

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

Naudin : la résistance d'un moulin

La comtesse Compans

Le Groupe Dor

L'eau potable, éternel problème



Le moulin de Naudin en 1989 (photo A. Molin)

LE GROUPE DOR

EN ROUTE POUR L'AEROGARE



En route vers l'aérogare.

L'automobiliste blagnacais empruntant le chemin de Bélisaire pour se rendre à l'aérogare passe sous la voie rapide et ne prête guère attention au nom des rues qu'il emprunte, la lecture des panneaux, le respect des priorités, tout cela est bien trop absorbant... et primordial ! Mais le promeneur curieux qui franchit tranquillement le tunnel découvre à la sortie une plaque bien anodine « rue Groupe Dor ». Quel beau nom à la belle sonorité ! Mais qui est Dor ? Est-ce le nom d'un personnage ? Un aviateur sans doute ? La réponse des personnes interrogées, présumées compétentes est presque toujours la même : « je ne sais pas, vous voulez dire Doret ? » La gloire de Marcel Doret, a sans nul doute occulté celle du « commandant Dor » car c'est bien le titre de cet inconnu. Ils ont pourtant tous deux volé dans le ciel de Toulouse à la même période !

Les archives municipales de Blagnac nous offrent rapidement quelques pistes.

C'est le lundi 9 janvier 1978 que le Conseil Municipal décide de dénommer : « rue Groupe Dor, la voie allant du chemin de Bélisaire à partir du

passage souterrain de la Rocade jusqu'à l'avenue Didier-Daurat ». D'autres voies nouvelles sont dénommées ce même jour, rue Dieudonné Costes, rue Marcel Doret, rue Escadrille Lafayette.

D'autre part, la signature du Commandant Dor apparaît au bas de nombreux ordres de réquisition de logements ou de bâtiments pour officiers, sous-officiers, soldats ou services du « Groupe de bombardement 1/31 » dépendant des « Forces aériennes de l'Atlantique » durant la fin de l'année 1944 et le début de 1945.



BLAGNAC – L'AERODROME ET LA GUERRE

Notre commune comme l'ensemble du pays, a vécu la guerre, la mobilisation en septembre 1939, « la drôle de guerre », l'offensive allemande en mai 1940, la débâcle et l'afflux des réfugiés, les millions de personnes puis l'armistice de juin 1940. La France est alors partagée en deux, Blagnac étant dans la zone « dite libre » sous la férule du gouvernement de Vichy et de la « collaboration ». On se souvient encore des privations, de la résistance, de la répression, chaque famille ayant connu son lot de souffrances et d'espoir. Cinq blagnacais ne reviendront pas, d'autres seront mutilés, blessés dans leur chair ou dans leur esprit.

Au début de la guerre, l'aérodrome existait depuis à peine quelques années à Blagnac. Il n'assurait pas encore le transport des voyageurs mais des meetings aériens avaient pu être organisés. Ses infrastructures étaient surtout utilisées par les usines d'aviation installées à proximité pour les essais des appareils qu'elles construisaient. Le plus célèbre était alors le Dewoitine 520 avion de chasse construit par la SNCAM (Société Nationale de Construction Aéronautique du Midi) et capable de rivaliser avec le redoutable Messerschmit de l'armée allemande.

TRAVAILLEURS

sabotez la production de guerre allemande

Hitler après avoir fait travailler le peuple allemand depuis 8 ans, à un rythme épuisant pour sa guerre, n'a pu former assez d'armes pour la victoire.

Il compte maintenant sur le travail de l'Europe asservie pour soulager son peuple, reculer la défaite.

Chaque pièce sabotée, chaque minute de travail perdue sauvera une vie humaine

Suivez l'exemple de la zone occupée, de la Belgique, de la Hollande, des hommes au cœur libre. La production de votre usine que Vichy laisse partir pour l'Allemagne, SABOTEZ-LA, SALENTISSEZ-LA.

UN DÉFAUT DANS LA MACHINE-OUTIL, UN ÉCROU DÉSSÉRÉ, UN TROU D'ÉPINGLE DANS LA BOÎTE DE CONSERVE, HATERA LA DÉFAITE ALLEMANDE.

Tract diffusé clandestinement en courant de très grands risques... arrestations, tortures, etc...

LA LUTWAFFE A BLAGNAC

En novembre 1942, la zone sud est envahie. Les forces d'occupation vont utiliser l'ensemble des structures toulousaines pour entretenir leur flotte aérienne. C'est ainsi que outre les D 520, les usines de Blagnac et de St-Martin du Touch se voient confier des Junkers 88 avions de bombardement très performants, d'abord pour leur entretien, ensuite pour leur montage. L'aérodrome subira maintes modifications : nouvelles pistes, train pour la jonction avec la gare de Colomiers... A Blagnac, de nombreuses maisons, des bâtiments, des hôtels sont réquisitionnés pour loger les soldats, les officiers, les services et même abriter des dépôts de munitions.

Ces infrastructures améliorées deviennent ainsi des cibles parfaites pour l'aviation alliée. A partir d'avril 1944 les bombardiers anglais, remarquables de précision, ainsi qu'un bombardement américain le 25 juin vont causer d'énormes dégâts, malgré les pistes de dégagement prévues pour disperser les appareils au sol.

Après l'armistice, des accords avec le vainqueur permettent de continuer la production, avec toutefois un manque d'enthousiasme remarquable de la part des exécutants. De l'écrou mal ajusté, à la photo aérienne prise en cachette, de l'ouvrier au chef du personnel, du prototype construit clandestinement à la préparation d'un groupe armé pour les combats à venir, toutes les formes de résistance se côtoient ou se coordonnent. Spontanées ou organisées elles sont sans aucun doute très efficaces et la production est bien loin d'être optimale.

Quand le 19 août les troupes allemandes quittent précipitamment notre région, utilisant tous les véhicules disponibles, après avoir fait sauter un train près de l'AIA et des dépôts de munition, l'aérodrome et les usines sont pratiquement hors d'usage : hangars et avions détruits, pistes inutilisables, c'est un spectacle de désolation !

TOULOUSE LIBEREE

C'est pourtant la joie, la fin d'un cauchemar, même si l'on n'oublie pas que la guerre continue.

Une tâche énorme attend les forces de résistance civiles et militaires dans notre région. Il faut reconstruire et continuer le combat. Reconnaisant la légitimité du Gouvernement Provisoire de la République encore installé à Alger, un nouveau préfet, un commissaire de la République, un comité départemental de libération (C.D.L.) et des comités locaux (CLL) dans les communes et les entreprises vont restaurer la vie politique et administrative. Les responsabilités militaires de la région R 4 sont assurées par le colonel Serge Ravanel et son état-major, les diverses forces combattantes étant



Bombardement par la R.A.F. 2 mai 1944 à St-Martin du Touch: Un JU 88 !



Les poches allemandes de l'Atlantique (A.S.H.A.T.)

regroupées dans les F.F.I. (forces françaises de l'intérieur).

Cette restructuration se fait dans l'enthousiasme et Serge Raveland pourra écrire dans son ouvrage « l'Esprit de Résistance » : « Les combats de la Libération, de même que la mise en place des nouvelles autorités, ont été littéralement portées par la population ».

LE FRONT DES OUBLIES

Dans le nord et l'est de la France, dans la vallée du Rhône, des combats acharnés se poursuivent. Des unités F.F.I de Toulouse rejoignent la 1^{re} Armée en Alsace. Les forces alliées concentrent toutes leurs énergies dans cette lutte sans merci et sont peu concernées par la situation particulière de notre région où les troupes allemandes retranchées à l'embouchure de la Gironde dans des zones puissamment fortifiées vers la mer et vers la terre bloquent l'accès au port de Bordeaux, la ville étant pourtant libérée.

En novembre 1944, des unités F.F.I. quitteront Toulouse pour le Médoc, la ligne de front allant de l'océan à la Gironde, de Montalivet à Port Richard. Mal équipés, mal ravitaillés, ils passeront l'hiver dans les marais truffés de

mines. Robert Escarpit dans un roman en partie autobiographique évoquera le courage et la tenacité de ceux qu'il appelle « Les Va-nu-pieds ».

Un autre acteur du drame Henri Durand écrira un long poème :

« Tu n'oublies pas, je crois, // le long hiver passé dans la neige et le froid. // Ni les horribles mines qu'à pointe baïonnette, il fallait dégager... //...

Un matin commença l'immense tintamarre... // En ce 14 avril bien des nôtres déjà // marquèrent de leur sang, les chemins du combat // que ce soit par la plage, progressant sous l'orage // ou forçant le passage, en barque ou à la nage. // de ces marais maudits... »

Le soutien moral apporté par des « marraines de guerre » dont une Blagnacaise, Madame Feuillerat, par ailleurs ancienne résistante, est bien loin de compenser les conditions déplorables dans lesquelles combattent ces volontaires F.F.I.

Sans l'aide des forces aériennes, ces « va-nu-pieds » auraient-ils réussi à atteindre le Verdon et libérer l'entrée de la Gironde ?

TOULOUSE CAPITALE DE L'AVIATION

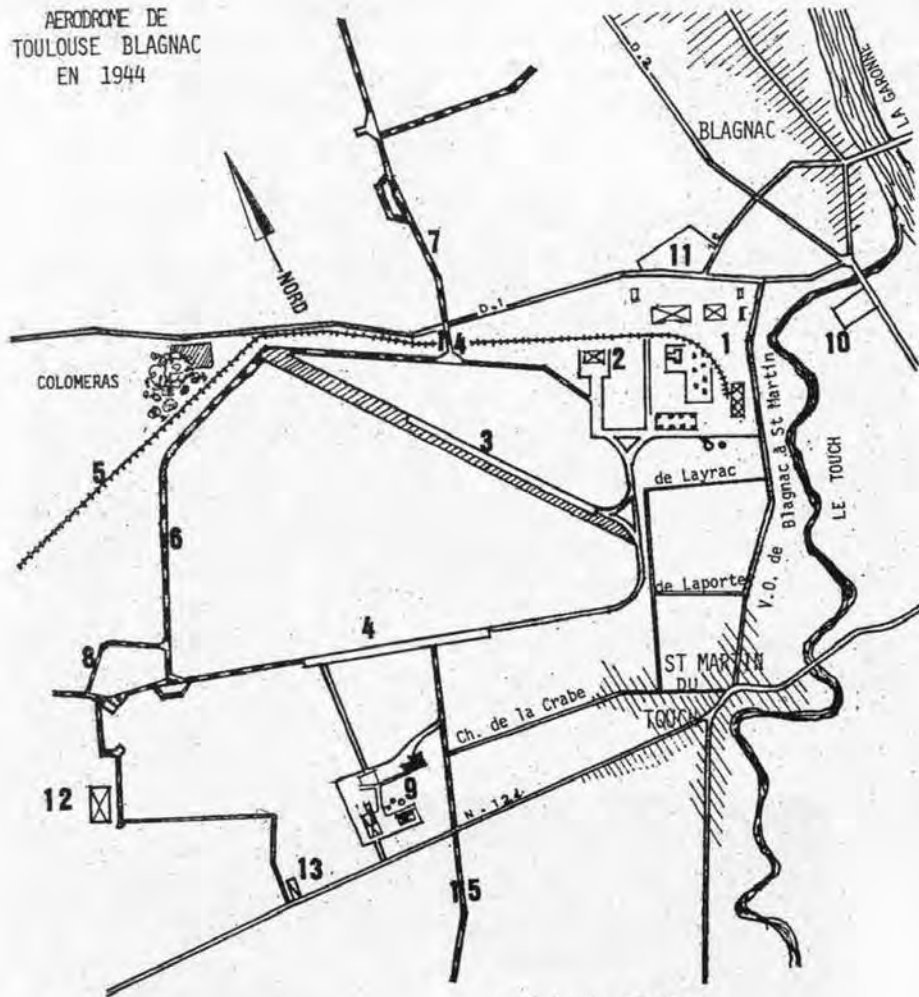
« Faire voler les avions le plus rapidement possible, telle fut la consigne »

(Serge Raveland).

Pour cela, il fallait restaurer rapidement les usines, les pistes d'envol, les services de navigation. Le sursaut est spectaculaire. Après des années d'entraînement au sabotage et au ralentissement du travail, en quelques jours, ouvriers et personnels avec le soutien des autorités civiles et militaires vont se remettre à la tâche et rivaliser d'énergie, d'ingéniosité et de ténacité. Sous l'impulsion du Comité Local de Libération de la SNCAM (devenue SNCASE) des accords vont être conclus, les fameux « accords de Toulouse » indiquant que « les 6000 ouvriers et techniciens de l'aéronautique toulousaine [...] s'engagent avec courage à la reconstitution de l'aéronautique française ».

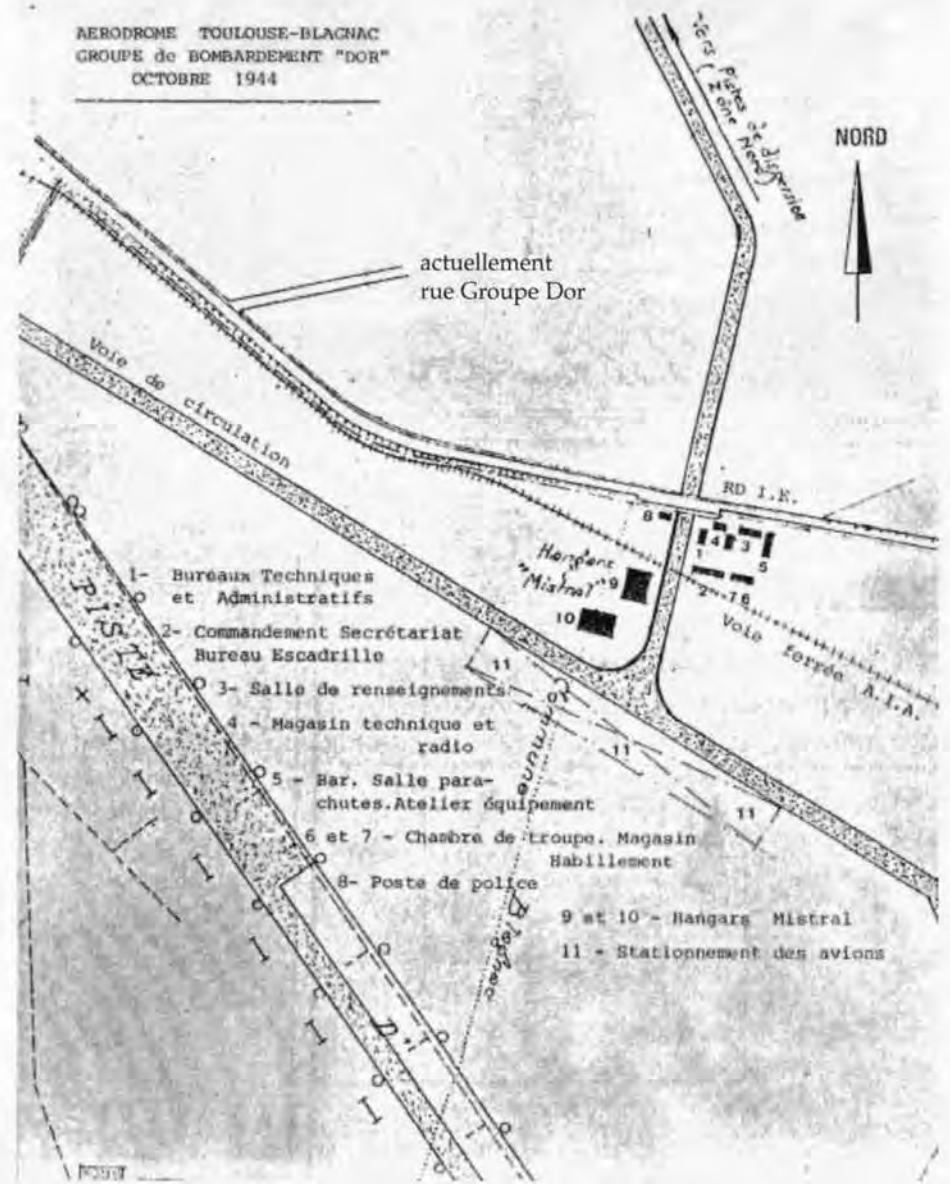
Le 27 août, des pistes d'envol sont déjà utilisables ; le 29 août des avions repeints aux couleurs françaises survolent Toulouse ; le 30, Paris étant tout juste libéré, un avion emporte 20 kgs de courrier vers la capitale. Opérations symboliques certes, mais combien chargées de sens !

AERODROME DE
TOULOUSE-BLAGNAC
EN 1944



- | | |
|---|--|
| 1 - Ex. A.I.A. | 9 - Usines S.N.C.A.S.E. |
| 2 - Hangar civil n° 1 | 10 - Cantonnement Jeunesse et Montagne |
| 3 - Piste n° 1 (800 m sur 40) portée à 1.700 sur 60 par les Allemands | 11 - Cantonnement extérieur à l'A.I.A. |
| 4 - Piste SUD (800/40) | 12 - Cantonnement n° 4 |
| 5 - Voie ferrée Colomiers AIA | 13 - Cantine |
| 6 - Voie circulation OUEST | 14 - Groupe Bombardement "DOR" |
| 7 - Pistes dispersions NORD | 15 - Voie de liaison avec Francazal (construction allemande) |
| 8 - Pistes dispersions OUEST | |
- } construites par les Allemands

AERODROME TOULOUSE-BLAGNAC
GROUPE de BOMBARDEMENT "DOR"
OCTOBRE 1944



- | |
|---|
| 1 - Bureaux Techniques et Administratifs |
| 2 - Commandement Secrétariat Bureau Escadrille |
| 3 - Salle de renseignements |
| 4 - Magasin technique et radio |
| 5 - Bar. Salle parachutes. Atelier équipement |
| 6 et 7 - Caserne de troupe. Magasin Habillement |
| 8 - Poste de police |
| 9 et 10 - Hangars Mistral |
| 11 - Stationnement des avions |



Une des maisons de Blagnac où ont été hébergés des officiers du Groupe.

LE GROUPE DORET

Le 25 mai 1944 la décision avait été prise de constituer dès que possible une unité de chasse F.F.I. avec des D 520, susceptible d'être opérationnelle dès que les terrains de Blagnac et d'Ossun seraient libérés. Dès le 19 août, le colonel Ravanel pouvait remettre à Marcel Doret, aviateur très connu dans la région pour ses acrobaties aériennes au-dessus de la ville, sa nomination de commandant du premier groupe de chasse de la région militaire R4.

Des appareils sont aussitôt réparés, armés. Les couleurs françaises et la croix de Lorraine remplacent les croix noires et le groupe Doret va effectuer de nombreuses missions de reconnaissance, de harcèlement des troupes en fuite et de bombardement sur le Front de l'Atlantique avant d'être intégré dans l'Armée de l'Air, devenant le groupe de chasse 11/18 « Saintonge ». Peut-être notre revue évoquera-t-elle un jour ce personnage hors du commun, Marcel Doret ?

LE GROUPE DOR

Contrairement au groupe Marcel Doret, le groupe Dor ne s'intègre pas directement dans l'histoire de la résistance toulousaine, sa création étant

postérieure à la Libération, mais découle pourtant des structures Résistance Air. Le commandant Pélissié, commandant des forces aériennes F.F.I. de la région R4, envisageant d'utiliser les Junker 88 abandonnés par la Luftwaffe, confie au capitaine Dor, pilote de grande expérience, la responsabilité « d'un groupe de bombardement à deux escadrilles doté de 13 appareils ».

Jacques Marie Dor a, né à Marseille le 6 janvier 1906, est un polytechnicien, ingénieur diplômé de l'École Supérieure Aéronautique. En 1939, il était pilote au Centre d'Essais en Vol de Cazaux. En juin 1942, il a été affecté à l'Usine de St-Martin du Touch pour réceptionner les avions. Mis en congé d'armistice en 1943, il s'est alors occupé des œuvres sociales de l'armée de l'air dissoute. Rappelé en mars 1944 à la défense aérienne du territoire, on suppose que c'est dans ces dernières périodes qu'il a noué des relations avec la Résistance.. ou peut-être plus tôt encore.

C'est une bien lourde tâche qui lui est confiée : constituer un groupe de combat contre un ennemi encore redoutable avec un aérodrome et des appareils en bien piteux état.

Très vite, il rassemble autour de lui un premier noyau de sept pilotes, deux radio navigants, cinq mécaniciens, deux armuriers. Ensemble ils vont se mettre au travail.



Camouflage étrange du JU88 du Groupe Dor, bien visible sur cette photo.

UN DEFI INSENSE

Il ne suffit pas de réparer, il faut reconstituer des avions à partir d'éléments épars, sans connaître leur assemblage définitif, dans des ateliers où l'alimentation en énergie électrique est bien souvent déficiente.

Les fusiliers de l'air du commandant Saget cantonnés à Blagnac, vont déblayer les décombres, puiser dans des amoncellements incroyables d'outils et de quincaillerie introuvables dans le commerce, abandonnés par les Allemands. Ceux-ci avaient aussi dispersé des pièces de rechange, hélices, circuits hydrauliques, moteur, dans les usines mais aussi dans des lieux parfois bien éloignés.

Dans le quartier Bourrassol à Toulouse « tenu par les guerrilleros espagnols il a fallu discuter dur pour enlever toutes ces pièces dont ils ne pouvaient cependant rien faire » écrira Louis Legros, ancien officier du Groupe Dor. C'est surtout par un troc d'essence que le marché est conclu. Pour récupérer armes et matériels, des expéditions plus lointaines sont lancées, malgré des difficultés inimaginables de communication, vers la vallée du Rhône, vers Bordeaux, et même vers Paris ; neuf moteurs sont ramenés de Bordeaux, quinze de Valence, deux de Paris. On trouve des hélices à



Photo aérienne après le passage du JU88 du Groupe Dor.

Orange, des empennages à Anglet et à Mérignac. Pour faciliter la reconstitution de ces gigantesques puzzles la documentation technique est soit inexistante, soit rédigée en allemand. Il fallait redécouvrir comment l'avion était fait.

Et pourtant, le défi insensé est relevé. Le matériel sera assemblé, les sabotages de la résistance neutralisés. Jacques Dor en personne, réceptionne le n° 1, qui sera ensuite essayé par les autres pilotes. Le 29 septembre c'est au tour du n° 2 d'effectuer son premier vol. Il va être équipé d'un matériel photo car il est urgent de mieux connaître l'état réel des forces allemandes qu'il va falloir affronter.

Et peu à peu les avions sont mis au point : le n° 3 et le n° 4 sont prêts le 13 octobre..., le n° 6 en novembre..., le n° 9, le 22 décembre..., le n° 10 en janvier, et le n° 16, le dernier est réceptionné le 8 mai 1945.

Tous ces avions, arborent évidemment la cocarde tricolore aux couleurs françaises. Les F.F.I. et les ouvriers parachèvent leur œuvre collective en créant un camouflage étrange, original, aux couleurs différentes, tribulaires peut-être des pots de peinture disponibles dans les stocks.

Le 11 novembre, les cinq avions dont dispose alors le Groupe Dor défilent fièrement au-dessus de Toulouse, Carcassonne et Albi.

UN COMBAT DE PAUVRES

Le capitaine Dor est nommé Commandant à titre temporaire le 4 octobre. Il le sera à titre définitif le 25 mars 1945.

Il a prévu d'effectuer la première mission le 9 octobre. Mais l'appareil n° 1 est accidenté au décollage lors d'un essai et sera définitivement cloué au sol. Nul doute que les pièces encore valables auront été cannibalisées par ses successeurs.

Le 19 octobre, les avions disponibles, le n°2 et le n° 4, Dor étant aux commandes du n° 2, effectuent leurs premières sorties sur Royan. Bien d'autres missions vont se succéder : 11 en octobre, 7 en novembre, 16 en décembre.

Pourtant, les difficultés ne manquent pas. Seules les munitions et l'essence laissées en abondance par la Lutwaffe ne posent aucun problème. Mais

les bombes allemandes étant les seules adaptables sur le JU 88, le groupe Dor s'autorisera à prendre pour devise «Retour à l'envoyeur».

Les pannes sont fréquentes, les appareils doivent servir également à la formation des pilotes et des équipages et de nombreux accidents seront à déplorer.

Le 13 novembre, au décollage, le n° 6 percute une ferme près de Colomiers. Les quatre membres de l'équipage sont tués. Le 7 décembre c'est au tour du n° 4 d'avoir des problèmes analogues, et quatre décès également. Le 28 janvier, le lieutenant Mathon est happé et déchiqueté par une hélice sous les yeux de ses compagnons. Le 11 janvier, le n° 10 grille son moteur au premier vol de réception, pas de victimes. Le 20 janvier, une violente tempête arrache les toitures des baraquements plus que sommaires.

Les missions continuent un peu ralenties en janvier. Depuis le 1er décembre 1944, le Groupe Dor dépend des forces aériennes de l'Atlantique, du général Corniglion-Molinier basé à Cognac. Il devient le groupe 1/31 Aunis, prend pour insigne : la perdrix.

En février, on compte 28 sorties dont une mission reportage photo vers La Rochelle, deux se terminant tragiquement.

Malgré la tactique utilisée, larguer toutes les charges en groupe compact puis se disperser aussitôt dans toutes les directions pour dérouter les tirs de la DCA, un appareil est atteint, se pose difficilement puis s'enflamme. Ses compagnons ne réussissent pas à sauver le pilote. Quelques jours après, l'appareil n° 7 est atteint par la DCA à la pointe de la Coubre, deux membres de l'équipage se noient dans la Gironde, les deux autres sont tués à l'atterrissage et leurs portefeuilles seront renvoyés aux forces françaises

LE GROUPE DOR A CAZAUX

Le 19 mars 1945, tout le groupe est transféré à Cazaux. Techniquement les avions sont en meilleur état, l'activité aérienne va s'intensifier.

La décision est prise par l'Etat Major de réduire cette redoutable «poche de l'Atlantique». L'opération «Vénérable» est déclenchée le 13 avril 1945. Les forces aériennes soutiennent activement cet assaut final des troupes au sol. Le Groupe Dor effectue plus de cent sorties. Un seul accident est à regret-

ter. Une difficulté mécanique contraint un JU 88 à se poser en catastrophe au Cap Ferret. L'équipage est sain et sauf mais l'appareil sera absorbé par la marée suivante.

Les combats sont violents et très meurtriers. Mais ils sont décisifs.

Le 18 avril 1945, le commandant de la Coubre se rend aux forces françaises, le 20 avril c'est au tour du commandant du fort du Verdon.

La poche de Royan, Pointe de Grave est hors de combat, les populations expulsées depuis de longues semaines vont retrouver leurs foyers en plus ou moins bon état mais ils sont enfin libres !

Le Général de Gaulle se posera quelques jours plus tard sur un petit aéroport pour féliciter les combattants et le 8 mai 1945 ce sera la fin des hostilités.

Le 18 juin 1945, le groupe Dor participe au défilé de la Victoire. Il est cité à l'ordre de l'Armée, le 20 juillet 1945. La Croix de guerre avec Etoile d'Argent lui est décernée.

« Pendant la période du 13 au 20 avril 1945 a accompli 140 sorties, 230 heures de vol, s'est particulièrement distingué le 18 avril en attaquant avec précision les batteries sous casemates qui arrêtaient au sud de Soulac la progression de nos troupes.

A effectué depuis le début des opérations du Front de l'Atlantique 420 sorties et 850 heures de vol...

... Magnifique unité de combat ».

La citation ne mentionne pas : groupe assez curieux qui a utilisé des avions allemands pour bombarder avec des bombes allemandes les réduits allemands de l'Atlantique !

EPILOGUE

Le commandant Dor poursuivra sa carrière militaire dans l'Armée de l'Air à Versailles... à Villacoublay... Il sera Lieutenant-Colonel en 1946, puis Colonel de Réserve en 1949. Il est décédé en 1969 à Goulier (Ariège).

Les « vacanciers » qui aujourd'hui se promènent dans la forêt de Pointe de Grave, au hasard des nombreux sentiers qui la sillonnent découvrent partout des blockaus, isolés ou regroupés en forteresses impressionnantes,

