimpé, parfois péniblement la petite côte depuis le pont du Touch. La garde-station a du travail, mais le chef de train présent

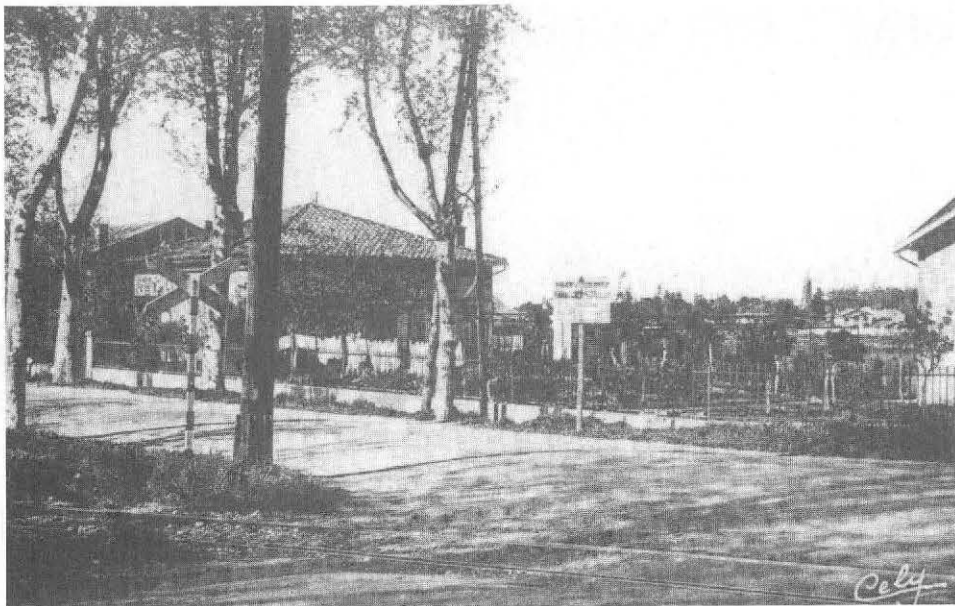


«Le train noir» en gare de Blagnac .
(Coll. C.C.M.P.)

sur tous les convois s'occupe des voyageurs, dans les gares et aussi aux arrêts facultatifs, vérifie les billets, enregistre et charge les vélos. Le conducteur et le chauffeur restent sur la machine.

C'est le départ

Le chef de train siffle pour donner le signal. Le train peut démarrer. Mais parfois "la machine noire" trop lourdement chargée avait quelques difficultés pour gravir une petite rampe à la sortie de la gare. Des anciens Blagnacais se souviennent : "La chef de station, Madame Messal, arrêtait la circulation des automobiles, heureusement rares à cette époque, sur la route de Grenade, avant la gare. Le train reculait de quelques dizaines de



Le train va prendre de l'élan depuis la route de Grenade. (Coll. R. Espanol)

mètres, prenait l'élan nécessaire, passait devant la gare sans s'arrêter et rejoignait ainsi la route de Cornebarrieu".

Le départ a eu lieu à l'heure. La garde-station décroche le téléphone mural, actionne la manivelle et prévient en morse la gare suivante, Cornebarrieu, de l'arrivée du train n° 103 (chaque train avait son numéro et chaque gare son signal particulier en morse). Il y aura peut-être un arrêt facultatif à la Sabatère, un peu plus loin au bord de la route. C'est l'affaire du chef de train.

Un peu de répit

Un moment de vie intense de cette petite gare est terminé. Il y a déjà eu deux passages ce matin, un dans chaque sens ; il y en aura encore quatre autres avant ce soir. Chacune des gares terminus, Cadours, Lévignac et à Toulouse la gare Roguet abritera pour la nuit le train qui partira demain matin. Et cela tous les jours, Dimanche compris, avec les deux journées importantes du Mercredi (marché de Cadours) et du Samedi (marché de Grenade).

Quand il fait trop sombre, la gare, les quais sont éclairés avec des lampes à pétrole ; en hiver la gare est chauffée avec le poêle à charbon. L'électricité n'est jamais arrivée jusqu'à la gare ; elle s'est arrêtée sur la route de Grenade à la graineterie de Monsieur et Madame Mistou en face de la rue Honoré de Balzac.

Le 22 Mai 1905, le Conseil Municipal de Blagnac avait jugé que la gare n'était pas convenable : salle d'attente trop petite, manque de dépôt pour les marchandises, de lieux d'aisance, d'eau potable. La Compagnie s'est contentée de créer un dépôt pour les marchandises. Il n'y a jamais eu ni eau potable, ni lieux d'aisance...un petit bosquet voisin faisait l'affaire.

La gare de Blagnac, située sur la route de Grenade au carrefour de la route de Grenade et de la route de Lectoure (rue Servanty) sera en service jusqu'à la fermeture définitive en Avril 1947 de la ligne Toulouse-Cadours, concurrencée par la circulation automobile. On peut apercevoir le bâtiment près de la clinique vétérinaire, derrière la maison où logeait Madame Messal, la dernière "garde-station" et son mari, lui-même conducteur de train.

Après l'évocation de la vie quotidienne, il convient d'aborder l'histoire de ce petit train, sa naissance et son développement, le tracé de son parcours, la fréquence de ses passages, les vitesses atteintes et le matériel utilisé, enfin le rôle qu'il a joué dans la vie économique essentiellement rurale et dans la vie des habitants de Blagnac et de la région jusqu'à son abandon définitif.

I - UN PEU D'HISTOIRE

Premiers projets

Dès 1868, le Conseil Municipal de Blagnac avait eu à donner son avis pour l'emplacement éventuel de stations à établir sur la ligne de chemin de fer à voie normale, exploitée par la Compagnie du Midi, reliant Toulouse à Auch. Il avait émis le voeu d'un arrêt de quelques secondes à Saint-Martin-du-Touch destiné aux habitants de Blagnac et de Beauzelle,

voeu formulé auprès du Préfet, à remettre à la Compagnie...peut-être accueilli favorablement ?

Vers 1890, ce sont les habitants de divers cantons de la Haute-Garonne qui, n'ayant pas la chance d'être desservis par les grandes lignes reliant Toulouse à Auch, Narbonne, Bordeaux ou Paris, exerçaient d'énergiques pressions sur leurs élus afin d'obtenir rapidement des voies ferrées d'intérêt local qui faciliteraient leurs déplacements et l'écoulement de leurs produits. Le Conseil Général envisagea plusieurs projets parmi lesquels celui d'une ligne Toulouse-Cadours par Grenade. Ces projets furent tout d'abord abandonnés car les estimations du trafic n'étaient pas jugées assez encourageantes.

Timide réalisation : Boulogne-sur-Gesse

Pourtant lors de sa session de Février 1894, le Conseil Général décide de réaliser la ligne Toulouse-Boulogne-sur-Gesse en renonçant toutefois aux autres projets. Il crée à cette fin la Compagnie du Chemin de Fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse (TB) constituée le 1^{er} Avril 1897 pour soixante deux ans.

Cette ligne mise en service par tronçons fut reçue définitivement en 1902. La date d'ouverture du premier tronçon Toulouse-Fonsorbes et de l'embranchement Fonsorbes-Sainte-Foy-de-Peyrolières était fixée au 16 Octobre 1900. Les locomotives commandées n'étant pas livrées à temps, on utilisa deux locomotives de chantier la "Meuse" et la "Madeleine", vendues par Frédéric Weidknecht, un ancêtre de notre famille, qui avait achevé leur construction dans son usine du Pont de Flandre et dont elles portaient le nom. En 1901, elles cédèrent la place aux locomotives prévues reprenant leurs précédentes activités ou, comme «La Meuse» dans le Tarn, conduisant d'autres trains d'intérêt local.

Cette ligne qui pénétrait dans le Gers sur 24 Km fut la seule à être classée "train d'intérêt local", les autres appartiendront à la catégorie "tramway". Elle fut la première exploitée et la dernière fermée au trafic. C'est elle qui reçut le plus d'attention de la part de la Compagnie dans le domaine de la voie, plus souvent en plate-forme indépendante distincte des routes, ou

F. WEIDKNECHT

Ingénieur-Constructeur

SPECIALITÉ

en

LOCOMOTIVES-TENDER

A Voies étroites et Normales

pour

Chemins de Fer sur Routes

TRAMWAYS

ENTREPRENEURS, MINES

USINES

etc., etc.

Voitures Automobiles

A VAPEUR

Sur Rails et sur Routes



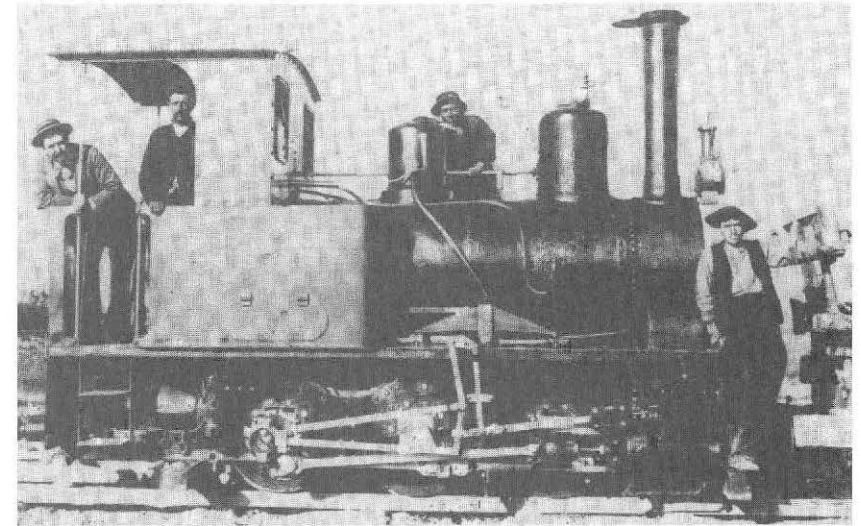
La «Meuse»

Ateliers de Construction du Pont-de-Flandre

1 et 3, Boulevard Macdonald, PARIS (Porte de la Villette)

LOCOMOTIVES A ADHERENCE TOTALE POUR FORTES RAMPES ET COURBES DE PETITS RAYON

Type pour Voies étroites - SYSTEME HAGGANS -



Sur les 3 plaques on peut lire : N° 1 - Frédéric Weidknecht : ingénieur constructeur -
Usine du Pont de Flandre 1883 - La Meuse

celui de la traction, automotrices remplaçant très tôt les vieilles locomotives à vapeur.

Enfin Cadours

Très vite, devant le bon accueil fait à son petit train, la Compagnie TB envisage son extension et obtient le 10 Avril 1901 une concession pour exploiter la ligne Toulouse-Cadours en passant par Grenade. Elle change de nom s'appelant désormais : Compagnie de Chemin de Fer du Sud-Ouest (S.O). Le tracé de la ligne est définitivement adopté en Août 1902, les tronçons Toulouse-Grenade et Grenade-Cadours ouverts l'un après l'autre, courant 1903, en avance sur la date primitivement fixée : Avril 1904.

Cette ligne était établie dans de moins bonnes conditions que celle de Boulogne-sur-Gesse puisque sur 48 Km de longueur totale, 20 Km soit 42%, étaient en accotement des routes ou des rues de Toulouse. Il en était ainsi dans la traversée de la commune de Blagnac, sauf au voisinage de la gare. En quittant celle-ci, le train suivait une petite tranchée, à l'emplacement des bâtiments actuels d'Airbus, avant de rejoindre et de longer la route qui rejoignait Cornebarrieu, route absorbée depuis par l'aéroport. D'autre part son profil comportait des rampes assez raides à la sortie de Toulouse et surtout après Grenade.

Le réseau s'étend

C'est en 1903 que furent approuvées la construction de quatre autres lignes : Toulouse-Caraman, Caraman-Revel, Pins-Justaret à Saint Jean de Verges, Carbonne à Montesquieu.

Enfin en 1908, la Compagnie S.O. décida d'établir une ligne Toulouse-Lévignac, utilisant la voie de Toulouse à Cornebarrieu bifurquant ensuite vers Lévignac. Son exploitation commença en 1912.

Le trafic

Sur la ligne Toulouse-Cadours, qui nous intéresse plus spécialement il y eut tout d'abord trois voyages quotidiens, aller et retour, avec des services spéciaux les jours de marché (le Mercredi à Cadours et le Samedi à Grenade) et pour les transports de marchandises particulièrement encombrantes.

II - LA GUERRE 1914-1918

La guerre va perturber ce développement qui semble bien engagé. Dès 1914-1915, le trafic se ralentit. Beaucoup d'hommes étant mobilisés, les femmes, les vieux et les enfants avaient bien trop à faire à la ferme pour envisager les déplacements. Il y eut d'abord deux services quotidiens, puis un seul aller et retour avec deux trains qui se croisaient. Les voyageurs passaient ainsi la journée soit à Toulouse, soit à la campagne. Le train direct Toulouse-Lévignac fut supprimé. Seules furent maintenues des navettes au départ de Cornebarrieu.

III - A NOUVEAU, LA VIE ET LA PROSPERITE

Après quatre années de souffrances et de tueries, nos compagnies reprennent peu à peu une vie normale. Le réseau se réorganise progressivement. Il atteint sa structure définitive et son extension maximum de 408 Km au début des années 30.

CHEMINS DE FER
DU SUD-OUEST

MARCHE DES TRAINS

DU 12 AVRIL 1931

Les trains comportent des places en 1^{er} et 2^{es} classes en voitures hautes — Le correspondance avec les trains de la Compagnie de Midi s'est pas gratuite

Distances	STATIONS	Tr. 101		Tr. 103		Tr. 105		Jours de Fête et Marché à Cadours		STATIONS	Tr. 102		Tr. 104		Tr. 106		Jours de Fête et Marché à Grenade	
		Toul. Foire et Cadours	101	103	105	101	103	102	104		106	102	104	106	102	104	106	
5	Toulouse-Roguet	7 53	8 28	17 15	10 40					Cadours	6 55	10 46	17 24	10 46				
5	Blagnac	7 38	8 41	17 31	10 56					Puysségur	7 03	10 54	17 32	10 54				
5	La Sabatière (A)	7 38	8 50	17 40	11 05					Drozas	7 09	11 00	17 38	11 00				
11	Cornebarrieu	7 47	8 57	17 48	11 13					Galembrou	7 19	11 11	17 48	11 11				
13	Auzoune	7 58	10 08	17 58	11 24					Lauzac	7 27	11 19	17 56	11 19				
20	Merville	8 09	10 18	18 10	11 34					Saint-Césert	7 37	11 29	18 06	11 29				
25	Grenade	8 26	10 35	18 27	11 40	15 50				Grenade	7 56	11 48	18 23	11 41	15 53			
32	Saint-Césert	8 41	10 50	18 42	16 06					Merville	8 10	12 01	18 37		16 06			
36	Lauzac	8 51	11 00	18 52	16 17					Auzoune	8 20	12 11	18 47		16 16			
39	Galembrou	9 00	11 10	19 01	16 27					Cornebarrieu	8 31	12 21	18 57		16 26			
43	Drozas	9 09	11 18	19 10	16 37					La Sabatière (A)	8 38	12 28	19 04		16 33			
45	Puysségur	9 15	11 25	19 16	16 44					Blagnac	8 48	12 37	19 14		16 42			
48	Cadours	9 24	11 34	19 24	16 53					Toulouse-Roguet	9 03	12 52	19 28		16 57			

(3) Le jour de Marché et Foire à Cadours est le Mercredi. — A Grenade, le Samedi.
Seul changement qui pourrait être motivé par des fêtes légales.

DE TOULOUSE A CORNEBARRIEU ET LEVIGNAC							DE LEVIGNAC A CORNEBARRIEU ET TOULOUSE								
Distances	STATIONS	Tr. 121		Tr. 123		Tr. 127	Tr. 129	Tr. 131	STATIONS	Tr. 122		Tr. 124		Tr. 126	
		Jour. Dimanche	121	123	127					129	131	122	124	126	
5	Roguet	8 32	7 13			12 00	18 06	18 56	Lévignac	7 01	7 42	12 00	17 05		
5	Blagnac	8 49				12 16	18 22	19 13	Magneville (A)	7 08	7 49	12 07	17 12		
9	La Sabatière (A)	8 58				12 25	18 31	19 22	Montalguet	7 12	7 53	12 11	17 16		
11	Cornebarrieu	9 06	8 42	10 02	12 33	18 39	19 30	Les Fourteus (A)	7 18	7 59	12 17	17 22			
17	Mondonville	9 24	9 00	10 20	12 51	18 57	19 48	Daux	7 23	8 04	12 22	17 27			
19	Daux	9 30	9 06	10 26	12 57	19 03	19 54	Mondonville	7 29	8 10	12 28	17 33			
21	Les Fourteus (A)	9 35	9 11	10 31	13 02	19 08	19 58	Cornebarrieu	7 45	8 26	12 44	17 49			
23	Montalguet	9 42	9 18	10 38	13 09	19 15	20 06	La Sabatière (A)	7 52		12 51	17 56			
25	Magneville (A)	9 46	9 22	10 42	13 13	19 19	20 10	Blagnac	8 01		13 00	18 05			
28	Lévignac	9 52	9 28	10 58	13 19	19 25	20 16	Roguet	8 16	9 03	13 15	18 20			

(1) Le jour de Marché et Foire à Lévignac est le Mardi.
Les Fêtes autres que le Mardi sont le 14 Septembre. Seul changement qui pourrait être motivé par des fêtes légales.

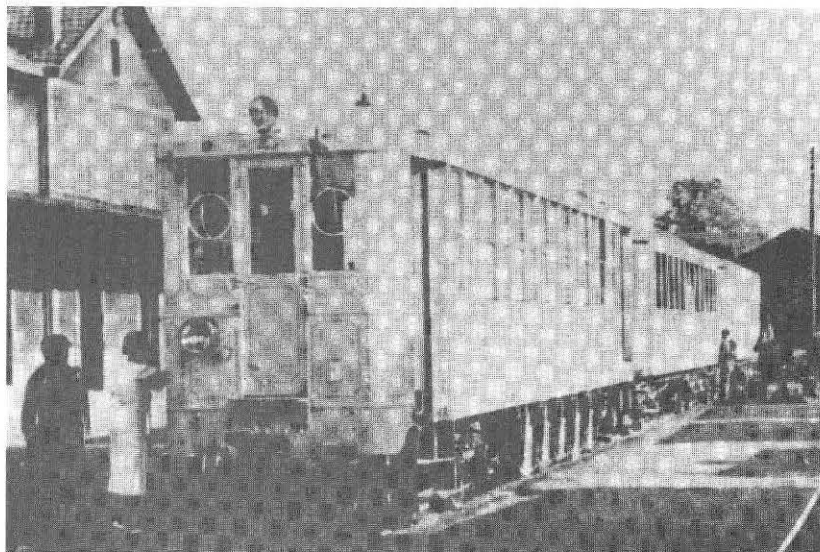
Sur la ligne de Cadours il y a toujours trois voyages quotidiens, aller et retour, avec services spéciaux si nécessaire. Les numéros d'identification des trains ont changé : classés de 20 à 30 en 1907, puis de 100 à 154 à partir de 1931.

Vitesse

Plus important pour les voyageurs, la vitesse, donc la durée du voyage se sont beaucoup améliorées. En 1916 le trajet s'effectuait à 19,1 Km de moyenne horaire, en 1930 à 22,2 Km et en 1931 à 31 Km. A l'heure du TGV ces vitesses semblent dérisoires ; pourtant à certaines heures d'embouteillage sur nos routes y-a-t-il tellement de décalage ?

Les automotrices

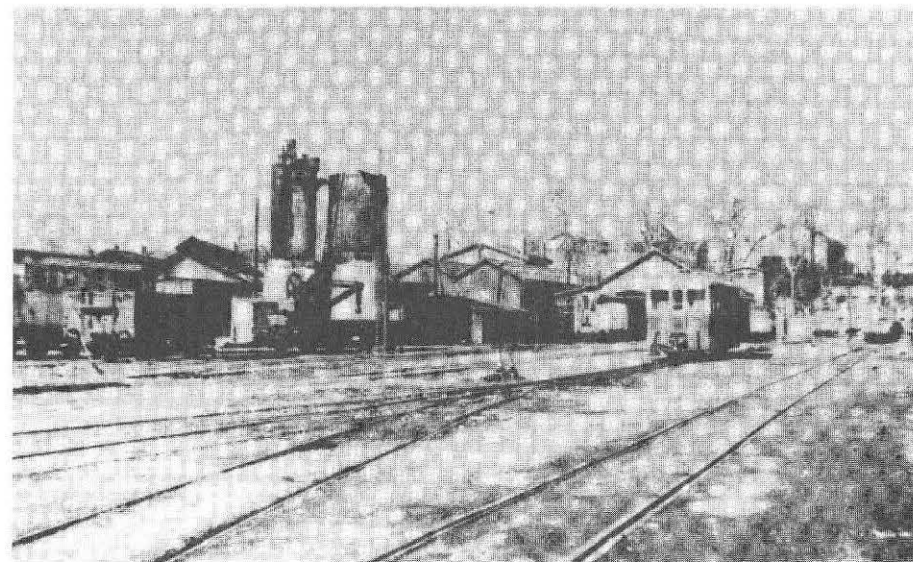
Cette évolution a été rendue possible par la modernisation de l'équipement entreprise par la Compagnie du S.O. à partir de 1926. Du 29 Mai au 20 Juin, une automotrice à accumulateurs effectue un aller et retour par jour sur la ligne Toulouse-Lévignac, tout en procédant à des essais sur d'autres lignes. Puis ces "trains blancs" équipèrent progressivement toutes les lignes, les essais des prototypes ayant été



Le train blanc.

concluants. Toulouse-Lévignac fut équipée à partir du 1^{er} Décembre 1934. Ces automotrices plus rapides que les locomotives à vapeur pouvaient remorquer jusqu'à quatre wagons peints comme elles de couleur claire.

Les autorails



Un autorail à la Gare Roguet. (voir aussi la couverture)

En Juillet 1936 des autorails diesels remplacèrent les automotrices à énergie électrique, sur les lignes Toulouse-Cadours et Lévignac et restèrent en service jusqu'à l'arrêt définitif du trafic.

D'une forme semblable à celle des autocars, elles étaient peintes de deux couleurs : le bas rouge, le haut beige clair, les wagons étaient peints dans les mêmes couleurs.

L'intérieur était divisé en compartiments : tout d'abord celui du moteur et du conducteur, celui réservé à la poste, celui des voyageurs (32 places assises, 10 debout), enfin un compartiment pour les bagages encombrants. Les sièges recouverts de cuir, disposés dans le sens de la marche n'avaient rien de commun avec les bancs de bois adossés aux parois des wagons précédents. L'éclairage et le chauffage étaient prévus. C'était le grand confort, presque le luxe !



En route pour le marché avant que les bancs de bois soient remplacés par des sièges un peu plus confortables.

Toutefois les locomotives à vapeur, baptisées les "machines noires" par le personnel furent conservées. Elles étaient réservées aux jours de marché et au transport des marchandises lourdes et encombrantes. Outre le classique wagon de marchandises qui accueillait aussi les vélos, elles pouvaient aussi tirer des bétailières grillagées dans la partie supérieure de leurs parois, des plate-formes transportant du gros matériel agricole, d'autres aménagées pour le transport du bois.

Les bouchers, les cafetiers et d'autres commerçants et collectivités venaient à la gare prendre livraison des animaux, des bouteilles de bière ou de limonade, des fromages et de tant d'autres marchandises nécessaires à leur commerce et au ravitaillement des Blagnacais.

Les gares et les stations

La gare de Blagnac, simple bâtiment à un niveau où le logement n'était

pas prévu pour le responsable a déjà été décrite. Elle n'avait droit qu'au titre de "station" comme ses semblables sur les diverses lignes. Les "garde-stations" non logés, étaient le plus souvent des femmes dont le mari, en général employé de la Compagnie S.O, y travaillait en tant que conducteur, chef de train, cantonnier ou mécanicien affecté à l'entretien du matériel.

Des gares plus importantes, comme à Grenade, étaient édifiées. Elles étaient toutes identiques : un rez-de-chaussée à quatre grandes portes réservé au travail, un premier étage pour le logement du "chef de gare". Celui-ci comme ses collègues travaillant sur les trains était doté d'un uniforme et d'une casquette avec le monogramme S.O. Mais les femmes bien qu'ayant les mêmes responsabilités n'avaient pas droit à cet honneur! Sur la ligne Toulouse-Cadours, il y avait un arrêt facultatif à la Sabatère, neuf stations et trois gares : Cornebarrieu sans étage, Grenade (toujours un homme) et Cadours à un étage pour le logement. Sur Toulouse-Lévignac, sept gares ou stations et trois arrêts facultatifs.

La gare Roguet



La gare Roguet, entrepose et entretient les machines.

Située sur l'avenue Etienne Billères, à l'emplacement actuel de la poste, la gare Roguet était d'importance primordiale. Point de départ de tous les trains de la Compagnie, elle assurait aussi la jonction avec le réseau du Chemin de Fer du Midi. Facilitant les voyages par chemin de fer, elle était surtout indispensable pour l'acheminement de toutes les marchandises à petite ou à grande vitesse selon leur encombrement, dans toute la France par le réseau des voies ferrées normales. Les Blagnacais allaient à la gare de Blagnac prendre livraison de leurs colis ou les expédier. C'est aussi à la gare Roguet que le matériel roulant était entreposé et entretenu.

Le train et la route. Cohabitation périlleuse

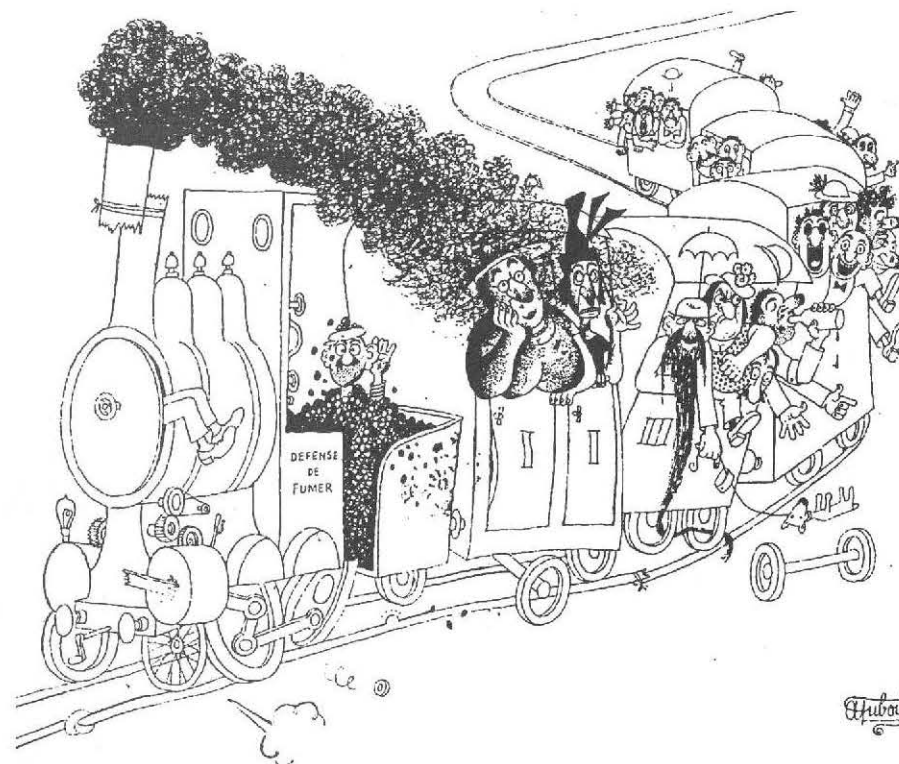
En quittant la gare, ces petits trains circulaient obligatoirement en ville, ce qui posait quelques problèmes. Ils occupaient un côté de la chaussée, l'autre étant réservé aux tramways, les automobiles évoluant entre les deux. Mais parfois les rails se croisaient.

Le petit train de Cadours rencontrait très vite les lignes de tramways se dirigeant vers le centre ville (lignes 4, 5, 6, 15, 46, 48, 64, 66) et s'engageait ensuite sur le côté gauche de l'Avenue de Bayonne, le côté droit étant réservé aux tramways 5, 15, 64, 66. A la hauteur de la Cartoucherie, nouveau croisement, cette fois avec la ligne spéciale desservant cet établissement. Il atteignait le site de Purpan et devait traverser les voies 64 et 66 car, à partir de 1931, un embranchement particulier était établi pour apporter les matériaux sur le chantier de construction de l'hôpital. Puis notre petit train se dirigeait vers Blagnac, toujours sur le côté gauche de la route pour rejoindre le pont du Touch, parallèlement à la ligne 66 (voir question d'histoire N° 11) qu'il avait dû traverser une dernière fois. Enfin c'était la gare, puis quelques centaines de mètres en site propre et à nouveau le côté de la route de Cornebarrieu.

Que d'embûches sur ce trajet de quelques kilomètres !

Peu d'automobiles, mais les nombreux cyclistes et piétons circulaient en liberté. Sans parler des chiens et des chats !

La première règle, très simple, concernait les tramways. Ils étaient tenus

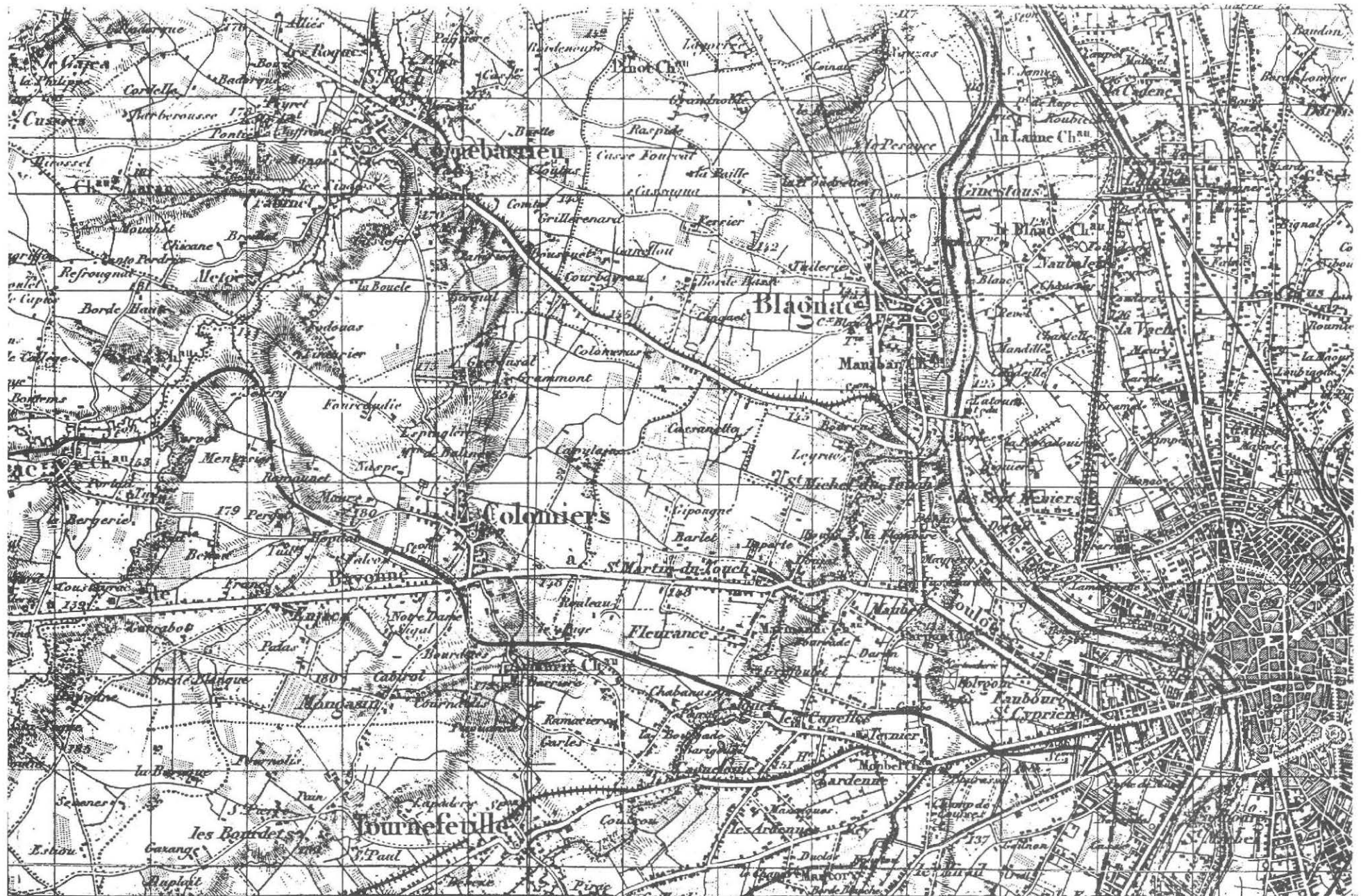


... Moi, je voyage pour chasser les idées noires....

de marquer l'arrêt à chaque croisement, signalé par une simple plaque rouge. Quant aux cyclistes, aux piétons et aux automobilistes, à eux de faire attention s'ils tenaient à la vie.

Malgré tout, parmi les 90 accidents recensés en 1927 (déraillements, collisions et même une camionnette coupée en deux) un seul a coûté la vie à un cycliste.

A une date non précisée 190., une lettre quelque peu surréaliste de la Chambre de Commerce de Toulouse "demande à Monsieur le Maire de Blagnac de formuler un voeu demandant le déplacement de la gare Roguet à la place Esquirol". Pas de traces de la suite donnée à cette requête pour le moins curieuse.



Voie ferrée de la gare Roguet à Cornebarrieu

La signalisation est rudimentaire

La Compagnie améliora cette signalisation, à vrai dire inexistante mais qui demeura rudimentaire. Le départ des trains en gare de Toulouse-Roguet était commandé par un disque rouge éclairé la nuit ; un portail de fermeture de la gare était signalé par un carré à damiers.

Sur la route étaient annoncés, les ralentissements par un carré vert et blanc non éclairé la nuit, les croisements par une plaque rectangulaire bleue avec une locomotive blanche et la mention "Attention au train". C'était vraiment le minimum. Au début des années 30 on adopta en outre la classique croix de Saint-André.

Pour ne pas être confondus avec les autres véhicules routiers munis de deux sources lumineuses on équipa les autorails d'une plaque de tôle placée sur leur partie frontale, évidée suivant un contour rappelant la machine à vapeur, qui pouvait être éclairée la nuit et donner l'illusion d'un troisième phare.

Le petit train connaît des années fastes

Dans les années 30, la Compagnie du S.O connaît son épanouissement maximum. Sur 221 Km de voies, le trafic était essentiellement agricole, les régions desservies ne possédant pratiquement pas d'industries. La ville de Toulouse constituait aussi un pôle d'attraction considérable.

Pour la période 1932-1936, la moyenne annuelle du trafic des voyageurs était de 825 000 soit environ 2.260 par jour. Le tonnage annuel du trafic de marchandises était de 130 000 tonnes pour une distance moyenne de 45 Km. Les marchandises transportées étaient les céréales et les farines (20 000 tonnes), les boissons et les vins (2 200 tonnes), d'autres denrées alimentaires (7 300 tonnes), le bois de chauffage (18 000 tonnes), de la houille et autres combustibles (8 500 tonnes), des matériaux de construction (40 000 tonnes), des amendements et engrais (20 000 tonnes), des pailles, fourrages, machines agricoles (14 000 tonnes) et des bestiaux (40 000 têtes).



En gare de Launac une lieuse attend d'être déchargée.

Malgré cette prospérité, le trafic se ralentissait peu à peu, concurrencé par l'automobile.

IV - LA GUERRE 1939-1945

La paix et la prospérité sont éphémères. Dès le début de la guerre, c'est la raréfaction et très vite le rationnement de plus en plus sévère de nombreuses denrées et marchandises et aussi des sources d'énergies nécessaires à la traction des convois. Paradoxalement, semble-t-il, on assiste à une accélération rapide du trafic.

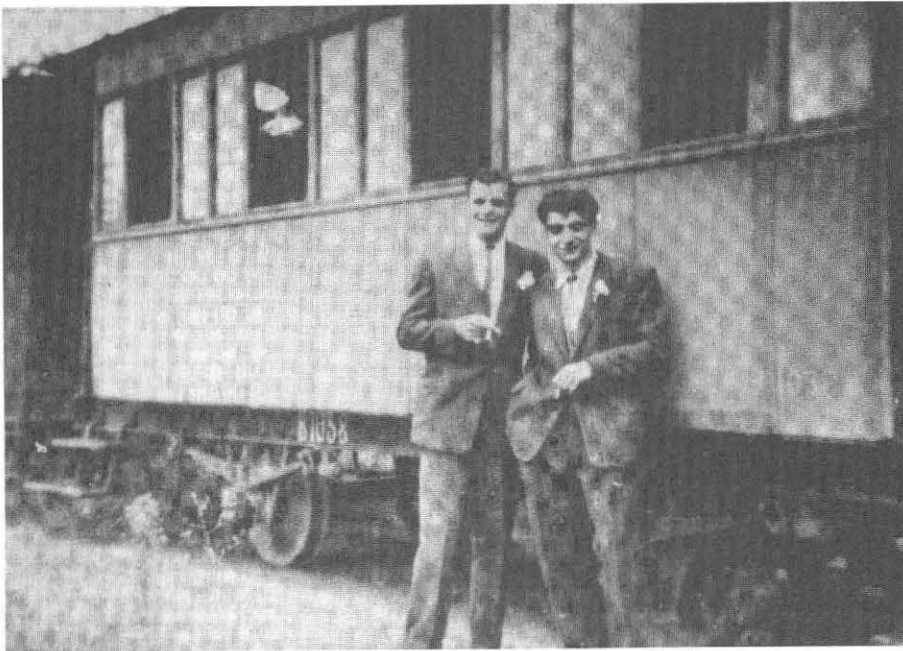
Le manque d'essence ralentit voire supprime la circulation automobile des particuliers mais aussi celle des quelques autobus qui avaient commencé à remplacer le train. Les difficultés de ravitaillement entraînent de plus en plus les citadins vers les campagnes pour tenter de s'y ravitailler.

Le petit train retrouve ainsi une nouvelle jeunesse au prix de bien des difficultés. Heureusement toutes les lignes n'avaient pas été déposées, le matériel roulant avait été conservé et le trafic reprit de plus belle.

Premier problème : l'énergie. Les autorails diesels furent équipés de "gazogènes" comme les automobiles et les autobus en utilisant le bois. Le départ à l'heure n'était pas toujours garanti ; le feu de bois est quelquefois capricieux !

Ces autorails furent ensuite modifiés afin de pouvoir utiliser le gaz naturel de Saint Marcet, dont la région avait la chance de pouvoir disposer assez facilement. Les "machines noires" reprirent du service. On réalisa mille prouesses telle que la récupération des huiles de roulement sur le matériel inutilisé. La pauvreté rend économe et ingénieux.

Le trafic devint énorme et rémunérateur. Les Toulousains et leurs vélos



Sept. 47, ce wagon entreposé à la gare de Blagnac attend avec ses semblables la venue du ferrailleur.

s'entassaient dans le train, surtout le Dimanche, partant à la campagne en quête de ravitaillement chez de lointains cousins ou connaissances. Les autorails et les automobiles tiraient parfois deux ou trois wagons où les vitres absentes étaient remplacées par du contreplaqué.

Pendant ces cinq années où la situation économique ne cessait de s'aggraver, la guerre de plus en plus terrible exigeant toujours plus d'hommes, plus de nourriture, plus d'énergie, le petit train aida la population à lutter contre la misère.

V - LA PAIX REVIENT, LE PETIT TRAIN S'ENDORT

Peu à peu le ravitaillement s'améliore, le trafic se ralentit. Moins de voyageurs, davantage d'automobiles et d'autobus en circulation. Et c'est la fin du petit train.

Le 26 Mars 1947, Monsieur le Directeur de la Régie Départementale des Chemins de Fer du S.O qui en 1943 a remplacé la Compagnie S.O, informe Monsieur le Maire de Blagnac que le trafic sur la ligne Toulouse-Cadours sera définitivement interrompu le 1^{er} Avril 1947 et remplacé par des services automobiles dont il communique les horaires. Il demande à Monsieur le Maire d'informer ses administrés. "Nous vous serions reconnaissants de donner à nos informations toute la publicité nécessaire". Les garde-stations restent à la disposition du service et "seront chargés de la réception des expéditions, des messageries, colis postaux, petits colis et toutes marchandises au départ, de leur délivrance à l'arrivée à l'exception des transports antérieurement effectués par wagons complets".

Pendant quelques temps les Blagnacais continueront à aller à la gare expédier et chercher leurs colis. Peu à peu les autobus s'adapteront aux demandes multiples nées de la poussée de l'habitat dans les communes de plus en plus éloignées de la ville. La SERNAM s'occupera du transport et de la livraison des marchandises.

A la gare de Blagnac, du matériel roulant fut entreposé quelque temps



avant d'être déplacé ou démoli sur place par le ferrailleur Tapiiau. Puis ce fut le tour des rails. Le "Chemin de la gare" a perdu son nom. C'est la "Rue du 11 Novembre". Seuls les bâtiments de la gare et la maison de la "garde-station" seront encore visibles.

Le petit train a vécu.

Derniers projets

En 1950, la gare faillit connaître une nouvelle jeunesse. Le 15 Décembre le Conseil Municipal demande la priorité pour l'achat de la maison et des terrains mis prochainement en vente par la Compagnie du S.O en prévision de la création d'une classe enfantine et d'une classe mixte pour accueillir les enfants du quartier. En effet, la Cité Montplaisir se construit à l'emplacement du château et du terrain du même nom et les habitants qui conduisent leurs enfants à l'école du centre du village réclament avec insistance l'édification d'un groupe scolaire. C'est pour leur donner satisfaction que le Conseil Municipal envisage cette solution. Le 18 Septembre 1951, il est toujours sur la même position, contestant l'effectif de huit élèves avancés par la Préfecture alors "que dans ce quartier il dépasse actuellement quinze enfants ; que d'autres part onze villas sont en mesure d'être habitées et vingt deux en cours de construction".

En Novembre 1952 rien n'est encore réalisé et les habitants réclament avec insistance, dans l'immédiat une garderie, et très rapidement "la construction de deux écoles pour enfants de cinq à dix ans".

Avec un retard certain, le 28 Juin 1953, la Préfecture consent à la cession de la gare de Blagnac et des terrains attenants en faveur de la commune en vue de la création des classes prévues. Le prix fixé de 285 000 francs est accepté à l'unanimité.

C'est l'édification du groupe scolaire de l'Aérogare (maternelle, garçons, filles) qui sera en fin de compte réalisé sur le proche terrain du Plateau.

LE PETIT TRAIN (TCH TCH FOU)

Par
Mar

Rumba *Mib*
Fa7 Basse la Fa7 *Mib* Fa7 *Sib M*

REFRAIN

Sib

Un p'tit train
Un p'tit train

UN TOUT PETIT TRAIN

PAROLES DE MAURICE PON
MUSIQUE DE HENRI SALVADOR

Henri SALVADOR
CRÉE ET ENREGISTRÉE PAR
SUR DISQUES POLYDOR

EDITIONS LABBE
PARIS - 27

EN DÉPÔT AUX
20, RUE DU CROISSANT

Copyright 1952 by Editions Musicale, 27, Bd Beaumarchais

UN TOUT PETIT TRAIN

Paroles de
Maurice PON

Bolero moderato

Musique de
Henri SALVADOR

REFRAIN

Un tout pe-tit train
Un tout pe-tit train

Dans le Yats ma-tin
Dans le frais ma-tin

as la cam- pa- tu- gne re
t la- ven- tu- gne re

Un pe-tit ruisseau
Et ca-his ca-ba

Le chalet des oi-seaux
Dans sa cotte per- du

Un pe-tit berger
Com-me le berger

Re- ve- tea- drem-ent
Nous se- rous heu-reux

Le p'tit train... Qu'
"tit train...
Fa7

Le Petit Train

RUMBA

ANDRE CLAVEAU
Paroles et Musique de
MARC FONTENOY

JEAN MOREL
DISQUE COLUMBIA

ACQUES HELIAN
DISQUE PATHÉ

Editions PAUL BEUSCHER-ARPEGE
PARIS - LONDRES - NEW-YORK - MILAN - BARCELONE - BRUXELLES

mais plus tard... Las... sés des...
Do7
din Sol7

vent au pe-tit train Qui flâ-nait... Par-mi les verts bo-ca-ges

Tch-Tch Fou Tch-Tch Fou Tch... Nous le re-grett'-rons

bien...
Do6

BRUN. Grav. P.B.6939 BRISSE seule DILLARD & Cie, Imp. Paris.

Tous droits réservés
pour tous pays

VI - CETTE FOIS LE PETIT TRAIN EST BIEN MORT.

Pendant près de cinquante ans "le tortillard" a vaillamment rendu service à toute une population rurale qui n'avait à sa disposition que des jambes, des brouettes, des charrettes et des vélos pour se déplacer, échanger les produits de la terre, se procurer les instruments de culture de plus en plus sophistiqués.

A Blagnac, seuls les anciens se souviennent de son existence. Les derniers employés de la Compagnie S.O ont créé sous l'impulsion de Monsieur Lacombe l'Amicale "Les mainteneurs des chemins de fer du Sud-Ouest". Une journée par an, ils se retrouvent partageant un repas joyeux et quelque peu nostalgique.

Dans la mémoire collective il reste encore des dessins, souvent humoristiques, des chansons évoquant le "tortillard" du passé.

On peut encore chanter avec André Claveau ou Jacques Hélian, ou Henri Salvador.

"Hélas, il y a des gens qui trou'nt que c'est exagéré
De donner tant d'argent pour qu'un p'tit train aille se prom'ner.
Alors ils lui ont dit "Cett'fois c'est bien fini
Profites-en c'est ta dernière sortie"
Mais plus tard lassés des grands voyages
Nous pens'rons souvent au petit train
Qui flânait parmi les verts bocages.
C'est fini".

Jeannette WEIDKNNET

BIBLIOGRAPHIE

- Magazine des tramways à vapeur et des secondaires, revue trimestrielle des amis du rail secondaire et touristique - "Les chemins de fer du Sud-Ouest" - 1980 - N°14
- Archives Municipales de Blagnac
- Documentation rassemblée par Michel Weidknecht concernant les locomotives construites par Frédéric Weidknecht, son grand-père
- Un tout petit train - Paroles de Maurice Pon - Musique de Henri Salvador
- Le petit train - Paroles et musique de Marc Fontenoy
- Documents et souvenirs personnels

* * * * *

Je remercie les Blagnacais qui m'ont aidée dans la rédaction de cet article en évoquant leurs souvenirs, plus spécialement, Madame Imbert, garde-station intérimaire et son mari.

Je remercie aussi Monsieur Daniel Dauchet, président de l'Association "Le petit train dans la campagne" qui m'a communiqué des documents essentiels.

le domaine de la correspondance il y avait alors énormément à faire. L'inlassable Voltaire a laissé plus de 20 000 lettres et l'édition la plus touffue de l'époque n'en comptait que 6 000 ; aujourd'hui cette correspondance occupe 98 volumes. Raymond Naves aurait-il pu suffire à cette tâche ? Sans doute, en y consacrant sa vie et sa retraite comme d'autres savants avant lui, un travail artisanal dans une vieille tradition universitaire. Sa mort a donc laissé un grand vide dans l'érudition française, rempli dès 1964 il est vrai, mais par un travail d'équipe en langue anglaise. Bel exemple de l'industrialisation de la recherche, l'édition définitive de la Correspondance de Voltaire n'a pas la portée humaine qu'aurait pu offrir une étude faite par un homme capable de donner sa vie pour la sauvegarde des valeurs voltairiennes.

C'est que Raymond Naves représentait ce qu'il y avait de mieux et de plus spécifiquement français dans cette république des professeurs - et à plus fort titre d'instituteurs et d'institutrices. Pour eux le savoir n'était ni simple gagne-pain ni ornement de l'esprit ; pour eux comme pour Milton un livre était le précieux sang vital d'un maître-penseur qui cimentait la fraternité. Une idée imposait un devoir d'enseignement, de vulgarisation, et d'action politique. C'est dans cette perspective républicaine que Naves a fourni en 1942 le volume sur Voltaire dans l'influente collection Le Livre de l'Étudiant, devenue par la suite Connaissances des Lettres, réédité de façon régulière sur une trentaine d'années, qu'en 1938 il a organisé une série de causeries radiophoniques L'Actualité du XVIIIème Siècle - j'ai toujours sa conférence d'ouverture - et, bien entendu, qu'il a été un militant de la SFIO toulousaine, et le résistant qu'on sait. Dans cette vie exemplairement française tout se tient, et sa mort en était une conséquence logique.

J'ai vivement regretté par la suite de ne pas l'avoir mieux connu. Il fut chargé d'une thèse sur le XVIIIème siècle que j'avais entreprise, mais il n'en était que le "rapporteur", là où dans une université anglaise il aurait été "supervisor", surveillant. L'intervention n'était pas son rôle ; il ne me refusa jamais son temps, des conseils, et par lui je fis connaissance d'un monde de bibliothécaires et chercheurs français, mais il n'émettait jamais d'idées sur les idées que j'exprimais. J'étais rompu à des universitaires autrement autoritaires. Il était toujours d'une très grande courtoisie, qui était un peu d'époque, et il faut dire du Midi de cette époque, mais qui venait aussi de lui ; c'était sa façon d'être. En pensant à Naves aujourd'hui même j'ai présente à l'esprit sa gentillesse. Il n'est intervenu directement dans mon texte qu'une seule fois, et c'était pour le maintien de la bienséance et de la détente. Devant cette absence d'études sur Diderot et la science j'avais eu la maladresse d'écrire "il nous faudrait une enquête ...". Naves était choqué : "Vous ne pouvez pas garder cette phrase ; c'est accuser d'autres chercheurs d'avoir manqué à leur devoir, et ils seraient en droit de rétorquer "si ce travail est si pressant, faites-le vous-même." Mes visites chez lui

étaient autant de bains rafraîchissants ; dans son appartement, où j'étais souvent introduit par un jeune garçon aussi courtois que son père, il régnait un grand calme studieux. Ici les camps de la mort, qu'on connaissait déjà, étaient pour le moment inconcevables.

A la faculté et dans mes contacts avec lui ses idées politiques ne perçaient pas. On disait qu'il aurait pu prétendre à la députation, ce qui aurait pu le mener loin ; Vincent Auriol qui l'a eue a fini Président de la République. mais on savait qu'il s'entendait mal avec des politiciens de métiers, et l'éclat qu'il a fait dans une réunion lorsque Blum, cédant à la pression de Chamberlain, a fermé la frontière à la République Espagnole, était connu de tout Toulouse. C'était déjà un choix ; il savait, comme Jaurès devant les trois ans, que c'était la guerre ; ce que nous ne savions pas était dans quelles conditions elle allait se faire.

En 1943 à Londres, où l'on faisait des photocopies de la presse clandestine pour les faire lancer par la RAF, j'ai eu entre les mains le journal qu'il avait monté sans savoir que c'était lui. Plus tard Henri Cazal, journaliste à la Dépêche, allait m'affirmer que c'était lui qui avait procuré les caractères nécessaires à l'impression ; d'après Paul Dottin, alors recteur de l'université, le but avoué par Naves était "de sauver l'honneur de son parti". Dottin avait été mon chef, et j'avais beaucoup d'estime pour un homme qui parlait l'anglais sans accent, qualité rare dans la France d'avant-guerre ; il avait de bonnes relations avec les services britanniques. Après la guerre il m'a dit qu'en 43, sachant que l'activité de Naves n'était plus inconnue, il s'était offert pour le faire passer en Angleterre, mais que Naves avait refusé ; pour lui il n'y avait déjà que trop de Français à Londres, et sa place était en France. C'était tout à son honneur, et l'appréciation était juste ; le quartier général de De Gaulle, très étoffé, était mal vu dans les milieux alliés et avait indisposé contre lui l'opinion anglaise. mais pour honorable qu'elle fût, cette position de Naves était dangereuse. D'après ce qu'il m'a dit, Dottin, apprenant de ses sources que la Gestapo était déjà renseignée, se fit alors très pressant et Naves accepta de partir. Il refusa pourtant d'abandonner ses étudiants, et mit à son départ la condition qu'il n'aurait lieu qu'à la fin du semestre après les examens. Il fut arrêté avant.

Raymond Naves était un homme d'une intégrité totale. Ce qui lui a valu sa mort, c'était avant tout une incapacité de faillir à un devoir, de manquer à un principe. L'intégrité mène rarement au pouvoir, et la mort de Naves nous appauvrit tous.

Eric Clavering

Sallèles d'Aude le 14 mars 1997