

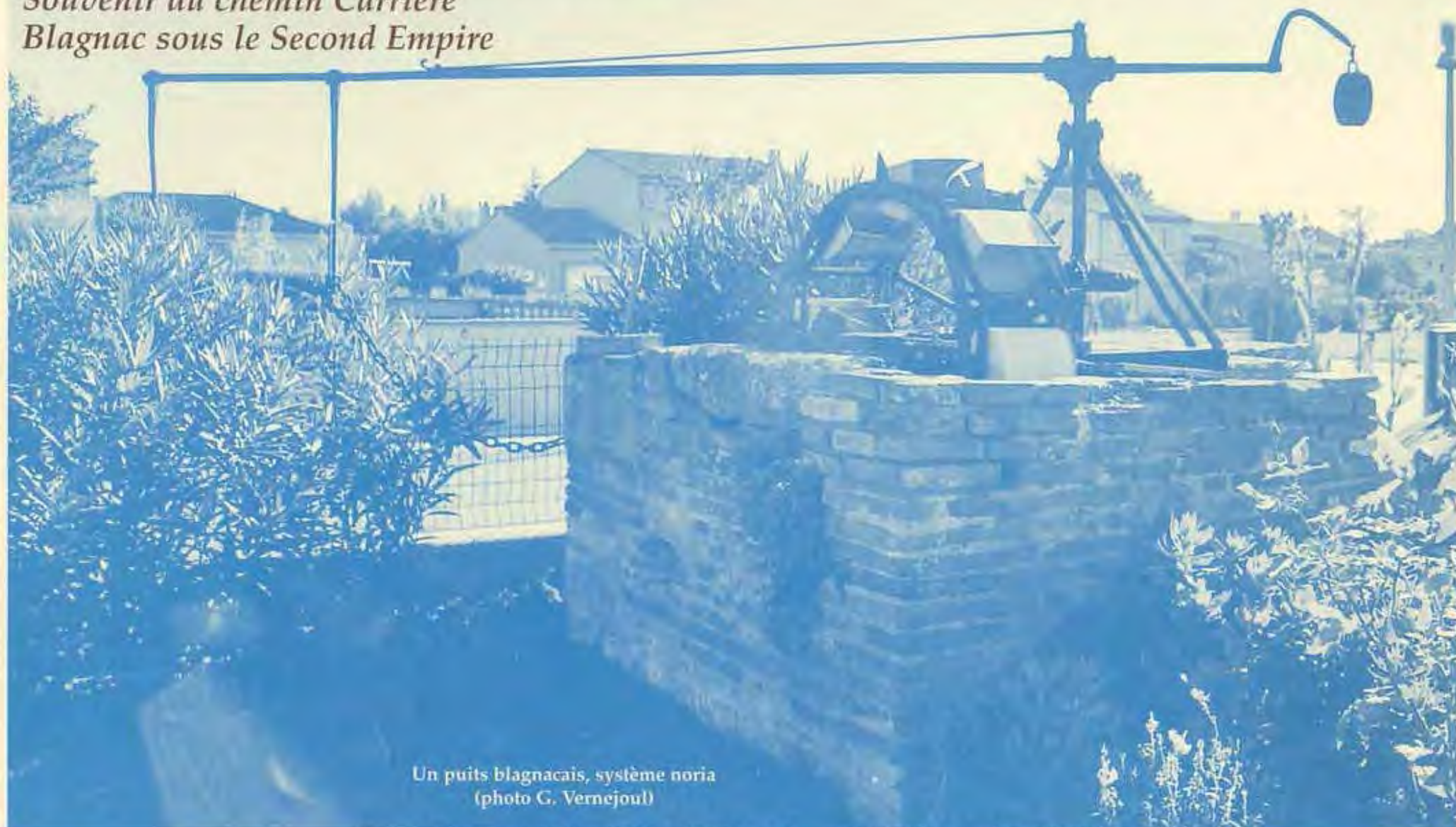
BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

L'eau potable, éternel problème

Le trésor caché dans la chapelle Saint-Exupère

Souvenir du chemin Carrière

Blagnac sous le Second Empire



Un puits blagnacais, système noria
(photo G. Vernejoul)

TABLE des MATIERES

L'eau potable, éternel problème	1
Le trésor caché dans la chapelle Saint-Exupère	12
Souvenir du chemin Carrière	16
Blagnac sous le Second Empire	24
Le premier pont de Blagnac : technique et sécurité	29
25 juin 1944 - Mission 441	33
Blagnac, petit village : le facteur-piéton	36
Jacques Dor	40
Courrier des Lecteurs : Mermoz et l'Atlantique Sud	43
Au fil des recherches	3 ^e de couv.

Revue éditée par l'association « BLAGNAC HISTOIRE et MEMOIRE »

Siège Social - 97, Vieux Chemin de Grenade - 31700 BLAGNAC

Responsable de publication : Germaine Ricard

Comité de Rédaction : Alain Lauret - Suzanne Béret - Daniel Bonzom - Henri-Robert Cazalé
Jacques Sicart - Jeannette Weidknnnet

L'EAU POTABLE, ÉTERNEL PROBLÈME (suite et fin)

Dans le précédent numéro de la revue nous avons laissé les Blagnacais en 1884 à nouveau préoccupés par le problème de la pénurie d'eau surtout en période estivale pour l'alimentation de la population et l'assainissement des rues.

La nouvelle municipalité, présidée par le maire Félix Debax, reconnaît les améliorations apportées par « l'administration municipale de 1848 ayant à sa tête Monsieur Bertrand Lavigne » qui a restauré les anciens puits et créé de nouveaux.

Mais ceux-ci suffisants à l'époque « ne le sont plus aujourd'hui » par suite de « l'augmentation de la population urbaine » et de ses besoins nouveaux dictés par le progrès et les règles d'hygiène.

Aussi, dès sa mise en place, cette municipalité nomme une commission chargée, après études faites par l'ingénieur civil Victor Galinier, ex-chef du service hydraulique de la ville de Toulouse, de présenter le meilleur moyen de « création d'un système de distribution d'eau potable » en complément des puits et fontaines existants.

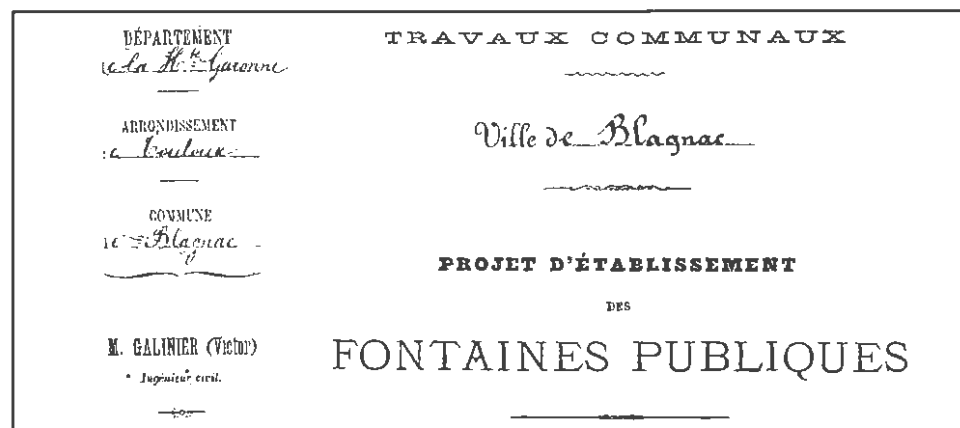
LA GARONNE

- Rapport de l'ingénieur

M. Victor Galinier envisage trois procédés pour alimenter le château d'eau qui va être construit. Il les communique dès janvier 1886 à la Commission des eaux en y ajoutant ses remarques.

1) L'eau des sources : le captage se ferait au lieu-dit Malard. Mais « le relief du terrain imperméable présente des ondulations telles qu'il n'est pas possible de trouver la quantité d'eau nécessaire sans y consacrer des sommes considérables et sans courir le risque de voir diminuer le rendement d'année en année ».

De plus, les propriétaires des puits inférieurs, ainsi que les religieuses du couvent pourraient tenter des procès « interminables » à la ville si les travaux entrepris entraînent la diminution ou même l'assèchement de leurs eaux.



Dressé en janvier 1886, signé par V. Galinier, approuvé par le maire F. Debax et par le Préfet.

2) Le canal de Saint-Martory : les eaux seraient « prises un peu au-dessus des Arènes dans les fossés de la route faisant office de conduites secondaires du canal ».

Mais, ces fossés sont de véritables dépotoirs et même filtrées, les eaux ne seraient pas agréables à boire. Pour se procurer cette eau « déplaisante », la ville serait entraînée dans des « dépenses considérables » : 1800 mètres de conduite, redevance annuelle à l'administration du canal, établissement de filtres...

3) Les eaux de la Garonne : les deux premières solutions présentant trop d'inconvénients doivent être rejetées.

Par contre prendre l'eau de la Garonne toute proche « est le projet le plus pratique et le plus économique ». Le Ramier, vaste terrain communal, permet par sa composition, l'installation d'une galerie de filtration naturelle. Un moteur hydraulique actionné par la chute d'eau du moulin alimentera le château d'eau.

- Prise de décisions

La commission composée de MM. Rivet, Aussal, Couderc, Bézard et

Bessières conclut le 31 janvier 1886 « qu'il serait puéril de chercher à capter des sources que les puits de la plaine épuisent complètement l'été (...) et qu'il est bien inutile d'aller prendre, au loin et à grands frais, les eaux non filtrées du canal de Saint-Martory, lorsqu'au pied même de la ville coule un fleuve intarissable, bordé d'une alluvion magnifique et qui donnera (...) presque sans dépenses (...) une eau largement abondante et d'une qualité exceptionnelle ». Des analyses montreront l'exactitude de cet adjectif. En 1887, « la commission d'hygiène (...) emporte 20 bouteilles cachetées de l'eau prise au bassin nouvellement creusé (...) en même temps que 20 bouteilles d'eau prise aux fontaines publiques (...) ». Le Conseil d'hygiène de Paris est frappé par les résultats : « autant les eaux de la Garonne filtrées (...) sont saines et pures autant les eaux des puits sont impures et nuisibles à la santé ». La conclusion s'impose : « Blagnac est doté de filtres naturels admirables, il serait difficile d'en trouver de meilleurs ». La pureté de l'eau distribuée par la ville sera confirmée par une autre analyse effectuée le 21 avril 1888 : elle « contient quelques traces de nitrates, 0,016 g de chlore et très peu de sulfates ».

- De la Garonne au moulin

Le 31 janvier 1886, sans avoir connaissance de ces données postérieures à leur décision, les conseillers municipaux adoptent à l'unanimité le projet de l'utilisation des eaux de la Garonne.

La galerie de filtration, établie dans le ramier à une trentaine de mètres du bord de l'eau, mesure 10 mètres de longueur et a « son radier placé à 1,00 mètre environ en contre-bas des plus basses eaux de la Garonne pour qu'elle soit constamment noyée ». Elle se compose de « deux pieds-droits faits en maçonnerie de briques tubulaires et surmontés d'une voûte en béton ». Les eaux de la Garonne pénètrent dans cette galerie « totalement débarrassées de toutes impuretés et parfaitement filtrées ». De là, elles vont dans un puits établi derrière le moulin pour « être aspirées par les pompes élévatoires commandées par une turbine ».

LE MOULIN

A ce stade, le système d'alimentation en eau potable repose sur la force motrice du moulin et donc du canal d'aménée plus connu sous le nom de Canalet.



Le canalet et le moulin.

Cette contrainte nécessite une entente entre la municipalité et le meunier, propriétaire des lieux, Guillaume Marmont.

Le choix des termes d'un contrat équitable demande plusieurs mois de réflexion. Les discussions vont bon train !

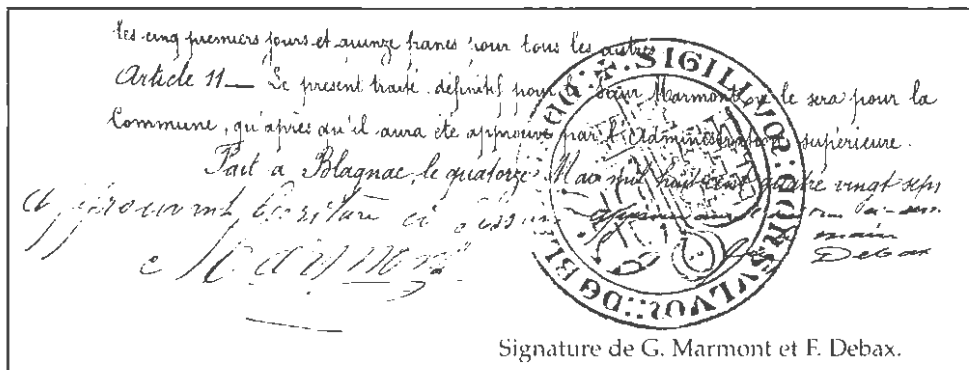
La commune se projette dans l'avenir. Elle place turbine et pompes non pas dans les dépendances du moulin, comme le prévoyait le projet primitif, mais dans un bâtiment indépendant construit dans le jardin Marmont au cas où « étant en mauvaise intelligence pour un motif plus ou moins plausible », elle soit « dans l'obligation d'intenter ou de soutenir un procès ». Elle tient, de plus, à « la priorité de marche de la turbine sur le moulin en cas de basses eaux ». Guillaume Marmont profitant de la situation exige « une somme de quinze cents francs ».

Les conseillers acceptent car « cette dépense sera compensée par l'avantage de la marche en tout temps de la turbine » et diminuera « les éventualités d'un procès ».

G. Marmont manquera bien des fois à sa parole. Aussi, point de procès, mais que de coups de colère !

- Traité Marmont

Enfin, le 14 mars 1887, Félix Debax, au nom de la commune et Guillaume Marmont signent un traité dit « Traité Marmont pour la force motrice » comportant onze articles qui montrent la volonté de la municipalité de procurer de l'eau aux Blagnacais malgré de nombreuses obligations envers le propriétaire du moulin.



Signature de G. Marmont et F. Debax.

« Article 1^{er} : M. Marmont baille à titre de location pour trente ans à M. Debax qui accepte

1°) Un emplacement de forme rectangulaire (...) sur la rive gauche du canal pour y construire le bâtiment qui contiendra le moteur hydraulique et les pompes élévatoires. Cet emplacement sera pris dans la parcelle qui sert actuellement de jardin au Sieur Marmont, aura six mètres de longueur dans la direction du canal et cinq mètres de largeur. Il sera pris en plus autour du bâtiment une bande de terrain de cinquante centimètres de largeur pour l'isoler du jardin ou pour faire les réparations nécessaires à l'extérieur.

2°) La quantité d'eau motrice nécessaire pour actionner le moteur, lequel fera mouvoir des pompes capables d'élever continuellement trois litres d'eau à la seconde dans le réservoir d'alimentation placé sur le point culminant de la Ville ».

L'article 2 stipule qu'en « échange de cette location et de cet abandon » la commune paiera en plus des quinze cents francs dont nous avons parlé plus haut, une annuité de deux cents francs au Sieur Marmont.

« Article 3 : La ville s'engage en outre, à construire en rivière, en amont de

la prise d'eau du moulin, une estacade en bois d'une vingtaine de mètres de longueur, solidement enrochée (...) pour augmenter le volume d'eau dans le canal d'amenée du moulin.

Article 4 - Pour gêner le moins possible l'usurier, la ville s'engage, aux basses eaux, de cesser l'alimentation dès que le réservoir sera plein ».

Les articles suivants traitent surtout des travaux d'entretien et de réparations entièrement aux frais de la commune pour l'estacade et pour un cinquième lorsqu'ils concerneront les canaux d'amenée et de fuite du moulin. Si l'exécution de ces travaux nécessitent la mise à sec du canal « il sera payé au Sieur Marmont une indemnité journalière de dix francs pour les cinq premiers jours et quinze francs pour tous les autres » (article 10).

- Additif

Guillaume Marmont et Félix Debax signent un traité supplémentaire le 17 décembre 1887. Il faut en effet creuser « une tranchée dans le jardin du moulin pour y placer les tuyaux destinés au refoulement des eaux » qui doivent alimenter la commune de Blagnac. « Cette conduite en fonte part des pompes élévatoires, traverse le jardin et va se raccorder aux conduites mises en place sur le chemin qui longe le dit-jardin ».

Les fouilles nécessaires à des réparations éventuelles à ces conduites, faites aux frais de la commune, seront tolérées par le meunier ou ses ayants-droit. Pour le dédommager de ces nuisances prévisibles, la Ville lui verse tout de suite cinq cents francs et lui accorde gratuitement une concession d'eau durant toute la durée du traité « pour le service de son ménage et pour abreuver ses chevaux ».

- L'estacade

Prévue dans le traité, pour augmenter le débit du canal « cette digue en bois soutenue à droite et à gauche par des enrochements » s'avance en amont de la prise d'eau et en pleine rivière.

Elle est formée « d'une file de pieux en chêne de 0,20 centimètre de diamètre, armés au bout d'un sabot de fer à quatre branches (...), battus dans le roc jusqu'au refus d'un mouton de 350 kilogrammes tombant de 1,50 mètre de hauteur (...), soutenus à droite et à gauche par des blocs d'enrochement en béton hydraulique... »

La construction « défectueuse » de cette estacade sera souvent mise en cause par Guillaume Marmont. Il justifie ainsi le manque d'eau pour le fonctionnement des pompes et se plaint « d'être obligé (...) de renvoyer sans avoir pu les moulin les grains » qui lui étaient confiés, de ne pouvoir « gagner convenablement son pain et faire face à ses affaires ».

Les conseillers municipaux constatent, eux, qu'à plusieurs reprises « Guillaume Marmont qui touche 200 francs par an ne donne pas priorité à la turbine, malgré l'avis à l'amiable, il persiste à faire son travail sans se préoccuper de ses engagements ».

LE CHÂTEAU D'EAU

Malgré ses échanges protestataires, le système donnera satisfaction du moins jusqu'en 1898.

- La cuve d'alimentation

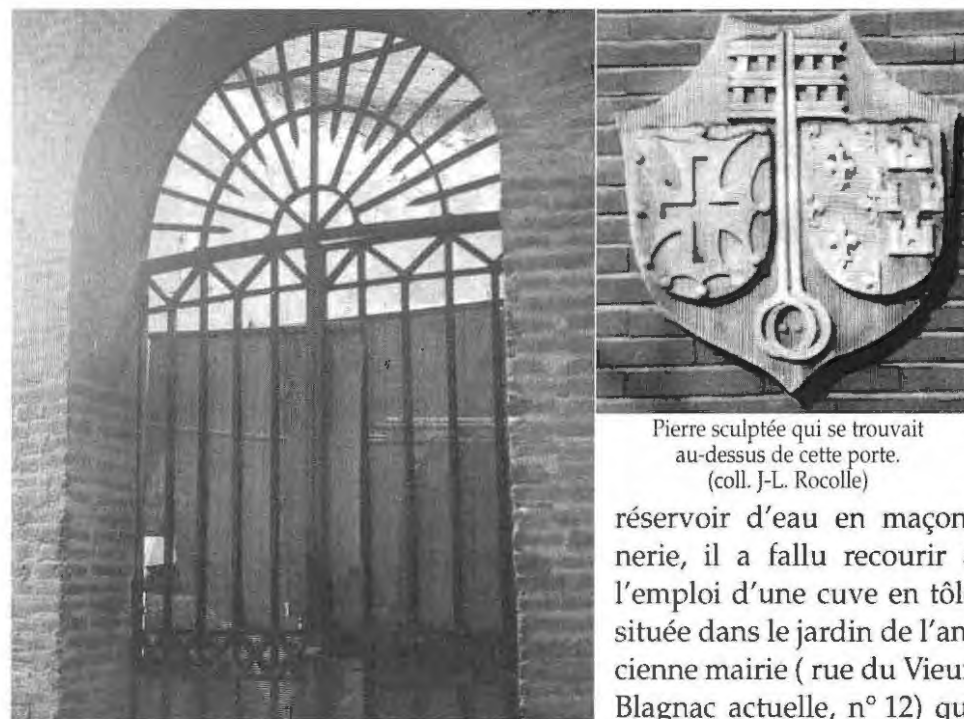
Les travaux de creusement nécessaires à la distribution de l'eau ainsi que la pose de la cuve commencent avant que l'installation au moulin soit terminée. Ayant son origine sur le réservoir d'air des pompes élévatoires, la conduite maîtresse en fonte, placée dans une tranchée de 0,90 mètre de profondeur « longe le canal du moulin et la rue de l'Abbé Cazeneuve, se retourne dans la Grande Rue Saint-Exupère, remonte jusqu'au droit de l'ancienne mairie et pénètre dans la cuve d'alimentation ».

Elle est prévue pour assurer « le service de route », c'est-à-dire l'alimentation en eau le long de son passage.

A défaut de point culminant dans les environs de Blagnac pour y établir un



Le château d'eau côté jardin.



Pierre sculptée qui se trouvait au-dessus de cette porte. (coll. J-L. Rocolle)

Porte du château d'eau côté rue. (coll. J-L. Rocolle)

réserveur d'eau en maçonnerie, il a fallu recourir à l'emploi d'une cuve en tôle située dans le jardin de l'ancienne mairie (rue du Vieux Blagnac actuelle, n° 12) qui domine de 15 mètres le

niveau d'étiage des eaux de la Garonne.

La cuve, de forme cylindrique, ayant 5,75 mètres de diamètre, 4,92 mètres de haut et 3 à 5 millimètres d'épaisseur repose sur une tour en maçonnerie de briques et contient 120 000 litres d'eau. Cette capacité a été calculée de manière « à alimenter la ville de Blagnac à raison de 173 litres par habitant et par jour et à suffire, dans le cas où l'usine (= le moulin), en temps de crue par exemple, cesserait de fonctionner pendant cinq jours consécutifs ».

Dans ce cas « l'arrosage serait suspendu et l'alimentation de chaque habitant rationnée à 16 litres par jour ».

De telles mesures sont prises encore aujourd'hui dans les départements touchés par la sécheresse.

- Conduites secondaires et bornes-fontaines

Des conduites secondaires desservent « la place d'Armes (place Jean Rivet et place des Passementiers actuelles), la Grande Rue du Village (rue du

Vieux Blagnac), la rue de la Croix Blanche, le boulevard du Nord (boulevard Firmin Pons), la place de l'Eglise, la rue de la Mairie (rue Lavigne) et le chemin de Colomiers à Blagnac (rue Pasteur).»

Des bornes-fontaines, semblables à celles de la ville de Toulouse et donc «composées d'un coffre en fonte reposant sur un souillard et d'un mécanisme intérieur en bronze servent au puisage par écoulement intermittent et au lavage des ruisseaux par écoulement continu ».

Le choix de leur emplacement a été fait en accord avec la Commission des eaux pour satisfaire tout le monde et en observant entre eux des distances sensiblement égales.

Elles se trouvent : «à côté du presbytère, à l'angle du café Barthès, sur la place d'Armes, à l'angle de la rue de la Croix Blanche et du boulevard du Sud (place Jeanne Hérisson), à l'extrémité de la rue de la Croix Blanche, devant l'église et en face au fond de la rue de la Mairie, devant la mairie et dans le chemin de Colomiers à Blagnac».

Chacune d'elles porte « un orifice spécial destiné à desservir la pompe à incendie ».

Au fil des années, profitant de ces points d'eau ou des conduites, les municipalités ajouteront des abreuvoirs sur la place de la mairie, en face du presbytère par exemple. Il y en aura 11 en 1930.

Le montant de tous les travaux terminés début 1888, - maçonnerie, fontainerie, machines, cuve en tôle, honoraires de l'ingénieur et frais divers – composant la distribution d'eau s'élève à 30 000 francs. Cette dépense est couverte par un emprunt auprès du Crédit foncier.

LES CONCESSIONS D'EAU

Pour rentrer dans ses frais, la commune doit absolument vendre les eaux. Les prix des concessions «ont été calculés pour permettre à tout le monde



Une borne-fontaine.

**L'EAU
EST UNE
RICHESSE**

**L'ADDUCTION
D'EAU POTABLE
DOIT ÊTRE UNE SOURCE
DE REVENUS**

A la campagne, comme à la ville,
l'eau à domicile
est un élément de bien-être et de confort
indispensable.

Ne pas avoir l'eau à portée d'usage comporte
des risques très graves :

- Épidémies de typhoïde, redoutables pour les familles
- Épizooties, qui déciment les troupeaux
- Faible rendement des cultures
- Gaspillage de main-d'œuvre
- Charrois coûteux d'une eau souvent suspecte
- Lutte impossible contre l'incendie.

Publicité des années 20-30

d'avoir des robinets pour les usages domestiques et l'arrosage des jardins».

Les 21 articles de ces tarifs et du règlement qui va avec sont approuvés par le Conseil municipal le 26 février 1888.

- Plomberie

Les demandes de concession doivent être adressées au maire. Le plombier désigné par la commune exécute, aux frais du concessionnaire, les travaux de raccordement aux tuyaux en fonte de la ville en posant jusqu'au seuil des maisons des tuyaux en plomb, ainsi «que dans la rue même un robinet d'arrêt en bronze enfermé dans une bouche à clef en fonte ».

A l'intérieur de son «immeuble », chaque particu-

lier « fait faire les travaux par le plombier de son choix... »

Quand l'installation est terminée, un délégué du maire vient « constater le nombre de robinets, leur débit, la jauge et les bassins ». Par la suite, « il peut se rendre chez l'abonné à toute heure pour s'assurer que rien n'a été modifié ».

- Natures des concessions et tarifs

Les Blagnacais choisissent entre « le débit libre » et « le débit mesuré ».

1) Les concessions à débit libre sont réservées aux « besoins exclusifs du ménage ». Un « seul robinet placé sur l'évier » se paye 8 francs par an «pour



toutes les demandes faites avant le 1^{er} septembre 1889, à partir de ce délai (...) 10 francs » et « pour chaque robinet en sus » il sera exigé « une surtaxe de 3 francs ».

Le débit de ces robinets « ne peut dépasser cinq litres par minute » leur fonctionnement « n'est garanti qu'au rez-de-chaussée ».

Il est recommandé dans l'article 2 de n'ouvrir le (ou les) robinet(s) « qu'au moment (...) de prendre l'eau » et de le (les) « fermer aussitôt la provision faite (...) ; tout écoulement continu, inutile ou abusif est expressément interdit ».

2) Les concessions à débit mesuré sont obligatoires pour « des industries exigeant de l'eau à d'autres besoins qu'aux usages domestiques » - hôtel, café, boulangerie, blanchisserie, marchand de vin... - ou pour « les immeubles pourvus de jardins potagers ou d'agrément ».

En plus du prix des robinets, un hôtelier paiera une surtaxe de 8 francs, un aubergiste de 5 francs, un boulanger de 6 francs, un marchand de vin de 4 francs...

A ces tarifs s'ajoutent les taxes plus ou moins importantes selon la quantité d'eau indiquée dans la demande et la façon de s'approvisionner : « robinet de jauge à écoulement continu » ou « compteur à écoulement intermittent suivant les besoins ».

Le « robinet de jauge » laisse « constamment couler par un petit orifice la quantité d'eau cédée (...), il est cadenassé pour empêcher que le petit orifice ne soit frauduleusement agrandi. L'eau se déverse dans un bassin en tôle, en bois ou en maçonnerie... » Un tel robinet coûte de 6 francs par an pour 150 litres demandés par jour à 87,50 francs pour 5000 litres.

Pour les compteurs, les prix sont établis par catégories au nombre de quatre définies comme pour le robinet ci-dessus par la quantité d'eau demandée au moment de l'abonnement : de 0 à 100 m³, 0,20 franc le m³ ; de 100 à 200 m³, 0,15 franc ; de 200 à 500 m³ 0,10 franc et de 500 m³ et au-dessus, 0,08 franc.

L'article 13 précise que « les abonnements sont payés d'avance et par semestre... »



L'eau courante, c'est la santé pour les enfants



De l'eau propre pour les animaux, c'est de l'or pour le fermier.

Le non-paiement mais aussi le fait « de laisser puiser (...) les habitants du voisinage » entraînent la fermeture de la concession.

- Réseau

Les Blagnacais d'abord réticents à investir dans une adduction d'eau vont être de plus en plus nombreux à apprécier ce nouveau système, en particulier les blanchisseuses, grandes consommatrices d'eau.

Vers 1903, en plus du centre et de la rue du Cimetière (rue de Carrière), le réseau de distribution s'étend « du quartier du Port à la route de Grenade et à toutes les rues qui y aboutissent jusqu'à hauteur de la rue de Bûches ».

Au 31 décembre 1929, les 165 concessions de l'agglomération habitée par 1710 personnes produisent un revenu de 7915 francs. Les 26 fermes Bélisaire, Montplaisir, Montfort, Layrac, Rieu, Conaïs, La Paille, Ferrier, Pinot, Cassagna, Courbayrou, Bordebasse, Bages, Ganelou... ne seront alimentées en eau qu'après la guerre, au moment même où certaines disparaîtront laissant la place aux pistes de l'aérodrome. Leurs 265 habitants continuent à utiliser leurs puits et à arroser leurs champs avec des norias actionnées par des chevaux, mules ou mulets tournant tout autour.

DE PROGRES EN PROGRES

En 1888, le premier château d'eau apporte aux Blagnacais un progrès extraordinaire : avoir l'eau à domicile.

Un simple robinet offre une commodité dont nous avons du mal aujourd'hui à imaginer la valeur ! Même si cette nouveauté s'impose lentement, la municipalité conduite par Félix Debax peut être fière d'avoir dotée la commune de Blagnac, du moins la partie agglomérée, d'un système d'alimentation en eau résolument moderne pour l'époque et accessible à tous.

Bien évidemment, ces réalisations ont un coût. Le nombre croissant de concessions, l'usure du matériel, les avancées technologiques engagent les conseils



Un geste, et l'eau jaillit claire et limpide



Le château d'eau dans les années 60 avec vue sur le ramier et la Garonne.

municipaux successifs dans de fortes dépenses, souvent couvertes par des emprunts et des aides diverses.

- Le moteur à gaz

Dès 1890, il s'est avéré qu'en période de basses eaux de la Garonne, la turbine n'était pas alimentée suffisamment.

Aussi en 1898, après plusieurs années de réflexion, la municipalité a dû se résoudre à la remplacer par « un moteur à gaz capable d'actionner les pompes même en période d'étiage ».

A cette occasion, le 14 septembre 1898, Félix Debax, maire, conclut un traité avec les nouveaux meuniers, propriétaires du moulin, Paul Gramont et son gendre Pierre Dejean. Ceux-ci, moyennant le paiement d'une indemnité de deux cents francs, acceptent que soit pratiquée « une tranchée dans le jardin de leur moulin pour y poser un tuyau de conduite de gaz destiné au fonctionnement du moteur qui actionnera les pompes élévatoires pour le

refoulement des eaux filtrées dans le réservoir d'alimentation. Cette conduite en fonte partira du moteur à gaz, traversera le jardin et ira se raccorder à la conduite posée sur le chemin qui longe le dit jardin... »

En plus de l'indemnité, les meuniers ont la possibilité de se brancher gratuitement pour leur propre éclairage au gaz.

En 1912, à l'initiative du maire, Jean Garric, ce moteur « presque hors d'usage » est remplacé par un nouveau modèle beaucoup plus puissant.

En 1915, après avoir consulté M. Deville, chef d'atelier spécialement chargé du service des eaux à Toulouse, le maire, Charles Toulouse et les conseillers municipaux décident d'adapter au moteur « une magnéto dite oscillante à bougie avec ressort vertical » afin de pallier à l'insuffisance de la pression du gaz.

Cet achat est réglé avec les 500 francs prévus pour le crépissage du mur du



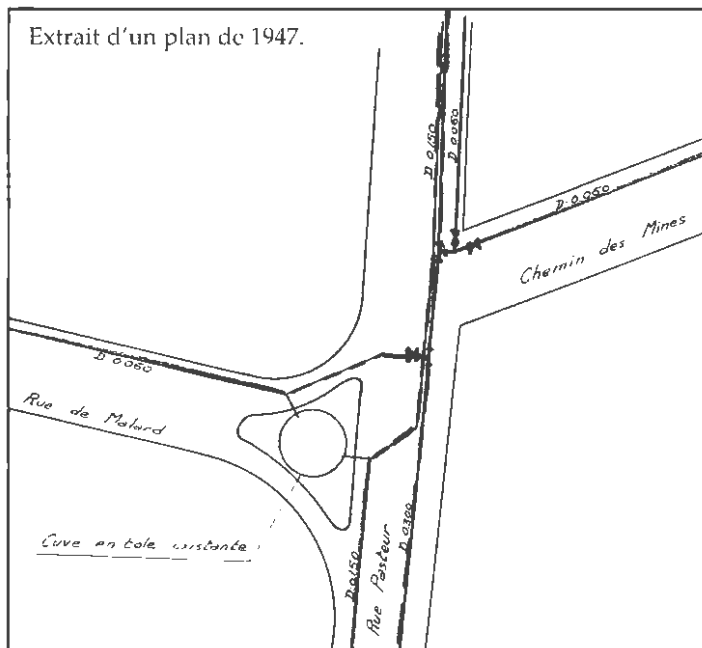
Le château d'eau avec vue sur le village.

cimetière qui ne peut se faire « par suite du manque de main d'œuvre » : les hommes combattent, souffrent, meurent au front, hélas !

- La cuve à Malard

Même si les maires et les conseillers changent, le souci d'œuvrer dans l'intérêt des Blagnacais demeure.

En 1900, pour répondre à la demande des habitants des « quartiers hauts de la ville » - Malard - Coucourou (rue Pasteur) etc... - la municipalité présidée par le maire Jean Rivet



réalise une extension du réseau de la distribution d'eau.

Ces nouvelles concessions nécessitent la construction d'un deuxième château d'eau. Semblable au premier tant pour la maçonnerie que pour la cuve en tôle d'une capacité toutefois légèrement supérieure : 120 m³ (108 m³ pour la 1^{re}), il s'élève au croisement des rues Malard et Pasteur.

Des plans et des textes témoignent de son existence, mais malheureusement nous n'avons pas pu trouver sa représentation photographique.

Nos Aînés s'en souviennent parfaitement. Ils racontent par exemple que le garde-champêtre des années 20-30 y entreposait le bois destiné au chauffage des écoles.

Un emprunt de 30 000 francs finance sa mise en place ainsi que celles des canalisations de distribution.

Les deux cuves métalliques exigent « chaque année de très grosses dépenses de réparations et d'entretien » : des travaux de peinture notamment.

De plus le deuxième réservoir ne donnera pas entière satisfaction. En effet, les tuyaux entre les deux châteaux d'eau servent à la fois pour le refoulement de l'eau et pour sa distribution et leur diamètre insuffisant (135 mm) « a pour résultat de n'amener au second réservoir qu'un débit d'eau insignifiant ».

En 1918, la cuve du village est surélevée au niveau de celle de Malard afin d'obtenir un système de vases communicants et un débit plus important. Malgré leurs imperfections et à cause des périodes noires dues aux deux guerres mondiales, ces châteaux d'eau seront utilisés jusqu'en 1951.

- L'électricité

L'arrivée de l'électricité permet d'améliorer tout le système de distribution d'eau. La force motrice électrique complète puis remplace définitivement vers 1930 celle produite grâce au moulin.

En 1917, la conjoncture économique n'étant pas favorable à l'exécution de grands travaux, le maire, Charles Toulouse, négocie le renouvellement du traité, venu à expiration, avec le meunier, Pierre Dejean.

S'il est impossible alors de se passer totalement de l'aide du moulin, le Conseil municipal parie sur l'avenir. La même année, il vote déjà les crédits - 38350 francs provenant de la vente d'arbres du ramier - pour l'installation de la force motrice électrique réalisée en 1919 avec la mise en place d'une pompe centrifuge (9840 francs). A partir de cette date, 8000 francs (chiffre rond), seront affectés annuellement au fonctionnement régulier des pompes actionnées électriquement.

L'important effort financier de la commune reste minime comparé aux « dépenses énormes » qu'elle aurait été dans l'obligation d'effectuer sans l'électricité.

En effet, « le moulin ne fonctionne qu'avec le moteur à gaz durant les mois de juillet, août, septembre, octobre, faute d'eau dans le canal Compans dont la Garonne a presque comblé le bec d'amenée (...) Les vases et les détritrus même en période de grandes eaux » bloquent la turbine.

Cette situation va en s'aggravant. En 1926, le maire, Adrien Ginestet, déplore « l'état lamentable des canalisations, des vannes (...) et des pompes du moulin dont l'une est à bout de souffle et l'autre ne fonctionne pas... »

- La station de pompage

Pour subvenir aux besoins en eau potable des 1710 habitants et des 105 bestiaux (63 chevaux et 42 vaches laitières) de l'agglomération délimitée par la route de Grenade et allant du Port à Barrieu, le conseil municipal présidé par Adrien Ginestet décide en 1930 de l'agrandissement de la galerie filtrante et en 1933 de la construction d'un bâtiment abritant « un groupe électro-pompe de onze chevaux » avec commande de marche et d'arrêt à distance car « le terrain est susceptible d'être inondé ».

Le maire explique la nécessité de ces aménagements par :

«1) L'augmentation de la population agglomérée due au voisinage de Toulouse. Blagnac étant dotée de moyens de communication faciles et nombreux (train électrique, autobus, voie ferrée départementale) quantité d'ouvriers et d'employés de Toulouse préfèrent loger à Blagnac, de nombreux retraités de toutes classes sociales viennent s'installer sans y avoir d'attaches de parenté soit en loyer soit en bâtissant leurs demeures (...) Cette prédilection de séjour se justifie par l'état sanitaire de la localité : morbidité et mortalité normales, pas d'épidémie, quelques cas annuels de rougeole, rares cas isolés de scarlatine.

2) L'accroissement régulier des concessions.

3) Les progrès de l'hygiène privée et publique ».

Une société de Carcassonne réalise cette station de pompage pour laquelle la commune emprunte 100 000 francs. Afin de compenser une partie de ces dépenses, à partir du 1^{er} janvier



Le château d'eau chemin de Bélisaire en 1950.

1934, «les concessions sont accordées exclusivement à débit mesuré au compteur ».

Fini le temps du « débit libre » dont déjà en 1910, le maire Jean Garric, dénonçait les «abus» !

Le système primitif de l'alimentation en eau potable, formidable progrès de la fin du XIX^e siècle, inadapté à la poussée démographique de Blagnac devenu ville et à une nouvelle venue, la pollution, se meurt définitivement en 1951.

Dès 1940, la commune décide d'apporter à ce réseau les remaniements indispensables pour un meilleur service. La guerre retarde les travaux entrepris seulement en 1947.

Toutefois, cette année-là « les conditions économiques » ne permettent pas « une remise en état complète... »

Dans l'urgence, est construit « un réservoir de capacité et d'altitude suffisantes pour assurer une bonne distribution après le remplacement des canalisations existantes et la mise hors d'usage des deux réservoirs... »

Ce château d'eau en béton armé tant pour la cuve que pour la tour et d'une capacité de 1000 m³ existe toujours chemin de Bélisaire. Mis en service le 21 avril 1951, il contribue encore à l'alimentation en eau potable de notre ville. Sa hauteur a été déterminée suivant « la réglementation (...) concernant les servitudes aériennes » imposées par l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

La station de pompage créée en 1933 « malheureusement située au niveau du point de déversement, sur l'autre rive, de la Garonne, de la station



Route de Grenade :
le plus grand des trois châteaux d'eau

d'épuration des eaux usées de la ville de Toulouse » sera remplacée en 1970-71 par celle de la Meunière dite « pilote ».

De nouveaux châteaux d'eau s'élèvent dans le paysage blagnacais : celui du Plateau de 1500 m³ en 1966, celui des Allières de 3000 m³ en 1977.

Travaux d'assainissement, station d'épuration, extension du réseau d'alimentation* qui va se poursuivre : l'éternel problème de l'eau potable, ce bien précieux et indispensable, reste bien d'actualité.

Il dépasse largement le cadre étroit de Blagnac pour devenir planétaire. Mais tout cela est une autre histoire...

Notre article consacré uniquement au système de distribution primitif blagnacais s'achève par un souhait emprunté à une circulaire de septembre 1929 signée par le Préfet Armand Guillon : « Dans une question aussi importante pour la santé publique que celle de la bonne qualité des eaux d'alimentation (...) il est indispensable, en raison des multiples accidents qui peuvent toujours se produire, que soit exercée une surveillance attentive et constante ».

Suzanne BÉRET
(Octobre 2002)

SOURCES

Archives municipales de Blagnac

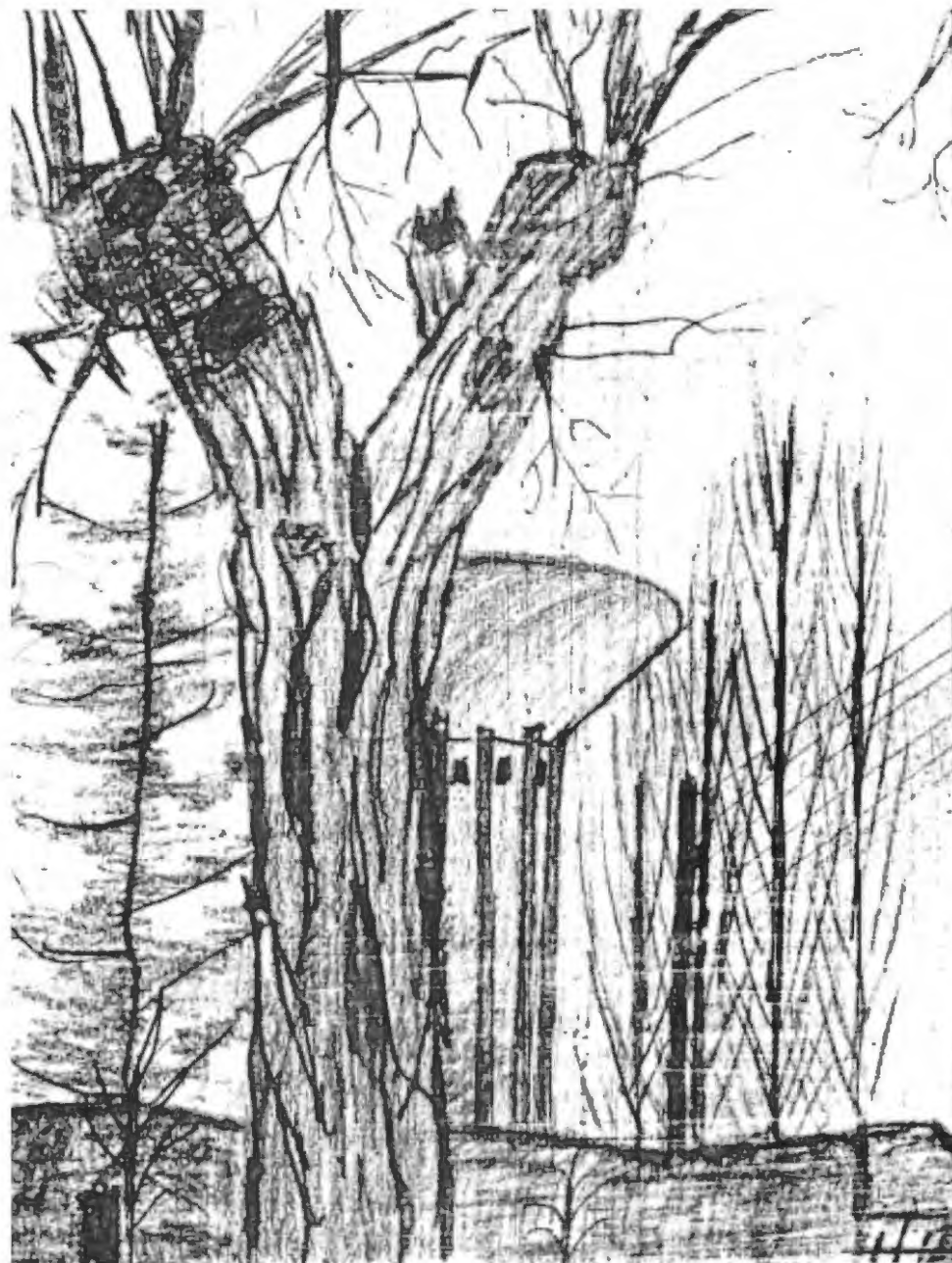
Série D : 1D25 à 1D32 - 3D8 - 3D24

Série M : 1M13 - 1M14 - 1M17

Série N : 3 N1

Série O : 1O63 - 1O66 - 1O67 - 1O68 - 1O69 - 1O70 - 1O71 - 1O72 - 1O73 - 1O74 - 1O78

* 4532 compteurs aujourd'hui d'après la Compagnie Général des Eaux.



Château d'eau du Plateau (dessin fait le 1-1-1966 par un Blagnacais, Christian Duffau)

LE TRÉSOR CACHÉ DANS LA CHAPELLE SAINT-EXUPÈRE

Les Blagnacais savent tous que le Saint Patron de notre ville s'appelle Saint-Exupère. Sa statue nous accueille à l'entrée de la ville à hauteur de la rue de la Croix-Blanche.

Saint-Exupère était le sixième évêque de Toulouse. Il était né à Arreau dans la vallée d'Aure. Il venait prier et se reposer à Blagnac dans une petite maison où il décéda en 430 et près de laquelle il fut inhumé. Les invasions des Barbares provoquent de tels bouleversements que sa sépulture fut perdue et ignorée pendant longtemps.

Plus d'un siècle plus tard, un paysan blagnacais fit l'acquisition d'un champ sans savoir que le saint homme y avait été enterré. Il y construisit une modeste maison où après de rudes journées de travail, le soir venu, il s'endormait à côté de sa femme. Durant plusieurs nuits, il fut réveillé par d'étranges voix qui lui disaient que le lieu de son habitation était saint car là reposait le corps de Saint-Exupère. Le brave homme s'en alla conter ces révélations aux religieux de Saint-Sernin.

Ceux-ci viennent à « Blanhac » en grand nombre accompagnés par des membres du clergé et découvrent en effet les restes du saint homme. Mis en châsse, ils les déposent à Saint-Sernin auprès des saints évêques précédents. La maison du paysan fut sans doute transformée en édifice religieux dont il ne reste aucune trace visible de nos jours.

Nous supposons qu'à cet emplacement a été construite au XIV^e ou XV^e siècle la chapelle Saint-Exupère que nous connaissons. Seules des fouilles archéologiques permettraient de vérifier cette hypothèse.

L'oratoire situé dans la chapelle mesure 5,50 m sur 3,50 m. Sur les murs de gauche et du centre, dix scènes peintes, placées sur deux registres exposent la vie de Saint-Exupère de son élection à l'évêché de Toulouse jusqu'au miracle de ses reliques.



La réalisation de ces peintures a dû probablement se faire aux frais des abbés de Saint-Sernin qui possédaient le prieuré de Blagnac et qui ont souhaité sans doute honorer le lieu où le saint avait été enterré.

En 1794, en vertu d'un arrêté du représentant du peuple à Toulouse, tout ce qui était décor, statues, les deux retables : celui du chœur et celui de la petite chapelle, furent détruits.

Le calme revenu, sous le Directoire, le 24 avril 1797 le terrain « sur lequel sont les ruines de la ci-devant chapelle Saint-Exupère » est vendu aux enchères publiques et acheté par un commerçant blagnacais, Hilaire Bosc, pour la somme de 716 francs.

Par acte du 20 mai 1806, il cède chapelle et terrain à la paroisse. Les travaux de restauration sont financés par une souscription qui regroupa quelques deux cents donateurs.

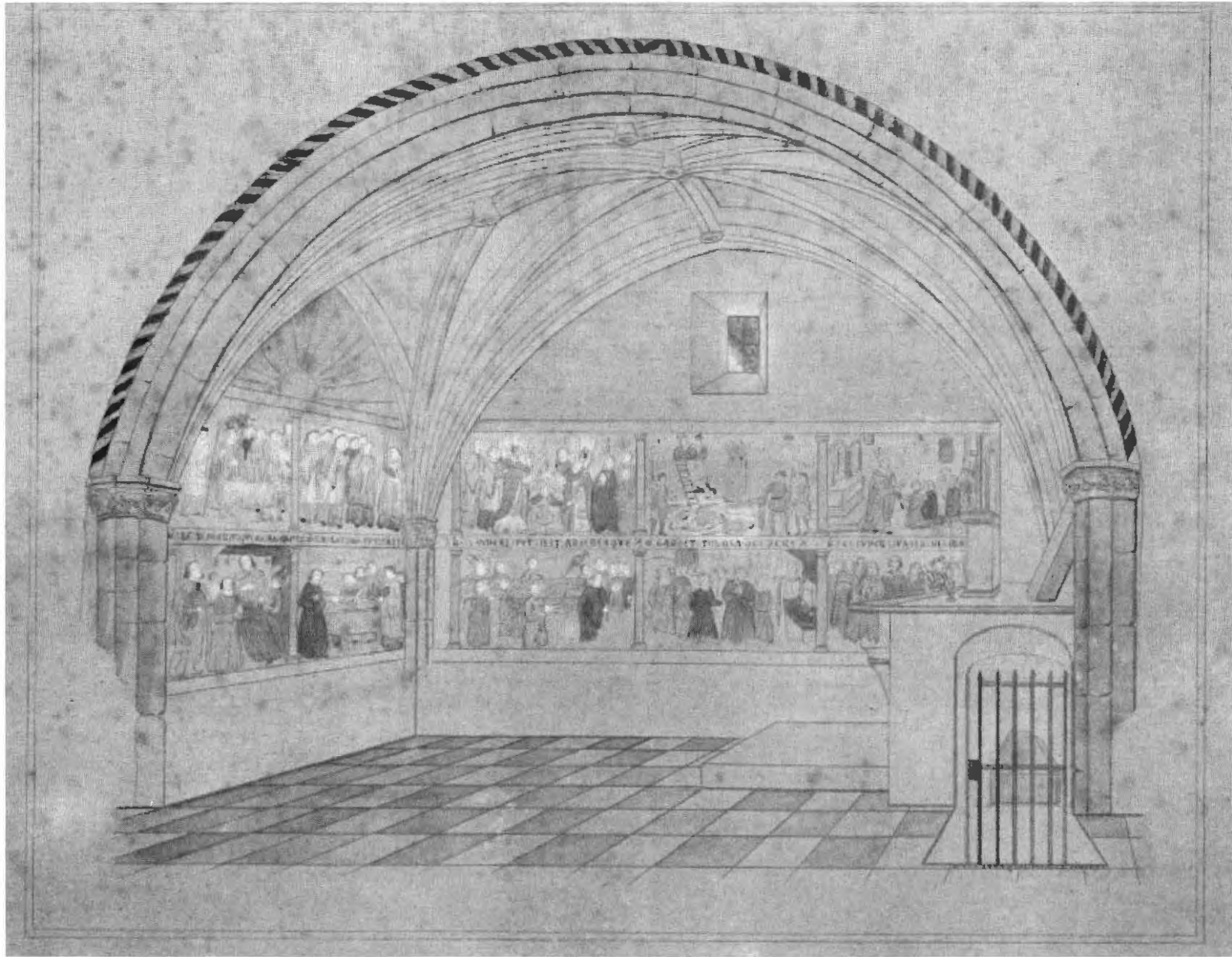
La gravure de la page suivante trouvée dans l'« Histoire de Blagnac », de B. Lavigne représente la chapelle du tombeau de Saint-Exupère telle qu'elle devait être avant ou juste après la Révolution.

En 1886, l'abbé Massot prend l'initiative de faire peindre sur le mur de droite quatre nouveaux tableaux ayant trait à la vie de Saint-Exupère.

Il prétend que la mise en place au XVIII^e siècle d'un



Les quatre tableaux peints par B. Bénézet
(Ph. Th. Alonzo)



L'oratoire avant la Révolution

autel sur le côté droit a entraîné la destruction des peintures primitives. Rien n'a pu prouver cette affirmation.

Il s'agit donc d'après lui de revenir à un état originel et de choisir dans la légende de Saint-Exupère quatre épisodes qui s'intègrent le plus possible dans le cycle existant. Les sujets des nouvelles compositions écrit Bernard Bénèzet «étaient indiqués par les lacunes que les anciennes fresques laissaient exister dans l'histoire du Saint ».

C'est donc dans le récit de Nicolas Bertrandi auteur des « Gestes Tolosans » écrit en 1515 que ceux-ci sont choisis.

- Saint-Exupère distribue les aumônes aux pauvres.
- Saint-Exupère bénit devant l'autel un breuvage miraculeux qu'il envoie à Saint-Ambroise.
- Saint-Exupère chasse le moine hérétique Vigilance
- Saint-Exupère reçoit le «Contre-Vigilance» écrit par Saint-Jérôme.



L'autel contre le mur du centre tel qu'on peut le voir aujourd'hui. (Photo Th. Alonzo)

L'abbé Massot profitera de la réalisation de ces peintures pour faire creuser le sol de la chapelle dans l'espoir de retrouver le niveau primitif, mais le résultat sera négatif.

Ces quatre panneaux, peints par Bernard Bénèzet qui a, en même temps, restauré les dix autres, ont soulevé des critiques. En effet, tout en les considérant comme la suite des précédents, certains pensent comme le prêtre Jean-Exupère Bacalerie qui écrit en 1912 : «la facture de ces nouveaux tableaux s'éloigne absolument des anciens, la fresque elle-même a été abandonnée, l'unité du style a été rompue. Ils ne sont en rapport avec les précédents que par leur étendue métrique».

L'oratoire, les peintures et la statue de Saint-Exupère sont classés à l'inventaire principal des monuments historiques depuis 1922. La chapelle a été transformée en salle de spectacle en 1989. Un incendie l'a ravagée le 12 octobre 1990. La crypte et les peintures ont été sauvées. Un miracle de Saint-Exupère se serait-il produit ?

Sous un « ex voto » situé dans le carrelage de la crypte était dissimulé un trou. D'après plusieurs Anciens blagnacais cela remonte à la guerre de 1914-1918 : tous les conscrits qui devaient partir au front venait récupérer un petit peu de terre où avait reposé Saint-Exupère pour que cela leur porte bonheur. Dans une telle situation, l'être humain s'accroche à quelque chose qui l'aidera à surmonter sa peur et à sauvegarder sa vie .

Ce geste n'a hélas pas empêché la mort de nombreux soldats au cours de cette guerre, mais il montre la dévotion des Blagnacais pour leur Saint Patron.

Les fresques, véritable trésor le plus souvent caché, subissent l'outrage du temps. Un traitement va heureusement stopper leur dégradation en attendant leur restauration.

Daniel BONZOM

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

• Témoignages d'Anciens blagnacais.

BACALERIE (Jean-Exupère), «Histoire de Saint-Exupère», 1912.
BELHOMME (J-B), «L'Oratoire Saint-Exupère à Blagnac».
LAVIGNE (Bertrand), «Histoire de Blagnac», Lafitte reprints, Marseille, 1978.
«Le dimanche illustré» du 27 septembre 1874.
M.E.P., «Histoire et légende, iconographie de Saint-Exupère» Imprimerie Hebrail, 1869.
MASSOT (Philippe) «Saint-Exupère, évêque de Toulouse» Imprimerie Catholique Saint-Cyprien, Toulouse, 1887.

DELAPLACE (Christine), «Mémoires de la société archéologique du Midi de la France», Tome LVIII, 1998.
JULIEN (Pascal) et MANGE (Christian), «Mémoires de la Société archéologique du Midi de la France, Tome LIX, 1999.

JOURNEES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE 21 et 22 septembre 2002

De nombreux Blagnacais ont pu durant ces deux jours découvrir ou redécouvrir les fresques mises en valeur à cette occasion et commentées par des membres de notre association.



Des visiteurs intéressés et admiratifs.

SOUVENIRS DU CHEMIN CARRIÈRE

Je le vois, ce vieux chemin Carrière, dans le temps de mon enfance, allonger son ruban de poussière blanche, puis, au-delà des briques rouges du cimetière, glisser paisiblement entre quelques fermes, quelques maisons, des champs et des jardins... Au printemps, des lilas, des rosiers, mêlent leurs effluves à la finesse de touffes de violettes, de-ci, de-là. Ce sont de belles violettes aux larges corolles et au parfum durable. Il flotte aussi sur ce vieux chemin Carrière les puissantes odeurs venues des étables et des bergeries. On y entend le soir ou le matin, l'averse sèche des moutons qui trottent ou les lents beuglements des vaches vers l'abreuvoir... Souvenirs...



Le Chemin Carrière en 1970.

Mais si tout semble immobile et lentement recommencé, l'Histoire des hommes se poursuit. Il est des moments où chacun de nous prend conscience d'un changement, d'un bouleversement. La guerre, hélas ! est un de ces moments. D'autres sont dus à des apparitions d'habitudes nouvelles, d'objets inattendus. Pour ma génération, l'apparition de la radio et, très concrètement d'un poste

« qui parlait et chantait » dans un logis constituait un de ces événements d'importance.

Pour moi, c'est à Blagnac, chemin Carrière, qu'une de ces grandes boîtes de bois couleur d'acajou verni est apparue à ma portée pour la première fois. Une boîte en dôme munie de plusieurs gros boutons et d'une fenêtre



où scintillaient de mystérieuses lumières rouges et vertes. Certes, j'avais pu grâce à des écouteurs admirer les grésillements d'un poste à galène, mais le gros poste qui allait déverser chez nous les mots et les musiques de Radio-Toulouse et de Toulouse-Pyrénées, c'était autre chose. Un objet à la fois considérable et commode, vivant et troublant. C'était un immense progrès aux yeux et aux oreilles d'un enfant de 10 ans qui pensait moins aux mystères de la transmission par les ondes qu'à l'audition immédiate. Et cela était d'autant plus curieux pour moi que la surprise me venait de cette maison campagnarde de Blagnac où habitait mon oncle et sa famille.

A l'époque, cette maison était vraiment une demeure marquée par la vie aux champs. Dès que j'y arrivais, par ce chemin Carrière, poussiéreux ou boueux, blanc ou gris, les odeurs rustiques m'y accueillaient : légumes, pommes de



Poste à galène.

terre, fraise ou melon, foin, paille et aussi les odeurs généreuses venues de l'écurie, de la loge du cochon, du clapier et du poulailler... Et j'y retrouvais ces voix, ces cris, ces rumeurs que je n'entendais pas à Toulouse où j'habitais : chants de coqs, gloussements, cris des canards, des dindons, grognements du porc, concerts des

oiseaux le soir et le matin ; et aussi concerts des insectes dans la merveille des soirs de juin ; grand silence et clameurs des corbeaux par ces jours d'hiver où la brume venue de Garonne enveloppait les ramiers et la maison.

Le hasard fit que mon oncle précédât mon père dans l'acquisition de cette mirifique boîte annonciatrice des temps nouveaux. Et c'est pour quoi d'une certaine façon, cette maison et cette campagne de Blagnac furent pour moi encore plus surprenantes, attachantes par rapport à notre petit appartement du centre de Toulouse – entre le théâtre des Nouveautés et ma chère école du Centre, aujourd'hui recouverte par un théâtre moderne ! – où m'appelaient d'autres curiosités...

En vérité, un autre événement – mais plus lointain – avait marqué mon temps d'enfance dans cette même maison de Blagnac : l'arrivée de l'électricité remplaçant la grosse lampe à pétrole qui pendait des solives brunes ou les lampes à carbure dont on se servait au dehors.

Depuis ma plus tendre enfance, j'allais à Blagnac très souvent, soit par le tramway qui partait alors non de la place du Capitole mais de la place Esquirol, soit sur le cadre du vélo de mon oncle lequel travaillait à Toulouse non loin de chez nous et qui avait des activités mi-rurales, mi-citadines.

Dans les années 30, le tram partait donc de la place Esquirol animée et bruyante où s'installaient de nombreux marchands de fleurs fraîches. Dans ma mémoire multiple d'enfant, leurs parfums précèdent ceux de Blagnac. L'un de ces arômes m'enchantait et j'ai su plus tard que c'était celui des tubéreuses. Il accompagne toujours pour moi les images et les senteurs du Blagnac d'alors : froments, maïs, vignes, potagers, basses-cours, sans oublier les senteurs de Garonne : saponaire, fenouil, menthe, eaux basses, sables et galets, terres et boues des rivages, fades et froides odeurs des gouffres...

Certes, j'avais bien un peu de peine, au premier moment de mon arrivée, le soir surtout, quand mes parents ne m'accompagnaient pas. Puis, très vite, les plaisirs du logis campagnard effaçaient les mélancolies enfantines lesquelles étaient sensibles surtout par les soirs d'hiver, quand le brouillard s'étalait autour du grand pont de Blagnac et où quelques faibles lumignons trouaient les ténèbres de la rue Carrière.

Le tram de la belle saison était fort agréable avec ses baies ouvertes, ornées des festons de toiles qui claquaient au vent. On circulait ainsi en plein air et les

voyageurs y étaient nombreux, volubiles, exclamationnels. J'y entendais parler l'occitan qui vivait encore dans beaucoup de familles de Blagnac.

Certains soirs de l'automne ou de l'hiver, nous sortions de la brume et nous arrivions dans la cuisine chaude, vaste pièce où nous prenions nos repas. La clarté de la lampe à pétrole était douce et ménageait des coins d'ombre mystérieux que je ne redoutais pas. Sur le lourd fourneau de fonte noire, mon cousin faisait griller en m'attendant des grains de maïs ou des châtaignes. Sur ce même fourneau, une très vieille mémé surveillait marmites et casseroles.

Bientôt, la soupe fumait sur de larges tranches de pain, dans ces grandes assiettes creuses, de faïence blanche, qu'on appelle des calottes. Pas un repas sans cette soupe dont j'ai compris plus tard l'importance économique et nutritive. Historique aussi. Le goût de la soupe est commun, je crois, à beaucoup de peuples et les ramène tous à un même passé essentiel. Ces soupes de Blagnac précédaient pour moi logiquement d'autres soupes, différentes et semblables, que j'ai pu savourer en Italie, en Allemagne ou en Chine.

Les légumes du repas, c'étaient la pomme de terre, le haricot, et aussi le chou-fleur et le salsifis dont la famille cultivait plusieurs parcelles sur la route de Grenade, derrière la maison.



Peu de viande en semaine, un peu de salé de porc, un morceau de saucisse ; le dimanche, du bouilli de bœuf ou quelque vieux coq bouilli lui aussi, ou un poulet ou un lapin rôti venus de la maison.

C'étaient des nourritures simples et sans beaucoup d'apprêt que la vieille mémé me regardait manger avec une attention sévère, prête à maugréer si je paraissais reculer devant le chou-fleur ou le salsifis, très simplement préparés.

J'ai ce souvenir significatif de la situation de la femme en ce temps-là : la mémé ne s'asseyait jamais avec nous à table, elle mangeait en nous servant ou bien s'asseyait un instant, pour une bouchée, près du fourneau. L'époque n'est cependant pas si lointaine.

Autre souvenir du même genre dans ces mêmes années : le repas terminé, les femmes se lèvent, desservent, s'affairent à la vaisselle ou à quelque tâche urgente ; les hommes demeurent assis à table devant une bouteille de vin.

Après le repas du soir, chacun prenait une bougie et montait à l'étage. La bougie fut encore utilisée, me semble-t-il, bien après l'installation de l'électricité dans les chambres. Je dormais dans un lit de fer pourvu d'un gros matelas de feuilles de maïs où je m'enfouissais avec délices. Cela craquait beaucoup mais le sommeil m'emportait vite et je ne bougeais plus.

Tout près de ma chambre, au-dessus de l'écurie où s'ébrouait sourdement le mulet, on entassait un monceau de foin dont le parfum augmentait le plaisir du premier sommeil. Je n'avais guère le temps d'écouter l'immense silence des nuits d'hiver ou les musiques des nuits d'été, et, vers les trois heures du matin,



je n'entendais guère mon oncle et ma tante qui attelaient le mulet, chargeaient légumes ou melons dans la charrette et partaient pour le marché Arnaud-Bernard à Toulouse.

La maison était de torchis, c'est-à-dire de terre crue mêlée de paille, et coiffée de tuiles à la toulousaine. Ces murs épais, protecteurs du chaud et du froid, résistent à tout, me semble-t-il, sauf hélas ! aux durs caprices de Garonne.

Un vaste hangar s'adossait à la maison. On y trouvait le clapier, le poulailler, l'écurie du mulet et la loge ténébreuse du porc. On y rangeait les instruments agricoles et on y voyait un gros établi au bois infiniment meurtri où mon oncle bricolait. Un grand jardin potager s'allongeait en direction de la route de Grenade. Autres merveilles pour moi : les fraisiers, les pêchers, les abricotiers, les pruniers, les figuiers que j'ai toujours vu crouler sous les fruits... Est-ce la vérité, est-ce un souvenir embelli ? Je m'approche d'eux, je contemple leur boutons et leurs fleurs ... Je rêve des splendeurs de l'été et de l'automne...

Je ne connaissais pas encore les vers de Malherbe dans sa *Prière pour le roi allant en Limousin* :

«Toute sorte de biens comblera nos familles :

La moisson de nos champs lassera nos faucilles

Et les fruits passeront la promesse des fleurs».

Ces vers pleins d'espérance et que je range parmi les plus beaux de la langue française, je les ai pour ainsi dire nourris de ces regards de mon enfance vers les fruitiers d'un jardin de Blagnac. Plus de trois siècles auparavant, un poète français parlait à un écolier du pays toulousain...

Du côté de la rue Carrière, s'allongeait notre vaste lavoir de ciment, coiffé de tuiles, qu'alimentait une eau venue du fond du jardin, d'une source proche de la route de Grenade et située, me semble-t-il, sur une longue ligne de sources. L'eau était glacée et le lavoir, par les canicules, était un incomparable asile de fraîcheur.

Au rez-de-chaussée de la maison, un large couloir dallé, à l'époque, de grandes plaques d'argile rouges, à l'occitane, séparait la cuisine d'une autre pièce qui servait de chambre à l'occasion et où on se livrait à divers travaux ménagers. On y voyait une grande cheminée où un feu de bois brûlait presque en permanence et où l'on cuisait chaque jour le repas du cochon : le plus souvent, de petites pommes de terre impropres à la vente. Bien entendu, mon cousin et moi

nous régaliions de ces patates menues que nous arrachions subrepticement à l'eau brûlante. De ma vie, je n'ai goûté meilleures pommes de terre.

Aux temps de la Chandeleur et du Mardi Gras, c'étaient d'autres douceurs clandestines. En ces jours-là, la mémé préparait ces «oreillettes» qu'on appelle ailleurs «merveilles». Les siennes, à la mode du pays, étaient de vastes oreilles de pâte rissolée dont elle garnissait une haute et large corbeille. Elle préparait ce trésor le soir et la corbeille incomparable était remise dans la pièce du bas jusqu'aux dégustations des jours suivants. C'était le seul moment où je voyais la mémé se laisser aller à une dépense fastueuse !

Quand la maison était muette, mon cousin, en tant que maître de maison me donnait le signal. Nous sautions à bas de nos lits et nous glissions sans bruit vers le domaine des oreillettes. Toute la maison était imprégnée d'un parfum de sucre, d'huile, de beignet.

Nous avançons pieds nus vers la féérique corbeille. Inoubliable saveur que l'imprudence décuplait. Les oreillettes étaient encore tièdes et craquantes. La poudre de sucre mettait un tendre velours à nos doigts. Une encore ! Une encore ! Nous tentions de remodeler l'amoncellement pour dissimuler un peu le rapt. Le lendemain, mon oncle faisait à mi-voix une remarque discrètement ironique sur les souris qui avaient pu venir goûter à ces craquantes oreillettes.



Le lavoir.

Oreillettes Prendre 1 litre de farine, 4 œufs, jus de 1 citron, rhum et environ 25 gr de beurre

Pétrir le tout ensemble jusqu'à ce que la pâte ne colle plus - la laisser reposer 1/2 heure.
L'étendre ensuite sur une planche enfarinée avec une bouteille - puis couper la pâte à petits morceaux, les étaler et les plonger dans la friture bouillante.

J'ai le souvenir d'une autre mémé méridionale mais c'était dans une autre maison. Elle préparait une croustade à la façon du Tarn dont elle était venue. Je la voyais assise sur une chaise basse, devant l'âtre. A ses pieds, une bassine de terre cuite - une grésale - où elle tournait et retournait la pâte crue durant de très longs moments. Ce patient pétrissage donnait une incomparable finesse à la croustade. Ces patientes mémés travaillant pour le plaisir et le profit de «l'oustal», je les ai retrouvées dans beaucoup d'endroits de nos pays et notamment dans les Pyrénées Centrales où j'en ai vues, assises durant des heures devant l'âtre, pour arroser de crème un cône de bois tournant devant le feu afin de préparer ce chef d'œuvre sans pareil qu'est le gâteau à la broche...

C'était aussi le temps des masques. Au crépuscule, dans l'air gris du dehors, on entendait des piétinements et des rires puis on frappait rudement à la porte et une troupe d'insolites figures faisait irruption dans notre cuisine. Ils chantaient, se moquaient, dansaient, agitaient des grelots et des crécelles, soufflaient dans des trompettes de foire. Ils étaient vêtus d'habits ridicules et leurs visages étaient cachés par des masques, masques achetés chez quelque buraliste ou épicier, ou fabriqués avec du carton coloré d'où s'échappaient des touffes de poil de maïs en façon de cheveux et de moustaches. On leur offrait des oreillettes, des crêpes, des bonbons, du vin blanc coupé d'eau et ils repartaient en chantant vers d'autres accueils généreux. Je les écoutais s'éloigner dans les pénombres de dehors, imaginant que des lutins malicieux étaient venus nous voir pour nous porter bonheur. N'était-ce point la vérité ? Ces masques rieurs n'étaient-ils point les signes d'une amitié scellée à la fin des hivers ? Je n'ai jamais participé à ces joyeuses bandes qui regroupaient - peut-être - les seuls



Mon oncle Charles



Avril 1943, mon cousin René et son fils



Mon oncle Charles et ma tante Antonia

« caouèques » du village. Pourtant, j'ai couru la campagne avec mon cousin, au temps de Noël pour aller dire la bonne année dans les fermes et les maisons d'alentour. Nous avions chacun un petit sac de toile où les gens versaient des bonbons et des piécettes. Avec ces piécettes, nous allions dans une petite épicerie qui se trouvait au commencement de la rue, vers le centre de Blagnac, et nous achetions des pères Noël en chocolat et des Jésus en sucre rose dormant dans des berceaux de fondant vert. C'étaient parfois des jours de soleil et de douceur, c'étaient aussi des décors de gel et de givre, le chemin Carrière sonnait durement sous nos galoches, de grands soleils rouges accompagnaient les crépuscules...

Non loin de l'épicerie se trouvait la boutique ou plutôt l'atelier d'un bourrelier. Car c'était encore le temps des chevaux ! Les fiacres ne manquaient pas à Toulouse, place St-Georges ou autour du jardin Lafayette. Des gens aisés pouvaient s'offrir en fiacre une promenade de Toulouse à Blagnac. Sur les routes et les chemins de campagne roulaient force chariots, charrettes et camions à chevaux. J'ai gardé certaines images nocturnes où après des roulements lointains, on voyait surgir de l'ombre la masse ténébreuse d'un pesant chariot dont les lanternes de cuivre tout à coup étincelaient. Les feux s'effaçaient, les chevaux s'ébrouaient, le chariot se mêlait à la nuit, l'ultime grincement des roues et le crépitement des sabots rappelaient de plus en plus faiblement le passage fantomatique de l'équipage. C'était tout autre chose que le bref roulement, aujourd'hui, d'une automobile.

Autre image de cette époque, cette fois dans l'éclat brûlant de l'automne ou de l'été : un énorme chariot de foin s'avance lourdement sur le chemin Carrière qui n'est pas goudronné à cette époque. Cette vaste masse d'herbe sèche cahote dans la poussière blanche.

Elle est traînée par des chevaux ou des bœufs qu'un conducteur relance de temps en temps d'un cri bref, laissant flotter la corde de son fouet sur les encochures. Nous courions derrière ce foin, nous en arrachions des poignées parfumées, nous arrivions à nous accrocher à l'arrière, le visage doucement griffé de tiges à la fois tendres et rudes. Le fameux vers de Victor-Hugo :

« Les grands chars gémissants qui reviennent le soir »

a toujours eu pour moi avec beaucoup de beauté, une signification très précise et très sensible. Il me ramène à cette campagne ancienne de prairies, de

vignes, de froments, de peupliers et de platanes où je vois tout à coup s'élever et se mettre en marche cette montagne de foin odorante où se rassemblent les saisons et les labeurs des hommes et où le ciel bleu précède les froidures...

J'en reviens à ce bourrelier dont j'ai évoqué plus haut le souvenir. A la belle saison, il était installé au seuil de son atelier sombre. Autour de lui, on distinguait un établi, une petite forge et des entassements de cuir, de courroies, de tiges de métal. Aux murs pendaient des colliers, des licous, des pièces de harnais, une vieille selle noire avec des étriers, des grelots, des lanternes, tout un bric-à-brac mystérieux dont le maître lui-même avait quelque chose d'étrange. C'était un homme vigoureux, trapu, à demi-chauve. Je considérais longuement ses grosses mains noircies qui ajustaient des morceaux de cuir en se servant avec prestesse d'une grosse aiguille. Parfois, des fils bruns sortaient de ses lèvres ; c'est qu'il mâchait du tabac et, dans la fièvre du travail, il ne prenait pas garde à ces filets qui descendaient sur sa poitrine nue.

L'échoppe du bourrelier, l'épicerie où s'entassaient à l'étalage exigü des paquets de pâtes, des bouteilles d'huile, de hauts bocaux de bonbons multicolores, n'existent plus. Les champs et bien des jardins ont disparu qui bordaient ce chemin devenu aujourd'hui une rue de ville. Les ornières, les bouses, le crotin se sont effacés. Sur la route de Grenade, des maisons et des entrepôts ont recouvert les champs de choux-fleurs et de salsifis. Il y a avait là une noria qui est demeurée infiniment présente dans mon souvenir. Où s'en va aujourd'hui

l'eau glacée de cette noria ombragée par un figuier aux longues et lourdes branches dont l'épais feuillage formait l'été un plafond qui masquait totalement l'azur?

Nous arrivions à la fin des après-



midis de canicule et nous attachions le mulet – la saoumo – à la pièce de bois qui entraînait le mécanisme. Cette noria était imposante et – grande chance – ses godets amenaient au bassin de surface une eau abondante et très froide que nous aidions à se répandre dans les rigoles. La «saoumo» tournait et actionnait l'engrenage qui faisait descendre les godets vides et remonter les godets pleins. C'était évidemment à l'ombre épaisse du figuier un lieu d'une très agréable fraîcheur. Les chansons de l'eau coulante ajoutaient à ce plaisir tandis que les champs grésillaient autour de cet oasis dans la dure splendeur d'août. Quand l'eau commençait à couler dans les rigoles, nous courions d'un carrefour à l'autre, arrêtant le flot avec des lourds coussins de chiffons pour le diriger vers une autre direction. La saoumo tournait et tournait. On arrêtait parfois sa marche pour la laisser en repos et pour la faire boire tandis que le bassin se vidait. Et parfois, mais pas longtemps, nous montions sur elle pour un ou deux tours tandis que les feuilles veloutées du figuier nous caressaient. C'était un îlot de délasserment, de ravissement. Je m'allongeais sur l'herbe, je contemplais l'émeraude sombre du plafond de feuilles et j'écoutais chantonner le cristal de l'eau. Je m'imaginai que ce liquide glacé arrivait d'une immense profondeur et, quand je découvris le «*Voyage au centre de la terre*» de Jules Verne, par le beau caprice de la fiction, je vis un lac souterrain dont l'eau jaillissait je ne sais pas trop comment pour devenir cet élixir admirable qui abreuvait notre terre. Fiction et réalité se mêlent. J'ai vu plusieurs crues de cette Garonne qui peut être terrible. Je le sais. Mais j'ai connu aussi l'eau salvatrice de cette noria de mon enfance...

Je dois sans doute à mes réflexes de romancier d'avoir souvent mêlé fiction et réalité, rêve et visions concrètes. Est-ce gênant et inutile ? C'est une autre histoire ! En tout cas, je me suis toujours plu à découvrir des correspondances ou des liens entre les images aperçues et les images supposées. Je crois que cela prolonge toujours utilement une réflexion... Des correspondances aussi entre les contes, les légendes et les figures ou les événements de l'Histoire. Il est vrai que des légendes peuvent être nourries de réel et que l'Histoire appelle souvent bien des doutes et des incertitudes.

Ce bon Exupère, patron de Blagnac dont j'entendis prononcer le nom maintes fois en ces années d'enfance, je ne connaissais que fort peu de sa personne et de sa vie. Et Jacques de Voragine ne le mentionne guère dans sa *Légende dorée*. J'ai

appris plus tard qu'il s'était retiré au bord de la Garonne dans une cabane où il accueillait les pauvres malades. Or, dit-on encore, ce Pyrénéen qui étudia à Toulouse, fut en relations épistolaires avec St-Jérôme lequel loua son savoir et sa bonté. L'église St-Jérôme étant celle de mon quartier à Toulouse, j'ai rêvé souvent à la rencontre de ces deux grands esprits dont je ne saurais discuter les détails de l'existence et la réalité des rapports : le savant Jérôme, traducteur de la Vulgate et le bon Exupère, abbé Pierre de ces temps d'autrefois.

Une légende en fait fleurir d'autres. Au temps où le doux Exupère cultivait son jardin à Arreau, les Toulousains en proie à la famine voulurent l'appeler près d'eux comme évêque protecteur. Exupère brandit son aiguillon et leur dit : « je ne quitterai mon pays que lorsque ce bâton fleurira ». Or, l'aiguillon fleurit à l'instant et Exupère gagna les rives de la Garonne où il acheva sa vie de solitaire charitable. J'ai eu de bons amis à Arreau. Au temps de la Résistance, nous savions bien que l'aiguillon de bois – pauvre arme en apparence – pouvait fleurir et annoncer le printemps, c'est-à-dire la victoire sur la famine et le malheur.



Ils vinrent le chercher au champ.
(fresque de la Chapelle Saint-Exupère).

Ce n'est pas une seule image de Blagnac que j'ai conservée de ce temps du chemin Carrière mais les multiples couleurs, parfums et rumeurs qui composaient l'image renouvelée de ce pays : chemin de poussière blanche, frissons infinis des peupliers, routes bordées de platanes, diaprures violettes des cuveaux aux soirs de vendanges, abondants repas de dépiquages, s'achevant dans la nuit d'été. Les saisons m'apportaient chacune leur saveur ou leur intérêt. Nous avions, me semble-t-il, un peu plus de neiges qu'aujourd'hui. Je me souviens du silence des nuits de novembre ou de décembre, des rafales du vent rageur

ou des vastes ailes molles et tièdes de l'autan qui, tout à coup, efface la froidure. Derrière les averses de printemps, c'est la tendresse blanche et mauve des lilas, après les canicules, c'est la splendeur des fruits...

Quand il ne valait plus la peine d'aller vendre des melons au marché Arnaud Bernard de Toulouse, nous avions, mon cousin et moi, la permission d'aller dans le champ et de déguster à volonté tout ce qui pouvait l'être encore... Nous prenions un melon après l'autre et rejetions ceux qui avaient le moindre défaut ; nous nous gorgions de leur chair toujours savoureuse. Prodigalité fugitive... Puis venaient ces somptueuses pêches de vigne dont la chair rouge et sucrée accompagnait le miel des figues. Quand on m'y autorisa, je revins à Toulouse sur mon vélo apportant à ma mère des sacs de ces fruits enchantés.

Oui, sans doute, les odeurs du diesel, du mazout, du goudron chaud ont remplacé les odeurs de terre, de foin, de fumée, de fumier, de fleurs et de fruit... Plutôt que d'égrener des regrets et des nostalgies, je préfère mesurer cette chaîne qui va d'une génération à l'autre, d'une lumière à l'autre, d'une invention à l'autre, dans cette ronde des saisons où se retrouvent ventôse et prairial, nivôse et fructidor...

Mon oncle m'avait dit qu'un château habité par de nobles personnages s'élevait derrière notre maison et que ses pierres ou ses briques avaient disparu pour se retrouver dans des fermes ou des demeures d'alentour. Il m'avait même précisé que le nom de Carrière n'était pas celui d'une exploitation de pierre ou de sable, mais celui des propriétaires du château. Mon oncle qui lisait beaucoup avait-il rencontré quelque article sur ce sujet ou écouté des anciens ? J'ai appris plus tard qu'un château ou « une maison avec ses tours et offices » s'était, en effet, élevé à la jonction du vieux Chemin de Grenade et de la route Carrière. Suzanne Béret nous a conté l'histoire de ces nobles d'autrefois, de ce Pierre de Carrière qui fut prisonnier à la bataille de Poitiers en 1356 et dont un descendant sera à l'origine des Carrière-Double, famille qui nous intéresse ici.

Curieux hasard de l'Histoire. Ce coin de terre blagnacaise nous ramène à cette bataille où le Prince Noir, habile manœuvrier, vainquit les troupes françaises. Ce Prince Noir quitta l'Aquitaine dont son père, le roi d'Angleterre, lui avait confié la lieutenance pour retrouver les forces anglaises en Normandie. Jean le Bon vaincu à Poitiers fut emmené en Angleterre. La poussière d'un vieux chemin recouvre bien des empreintes et des trajets dont il nous reste bien peu de traces. On peut toujours rêver à ces cavaliers, ces carrosses, ces beaux équi-

pages, ces amazones, ces cortèges de valets, de pauvres paysans qui se sont succédé ici et qui ont à jamais disparu avec les pierres et les briques de l'ancienne demeure seigneuriale. A jamais ?

Je ne suis pas né à Blagnac. Je ne suis pas né dans cette maison de terre où j'ai passé tant de jours et de nuits. Elle fait cependant partie de moi-même très étroitement. On dit que la patrie, c'est l'endroit où l'on est, où l'on a été heureux. Alors, un partie de ma patrie est là même si j'ai d'autres tendresses pour mon enfance toulousaine. Cette maison de terre, cette mémé qui redoutait les automobiles et les motos lorsqu'elle s'en allait, toujours à pied, vers le centre de Blagnac, m'aident à plonger vers un passé historique qui, très vite, allait s'ajouter à ce que m'enseignait l'école communale.

Lorsque mon oncle fit l'acquisition d'une Citroën Trèfle à trois places dont l'arrière pointait comme une proue de bateau, la mémé s'éleva contre les déplacements trop fréquents qui coûtaient cher en pneus et en essence, et qui étaient un danger constant pour tous. La mémé avait raison et tort !

Plus tard, quand j'ai lu *Terre Chinoise*, le grand roman de Pearl Buck, j'y ai découvert de pauvres paysans lointains attachés à une maison de terre très humble. Sans doute, la borde ou l'oustal de mon oncle était plus confortable que la fruste maison chinoise. Pourtant, elles étaient toutes deux d'argile et de torchis et les fétus de paille apparaissaient brillant au soleil entre les couches crues. La paille et la terre ! Deux éléments symboliques d'une façon de vivre, de gagner son pain et de bâtir son toit. Qu'on ne voie là aucune nostalgie passiste, je le répète. La rue Carrière avec ses villas, ses cités, ses asphaltes, ses cortèges de véhicules, a remplacé le chemin Carrière. C'est ainsi. Et quand je retrouve la rue et quand je pénètre dans le vieux cimetière entouré de briques pourpres, fauves, mauves, ternes ou dorées, je sais que les poussières sont éloquentes et significatives. Ne manquons pas d'y retrouver les traces de ceux qui sont entrés avant nous – je ne recule pas devant le jeu de mots – dans la carrière de la vie et dont nous sommes légataires pour le bien et le mal...

Pierre GAMARRA

Juin 2002

Un écrivain de chez nous

Pierre Gamarra est né en 1919 à Toulouse. Sa mère avait des origines paysannes lozé-riennes. Son père avait des ascendants bien divers : un père basque espagnol, une mère fille d'un Italien et d'une Allemande. On comprendra cette diversité si l'on sait que cette famille paternelle appartenait aux «gens du voyage». Son grand-père dirigeait le cirque Casuani où sa grand-mère (Juliette) était «écuyère de vitesse». Un de ses grands oncles était «dresseur d'animaux», il habita longtemps à Toulouse et fréquenta lui aussi la maison de la rue Carrière.

Pierre Gamarra fréquenta à Toulouse l'école du Centre aujourd'hui remplacée par le Théâtre National Toulousain (T.N.T.). Ce qui n'est pas pour déplaire à Pierre Gamarra qui a écrit lui-même pour le théâtre et dont Odyssud a présenté pour les jeunes spectateurs : *le Pont sur la Clarinette*.

Pierre Gamarra se destinait d'abord à l'enseignement et à des études d'espagnol. La guerre et la résistance en décidèrent autrement. Il fonda à la Libération de Toulouse le quotidien *Vaincre*, organe des FTPF, l'un des premiers à paraître dans Toulouse libérée. Le journalisme le prépara à une carrière littéraire. Jean Cassou qu'une blessure empêcha d'être Commissaire de la République à la Libération et dont les Toulousains ont gardé la courageuse mémoire, lui suggéra d'aller à Paris diriger la grande revue littéraire *Europe* où P. Gamarra est toujours en fonction.

Il obtint en 1948 le Grand Prix International du Roman pour son roman *La maison de feu*, évocation d'une enfance toulousaine.

Parmi ses oeuvres :

Le Maître d'école.

Cantilène occitane (Folio Gallimard)

Les coqs de minuit (porté à la télévision).

Rosalie Brousse -

Romances de Garonne (poèmes),

une biographie romancée de *Cristobal Colon* etc...

Parmi ses oeuvres récentes :

Les révoltés de ventôse (Ed. des Veillées, Rabastens - Tarn)

L'ami Victor-Hugo (Ed. Le Temps des Cerises).

Vie et prodiges du grand-amiral Zheng He, évocation de la Chine du 15^e siècle (Editions Fayard).

Six colonnes à la une (Pocket Jeunesse).

BLAGNAC SOUS LE SECOND EMPIRE

« En fait d'histoire, il faut écrire le bien et le mal, ou ne pas écrire »

Cardinal Billet

Elu président de la République en 1848, Louis Napoléon Bonaparte, neveu de Napoléon Ier, devient Empereur en 1852 après un coup d'état suivi d'une violente répression contre les opposants.

Modernisation de l'industrie, grands travaux, essor économique et amélioration de la qualité de vie des français sont à mettre à l'actif de son régime. Par contre, sa politique extérieure en grande partie fondée sur de lointaines et nombreuses campagnes militaires use nos forces.

Lorsqu'en 1870 notre frontière est envahie par l'armée allemande, l'infériorité en effectif et en armement de nos troupes entraîne la France vers une désastreuse défaite qui a pour conséquences l'effondrement du Second Empire et surtout l'amputation d'une partie de notre territoire. Les français ne pardonneront jamais cette humiliation à Napoléon III.

LA VIE QUOTIDIENNE

Blagnac est alors un village peuplé d'environ 1700 habitants. Malgré une baisse sensible de la natalité, ce chiffre reste stable sous le Second Empire grâce à un apport de populations extérieures venues de Haute-Garonne, des départements voisins et même, en faible pourcentage, d'Espagne.

L'historien blagnacais Lavigne explique la rareté des naissances par l'égoïsme de ses contemporains, persuadés que l'appauvrissement de la famille est la conséquence inévitable d'une nombreuse progéniture : « On ne veut qu'un enfant. Au second on gémit, on se lamente et les grands parents s'écrient : il faut déposer les outils au galetas ! » (sic)

Vers 1870, l'agriculture reste la première source d'emploi suivie, dans des proportions moitié moindres par l'artisanat. Il est représenté essentiellement par les



passementiers, les blanchisseuses et les ouvriers briquetiers. Le commerce concerne une vingtaine de personnes à peine.

L'enseignement communal, payant, ne concerne que les garçons (93 en 1869). Bien sûr, certains enfants pauvres peuvent être admis gratuitement mais leur nombre, considérablement limité, doit faire l'objet d'une décision du conseil municipal. En août 1866, un crédit de 60 francs est voté pour que l'instituteur fasse gratuitement cours de 7 h à 9 h du soir aux adultes qui seraient hors d'état de payer une rémunération.

Par contre, l'enseignement féminin laïque ne semble pas être une priorité pour les élus : « ... Considérant que depuis 13 ans environ, les jeunes filles de Blagnac reçoivent dans une école libre établie dans la propriété dépendant du monastère des Trappistines une instruction solide quelle que soit leur fortune, considérant que les jeunes filles pauvres y sont reçues gratuitement, le conseil communal ne reconnaît pas l'utilité d'une création d'école spéciale de filles dans la commune ». (délibération du 11-8-1867 - article 1)

A Blagnac comme ailleurs, la très sensible amélioration du niveau de vie entraîne de nombreux bouleversements positifs dans la vie quotidienne des gens. Grâce aux progrès de l'agriculture, les conditions de travail des ouvriers des champs deviennent plus dignes. La consommation de viande n'est plus un privilège et la qualité de l'alimentation progresse.

De nombreux travaux modernisent et embellissent le village. Parmi les constructions, citons notamment le couvent des Trappistines, le château de Prosper Ferradou, la mairie-école, l'abattoir public, l'aqueduc souterrain destiné à recueillir les eaux. Ajoutons la mise en valeur de l'église grâce à la destruction de plusieurs maisons beaucoup trop proches de l'édifice religieux.

L'intérêt pour les distractions prend des proportions qui surprennent Lavigne : « les femmes deviennent coquettes. Elles courent les fêtes, les foires



et les marchés. Elles se parent, s'attifent avec soin et surtout avec luxe ». La salle de bal du limonadier Barthès (actuel Monte Carlo) devient le lieu privilégié de la jeunesse et, le dimanche, la salle de billard ne désemplit pas. Un orphéon et une fanfare animent noces, banquets, départ de conscrits, manifestations diverses et les concerts publics sont très appréciés des Blagnacais. Par rapport aux décennies précédentes, le Second Empire est sans nul doute une période marquée par une certaine joie de vivre.

LES EVENEMENTS IMPORTANTS



Louis Napoléon Bonaparte au Polygone de Toulouse.

Les Blagnacais découvrent Louis Napoléon Bonaparte :

Louis Napoléon Bonaparte séjourne trois jours à Toulouse en 1852. Fêtes, galas et réceptions en son honneur se succèdent mais c'est à l'occasion de la revue passée au Polygone que les Blagnacais se rendent en grande pompe à sa rencontre. Les tambours, l'orchestre et le porte drapeau de la garde nationale du village précèdent le cortège composé des membres de la municipalité, des deux sections de secours mutuels et de nombreux curieux. Ils assistent à la cérémonie au milieu d'une foule impressionnante. Deux mois plus tard, l'Empire

est proclamé. Le prince président devient l'Empereur Napoléon III.

Alexandre Lomon : un homme d'influence.

1852 : un couple de Parisiens choisit Blagnac comme lieu de résidence et s'installe dans une maison bourgeoise située au n° 11 de la rue Saint-Exupère. Il s'agit d'Alexandre Lomon âgé de 35 ans et de son épouse Charlotte. Fidèle partisan de Napoléon III, il fonde à Toulouse l'Aigle, journal bonapartiste destiné à rallier l'opinion publique régionale à la politique impériale. L'origine des capitaux nécessaires à une telle entreprise reste une énigme mais il est certain que le choix de la date de lancement du projet n'est pas innocent. Elle s'inscrit entre le sanglant coup d'Etat du 2 décembre 1851 et la sévère répression contre la presse qui lui succède. Les rédacteurs en chef des journaux républicains l'Emancipation et la Civilisation sont emprisonnés. « Seule, la presse neutre (journal de Toulouse) ou bonapartiste (l'Aigle) peut paraître. Avant le coup d'état, il y avait 9 journaux à Toulouse. Depuis, il n'y en a plus que 2 » écrit Jacques Arlet dans son livre « Le Second Empire à Toulouse ». Sous prétexte de journalisme, Alexandre Lomon est, bien sûr, présent en pays toulousain pour faire de la propagande politique.

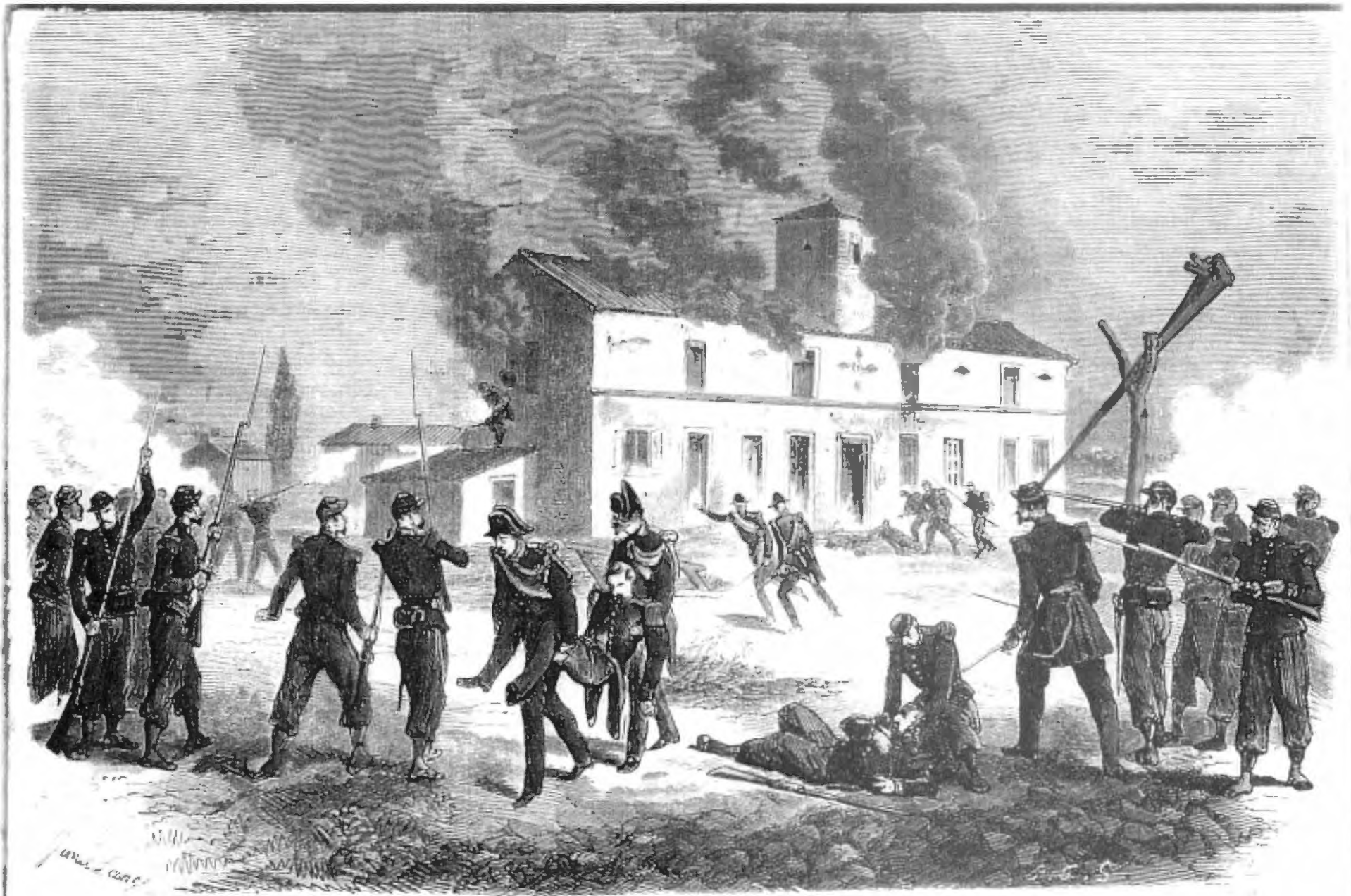
Son troisième enfant prénommé Charles voit le jour à Blagnac le 2 août 1852 avec l'aide de Blanche Cammartin, sage-femme. Doué comme son père pour l'écriture, il est récompensé à 15 ans pour la qualité de ses poésies par l'académie des Jeux Floraux de Toulouse. Il deviendra, par la suite, un écrivain célèbre.

Au crépuscule du Second Empire, Alexandre et Charlotte Lomon ont la douleur d'apprendre le décès de leur fils aîné Aristide, tué à la bataille de Buzenval le 19 janvier 1871.

Un sanglant conflit de voisinage

Blagnac 1864 : un fait divers digne d'une comédie de théâtre de boulevard se termine en tragédie.

Les Méliorat et les Guimbaud sont en perpétuel conflit sans raison importante. Leurs querelles se résument à des chahuts organisés, un champ de choux volontairement dévasté et des rumeurs sournoisement distillées notamment au sujet de l'infidélité supposée de l'épouse du fils Méliorat. L'affaire prend une dimension dramatique le jour où Bernard Guimbaud, condamné à verser des



AFFAIRE DE BLANÇAC; ATTAQUE DE LA MAISON GUIMBAUD. — D'après une photographie de M. Perrot.

dommages et intérêts pour ses propos diffamatoires, se venge en blessant le fils Méliorat d'un coup de fusil et la mère Méliorat de trois coups de baïonnette. Il s'enferme ensuite dans sa maison proche du chemin Carrière avec sa femme, son fils cadet âgé de 13 ans et son fils aîné, aussi violent et bien armé que lui.

La police municipale, la gendarmerie à pied et à cheval, l'armée appelée en renfort peinent à venir à bout des deux forcenés assiégés. Après plusieurs assauts, trois soldats, deux sergents de ville et le capitaine de gendarmerie Gêrus de Laborie sont hors de combat. Devinant l'issue de l'affrontement, Bernard Guimbaud fait sortir sa femme et son jeune garçon avant de reprendre son poste de tir.

Peu de temps après, l'incendie de sa maison provoqué par quelques courageux soldats à l'aide de brassées de chaume enflammées entraîne sa reddition. Sa main droite transpercée par une balle présente une plaie horrible. A son tour, son fils aîné surgit, les vêtements en flammes. Il tue le gendarme Montégut d'un coup de pistolet avant qu'un caporal d'infanterie ne l'étende raide mort d'un coup de fusil.

Après un séjour à la prison Saint Michel, Bernard Guimbaud décède probablement de gangrène suite à une infection de sa blessure.

Epilogue : le très célèbre photographe Provost présent sur le lieu du drame prend un cliché à partir duquel il édite une gravure élaborée dans son atelier situé 64 rue de la Pomme à Toulouse. Elle illustre notre récit.

La guerre ! Hélas

Par son goût pour la guerre, Napoléon III imite son célèbre oncle Napoléon I^{er} sans avoir son talent stratégique, sa force de caractère et son don d'ajouter un souffle épique à un projet historique.

Secret, rêveur, chimérique sont les termes qui reviennent le plus souvent chez ses contemporains pour le décrire. Comment en douter sachant qu'il a considérablement affaibli son armée en Crimée, en Italie, en Syrie, en Cochinchine, au Mexique et même en Chine ?

Malgré la cruelle absence des régiments décimés dans ces conflits lointains, nos troupes font preuve d'héroïsme lorsqu'en 1870, elles défendent le territoire français contre l'invasion allemande.

Une fois de plus, beaucoup de jeunes blagnacais contribuent à écrire ces

pages d'histoire en participant à ces affrontements.

Une fois de plus, plusieurs trouvent la mort bien loin du clocher de leur village.

Les archives de Blagnac conservent le souvenir de deux d'entre eux :

Huillier Jean-Baptiste, né à Blagnac le 25 janvier 1827, fils de Jean-Baptiste et de Jeane Fabre.

Sergent-major au 15^e régiment d'infanterie de ligne. Mort le 24 septembre 1855 à l'âge de 28 ans à Constantinople (aujourd'hui Istanbul) pendant la guerre de Crimée contre les Russes.

Lavigne Bertrand, né le 14 novembre 1843 à Blagnac, fils d'Arnaud, forgeron et d'Antoinette Balancy. Soldat au 97^e régiment d'infanterie de ligne. Prisonnier pendant la guerre de 1870. Mort d'épuisement à 27 ans à Grodeur (Allemagne) le 16 avril 1871. C'était le neveu de l'historien blagnacais.

La perte de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine exigées par l'Allemagne après notre défaite de 1870 crée entre les deux pays un profond sentiment d'animosité. Il contribuera à faire de la première moitié du XX^e siècle une époque d'une rare violence.

Laissons à l'historien Robert Molis le soin de conclure : « ...cette guerre de 1870 effacée volontairement semble-t-il de la mémoire collective, alors que pourtant nous en supportons encore les conséquences après en avoir payé, avec usure, les intérêts en 1914-1918 et les dividendes en 1939-1945 ».



1870 : Départ pour la guerre

Jacques SICART

SOURCES

- ARLET (Jacques) – Le Second Empire à Toulouse, Loubatières 1996.
LAVIGNE (Bertrand) – Histoire de Blagnac, Capdeville, 1895.
MOLIS (Robert) – Revue Archistra, novembre 1988. Archives municipales de Blagnac.
ECHÉ (Guy) – Blagnac, ville et village, Eché 1985.
MANIÈRE (G.) – Charles Lomon, revue l'Autre juin 1957.

Charles Lomon, littérateur français

Blagnac 1852 – Paris 1923

Charles Exupère Chrisostome Lomon, fils d'Alexandre, rédacteur en chef du journal l'Aigle et de Charlotte Joly, voit le jour à Blagnac le 2 août 1852.

Pendant ses études, il participe au concours de poésie organisé par l'académie des Jeux Floraux de Toulouse et obtient une violette d'argent en récompense. Il décide alors de devenir écrivain comme son frère aîné Aristide. Cinq ans plus tard, il publie « Rénovation », recueil de poèmes qui lui vaut un beau succès d'estime et une chaleureuse lettre d'encouragement de Victor-Hugo. En 1880, il épouse mademoiselle Debat-Ponsan, issue de la famille toulousaine de peintres et de musiciens célèbres. De leur union naîtront deux fils. L'aîné choisira la médecine, Marc, le cadet deviendra comédien et fera partie de la célèbre troupe du théâtre français.

De 1880 à 1893, Charles Lomon et sa famille résident à Cazères. Il s'établit ensuite à Paris où il collabore à plusieurs journaux tout en poursuivant la rédaction de son œuvre littéraire.

Il s'éteint le 15 mars 1923 après avoir vécu les dernières années de son existence dans le quartier de la rue Monsieur, en plein cœur de la capitale.

Œuvres de Charles Lomon

1872 : « Rénovation » : recueil de poèmes.

1877 : « Jean Dacier » : drame créé à la Comédie Française, inspiré par la mort d'Aristide, frère aîné de l'auteur à la bataille de Buzenval en 1871. La pièce en cinq actes et en vers connaît un succès triomphal.

1879 : « Le marquis de Kérisis » : drame en cinq actes et en vers.

1884 : Trois romans édités chez Plon : « La Régina », « l'Amiral » et « l'Affaire de Malpel ».

1889 : « Amour sans nom » : roman paru chez Plon.

1893 : Livret de l'opéra : « Djelma », musique de Lefevre, créé à l'Opéra de Paris.

1904 : « Trilby » : féerie en un acte et en vers créée à la Comédie Française.

1905 : livret de l'Opéra : « La ronde des saisons », créé à l'Opéra de Paris. Il obtient un triomphe.

- Thébla, drame bysantin.
- Les atlantes : légende

SOURCES

Dossier Lomon : archives municipales de Blagnac
MANIÈRE G. : Charles Lomon



1854 : promenade à Blagnac.

LE PREMIER PONT DE BLAGNAC : TECHNIQUE ET SÉCURITÉ

Le premier pont de Blagnac a fait l'objet d'un article sur cette même revue en novembre 1995. Intitulé «Du bac au pont», celui-ci présentait l'histoire du pont en insistant sur les difficultés d'exploitation et d'entretien. Dans le présent article, la technique et la sécurité seront nos thèmes dominants, mais le contexte historique sera toujours présent.

Ce pont est du type «suspendu». C'est en 1801 que Findlay réalisa en Pennsylvanie le premier pont suspendu moderne de 21 m de portée dont les câbles étaient des chaînes de fer forgé. Mêlant initiative industrielle et génie scientifique et technique, le Français Marc Seguin fut le véritable inventeur de ce type de pont. En 1822, il publie l'étude sur les ponts en fil de fer et la traction des câbles métalliques qui lui permet de créer les ponts suspendus. L'invention repose sur l'utilisation de câbles métalliques composés de «faisceaux de fils de fer fin» plus simples et deux fois plus résistants (au mm²) que les chaînes. Avec ses quatre frères, il construisit le premier pont suspendu sur le Rhône entre Tain et Tournon. Celui-ci fut inauguré le 25/8/1825. Pour l'élaboration des piles, la construction de ce pont suspendu fit aussi appel à des techniques nouvelles pour l'époque¹. C'est sur ce principe que fut construit le premier pont suspendu de Blagnac (à l'emplacement du pont actuel) comme suite à une ordonnance du 7 avril 1841 promulguée sous Louis Philippe qui régnait en France depuis 1830.

Il se composait d'une seule travée de 140,63 mètres. Le tablier (1) assurait la continuité de la voie portée et la répartition des charges. La face inférieure du tablier, à l'aplomb des culées (2) était établie huit mètres au-dessus de l'étiage. La partie centrale du tablier était supportée de chaque côté par 40 suspentes (3) qui transmettaient les efforts aux quatre câbles (4). Ces câbles s'appuyaient sur les deux portiques (5) construits sur les deux culées et rejoignaient le puits d'attache (6) où ils étaient fixés dans un massif de maçonnerie à 6,80 mètres de profondeur. D'autre part, également de chaque côté, 10 haubans (7) soutenaient les

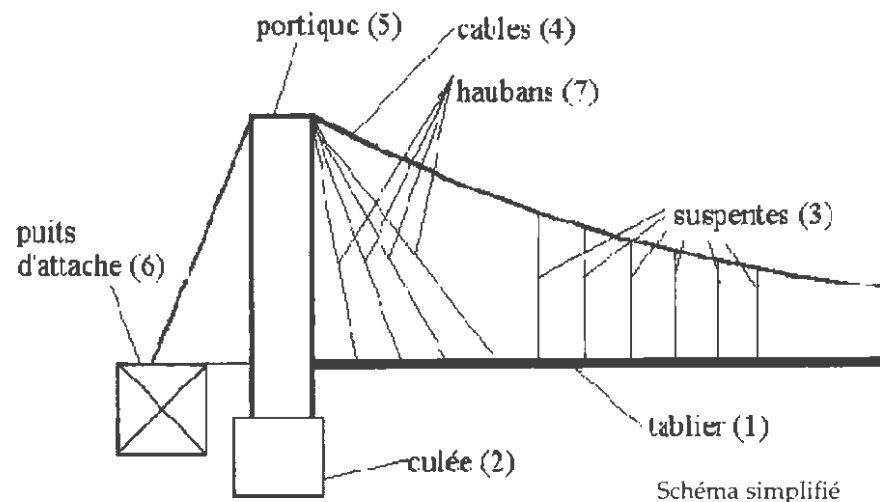


Schéma simplifié

parties extérieures du tablier et étaient reliés directement aux portiques. Des puits et des galeries avaient été établis pour la visite des câbles d'amarre. Les culées étaient construites à sec sur le tuf² dans une enceinte de pieux et de palplanches³. Le plancher en bois avait une largeur de 4,20 mètres entre les garde-corps. Seulement 2,20 mètres étaient disponibles pour la voie charretière et un mètre de chaque côté pour le trottoir. Pour que deux charrettes puissent se croiser, le trottoir était supprimé localement. Pour éviter tout accident, le gardien du pont dirigeait cette manœuvre.

La construction en fut confiée au bénéficiaire de l'adjudication le Sieur Jacques Quenot, l'ingénieur civil qui représentait une société de capitalistes. L'Administration n'avait rien négligé pour assurer la sécurité du pont. Ainsi, le premier arrêté concernant le pont stipulait :

«Lorsque les travaux seront achevés et avant que le public soit mis en jouissance du passage, le pont sera soumis à des épreuves telles qu'il ait à supporter indépendamment de son poids une charge de deux cents kilogrammes par mètre superficiel de plancher.

¹ citons la coulée de béton hydraulique, la bétonnière horizontale, les premiers embryons d'armatures métalliques internes au béton et la cloche à plongeur.

² Roche poreuse et légère

³ Pièce de bois fixée sur une rangée de pieux

Cette charge restera pendant vingt-quatre heures sur le pont. L'Ingénieur en chef ou un Ingénieur ordinaire par lui délégué à cet effet dressera procès verbal de l'opération de toutes les circonstances qui auront pu se manifester dans les diverses parties de la construction. Sur le vu de ce procès verbal et dans le cas où il constaterait que les ouvrages sont exécutés conformément au projet et aux règles de l'art et que ni les fers, ni les bois, ni les maçonneries n'ont éprouvé d'altération préjudiciable à la sécurité, le Préfet autorisera l'ouverture du pont au public et la perception du péage.»⁴

Tout ceci est bien dit, mais plutôt subjectif, laissant à l'Ingénieur ordinaire une marge de manoeuvre «peu ordinaire».

Cette épreuve fut réalisée les 14 et 15 mars 1844. Si l'on tient compte de la surface du tablier de 590,65 mètres carré (indiqué dans certains documents), la charge appliquée était de 118.130 kg (également indiqué dans d'autres documents). Les résultats étant positifs, le pont fut mis en service dès le 28 mars 1844.



(coll. R. Espanol)

L'effondrement du pont de la Basse-Chaine à Angers, le 16 avril 1850, qui causa la mort de 200 soldats, fut la cause d'une épreuve supplémentaire le 25 sep-

⁴ Les textes reproduits en italique dans cet article étaient bien sûr manuscrits. Les premières machines à écrire fabriquées aux USA par la firme Remington n'apparaissent que vers 1870 suivant des brevets déposés par James Deuismore et Christophe Latham Scholes.

tembre 1850. Les autorités prirent peur, car un an auparavant, un grand rassemblement de cavaliers et de chevaux avait traversé le pont. La charge totale calculée avait été de 71.250 kg. Les résultats de l'épreuve ayant été satisfaisants, le pont fut rapidement rendu à la circulation sans autre conséquence.

La destruction du pont de la Roche-Bernard le 26 octobre 1852, par un violent coup de vent n'eut aucune répercussion.

Mais, vingt-deux ans après sa mise en service, le pont va être l'objet d'un arrêté qui représente une étape importante dans la sécurité. Celui-ci va être analysé en détail.

Daté du 13 Bre⁵ 1866, cet arrêté commence ainsi

«*Nous Préfet de la Haute-Garonne*

Vu la circulaire de Mr le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics en date du 7 mai 1866».

Un ministère qui rassemblait l'agriculture, le commerce et les travaux publics peut nous paraître étrange aujourd'hui. Il en fut ainsi pendant toute la période (1852-1869) dite de pouvoir absolu de Napoléon III et le poste changea cinq fois de titulaire. Pendant ces 17 années, le Ministre de l'Intérieur changea 11 fois, celui des Affaires étrangères 6 fois et pour l'ensemble des ministres, il y eut 21 remaniements (un record ?). Lors de la publication de l'arrêté, le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics était A. Béhic depuis le 23 juin 1863. Il sera remplacé le 20 janvier 1867 par de Forcade la Roquette.

La circulaire de ce ministère prescrivait : «*de prendre des mesures dans l'intérêt de la sécurité publique pour le passage sur les ponts suspendus placés sous la surveillance du service des Ponts et Chaussées.»*

Le préfet de Haute-Garonne se devait d'agir. Il publia donc l'arrêté en question qui spécifiait :

«*Vu le rapport des Ingénieurs*

Considérant que le pont de Blagnac est situé sur un chemin communal et qu'il nous appartient de prendre toutes les mesures jugées nécessaires pour prévenir les accidents au passage de ce pont.

Considérant qu'il convient, à cet effet, de limiter le poids des voitures qui le franchissent ainsi que le nombre de cavaliers, de piétons et de têtes de bétail qui peuvent y être admis à la fois.

⁵ 13 octobre

Arrêtons :

Article 1^{er} : *Le passage du pont suspendu de Blagnac est interdit aux voitures dont le poids dépasse tout compris 5100 Kilogrammes si elles sont à 2 roues et 8400 Kilogrammes si elles sont à 4 roues.*

Il est admis que les poids correspondent aux charges ci-après».

Suit un tableau donnant le cubage autorisé pour les voitures à 2 et 4 roues suivant la nature du chargement. Par exemple pour le blé, il est indiqué «49 hectolitres par voiture à 2 roues et 85 hectolitres par voiture à 4 roues». Le tableau donnait ainsi les volumes pour «la farine comprimée, le vin, le bois de chauffage, le plâtre, la pierre de taille, les briques, le gravier ou galet et enfin le sable». Pas facile pour le gardien d'appliquer cet arrêté avec précision»

L'article 2 indiquait «le nombre maximum de personnes ou d'animaux admis à pénétrer simultanément est déterminé de manière à ne pas dépasser le poids de 50 Kilogrammes par mètre carré du tablier ou ce qui revient au même de 29.532 K pour tout le pont.

Ce poids correspond à l'un des groupes suivants :

65 cavaliers

420 piétons chargés ou non chargés

74 chevaux ou mulets chargés ou non chargés

59 boeufs ou vaches

295 veaux ou porcs

740 moutons ou chèvres»

La suite de l'arrêté nous paraît inspiré par le seigneur de La Palice :

«Lorsqu'il y aura sur le pont à la fois des voitures et des piétons ou des voitures et des animaux, ou bien encore des voitures, des piétons et des animaux, le gardien du pont interdira l'entrée du pont aux nouveaux arrivants s'il juge que le poids de 50 Kilog^e par mètre carré est déjà atteint». Cette fois, c'était mission impossible pour le gardien. L'article 3 précisait la façon de traverser le pont. Ainsi «les chevaux seront mis au pas» «les rouliers tiendront les guides ou les cordeaux» et «les conducteurs et postillons resteront sur leur siège». ...Egalement, «défense est faite aux rouliers et aux voituriers de dételer aucun de leurs chevaux pour le passage du pont». Enfin, «les piétons marchant en corps devront rompre le pas». Monsieur le gardien adjutant, à vous de jouer !

* orthographe de l'arrêté



Le dernier article de l'arrêté indiquait que «M l'Ingénieur en chef du Département et M le Maire de Blagnac sont chargés de veiller à son exécution». Celui-ci se base sur la loi du 16 et 24 août 1790 qui stipule que les autorités locales ont «le droit et le devoir de veiller à ce que la sûreté du passage ne soit pas compromise». L'autorité suprême se réfère à une loi datant de la révolution pour reporter la responsabilité à l'échelon local. On ne pouvait se référer qu'à cette loi ancienne, car le pont se trouvait sur un simple chemin communal. Il en était ainsi car, «il n'est pas protégé par la loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage, laquelle ne concerne que les voitures circulant sur les routes tant impériales que départementales que sur les chemins vicinaux de grande communication».

Il y a beaucoup de détails dans cet arrêté qui sont intéressants, parfois amusants. Cependant, le plus important est le chiffre de 29.532 kg qui est désormais la charge maximum autorisée sur le pont. Malgré la difficulté d'application, il faut remarquer qu'un dépassement ne présentait pas de grave danger étant donné qu'il y avait un coefficient de quatre avec l'épreuve. D'ailleurs, la charge observée en 1849 était bien plus importante et elle n'avait conduit à aucune dégradation.

Bien sûr, la circulaire ministérielle s'appliquait à tous les ponts suspendus et on

retrouve aux archives départementales ce même arrêté pour chaque pont et ils étaient nombreux. Fait remarquable, la limitation de 50 kilogrammes par mètre carré de tablier est la même, ce qui montre qu'à cette époque les cahiers des charges donnaient des conditions de calcul identiques pour tous les ponts suspendus.

On pouvait penser qu'avec une telle limitation, on était tranquille pour quelque temps. Pourtant un arrêté préfectoral du 4 mai 1867 précisait :

«Considérant que les ponts suspendus établis dans la Haute-Garonne ont été soumis en 1850 à des épreuves que depuis cette époque l'état des parties visibles de ces ponts n'a pas sensiblement changé, il est extrêmement probable que les câbles de retenue et d'amarre engagés dans les maçonneries ou dans les terres et qu'on ne peut visiter, n'ont pas conservé la résistance qu'ils avaient à l'époque des dernières épreuves.

Adoptant la proposition de M. l'Ingénieur en Chef ;

Arrête

Article 1^{er} : Il est enjoint au Sieur Quénot d'avoir exécuté, au plus tard le quinze août prochain, les travaux nécessaires pour permettre aux Ingénieurs de visiter en leur présence les câbles de retenue et d'amarre dans toute leur étendue et particulièrement de s'assurer, après l'enlèvement de quelques ligatures, si ces câbles n'ont éprouvé à l'intérieur aucune oxydation ou altération dangereuse».

Le Sieur Quénot n'avait pas de solution lui permettant d'exécuter l'arrêté du 4 mai. Il s'ensuivit l'arrêté du 8 novembre qui mentionnait

«Vu les procès verbaux lesquels constatent qu'aucun travail n'a été fait pour faciliter la visite du pont suspendu de Blagnac.

Vu les propositions présentées le 11 octobre dernier par M. l'Ingénieur en Chef du département.

Vu la décision en date 31 du même mois par laquelle S.E M le Ministre de l'Intérieur nous autorise à prescrire ...»

Cette fois, l'arrêté s'appuyait sur une décision du Marquis de La Valette alors Ministre de l'Intérieur. Il ne demandait plus le contrôle des câbles, trop difficile ou trop coûteux (?) mais *«que le pont soit soumis dans un délai de deux mois à l'épreuve réglementaire de 200 kilogrammes par mètre carré de tablier».*

Pour éviter une trop grande gêne aux piétons, un des articles prescrivant l'épreuve indiquait :

«Pendant l'opération, le passage des piétons se fera à l'aide de bateaux établis par les

concessionnaires et à leur frais. Quant aux voitures, elles prendront provisoirement une autre direction».

Cette situation se reproduisit en 1872, avec une variante. L'arrêté demandait dès le départ soit la vérification des câbles qui devait se faire avant le 1^{er} novembre 1872 sinon on devait appliquer la charge d'épreuve. L'Ingénieur déclara que le contrôle des câbles était infaisable car, *«La disposition des maçonneries qu'il est impossible de démolir m'a complètement empêché de rien voir aux câbles d'amarre».* L'épreuve sera réalisée le 10 mars 1873.

Ensuite, un régime de croisière s'est établi sans qu'on note d'incident majeur. Après chaque visite annuelle, des anomalies étaient constatées et il était demandé au concessionnaire de faire des travaux d'entretien. Après chaque épreuve, qu'on demandait *«suffisamment répétée»*, un compte rendu faisait des remarques sur la rubrique *«Voies et avenues»* telles que *«La chaussée est complètement usée sur la rive droite. Les fossés et les accotements sont en mauvais état».* Le concessionnaire, là aussi, devait remettre en conformité. Par contre, les rubriques *«Fondations»*, *«Maçonnerie»*, *«Système de suspension»* et *«Charpente»* avaient presque toujours la mention : *«En bon état».*

Le pont assura ainsi sa tâche avec une bonne fiabilité jusqu'en 1923. Il avait connu un roi, un empereur, deux guerres et douze présidents de la république.

Roger GAU
Septembre 2002

SOURCES

Archives municipales de Blagnac

Série O :1011

Archives départementales

Séries S :15 96

S 20

6S 21

Sites Internet

napoleon1804.free.fr

renaud.leconte.free.fr

sablons.chez.tiscali.fr

construction.equipement.gouv.fr

25 JUIN 1944 - MISSION 441

Le 25 juin 1944, par un dimanche matin, Blagnac vivait ses derniers mois d'occupation. Pas de circulation automobile, peu ou pas de bicyclettes, quelques piétons. Des allées et venues de militaires allemands avec leurs véhicules WH et WL. Les Blagnacais vaquaient à leurs occupations de village rural, malgré l'absence de nombreux hommes : prisonniers, STO, déportés, maquis.



Le B17 et son équipage avant le départ - Dessin de Jean Belis

Personne ne pensait à ce qui pourrait bien se passer en l'an 2002...

Il était loin l'an 2000, loin, loin, très loin.

Revenons à ce 25 juin 1944, mais au nord de Londres.

Sur une base aérienne près Nunthamstead règne une certaine activité dans la nuit, tous les bombardiers disponibles sont en vol.

Vers 5 heures du matin, débute la Mission 441 ; mission prévue de longue date.

Qu'était donc cette Mission ?

Une armada de 240 B 17 escortée de 290 chasseurs décollait dans le petit matin avec pour objectifs les bombardements de Toulouse-Francazal, le terrain de Toulouse-Blagnac et le dépôt d'essence de Montbartier dans le Tarn-et-Garonne.

Traverser toute la France et rentrer en Angleterre était, en 1944, une opération délicate et périlleuse. Pour l'équipage de 9 membres de ce B17, construit par Boeing à Seattle, c'était la cinquième mission en 6 jours.

Le 20 juin, les 9 membres avaient effectué leur première sortie sur Hambourg, le jour suivant, ils attaquaient des objectifs dans la région de Berlin. Après une

journée de repos, les 23 et 24 ils étaient sur des sites de V1 dans le Nord-Ouest de la France.

La Mission 441 fut perçue comme une ballade facile pour cet équipage jeune et résolu. Après les missions sur Hambourg et Berlin l'opposition attendue dans le ciel du Sud-Ouest français semblait négligeable et la protection assurée par les chasseurs semblait impénétrable.

L'objectif premier, était le cap sur Albi que l'armada atteignait vers 9 heures. De là, elle se scinda en trois vagues distinctes avec missions bien précises pour chacune.

La vague de Blagnac survola Lavaur pour arriver un quart d'heure plus tard en vue du terrain d'aviation où les allemands avaient installé une école de chasse et un dépôt de bombes planantes. Deux sites industriels servaient également à la Luftwaffe de centres d'entretien et de réparation pour ses bombardiers et chasseurs.

Le bombardement débuta vers 9 heures 15, et 143 tonnes de bombes furent larguées en un quart d'heure. La flak allemande installée à Colomiers riposta vigoureusement, atteignant le dernier B17. Des témoins



B 17 - collection Michel Perrin

rappartèrent avoir vu une explosion, le lieutenant Gnesin dans sa nacelle de bombardier perdait la vie à 24 ans. Ses 8 camarades pilote, copilote, navigateur, mécanicien, radio, mitrailleurs latéral, ventral et de queue de 24 à 28 ans purent sauter en parachute et eurent la vie sauve. Le B17 mutilé s'éloigna de la formation, et après avoir décrit deux cercles, piquant du nez entra en vrille, commença à se désintégrer pour s'écraser à la lisière d'un bois à Cornebarrieu, où

les soldats allemands s'empressèrent de rechercher les survivants. Seul le corps du bombardier restait dans l'épave disloquée.

Les troupes d'occupation eurent vite fait de rattraper les 8 parachutistes et emmenèrent leurs prisonniers au QG de la Luftwaffe situé au château de Ferradou à Blagnac, où ils furent internés dans les caves.

Le corps du jeune Gnesin abandonné par les soldats allemands fut récupéré par des habitants de Cornebarrieu qui lui donnèrent une sépulture décente dans le petit cimetière communal.

En 1946, le corps du lieutenant Gnesin fut transféré de Cornebarrieu dans un cimetière américain en Lorraine, pour être rapatrié en 1949 aux Etats-Unis, au cimetière national de Long Island à Farmingdale où il repose à proximité de l'endroit où il était né dans l'état de New-York.

Vers 1997 furent retrouvés dans un bois de Cornebarrieu des vestiges (éléments de voilure et de la dérive) du B17, ces derniers remis à l'association Escadrille Croix du Sud furent conservés précieusement pendant quatre ans.

Le 25 juin 2000, lors d'une cérémonie remarquable cette association remettait ces éléments à l'Armée de l'Air Américaine et à la Confederate Air Force (association chargée de la sauvegarde du patrimoine de la Seconde Guerre Mondiale, qui a un petit groupe à Toulouse).



Le B17 en vol
collection Michel Perrin

Après de longues et patientes recherches quatre des huit rescapés encore de ce monde furent retrouvés aux Etats-Unis. Ces vétérans interrogés, se souvenaient bien de la fin tragique de la mission, et de l'internement dans des caves qui suivit ; mais

sans aucune précision. La solution se trouvait donc dans les environs de Cornebarrieu. Restait à retrouver les lieux qu'avait occupé la Luftwaffe en 1944. Plusieurs sites furent évoqués ; le plus flagrant était le château du Ferradou qui avait servi de Q.G. à cette époque.



La stèle à Cornebarrieu

Deux d'entre eux ainsi que la sœur du lieutenant Gnesin acceptèrent de venir avec des membres de leurs familles.

Le 25 juin 2001 se déroula une émouvante cérémonie à Cornebarrieu en présence de la sœur du lieutenant Gnesin et des deux survivants J.H. Wilson et M.C. Butikofer, des autorités locales, les représentants de la Confederate Air Force et l'association Escadrille Croix du Sud, du Souvenir Français, pour l'inauguration d'une

stèle rappelant les faits de 1944 et à la mémoire du jeune lieutenant.

Dans les jours qui suivirent, une visite des caves du château de Ferradou fut organisée ; et les deux vétérans retrouvèrent les lieux où ils avaient été internés 57 ans auparavant. Moments d'intense émotion pour eux, mais également pour tous les présents.

Le Comité local du Souvenir Français de Blagnac prit ce jour-là la décision en accord avec la municipalité d'apposer près de ces lieux une plaque commémorative, afin de conserver la mémoire des événements de 1944, pour que les générations actuelles et futures n'oublient pas le sacrifice de ces jeunes venus de leur lointain pays pour aider la France à retrouver sa liberté.

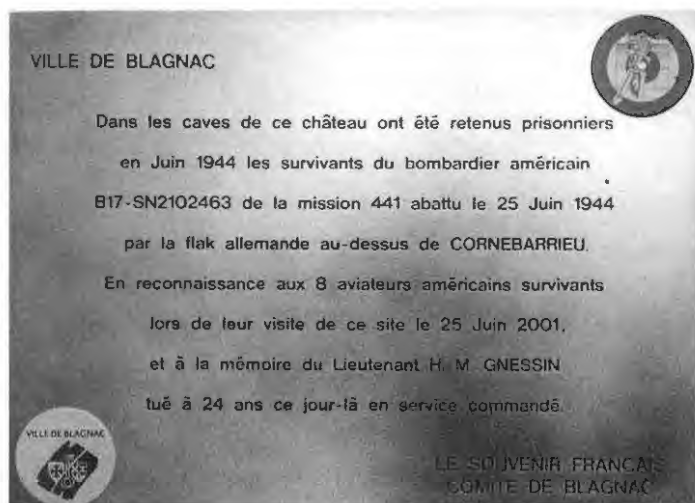
C'est donc, depuis cette date anniversaire du 25 juin 2002 que cette plaque inaugurée par Monsieur Bernard Keller, maire de Blagnac et Madame Laurie Fabris, Consul des Etats-Unis, est le symbole de l'humble témoignage de notre reconnaissance.

Nous venons d'apprendre avec peine que les deux vétérans ainsi que la sœur du lieutenant Gnesin viennent d'être sérieusement éprouvés (santé et affections) et ne pourraient plus être des nôtres en ces jours.



Le B17 immatriculé 2102463 de l'US ARMY avait pour équipage :

- pilote : John K. Godwin
- co-pilote : William N. Freeman
- navigateur : Edward S. Seward
- bombardier : Harold M. Gnesin (tué le 25 juin 1944)
- mécanicien et bombardier supérieur : Merrill C. Butikofer
- radio : John H. Wilson
- mitrailleur latéral : Chester R. Isdhal
- mitrailleur de queue : Frank E. Jenkins
- mitrailleur ventral : Herbert S. Brooks



La plaque commémorative au Ferradou.

Quelques témoignages d'habitants de Cornebarrieu ont pu être recueillis :

« L'avion volant le plus en arrière et le plus bas reçoit un coup direct dans le moteur intérieur de droite. Le feu se déclare immédiatement. L'avion vire vers la droite en descendant en spirale, se déplaçant de

plus en plus vers Cornebarrieu. Nous avons vu s'ouvrir huit parachutes, qui à cause du vent, sont emportés vers Blagnac. L'avion entre-temps est entré en vrille plate en perdant des morceaux de sa voilure droite et de sa dérive avant de s'écraser en bordure de Cornebarrieu. Les Allemands sont rapidement sur les lieux, mais ce qu'ils y trouvent est sans intérêt pour eux. L'après-midi après avoir réussi à me frayer un chemin dans l'épave encore chaude, je découvre un corps avec sa plaque d'immatriculation encore intacte ; c'est celui du Lieutenant Gnesin, qui assis à la pointe de l'appareil n'a pu en sortir. Nous l'enterrons dans notre cimetière ».

Le rapport du radio John Herbert Wilson, 24 ans en 1944, (présent aux cérémonies de 2001) confirme :

« Nous sommes à 7000 mètres d'altitude et je suis assis dans le compartiment directement derrière la soute à bombes, les trappes sont ouvertes et les bombes sont larguées. Mais il y a une bombe de 230 kg qui reste bloquée dans la soute. En m'avancant pour la débloquer, je vois le mitrailleur de la tourelle supérieure, qui se trouve juste à l'avant de la soute, essayer de faire la même chose. A ce moment, il y a une terrible explosion dans la nacelle du moteur n° 3. J'ai l'impression que le moteur n° 2 est également touché, mais moins gravement. Je vois un feu d'oxygène se développer plus avant dans le fuselage et le pilote semble engager une manœuvre de descente pour atteindre une altitude qui nous permettrait de sauter sans risque de perdre conscience par manque d'oxygène. Quelques instants plus tard, c'est la sonnerie d'alarme : sautez, sautez, sautez ! Je me dirige vers l'issue de secours à l'arrière du fuselage et, en passant péniblement au-dessus du poste de tir inférieur, j'aperçois le mitrailleur qui essaie désespérément de sortir de sa tourelle. N'arrivant pas à ouvrir sa ceinture de sécurité, il est en état de panique. Je me baisse pour l'aider et avec quelques efforts j'arrive à le libérer et à le tirer par les épaules hors de la tourelle. Etourdi, il essaie de s'échapper vers l'avant, qui est la mauvaise direction à cause du feu dans le fuselage. Je l'attrape et le tire vers l'issue arrière. Je le pousse dehors et saute derrière lui. Je pense que je suis le dernier qui ait quitté l'appareil. A partir de ce moment je n'ai plus revu notre avion, mais je compte huit parachutes. Il y a en un qui manque, mais je ne sais pas lequel. En arrivant au sol, les soldats allemands sont rapidement sur place, et ce qui se passe à partir de là, c'est une autre histoire ».

Jean-Louis ROCOLLE

SOURCES

Confederate Air Force – Association Escadrille Croix du Sud.
Témoignages d'habitants - Comité Local du Souvenir Français.
Mémoire et vécu de l'auteur

municipales sont avares de détails précis, elles évoquent le service postal presque essentiellement pour en dénoncer le caractère défectueux.

En novembre 1916, un conseiller municipal, Jean Samazan, « suggère pour Blagnac l'étude d'un service analogue à celui qui existe pour Castanet : une convoyeuse porteuse du courrier ferait deux fois par jour le trajet Toulouse-Blagnac en utilisant le tramway électrique » installé à Blagnac depuis avril 1914.

En février 1917, le maire Charles Toulouse, communique deux lettres adressées par M. le Directeur des Postes disant l'une « que Ellen Prévost, député de la Haute-Garonne (...) va faire étudier le projet des transports des dépêches de Toulouse à Blagnac par tramway électrique » et l'autre « que les améliorations demandées par le conseil municipal en novembre 1916 sont irréalisables pour le moment étant donné qu'elles nécessiteraient une augmentation de dépense de 260 francs ».

Pas de convoyeuse donc ! Le conseil municipal, jugeant « la dépense minimale », veut « persévérer dans sa demande ». Il obtiendra gain de cause en partie seulement. De la fin de la Première Guerre Mondiale à la fin de la Seconde, le tramway amènera les sacs du courrier d'arrivée le matin et reprendra ceux de départ le soir.

Les délibérations municipales peu explicites sur le service postal lui-même, nous renseignent davantage sur un personnage dont la commune a en charge la nomination et la rétribution, appelé aussi facteur ou « piéton municipal ». Il va naître en 1893 en même temps que le bureau télégraphique. Blagnac comptant « environ 1900 habitants », la municipalité conduite par le maire, Félix Debax, pense qu'un tel bureau « s'impose ». Le Directeur des Postes et Télégraphes accepte à condition que la commune paie les frais d'installation s'élevant à 420 francs pour « les poteaux, tables et appareils » et se charge « du paiement des appointements du facteur qui sera nommé par M. le Maire ».

Le conseil municipal approuve et dote même son piéton du télégraphe « d'une tenue réglementaire » valant 50 francs. Pour distribuer les télégrammes, ce piéton touche 200 francs par trimestre. Dès 1897, Jean Marfan qui s'acquitte de cette tâche, demande une augmentation. Le conseil municipal la lui accorde vu « l'importance que ce service a pris dans la commune ».

D'année en année, le facteur du télégraphe reçoit une gratification de 50 francs,

ce qui commence à peser sur le budget. En février 1901, le maire, Jean Rivet, pose le problème aux conseillers. L'un d'eux, M. Bézard, propose de « limiter la distribution gratuite des dépêches à la partie agglomérée de la commune jusqu'au rond-point du Touch, la route de Grenade (droite et gauche) y compris les briquetiers jusqu'à la métairie de M. Bosc*, Carrière, Barrieu et Pessette ».

Le conseil municipal adopte cette solution et à partir du 1er avril 1901 « tous les télégrammes distribués en dehors de ce périmètre seront taxés conformément au tarif de l'administration ».

Cette mesure, si elle rapporte quelques recettes, n'empêche pas le piéton municipal de réclamer chaque année une augmentation, comme le Sieur Rocolle en 1905, François Peyrouzet en 1910. Un peu irrités, les conseillers la concèdent chaque fois pour assurer le bon fonctionnement du service.

Durant la guerre 14-18, une femme Madame Peyrouzet et un homme réformé pour sa petite taille, le coiffeur Germain Durrieu, distribuent les télégrammes particulièrement nombreux en 1916 lors du séjour à Blagnac des troupes du Génie.

Les télégraphistes se succéderont toujours rétribués par la commune jusqu'à la généralisation du téléphone. Madame Henriette Picherit qui a débuté ainsi sa carrière peu avant les années 60, se souvient que l'arrivée d'un télégramme lui était signalée par la receveuse au moyen d'une sonnette. Dès qu'elle l'entendait, elle se rendait au bureau de Postes boulevard Jean Rivet.

Pour connaître le nom des vrais facteurs porteurs de lettres et non de télégrammes nous avons délaissé les délibérations municipales et cherché dans les recensements.

Malheureusement, nous déplorons un trou de 40 ans entre 1881 où Pierre Calac exerce ce métier et 1921 où Jean-Paul Ernest Costes l'exerce à son tour. En 1935, Jean Blanc, le remplace aidé par un auxiliaire, le cordonnier François Rébufié. Dans les années 20 où les Blagnacaises se cantonnent dans les métiers de couture ou de blanchissage et où les PTT emploient les femmes essentiellement dans les bureaux nous trouvons une factrice : Françoise Roussel.

* à l'emplacement de la boulangerie « Au feu de bois », centre commercial des Allières, route de Grenade.



Françoise Roussel et son petit-fils Marcel.
(Photo prêtée par la famille)

Elle mérite d'être mise à l'honneur car elle est la seule à Blagnac à exercer un tel métier qui se féminisera seulement dans les années 60.

Née à Brax en 1865, elle se marie à un vaillant artisan bourrelier-sellier, Antoine Clément Roussel. Pour élever convenablement leurs trois enfants, elle travaille dur comme laveuse, c'est-à-dire ouvrière blanchisseuse. En 1921, veuve, déjà relativement âgée, elle devient factrice-auxiliaire. Elle assure le remplacement du titulaire J-P. Ernest Costes. Grâce au témoignage de sa petite-fille, Madame Raymonde Dada qui se souvient très bien de sa Ménie, nous pouvons suivre la Françounette dans sa tournée.

Dès 6 heures, le matin, elle passe au bureau de

Postes, située alors place de la Mairie, pour prendre le courrier qu'elle dispose soigneusement dans sa sacoche de cuir.

Ernest Costes porte le costume bleu foncé des facteurs de l'époque et le képi orné d'une sorte de rosace avec l'insigne de la Poste et il fait sa tournée à bicyclette.

Françoise Roussel marche à pied, chaussée de sabots en hiver et de charentaises en été. Vêtue simplement, elle parcourt un long trajet à travers champs et sur les mauvais chemins caillouteux ou boueux pour visiter chaque ferme.

Partout, elle est bien accueillie. Elle aime ce métier, ce contact humain, heureuse d'apporter de bonnes nouvelles, triste dans le cas contraire. Outre les lettres, elle distribue les journaux aux abonnés. Elle apporte les colis souvent lourds et, grande responsabilité, paie les mandats et les retraites en liquide. A chaque fois, elle reçoit « la pièce ».

Toujours aimable, elle écoute les confidences, raconte ce qu'elle a appris sans jamais trahir des secrets : elle connaît les exigences de son métier !

Les demoiselles Ferradou ou les familles italiennes installées dans les métairies loin du village, lui offrent très souvent le repas de midi.

Elle n'oublie pas d'aller relever le courrier dans la boîte à lettres de la mairie de Beauzelle et prend celui que lui donnent les habitants des « écarts » blagnacais. Chaleur, pluie, froid, rien ne l'arrête. Le soir vers 17 heures, au moment où sa petite-fille rentre de l'école, elle arrive complètement fourbue mais heureuse d'avoir durant une journée encore fait correctement sa tournée, fière peut-être



Le bureau de poste vers 1934 (C.C.M.P. : coll. R. Espanol).
De gauche à droite : Mme Camps (télégraphiste), Mme Martin (dame employée), Mme Vignard et son chien, un contrôleur des téléphones et M. Costes, facteur.

aussi de la confiance que ses employeurs, les P.T.T., lui témoignent en lui confiant ainsi le précieux courrier distribué à Blagnac seulement par des hommes.

Peu de lettres, mais longue tournée sur un vaste territoire, heureusement entrecoupée de haltes chez les Blagnacais : voilà la journée du facteur rural dans les années 20.

Vers 1939, les conditions de travail évoluent. La suppression de la tournée de l'après-midi raccourcit cette journée qui commence toujours à 6 heures par le déchargement des sacs de courrier apportés par le tramway puis en voiture vers 1950, se poursuit par le tri et la distribution des lettres et s'achève dès 14 heures 30.

Cette distribution ne se fait plus par un seul facteur, elle en nécessite deux puis quatre.

En effet, Bernard René Laurens et Paul Marius Gaston se partagent désormais le village. Le premier effectue la tournée principale du centre au château du Ferradou, le second va jusqu'aux quartiers du Port et de l'Aéroport. Bien que faits à vélo, les trajets restent longs à cause des écarts dispersés dans la campagne blagnacaise.

Durant la guerre 39-45, René Laurens ayant des problèmes de santé n'est pas mobilisé. Paul Gaston, fait prisonnier, envoyé en Allemagne, revient avant la Libération en tant que rapatrié sanitaire et reprend son métier de facteur.

En 1946-47, René Laurens part en avancement à Toulouse, au Pont des Demoiselles et Toussaint René Pédussaud le remplace. Deux auxiliaires complètent l'effectif du service de la distribution. Ils devront laisser leur place à deux titulaires : Adrien Cep et Henri Mounibas.

La population blagnacaise n'ayant fait que croître, aujourd'hui le nombre de facteurs et de factrices ou préposé(e)s dépassent la trentaine.

Même si, le plupart du temps, la boîte aux lettres normalisée a remplacé sourire et paroles amicales des «clients», le facteur reste un personnage populaire et d'emblée sympathique.

Suzanne BÉRET



Quatre facteurs blagnacais en juin 1965.

De gauche à droite : MM. Mounibas, Pédussaud, Cep, Gaston avec un collègue.
(coll. J.-L. Rocolle)

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Archives municipales de Blagnac
Série D : 1D25 à 1D29
Série F : 1F2

Témoignages de Mesdames Raymonde Dada et Henriette Picherit, de Messieurs Jacques Capelle, Adrien Cep, Jacques Moncamp, Jean-Louis Rocolle que je remercie infiniment.

PROUST (Pierre-Stéphane), « La Poste, illustrée par les cartes postales, 1900-1925 ». Ed. L'Union Marcophile, Paris, 1996.

LADUGUIE (Jacques), « Les facteurs et le transport du courrier », Bulletin du Club des Cartophiles de Midi-Pyrénées numéro 42, octobre, novembre, décembre 1995.

JACQUES DOR, L'INCONNU DE LA RUE DU «GROUPE DOR»



Dans le précédent numéro de notre revue, j'ai évoqué quelques épisodes de la vie de Blagnac durant la dernière guerre, en particulier celle de son aérodrome, de ses usines d'aviation et surtout celle du «Groupe Dor, aviateurs F.F.I.», formé au lendemain de la Libération de la région toulousaine. Il avait pour mission de participer à la lutte contre les forces allemandes, retranchées dans la poche de Royan-Pointe de Grave, avec des Junkers abandonnés sur notre aérodrome, forces qui capituleront les 18 et 20 avril 1945. Si les renseignements concernant ces quelques mois de la vie militaire du commandant Dor ont été relativement faciles à rassembler, il n'en a pas été de même pour ceux relatifs à sa personnalité. Des témoignages recueillis auprès

de compagnons du groupe Dor ont éclairé la vie du combattant, son courage dans les luttes et aussi sa joie de vivre pendant les répit. Mais sa vraie vie, sa jeunesse, sa formation, son existence avant et après ces dures années de guerre, ce sont des membres de sa famille, des personnes l'ayant connu qui m'ont permis d'essayer de les reconstituer.

Jacques Dor, fils aîné d'une famille de trois enfants - un frère, Paul, chirurgien à St-Flour et une sœur Christiane -, est né à Marseille le 6 janvier 1906. Son père Gustave Dor était armateur, comme son père, son grand-père, armateurs de père en fils depuis 1850. Leur compagnie familiale de navigation, équipée de dix « trois mâts » alimentait les raffineries marseillaises. Après sa scolarité primaire et secondaire à Marseille, Jacques « monte » à Paris pour préparer les

Grandes Ecoles Scientifiques. « Extrêmement intelligent », il entre à Polytechnique en 1927 et s'oriente à la sortie vers l'Aéronautique «son rêve d'enfant ». Admis en 1929 pour deux années à l'Ecole Militaire de Versailles, il obtient le Brevet de pilote le 7 novembre 1930, est affecté en 1931 au 35^e régiment d'infanterie de Lyon mais retourne très vite à Paris pour y suivre les cours de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique (SUP-AERO) de 1931 à 1933.

Le 27 décembre 1929, il s'est marié à Toulouse avec Marie-Thérèse Lalanne. De cette union naîtront dix enfants, trente petits-enfants et aujourd'hui on dénombre plus de soixante arrière-petits-enfants.

C'est en 1935 que le lieutenant Dor est affecté au centre d'essais en vol et d'armement de Cazaux dans les Landes où il s'installe avec sa famille. Quant la guerre éclate en 1939, les compétences professionnelles du capitaine Dor sont précieuses car le combat aérien pose de multiples problèmes.

Mais en juin 1940, l'armistice est signé par Philippe Pétain, l'armée allemande occupe une grande partie de la France, en particulier la côte atlantique jusqu'à la frontière espagnole. D'abord replié à Limoges puis à Franczal, Jacques Dor a pu installer sa famille à Moissac chez les grands-parents maternels, en zone pour l'instant «non occupée ».

On connaît peu ses activités pendant cette période. Il est affecté en 1942 au centre de réception des avions allemands endommagés à l'usine de Saint-Martin-du-Touch. En 1943, il se retrouve aux œuvres sociales de l'Armée de l'Air, puis il est mis en congé d'armistice au mois d'avril. Sa famille reçoit de temps en temps sa visite. Son fils Jean-Claude a gardé un souvenir bien précis. Son père avait une «belle traction avant ». Un jour, il est venu la chercher pour l'emmener à Toulouse, où très vite elle a été « réquisitionnée ». Pourtant quelques semaines après il l'a miraculeusement « retrouvée » . Bizarre ! Les véhicules semblables étaient alors très rares et d'autant plus convoités par les troupes d'occupation (dans ce cas ils n'étaient jamais récupérés), mais aussi par les divers mouvements de résistance. Or, quelques mois après cette aventure de «la traction avant» Jacques Dor est chargé par les autorités militaires de la Libération de constituer un groupe de bombardement F.F.I. Ce choix ne peut être dû au hasard. Dès lors, je prends la liberté d'imaginer un scénario qui me

semble plausible. Jacques Dor avait besoin de cette traction pour des activités clandestines. Il lui était donc impossible de le dire à ses enfants - sécurité oblige - mais cela pourrait expliquer le miracle de cette «récupération» inconcevable à l'époque après une «réquisition».

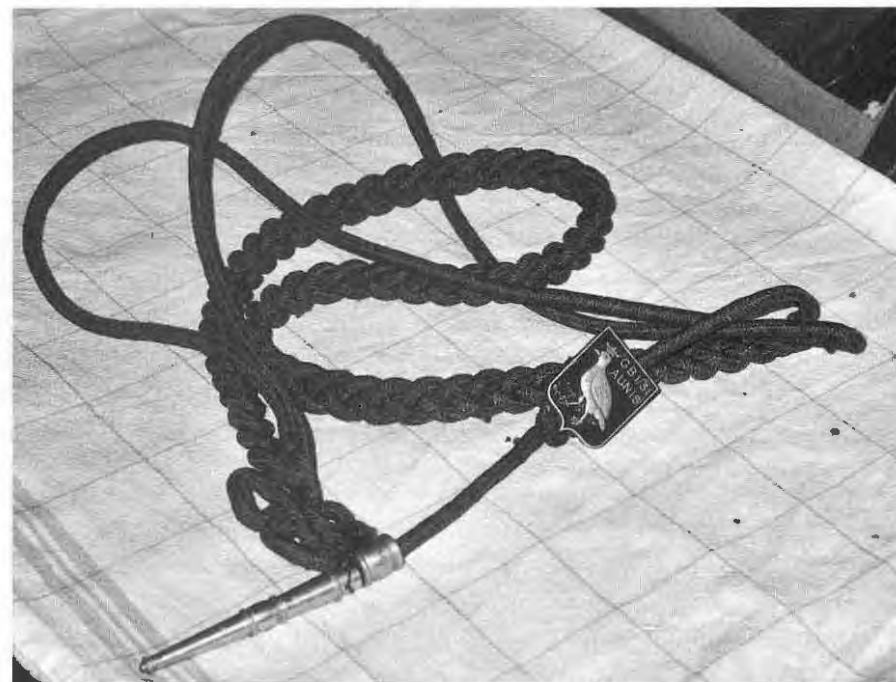
Le 19 août 1944, les troupes allemandes s'enfuient, pourchassées par les F.F.I. Dès le 20 septembre, le commandant Dor propose aux nouvelles autorités de récupérer et remettre en état les Junker 88 abandonnés par l'ennemi, appareils qu'il connaît bien, ayant participé à leur remise en état dans les usines de St-Martin-du-Touch. La proposition est prise au sérieux. C'est ainsi que le 15 septembre le commandant Pélissié, commandant les forces aériennes de la Région R4, lui confie la responsabilité d'un groupe de combat aérien, opérationnel sur la poche de l'Atlantique avec des appareils allemands. Lors de sa venue à Toulouse, le 16 septembre, le Général de Gaulle atterrissant à Franczal se fait



Le 16-9-1944 à Franczal : le général de Gaulle félicitant le cdt Dor.
Derrière le général de Gaulle : le cdt Saget et Diethelm, ministre de la guerre.

présenter les pilotes et les mécaniciens du «Groupe Doret » et ceux du «Groupe Dor ».

Très vite, le commandant Dor a su rassembler autour de lui une équipe de com-



La fourragère et «la perdrix» insigne du groupe I 31 / Aunis / Saintonge.

pagnons « d'une haute valeur professionnelle et morale ». Ceux que j'ai pu rencontrer évoquent cette période avec la même modestie, minimisant les difficultés extrêmes de leur tâche et les dangers encourus. C'est Louis Legros, officier mécanicien du premier jour dont « l'exceptionnelle valeur technique a permis dans d'excellentes conditions l'emploi à peu près immédiat en opérations, d'avions ennemis récupérés» mais aussi « ayant tenu à participer personnellement aux opérations du Front de l'Atlantique » manifestant « ses brillantes qualités de courage et de sang froid ». C'est encore Lucien Franc, mécanicien radio, chargé de protéger le commandant Dor dans ses déplacements, ayant aussi participé à l'équipement des Junkers et qui conserve précieusement la fourragère du groupe I 31 Aunis/Saintonge.

A la fin des hostilités, après la parade triomphale du 18 juin 1945 dans le ciel de la capitale, le groupe Dor est dissous. Lucien Legros d'abord affecté à Cazaux retrouvera la vie civile participant à la SNCASE à la conception du célèbre « Armagnac ». Lucien Franc continuera sa carrière militaire.

Jacques Dor est affecté dès octobre 1945 au centre d'essais en vol de Marignane

qu'il dirige jusqu'en 1948 où il demande à être dégagé des cadres.

Le Colonel Dor a réalisé son rêve d'enfant. Il compte plus de 3000 heures de vol. Mais à 42 ans, il ne renonce pas. Après les ruines laissées par la guerre, l'industrie aéronautique française est en pleine expansion, nouveaux appareils, nouvelles techniques, nouvelles ambitions avec le développement du transport aérien. Les compétences professionnelles vont être recherchées. Jacques Dor s'installe à Paris où il est nommé directeur général de la S.F.N.A. (Société Française d'équipements de navigation aérienne) effectuant en particulier des recherches sur le pilotage automatique. Il y reste environ trois années puis rejoint la SNCASE devenue Sud Aviation. Adjoint de son ami Satre, directeur technique, il travaille avec lui sur le projet de la « Caravelle » premier avion long courrier à réaction qu'il n'est pas nécessaire de présenter aux Blagnacais.

De retour à la vie civile, il avait renoué avec un petit village ariégeois, Goulier, découvert grâce à son épouse. Elle y avait des attaches familiales. Tout d'abord, lieu de vacances, cette petite cité va permettre à notre personnage de donner une dernière facette de sa riche personnalité. Le 21 mars 1965, le conseil municipal «réuni à la mairie du lieu, sur convocation du Président, doyen d'âge» procède à l'élection du maire. C'est le conseiller municipal Jacques Dor qui est élu avec huit voix pour, une autre voix étant donnée à un concurrent.

Il occupera cette fonction jusqu'à son décès survenu prématurément le 18 avril 1969. Il n'avait que soixante trois ans.

Les habitants de Goulier ne l'ont pas oublié. Ils rappellent volontiers que sa gestion a été bénéfique pour la commune, modernisant par exemple l'équipement en eau potable. Aujourd'hui, au bas des pistes de la station familiale dite



Intégré dans les forces aériennes de l'Atlantique, le GB 1/31 Aunis, ancien GB Dor, utilisa des Junkers Ju 88 pris à la Luftwaffe.

«Stade de Neige» le CHALET DOR perpétue sa mémoire. Abritait restaurant et salles polyvalentes il accueille en toute saison les amoureux de la montagne.

Les divers témoignages de ses proches ou de ses compagnons s'accordent pour décrire un « homme exceptionnel » alliant le sérieux, l'honnêteté intellectuelle, les qualités de chef à la joie de vivre, la gaiété, le plaisir de faire la fête. « Il exigeait beaucoup mais savait donner l'exemple ». Très courageux, simple et modeste c'était « un homme jovial... avec une très grande jeunesse d'esprit ».

J'ai essayé de donner un peu de vie à Jacques Dor, cet inconnu dont le nom est attribué à une rue de notre commune, à l'insu de la plupart de ses habitants. Rien d'étonnant d'ailleurs, tous les plans ou cartes signalant une « rue du Groupe d'Or ».

Jeannette WEIDKNET

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

BACCRABERE (Georges) – «Toulouse, terre d'envol». Ed. Privat 1966.

CHRISTIANNE (Charles), LISSARRAGUE (Pierre) –» Histoire de l'aviation militaire française». Ed. Charles Lavauzelle, 1980.

Je remercie vivement tous ceux qui, grâce à leurs témoignages et des documents précieux, m'ont permis de rédiger cet article, Jean-Claude Dor, Patrice Dor, Stéphane Dor, Louis Legros, Lucien Franc, François Barby, Madame Ville, Monsieur le Maire de Goulier.

MERMOZ ET L'ATLANTIQUE SUD

A la suite de notre article sur Mermoz dans le n° 23, un abondant courrier nous a été adressé par Anne-Marie Rozelet, abonnée à notre revue, ancienne journaliste à Radio Rennes, passionnée d'aéronautique, qui fréquenta Dabry, Détroyat, et Mme Marcel Doret, laquelle lui fit présent de la photographie prise au 1^{er} anniversaire de la mort de Mermoz. Ce document exceptionnel, que nous publions dans le présent numéro, réunit Guillaumet, Dabry, Maryse Hiltz, Maryse Bastié, Détroyat et Doret.

« Vous avez dit l'essentiel, nous écrit Anne-Marie, tenant compte de l'espace restreint imparti pour un article de revue. Un regret : que vous n'ayez pas signalé, même en quelques lignes la fameuse traversée de 1930, première traversée expérimentale avec transport de courrier, reliant Toulouse et Santiago du Chili. En 1928, Costes et Le Brix avaient réussi l'exploit sportif de cette traversée, de St Louis à Natal. La traversée de 1930, 3200 km, a été effectuée entre le 12 et le 13 mai, en 18 h 14 mn, avec le dangereux passage du « Pot au Noir », encore inconnu. L'avion utilisé était un Laté 28, avion monomoteur, auquel on avait adjoint des flotteurs, dénommé Comte-de-la-Vaulx. Cette traversée mit en relief les qualités exceptionnelles de l'équipage : Mermoz, Dabry, Gimie : Mermoz qui sut dominer toutes les embûches d'une telle gageure, cherchant ses passages, parfois au raz de l'eau dans le « pot-au-noir », restant maître de son appareil, encore peu adapté. Dabry, ancien marin devenu aviateur par vocation, le « navigant » qui sut amener l'appareil, malgré les dérives, les assauts d'une météo hostile, et les moyens dérisoires du Laté, juste au point d'arrivée prévu. Gimie enfin qui avec adresse, expérience et courage, réglait les antennes dans les embruns et les remous du « pot-au-noir ».

Nous ajouterons le complément suivant à ce témoignage : 45 minutes après l'arrivée à Natal, le courrier repartait, avec l'intervention de Reine et Guillaumet, pour atteindre Rio, Buenos Aires et Santiago du Chili.

Le trajet 100 % aérien, avec 130 kg de courrier, reliait pour la 1^{re} fois Toulouse à Santiago du Chili, soit 13400 km en 180 h 40, dont 20 h 40 de temps d'escale.

Pour assurer la ligne, encore fallait-il revenir sur Dakar, décollage sur une lagune près de Natal ; amerrissage forcé à 900 km de Dakar, près de l'avis « Phocée » auquel on passe le courrier. Le « Comte-de-la-Vaulx », pris en remorque, secoué par

la houle, sombre. Ce n'était pas le seul accident de Mermoz sur un Laté. Fin 1930, l'appareil se disloquant sous ses doigts, il saute en parachute. Autre accident sur un hydravion Laté en Méditerranée, Mermoz est secouru par le bateau Timgad le 21.02.32.

Si bien que le 12 octobre 1932, l'Aéropostale achète un exemplaire de l'Arc-en-Ciel de Couzinet. Le 1^{er} en date avait été détruit, ayant touché une aile au Bourget, lors du vol d'inauguration, en 1928. Désormais la ligne se fera en avion, pas en hydravion jusqu'à nouvelle décision ministérielle.

Le vol des 12/13 janvier 1933.

Daurat a confié « L'Arc-en-Ciel » au seul Mermoz. Anne-Marie Rozelet évoque dans sa lettre cette deuxième traversée du 12 janvier. Nous complétons ses renseignements : parti du Bourget le 2 janvier, Mermoz décolle d'Istres, le 12 avec Carretier co-pilote, et 7 personnes à bord, chargé de 14,500 tonnes, à 10 h 02. Fort vent debout sur l'Espagne. Fuite d'huile au moteur droit, réparée à 17 h, Casablanca est survolée à 18 h 42, Agadir à 20 h 46, Cap Juby à 22 h 38, Villa Cisneros à 1 h 10. Atterrissage à Port Etienne à 2 h du matin le 13. Re-décollage à 11 h 15, St-Louis atteint à 14 h 20, pluie intense, terrain détrempé et impraticable avant le 16 où on repart à 4 h 48, avec 6 passagers. A 14 h 37, c'est l'équateur, et à 19 h 15, atterrissage à Natal. Repart le 17 à 8 h 30, subit un violent orage, se pose à Rio-« Affonsos ». Temps exécrationnel, terrain détrempé, ne peut repartir que le 21 à 11 h 20, pour se poser à « Pelotas » à 19 h 10. Toujours dans le mauvais temps, repart le 22 à 6 h 40 pour se poser à Buenos Aires à 10 h 44. Néanmoins, on enregistre que Le Bourget a été relié à Buenos Aires via Istres en 57 h 56 mn, soit 13045 km à la vitesse moyenne de 225 km/h. Le maréchal de l'Air Italien Balbo envoie ses félicitations, qualifiant l'exploit d'événement historique. De fait, la ligne France-Amérique du Sud est ouverte, à ceci prêt qu'il faut une fois de plus prouver qu'on peut revenir.

Le 15 mai à 3 h, Mermoz décolle de Natal, avec 7 personnes à bord. A 11 h 20, une fuite d'eau se déclare au moteur gauche. Collenot répare, mais ne peut rien faire quand une nouvelle fuite arrive 4 h après, à 700 km de Dakar. Sur 2 moteurs tournant au ralenti, moteur gauche stoppé, Mermoz, en rapport avec le radio de Dakar, qui envoie un SOS alertant plusieurs navires qui se portent à la rescousse éventuel-

le, voir probable, Mermoz donc, agrippé aux commandes, réussit à se poser à Dakar-« Ouaham », en remettant en route au dernier moment le moteur gauche. Le 18 mai, départ pour Casa, moteur gauche réparé par Collenot, et le 21, retour au Bourget. C'est le 1er appareil ayant fait aller et retour sur l'Atlantique Sud par ses propres moyens.



Réunion de tous les « as » de l'Aviation Française de l'entre deux guerres, à l'occasion du 1^{er} anniversaire de la mort de Jean Mermoz. Document émanant de Mme Marcel Doret. Au 1^{er} plan, de gauche à droite : Guillaumet, Dabry, Maryse Bastié, Maryse Hilz, Detroyat, Doret.

Le 22 novembre 1934, Mermoz peut prononcer une allocution, montrant la supériorité de l'avion terrestre sur l'hydravion. Il dit : « l'avion est et sera, longtemps encore, en tête du progrès aéronautique. Un avion multimoteur construit rationnellement ne devra pas avoir de panne mécanique l'obligeant à amerrir. Il sera prévu pour voler à pleine charge avec l'un ou l'autre des moteurs arrêté. Il suffira de quelques modifications pour lui donner, en cas de panne exceptionnellement grave, les qualités de flottaison d'un bon radeau : le volume des réservoirs et d'huile vides, solidement encastrés soit dans les ailes, soit dans le fuselage, ne représente-t-il pas un tonnage de flottaison suffisant ? A bord, un poste de radio étanche avec mântenne télescopique, permettrait de transmettre la position... » Cause toujours ! On continue avec des hydravions. Collenot dit à Mermoz : « Nous y passerons tous ». Il disparaît en mer avec l'hydravion « ville de Buenos Aires ». Ce sera peu après le sort réservé à Mermoz. L'hypothèse la plus probable est que l'hélice du moteur droit

est venu perforer la carlingue après s'être détachée, entraînant la chute de « La Croix du Sud ».

On a vu l'opinion de Mermoz. Voici celle de Dabry, que Anne-Marie Rozelet nous a communiquée, nous donnant un extrait d'un article paru dans le bulletin « Pionniers », revue des « Vieilles Tiges », n° 106 d'oct. 1990 :

« En dépit de la démonstration incontestable effectuée par Jean Mermoz, Pierre Carretier, Louis Mailloux, Jean Manuel et Camille Jousse en 1933, avec deux traversées de l'Atlantique Sud, suivies par les 6 autres traversées toujours accompagné de Jean Dabry, Léo Gimié et Alexandre Collenot pour les deux premières, et en remplacement de Jean Dabry, devenu chef de base à Natal, par Henri Guillaumet, et Fernand Clavère pour les 4 traversées suivantes, l'avion « Arc-en-Ciel » ne fut pas commandé et on donna contre toute logique la préférence à de lourds hydravions, dont peu après, en 1936, deux d'entre-eux disparurent corps et biens dans l'Atlantique Sud, dont celui de Jean Mermoz. Grâce à l'avion terrestre, « Arc-en-Ciel », Jean Mermoz et la Compagnie Générale Aéropostale ont été les promoteurs dans l'aviation mondiale, pour l'abandon des hydravions sur toutes les lignes aériennes transatlantiques ».

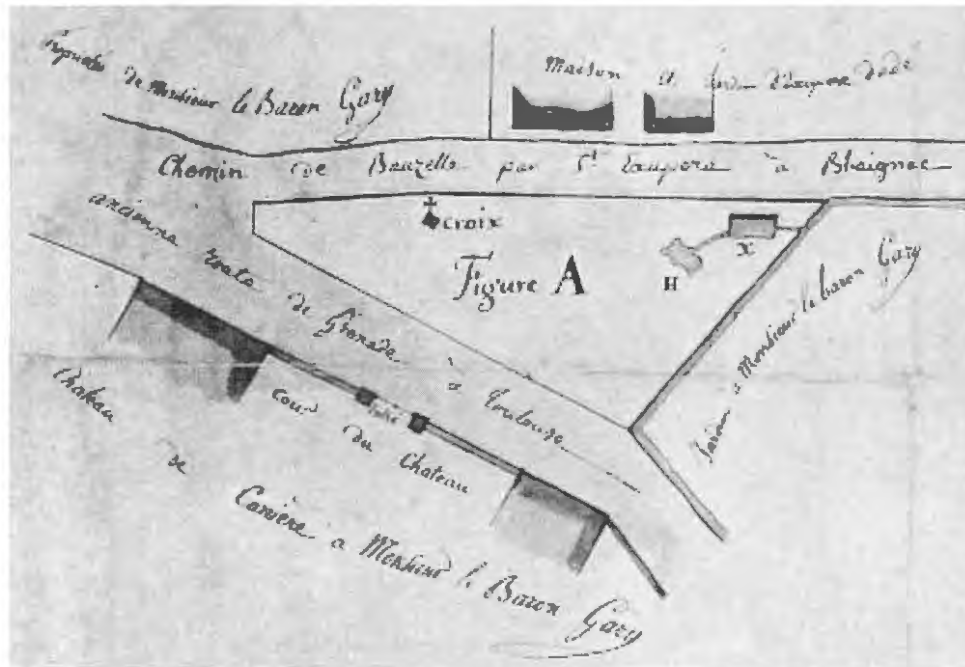
Note sur l'Arc-en-Ciel

L'avion transatlantique créé par René Couzinet, ingénieur de 22 ans issu des « Arts et Métiers », était un appareil révolutionnaire : monoplane à aile épaisse, sans haubannage, 27 m d'envergure, 15,45 m de long, entièrement en bois, 3 moteurs hispano-suiza, accessibles et réparables en vol. Finesse extrême, coefficient 14,7. Fuselage posé sur l'aile. 6300 litres d'essence dans 7 réservoirs placés dans l'aile, aisément visitables. Tuyauteries d'essence et tous câbles de commande accessibles de l'intérieur. Rayon d'action 10.000 km. Vitesse maximum 260 km /h. Sorti en 1928. Accidenté et détruit suite à faute de pilotage, au cours du vol de présentation. Reconstitué en 1929, envergure portée à 30 m, 3 moteurs de 650 Cv, vitesse maximum 285 km/h, Rayon d'action 11.000 km. Décollage en 1932.

H.R. CAZALÉ

Documentations : Lettre et documents d'Anne-Marie Rozelet.
COUZINET Alexandre - « Mermoz-Couzinet ». Editions Jean Picollec, 1986.

AU FIL DES RECHERCHES :



LE LIEU-DIT CARRIÈRE

Ce document trouvé tout récemment sous la cote 1G3, montre la source et le bassin sujets du litige dans les années 1820 entre la commune et le Baron de Gary, propriétaire du château de Carrière comme le raconte S. Béret dans le numéro 23 de notre revue à la page 26.

Sur ce plan, sont visibles la croix, le bassin H qui doit être comblé, le bassin X qui doit le remplacer et servir à l'usage du public.

Le Baron de Gary n'aura aucun mal à détourner les eaux de ce bassin pour arroser son jardin situé face à son château entre ce qui est actuellement le Vieux Chemin de Grenade et la rue de Carrière.

Le Comité de rédaction.

Courrier des lecteurs

Un lecteur nous a reproché d'avoir limité dans le Forum de juin 2002 le château de Carrière au numéro 47 du Vieux Chemin de Grenade.

Nous nous excusons de nous être mal exprimé : de beaux piliers s'élèvent à cet emplacement mais il est évident que le château et ses dépendances occupaient un plus grand espace compris entre la rue des Allières et peut-être même jusqu'à la rue Van Gogh.

Le Comité de rédaction.

1914, 13 avril : jour de l'inauguration de la ligne des tramways Toulouse-Blagnac



Emouvante photographie de jeunes hommes bientôt jetés dans l'horreur de la guerre. (coll. P. Oziouls - Toulouse)