

BLAGNAC , QUESTIONS D'HISTOIRE



*Si Pinot m'était conté...
Le peintre Abel Fabre
L'Armagnac, un espoir brisé
Le tam-tam de la colère*

Le Château de Pinot vers 1990
(photothèque municipale)

TABLE des MATIÈRES

Si Pinot m'était conté...	1
Affitan, chevalier du XII^e siècle	10
Les malheurs du clocher	12
Les débordements de l'Aussonnelle	15
Le peintre, Abel Fabre	19
Marguerite Lamarque et l'O.I.T.	22
L'Armagnac, un espoir brisé	25
Marcel Doret, voltigeur magnifique	31
Le tam-tam de la colère	35
Au fil des recherches : le pichet du Château de Pinot	40

Responsable de publication : Germaine Ricard

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

N° ISSN : 1169-4408

Revue éditée par l'Association “ **Blagnac Histoire et Mémoire**”



Siège Social : 97, Vieux Chemin de Grenade - 31700 Blagnac

SI PINOT M'ÉTAIT CONTÉ...

Après les chantiers « interdits au public » et leurs imposantes structures métalliques, apparaissent un bois, une prairie et une grande bâtisse aux multiples fenêtres. A l'arrière du bâtiment, dans la cour inondée de soleil, des enfants, chaussés de patins à roulettes, s'entraînent sous la direction de leurs enseignants.

En ce début de printemps 2003, grands et petits ne se doutent pas que ce lieu appelé « Pinot » a vu défiler depuis six siècles plusieurs familles de la noblesse, des bourgeois fortunés ou de simples rentiers.

Les Barons

D'après Bertrand Lavigne, la « métairie de Pinot existait déjà au XV^e siècle. Elle appartenait, en 1460, à Germaine de Saint-Avit qui la vendit, quelques années plus tard, à un certain Bourrassier, bourgeois de Toulouse ».

A la même époque, Nicolas de Voisins possède une vaste baronnie avec Blagnac comme chef-lieu. Pourvu de nombreux privilèges mais démuné de terres bien à lui, il épouse vers 1475, Marie Bourrassier qui apporte en dot le domaine de Pinot.

Les barons de Blagnac « jouissaient » seulement « du château (féodal), du jardin et du pesquier de la fontaine * » et à Cornebarrieu « d'une petite maison et d'un bois ».

Aussi, déjà en 1467, Nicolas de Voisins, intente un procès à la communauté de Blagnac, dont les habitants, se plaint-il, ne lui payent pas les redevances auxquelles il



Son écusson



Nicolas de Voisins

* terrain compris entre la fontaine-couverte (ou des trois cannelles) et la Garonne.

a droit et ne lui prêtent pas le serment de fidélité. Après trois ans de débats, les Blagnacais doivent lui céder « la propriété du pré communal » à condition toutefois de conserver « le droit de pacage après l'enlèvement de la récolte ».

La métairie de Pinot et ses terres s'ajoutent donc à cette « première propriété personnelle » des barons de Blagnac.

Ce pré prend le nom de « prat del Seignou » et vers 1800 celui de « pré de Boyer ». Les Blagnacais n'oublieront pas la possibilité d'y faire paître leurs bêtes : trois cents ans plus tard, ce droit soulèvera des contestations dont nous parlerons le moment venu.

César de Voisins, petit-fils de Nicolas, se déclarant « très humble », très obéissant et très fidèle serviteur (...) de Sa Majesté le roi de France », fait en 1665, le dénombrement de ses pouvoirs et de ses biens sans omettre Pinot. « Je jouis (dit-il), et possède noblement les deux tiers de la baronnie de Blagnac * (...) le droit de prison et autres droits dépendants de la justice haute, moyenne et basse (...), le tiers du port et passage (...), un moulin à deux nefs flottant sur la Garonne (...), plus la métairie de Pinot de la contenance de 93 arpents (1 arpent = 56,90 ares) environ en terres, bois et prés (...) »

Durant plus de 200 ans, le domaine de Pinot sera resté entre les mains des barons de Blagnac. Marguerite de Voisins, fille de César, épouse, en 1673 dans l'église du château de Saint Michel du Touch, Charles Dumont d'Atilly, conseiller du roi puis Maître des Eaux et Forêts. Mais Gabriel Dumont leur fils et successeur, cède la baronnie de Blagnac à Joseph de Gargas qui se défait très vite de Pinot.

Les Parlementaires

En conséquence, au début du XVIII^e siècle, le domaine de Pinot devient la propriété de parlementaires toulousains et en particulier de la famille des de Boyer dont le personnage le plus important en ce qui concerne Blagnac, a été Bertrand, Bernard de Boyer-Drudas.

* sa sœur Izabeau avait vendu 1/3 de la baronnie aux d'Aldéguier vers 1648.

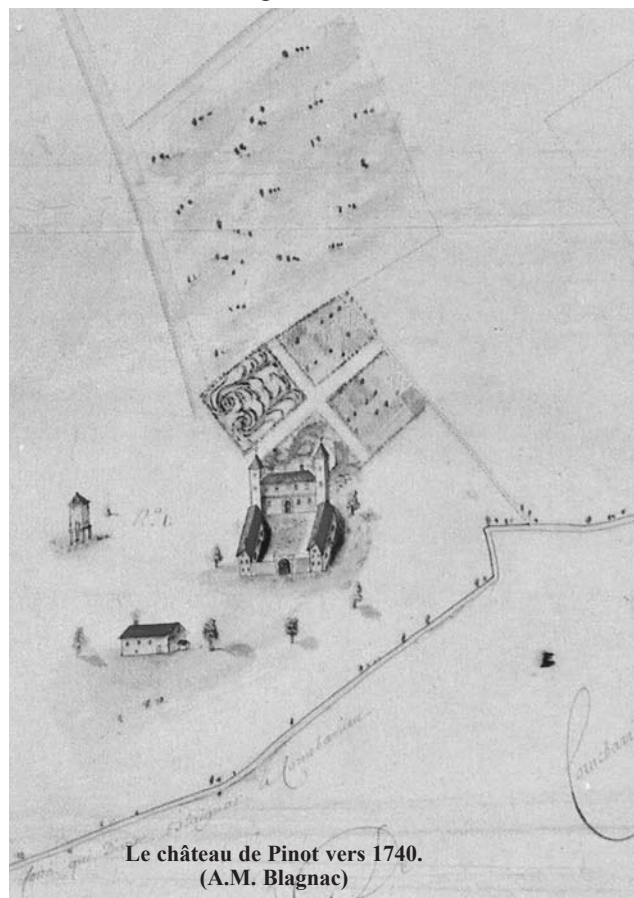
Dans le compoix de 1748, il possède non pas la « métairie » mais «le château» de Pinot avec « ses tours et offices, logement pour le métayer, pigeonnier à quatre piliers, ses deux métairies appelées Labeyrie et Raspide, les sols, jardins, terres, vignes, prés et sorties le tout joignant et contigu de contenance de 191 arpents » délimité par deux chemins allant de Blagnac à Aussonne et par le fossé « mairial » entre Blagnac et Cornebarrieu. Il faut ajouter à cet imposant domaine quelques autres terres labourables et prés à Barrieu et au Ritouret ainsi que la métairie de Bordeneuve à Cornebarrieu qui le joute.

A cette époque, le domaine de Pinot surpasse tous les autres, Carrière, Uzou..., par sa superficie et se distingue par ses terres d'un seul tenant.

Nous ne connaissons pas la date de construction du château. Mais, selon toute vraisemblance, les de Boyer

ont transformé dans les toutes premières décennies du XVIII^e siècle, la maison de maître en un édifice plus luxueux avec sa chapelle particulière. Le prêtre, Michel d'Armengaud, mentionne celle-ci dans le procès-verbal de la visite à Blagnac, le 10 mai 1746, de Mgr l'Archevêque de Toulouse, Charles-Antoine de la Roche-Aymon.

Avoir des biens ruraux pour les parlementaires toulousains représente une valeur sûre et indispensable. Comme le note Jack Thomas « les offices parlementaires ne sont que l'élément visible de la fortune de la noblesse toulousaine



Le château de Pinot vers 1740.
(A.M. Blagnac)

(...), les biens mobiliers y compris la valeur de leur charge ne représentent qu'un tiers de la fortune totale des magistrats (...) hôtel particulier et surtout seigneuries, métairies et châteaux ruraux constituent la plus grande partie de leur richesse (...). L'essentiel de leurs revenus provient (...) de la vente du blé récolté dans leurs multiples métairies... »

Ces remarques fort pertinentes pour l'ensemble des parlementaires toulousains ne s'appliquent pas à Bertrand, Bernard de Boyer, conseiller à la Grand'Chambre, puis président à mortier.

Certes, il possède la plus grande propriété de Blagnac, c'est-à-dire Pinot, et de plus une métairie à Casselardit appelée Meynery, deux autres à Fronton et des biens à Drudas ainsi qu'un « hôtel » rue des Nobles à Toulouse (actuelle rue Fermat) dans le « quartier des Parlementaires ». Cependant le capital immobilier de « Messire B.-B. de Boyer, baron de Drudas et de Sauveterre, seigneur de Cadours, Aussiac et Pinot » ne s'élève qu'à 32,89 % de sa fortune tandis que des rentes constituées sur des particuliers et des actions – trois uchaux au moulin du Bazacle –, forment les 67,11 % restants.

B.B. de Boyer-Drudas, le plus important propriétaire de Blagnac se range en troisième position des Toulousains les plus riches au moment de la Révolution de 1789. Il fait partie de la dizaine de parlementaires dont la fortune dépasse le million de francs.

Du 8 septembre au 11 novembre, période de vacation du parlement, comme les autres magistrats, il séjourne dans ses propriétés afin de surveiller les métayers et d'évaluer les récoltes. En ce qui concerne Pinot, il semble avoir laissé ce soin à un de ses frères, Marc, Jean, Antoine de Boyer qui y décède en 1779 y étant « à demeure ».

Domaine de rapport plus que d'agrément, Pinot ne possède pas les atouts et les charmes du château de « Maniban » plus proche de Toulouse, baigné par la Garonne, bordé d'un immense parc. Le fils de Bertrand-Bernard de Boyer-Drudas, Louis, Emmanuel de Boyer, marquis de Sauveterre, y a mené « une vie princière » d'après Bertrand Lavigne, durant une trentaine d'années, à la veille de la Révolution où il aurait perdu ce château « sur un coup de carte » au profit de A. Dutrey.

B.-B. de Boyer-Drudas décède à Toulouse le 22 février 1793, âgé de 96 ans. La Révolution naissante a balayé les particules et changé les noms des rues : dans son

acte de décès, il n'est plus que « le citoyen Bertrand Bernard Boyer Drudas » habitant rue de... « l'Égalité »

Sa fille Marie, Gabrielle hérite alors de Pinot. Mariée en 1744 à François, Marie, Louis de Resseguier, conseiller au parlement, elle appartient à la noblesse la plus fortunée. Non seulement, lors de son mariage, elle reçoit une dot fort conséquente : 150 000 livres en louis d'or ou en écus et 72 960 livres en rentes, mais en plus elle entre dans une famille déjà très riche.

Les parlementaires s'allient ainsi entre eux et les fortunes croissent d'autant. B.-B. de Boyer-Drudas avait pour épouse Marthe de Cambon, également fille de magistrat. Les enfants du couple Resseguier – de Boyer-Drudas suivront cette tradition.

Le fils, Louis, Emmanuel, Elisabeth de Resseguier épouse en 1793, Angélique, Louise, Elisabeth de Chastenot de Puységur fille de Barthélémy, Athanase, maréchal de camp et de Charlotte Petit de Pettival. La fille, Rosalie, Thérèse, Bruno de Resseguier prend pour époux en 1771 « Seigneur Jean-Joseph Daguin, président au parlement de Toulouse fils de Jean, Joseph aussi président et de haute et puissante dame Marie, Louise de Seguy » elle-même fille de Géraud de Seguy, seigneur de Beauzelle et coseigneur de Blagnac.

Jean, Joseph Daguin, baron de Launac, membre de l'Académie des Jeux Floraux, collectionneur d'œuvres d'art, président de la Chambre des Enquêtes puis président à mortier du parlement de Toulouse, a été un des personnages les plus influents de la fin du XVIII^e siècle. Ce qui lui vaut, sous la Terreur, son incarcération à la prison de la Visitation à Toulouse et sa montée sur l'échafaud à Paris le 14 juin 1794. Un de ses biographes raconte que « le sentiment de dignité ne l'abandonna pas lorsque, traduit devant le Tribunal révolutionnaire, il fut interrogé par Fouquier-Tinville, sans daigner lui répondre, il se retourna et s'achemina vers l'échafaud à la suite de ceux dont la condamnation était déjà prononcée ».

Nous avons relaté ce fait car il montre le caractère de Jean, Joseph Daguin et touche de très près Rosalie, Thérèse de Resseguier, la future propriétaire de Pinot.

En effet, Marie, Gabrielle de Boyer, veuve depuis 1769, douloureusement affectée par la mort de son fils en août 1801 à Paris, fait écrire un codicille par « une personne de confiance » le 28 novembre 1801. Après l'avoir signé, elle le remet à Maître Monna « cousu tout autour avec du fil blanc (...) et scellé en deux endroits avec de la cire (...) noire... » Le lendemain de son décès survenu le 19 janvier

1802, sa fille, Madame veuve Daguin, accompagnée de ses neveux mineurs, Athanaze, Marie, Emmanuel, Adrien, et Bertrand-Bernard, Marie, Jules de Resseguier et de leur curateur, se rend chez le notaire pour l'ouverture du testament. Marie, Gabrielle de Boyer favorise Adrien, l'aîné, mais, l'héritage étant si important, Jules « l'autre petit-fils également bien aimé » en reçoit largement pour subvenir à ses besoins.

L'inventaire et l'évaluation du mobilier, tapis, tableaux... contenus dans l'hôtel particulier demande six séances à M^e Monna avec témoins et surtout experts.

A Madame Bruno, Thérèse, Rosalie Daguin «ayant renoncé pour aider à l'arrangement des affaires de ses enfants au logement qu'elle avait dans leur maison», sa mère « assigne » son propre appartement avec « le droit d'habitation » étendu « aux boutiques et arrière-boutiques qui sont en dessous... » ainsi que « le domaine de Fronton et celui de Pinot avec toutes leurs appartenances et dépendances, parmi celle de Pinot sont compris le grand pré et les portions du ramier de Blagnac ». Elle lui lègue également un diamant, un uchau au moulin du Bazacle, quatre contrats de rente et «une pendule en forme de lyre » qu'elle tenait de quelqu'un qui lui était cher.

Sous l'Ancien Régime, posséder une horloge ou une montre était un luxe réservé aux riches aristocrates. Preuve de l'importance d'un tel objet : Marie, Gabrielle de Boyer, en signe de « reconnaissance » et « d'attachement », donne sa montre à Poitevin Peitavi, exécuteur de ses dernières volontés.

Le 9 avril 1802, M^e Monna avec ses témoins continue l'inventaire des biens en se rendant à Pinot où il rencontre, Jean Pouvillon, régisseur du domaine. Celui-ci, lui remet le montant de la vente du blé qui était dans le grenier au moment de la mort de « Dame Boyer veuve Resseguier ».

Les bestiaux et les instruments de labourage appartenant « en toute propriété» aux divers métayers, il fait connaître « que dans tout le domaine il n'y a pas autre chose mobilière appartenant à la succession que les objets suivants à savoir :

- à la métairie de Raspide un troupeau de 113 brebis ou moutons et 30 agneaux de l'année
- à la métairie de Pinot, 68 brebis ou moutons et 32 agneaux.
- à la métairie de Bordeneuve 56 brebis ou moutons et 28 agneaux »

Dans le château lui-même, le notaire trouve des cuves, un fouloir, des barriques, des comportes, du blé mais aussi deux armoires, un prie-dieu, deux lits aux « rideaux mangés par les rats », deux paires de chenêts et surtout « une chaudière » témoin sans doute d'un passé où le confort de l'eau chaude pour le bain avait sa place en ce lieu.

Objets dérisoires dans un Pinot abandonné !

Marie, Gabrielle de Boyer a certainement dédaigné ce château en tant qu'habitation, même temporaire, lui préférant l'hôtel des Resseguier ou celui de son père à Toulouse dans le quartier animé près de la « place Sainte Scarbes ».

L'attitude de sa fille ne diffère pas. Rosalie, Thérèse de Resseguier épouse puis veuve de Jean, Joseph Daguin, après avoir habité rue Croix-Baragnon avec ses deux fils, s'installe rue des Nobles dans la maison léguée par sa mère et ayant appartenu à son grand-père maternel, B.-B. de Boyer-Drudas.

Pinot a vu ces « dames » venir en voiture à chevaux, au moins une fois par an, soit une dizaine de fois chacune, vers la fin de l'été, passer une heure ou deux pour recevoir des mains des métayers leur part de récoltes !...

Lorsque Rosalie de Resseguier décède en novembre 1812, ses fils Pierre, Gabriel, Jean, Marie, Joseph, Auguste et Henri, Bernard, Emmanuel Daguin se partagent l'héritage en « désirant conserver l'union et la bonne amitié qui règne » entre eux. Après s'être équitablement « accordés » sur le mobilier, les contrats et les créances de la succession de leur mère, ils font procéder par le sieur Bedel, géomètre à « l'arpentement de l'entier domaine de Pinot et de ses dépendances situé dans les communes de Blagnac et de Cornebarrieu ». Puis, le 16 juin 1813, devant M^e Amilhau, ils divisent ce domaine qui « se compose d'un château et de trois métairies appelées Pinot, Raspide et Bordeneuve » en deux lots « en observant les commodités et les avantages respectifs » afin de ne pas les « déprécier ». Pour « égaliser » au mieux les deux lots dont les superficies sont encore exprimées en arpents, « il a été nécessaire de diviser certaines pièces de terre » et même le bois et d'en marquer les nouvelles limites par un fossé.

Le château se trouve dans le premier lot, les métairies de Raspide et de Bordeneuve dans le second. Aux champs, vignes, bois, prés du premier lot s'ajoute un contrat de constitution de rente pour que l'égalité soit parfaite. Les lots formés, les deux frères procèdent « au tirage au sort au moyen de deux carrés de papier sur l'un desquels

était écrit premier lot et sur l'autre second lot. Après les avoir pliés et baladés dans un chapeau », le premier lot est « sorti » par Emmanuel, le second par Auguste. Ils répartissent les cuves, comportes et « autre vaisselle vinaire » en deux parts égales. Ils règlent les problèmes de passage et de servitude sur les chemins du domaine ainsi que l'acquittement des contributions et la répartition des récoltes pour la première année.

N'ayant pas la fibre campagnarde ou cédant à la mode de l'époque – au château du village, les nobles de robe ont disparu au profit d'un Général d'Empire, Dominique Compans – les deux jeunes hommes s'empressent de vendre le domaine, Emmanuel dès janvier 1814, et Auguste, parti à Paris, un an après.

Les Viguerie

Guillaume, Marguerite, Charles Viguerie, docteur en chirurgie, âgé de 35 ans, se porte acquéreur des deux parts des frères Daguin. A nouveau, le domaine de Pinot appartient à un seul propriétaire mais celui-ci n'a aucun lien de parenté avec les de Boyer.

Le 29 janvier 1814, devant M^e Amilhau, Emmanuel Daguin vend à Charles Viguerie ce qui faisait partie de son lot consistant « en une maison de maître (il n'ose pas la qualifier de château !), bâtiment pour le bordier, greniers, écuries, granges, selliers, terres labourables, prés, bois et vignes de contenance en total d'environ 79 ha 4 ares (...) un troupeau de bêtes à laine de 59 têtes et une jeune mule (...), cuves, barriques, comportes... » Les bestiaux de labour, les charrettes, les outils aratoires « ne sont point compris dans la présente vente attendu qu'ils appartiennent au bordier ou colon ».

Emmanuel Daguin fait remarquer et inscrire dans l'acte de vente que « la commune de Blagnac ou ses habitants prétendent avoir un droit de dépaissance sur le Grand Pré de Boyer ». Il promet de remettre à M. Viguerie « tous



Charles Viguerie.

les titres, papiers et documents qu'il pourrait avoir relatifs à ce prétendu droit », sans être convaincu que les Blagnacais peuvent encore y faire paître leurs bêtes.

Cette clause rappelle ce qui avait été obtenu de Nicolas de Voisins en 1470. A la manière dubitative dont Emmanuel Daguin émet ce droit, il semble que les habitants de Blagnac « l'aient oublié » au temps des seigneurs et des barons.

Le montant de la vente s'élève à la somme de 80 000 francs que Charles Viguerie paie en deux fois : 35 000 francs le jour même et 45 000 deux mois après.

Le 25 janvier 1815, il achète « les deux métairies appelées l'une Raspide située dans la commune de Blagnac et l'autre Bordeneuve » à Cornebarrieu « avec tous les biens en dépendant » et qui correspondent au deuxième lot « échu » à Pierre, Marie, Gabriel, Jean, Joseph, Auguste Daguin, le « frère aîné ».

Le prix est le même, mais Charles Viguerie mettra quatre ans pour s'en acquitter « en numéraire métallique et en bonnes pièces d'or et d'argent ».

Lors du premier achat en 1814, Charles Viguerie cumule les fonctions de chirurgien en chef des hôpitaux toulousains et de professeur à l'Ecole de Médecine et de Chirurgie de Toulouse. Son père, Jean Viguerie, chirurgien-major de l'Hôtel-Dieu Saint-Jacques, fait partie des pionniers de la « grande chirurgie et pratique, à la fin du XVIII^e siècle, les premières démonstrations anatomiques ».

Sa mère, Marguerite, Louise Cazaubon, était la fille d'un « démonstrateur royal de chirurgie et lieutenant du Premier chirurgien du roi ».

Guillaume, Charles ne va pas trahir son ascendance, bien au contraire. Sa carrière part en flèche dès 1800 : chirurgien-adjoint de l'Hôtel-Dieu Saint-Jacques à 21 ans, chirurgien en chef deux ans après, professeur en 1808.

Lors de la bataille de Toulouse en avril 1814, il soigne les blessés français et anglais et fait « l'admiration de ses collègues du Médical Service des armées de Sa Majesté, non seulement pour son anglais parfait, mais surtout pour ses grandes compétences chirurgicales ». Il recevra la décoration du Lys le 14 juin 1814 et la Légion d'Honneur en 1846.

Il habite à Toulouse, rue Tripières-Vieilles qui prendra son nom après son décès en 1855, dans la demeure affectée à son père et sur la porte de laquelle une plaque a été apposée. Il ne néglige pas pour autant le domaine qu'il vient d'acquérir. Pinot va retrouver avec lui une certaine « splendeur » tout en gardant sa vocation essentiellement agricole.

Ce n'est peut-être qu'une hypothèse fortement étayée pourtant par « les améliora-

tions faites au dit-domaine » signalées lorsque le Docteur Viguerie fait donation de Pinot à son fils adoptif : Charles, Etienne Domengeau-Viguerie *.

En effet, tout en restant dans la même famille, Pinot change de propriétaire le 12 avril 1837 lors du contrat de mariage entre Charles, Etienne Domengeau-Viguerie et sa cousine Louise, Caroline Viguerie fille de Bernard, Pascal Viguerie, banquier.

A cette occasion Guillaume, Charles Viguerie fait donation au futur époux « du Domaine de Pinot et biens en dépendant situé dans les communes de Blagnac et Cornebarrieu composé d'une maison pour le maître et bâtiment pour l'exploitation, jardins, prés, bois, vignes et terres labourables avec les bestiaux de labour et de croît, troupeaux et les immeubles par destination qui y sont attachés... » et dont le revenu annuel s'élève à 6000 francs.

Pinot permet ainsi à Charles, Etienne Domengeau-Viguerie de vivre en rentier. Il n'a pas embrassé la carrière médicale ni aucune autre d'ailleurs. Il prend part aux affaires blagnacaises en tant que conseiller municipal « élu » en 1852 sous le Second Empire.

Les Malidat

L'hypothèse du renouveau de Pinot avec les Viguerie se confirme dans l'acte de vente du 11 novembre 1867.

Jean, Etienne Petit, François, Charles Malidat et son épouse Marie, Jenny, Coralie Petit achètent conjointement ce domaine « composé » d'un château (...) de tout le mobilier qui (s'y) trouve (...) de 14 orangers en caisse... » pour la somme de 200 000 francs.

Ces nouveaux propriétaires viennent de Goyrans et de Gargas. Les Petit, père et fille, vendent tous leurs biens situés dans cette localité pour acquérir le domaine de Pinot. Charles Malidat reçoit de son père, Raymond, maire de Goyrans « une pension annuelle et viagère de 4000 francs ».

Dans le recensement blagnacais de 1872, Jean Petit, alors âgé de 61 ans, habite le château avec dix-sept personnes dans les autres bâtiments : deux maîtres-valets, un roulier, un jardinier, un laboureur, leur femme et leurs enfants.

* sa mère Joséphine, Elisabeth Domengeau qui a perdu son père et son grand-père en Vendée à la bataille de Cholet le 17 octobre 1793, réside à Lille en 1837 et n'assiste pas au mariage de son fils.



Une vue insolite de la cour d'honneur (coll. Père Michel de Saint-Sernin)

Dans l'acte de vente, Charles, Etienne Domengeau-Viguerie ne fait aucune allusion au droit de « dépaissance » dont jouissent les Blagnacais sur le Grand Pré de Boyer. Cette omission, sans doute involontaire, provoque un sérieux différent entre la commune de Blagnac et les propriétaires.

Le 21 juin 1874, le garde-champêtre leur dresse un procès-verbal « pour dépaissance d'un troupeau de bêtes à laine » sur cette pièce de terre portée sous le numéro 130 de la matrice cadastrale* et confrontant « sur deux aspects à chemin public et aux autres à la propriété du sieur Boussac (propriétaire de Carrière) et des héritiers Flottard (propriétaires d'Uzou). M. Petit et M. et Mme Malidat portent l'affaire au tribunal de simple police qui leur signifie que « la commune serait propriétaire de la dite pièce de terre ou que tout au moins les habitants auraient un droit de vaine pâture sur la propriété dont il s'agit ».

Devant cette situation, ils écrivent au Préfet disant que rien de tel n'est inscrit dans

* Ce pré que nous ne pouvons situer avec exactitude, devait se trouver à proximité de la route de Grenade.

l'acte de vente, que « la prairie dont il s'agit qui est close fait obstacle à l'existence de ce droit » et qu'enfin la commune ne peut montrer aucun titre.

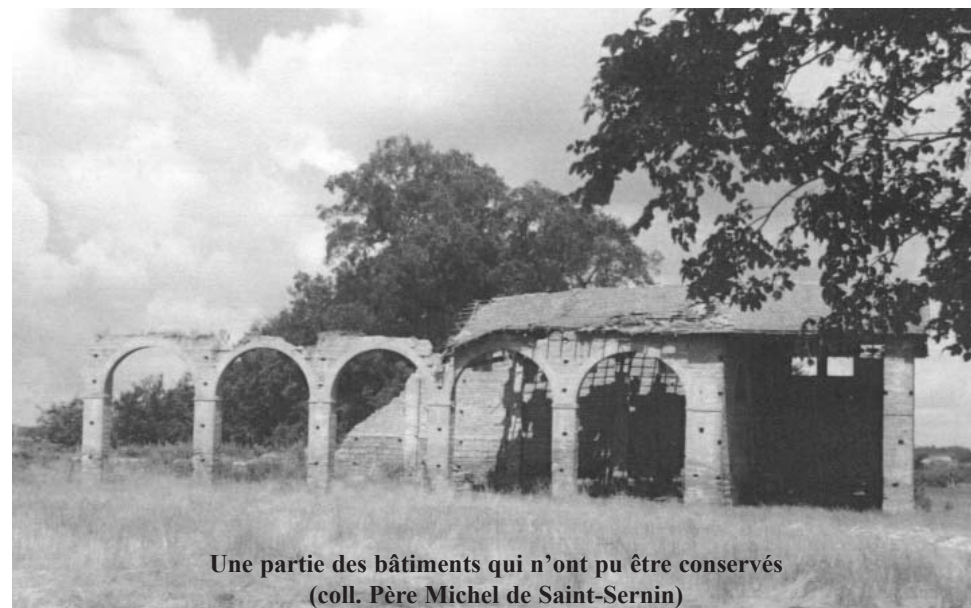
La préfecture envoie leur lettre, en janvier 1875, à la mairie de Blagnac pour être mise « sous les yeux du conseil municipal ».

La polémique s'arrête là et ce droit vieux de 400 ans tombe définitivement dans l'oubli, du moins à notre connaissance.

Charles Malidat et son épouse transmettent le domaine de Pinot à leurs enfants. Les terres continuent d'être cultivées par les métayers qui se succèdent, mais « le château », une fois de plus délaissé, se délabre peu à peu.

Le CESDA

En 1945, Raymond, Marie Malidat, fils de François, Charles et de Marie, Jenny, Coralie Petit, alors âgé de 76 ans, célibataire, cherche en accord avec sa sœur, à se défaire « utilement » du domaine de Pinot dont il a hérité de ses parents mais qui lui pèse un peu. Pris continuellement par sa carrière dans les Assurances terminée comme directeur de « La Prévoyance », il a négligé l'entretien de Pinot. Sur les conseils de M^e Camps, il fait donation du domaine à « l'Association d'Utilité



Une partie des bâtiments qui n'ont pu être conservés (coll. Père Michel de Saint-Sernin)



La Maison d'Enfants de Pinot
(Coll. Père Michel de Saint-Sernin)

Publique des déficients auditifs » (devenue CESDA : Centre d'Education Spécialisée pour Déficients Auditifs) rue des Trente-Six Ponts à Toulouse.

A son décès survenu le 19 avril 1955 et après enquête préfectorale, l'Institution peut prendre possession de Pinot.

Le 7 mars 1956, son conseil d'administration dont M^e Camps faisait partie, décide d'accepter ce legs malgré la clause stipulant « l'interdiction d'aliéner pendant une période de cent ans ».

Les administrateurs n'envisagent pas « d'exploiter directement la propriété qui est en fermage pour un revenu de six à sept mille francs par an » mais pensent utiliser « le château, sa garenne, jardins et dépendances » comme lieu de « promenade des jeudi et dimanche ».

Pinot accueille donc ces jours-là les jeunes déficients auditifs accompagnés par les religieuses qui en ont la charge. L'état des bâtiments, si bien décrit par Lucien Gratté dans le numéro 21 de notre revue, ne semble pas permettre de plus longs

séjours.

D'ailleurs inutile d'entrer. Les rares promeneurs et surtout les chasseurs se rendent vite compte de la désolation de ces lieux déserts : pigeonier en ruine, nombreuses constructions vides et branlantes... Certains pensent même que Pinot n'a plus de propriétaire !

Le réveil va sonner en 1968. Cette année-là, le CESDA loue le domaine à la Congrégation des Pères de Timon-David, fondée à Marseille en 1847. L'idée de l'un d'eux, le Père Michel de Saint-Sernin, est d'en faire une maison d'accueil pour de jeunes garçons en difficulté.

Mais avant la réalisation d'un tel projet de très gros travaux sont nécessaires : il faut démolir, consolider, construire, aménager... Le financement est assuré durant quelques mois par l'Abbé Bertaine, directeur de l'école du Ferradou, ensuite la Congrégation de Timon-David prend le relais.

La ferme toute proche est rasée ainsi que les restes de l'orangerie et le hangar aux hautes et belles arcades trop dangereuses. Les grands ducs s'étaient appropriés l'intérieur du château, il est facile d'imaginer l'état de saleté dans lequel ces beaux oiseaux l'avaient mis !

Malgré toutes les difficultés, les nombreux atouts du domaine de Pinot valent la



Quelques pensionnaires de la Maison d'Enfants
(coll. Père Michel de Saint-Sernin)

peine de fournir des efforts. Sa situation centrale le met à « 10 km de Toulouse, 6 km de Purpan et de Colomiers, 4 km de Sud-Aviation, de l'Aérogare et de Blagnac ». Ses 126 hectares de prés, cultures, landes et bois offrent un remarquable cadre de verdure. La maison de briques rouges « très représentative de la région toulousaine, avec un corps central de 50 m de longueur à deux niveaux et deux ailes à un seul niveau longues chacune de 46 m encadrant avec une imposante grille ouvragée une élégante cour intérieure » permet de loger facilement les enfants et leurs éducateurs.

Après les gros travaux, l'aménagement des locaux se fait justement en fonction de cet accueil. Dans le bâtiment principal, au rez-de-chaussée un couloir distribue six pièces dont une de 51 m², des sanitaires, une grande salle de 130 m², une chaufferie et des réserves, un bel escalier accède au premier étage où un couloir dessert cinq pièces et des sanitaires. Dans l'aile Ouest se trouvent une grande pièce, un couloir central, deux petites chambres, des ateliers et des réserves. Les combles ont été aménagés en sanitaires et en huit petites chambres dotées chacune d'un lavabo. L'aile Est, en simple rez-de-chaussée, ne présente que deux chambres, une grande pièce, des réserves et une chapelle dont l'emplacement diffère de celui de l'ancienne qui devait se trouver dans le château lui-même.

De 1969 à 1983, la Maison d'Enfants de Pinot « alliant aux charmes des vieilles maisons, les avantages de la vie moderne – cuisine au propane et chauffage central – reçoit comme prévu, une cinquantaine de garçons défavorisés de six à dix-huit ans. Encadrés par leurs éducateurs et par le Père Michel de Saint-Sernin, ils y trouvent le calme, le réconfort, l'éducation, la détente, les loisirs, les sports de plein air.

Durant toutes ces années, une famille de Merville, les Cadamuro, exploitent



Pinot, complexe sportif (photothèque municipale)

les terres qui produisent du blé, de l'orge, du colza et quelque peu de sorgho.

La commune de Blagnac

En décembre 1983, les lieux étant libres, la Ville loue le domaine de Pinot au CESDA dans le but d'y créer une structure susceptible d'accueillir les enfants en période de vacances, le loyer annuel s'élevant à 50 000 francs.

Elle entreprend de nouveaux travaux : réfection de la toiture, drainage , etc...

Trois années plus tard, le centre aéré ayant parfaitement fonctionné, la ville de Blagnac décide « de se porter acquéreur de ce domaine qui présente un intérêt incontestable pour l'installation d'un complexe de loisirs et de plein air ».



Pinot et le chantier en mars 2003.

Malheureusement le CESDA ne peut consentir à cette vente, étant dans l'obligation, selon la clause du legs, de conserver ce domaine pendant 100 ans. Le 27 septembre 1985, le conseil municipal prend la décision de l'acquérir par voie d'expropriation. Le CESDA, obligé de s'incliner, négocie au mieux l'indemnisation.

Les aménagements sportifs voient le jour et, jusqu'en 2002, enfants et adultes, apprécient cet ensemble aujourd'hui disparu. Seul, le centre aéré fonctionne encore. A côté des bâtiments gigantesques conçus pour l'Airbus A380, le château d'un autre âge, sa prairie et son bois classé, semblent faire partie du décor d'un conte de fée.

Tour à tour, demeure de seigneurs et de barons, de bourgeois et de rentiers, royaume des jeunes et des enfants, domaine agricole, complexe sportif, Pinot que seras-tu demain ?...

Suzanne Béret
(avril 2003)

SOURCES

- Archives municipales de Blagnac :

Série D : 1D35 – 1D36

3D24

Série F : 1F1

Série G : 1G1 – 1G4 –1G5 –1G6

2G6 –2G7 –2G22

Série R : 1R42

Registres paroissiaux

- Archives municipales de Toulouse

Etat civil

Annuaire de la Haute-Garonne

- Archives départementales de la Haute-Garonne

Série Q : 187Q3 – 187Q18

Série 3E : 3E5854 (M^e Moncassin 7 –12-1744)

3E28631 (M^e Corail 29-04-1771)

3E20995 (M^e Monna 30 niv. an X)

3E27420 (M^e Amilhau 16-16-1813)

3E27421 (id 29-01-1814)

3E27425 (id 22-01-1815)

3E21058 (M^e Ollier 12 -04- 1837)

3E31466 (M^e Dupuy 5-07-1865)

3E26717 (M^e Dubois 11-11-1867)

BIBLIOGRAPHIE

CORRAZE (abbé Raymond) « Lardenne, gardiage de Toulouse ». Ed. Vidal, Montauban 1939.

FRECHE (Georges), "Toulouse et la Région Midi-Pyrénées au siècle des

AFFITAN, CHEVALIER DE BLAGNAC AU XII^e SIÈCLE

Les seize actes du cartulaire de l'abbaye de Saint-Sernin¹ représentent quasiment notre seule source d'information sur Blagnac aux XI^e et XII^e siècles. Aussi fragmentaire soit-il, ce corpus nous dévoile quelques pans de la vie de notre village en ces temps si reculés. C'est ainsi qu'arrivent à se détacher quelques figures que l'épaisseur du temps ne nous fait deviner qu'en filigrane. Affitan de Blagnac est l'une d'entre elles.

Affitanus de Blaniaco apparaît pour la première fois vers l'an 1122 comme témoin d'une donation de dîmes au monastère toulousain². Sa place dans la liste des témoins, en première position juste après les représentants des chanoines, doit faire de lui un personnage local relativement important. Nous pouvons penser que cet homme faisait partie de la classe en pleine ascension des milites, combattants à cheval, que l'on allait appeler chevaliers.

Ce début de siècle est l'époque où ces hommes d'armes, s'émancipant de la tutelle des grands seigneurs, commencent à joindre à leur prénom le nom du lieu où leur pouvoir s'exerce. Affitan n'échappe pas à la règle et est ainsi le premier à s'intituler de Blagnac. Cette importance sociale ne doit cependant pas être surestimée. Fondée sur la propriété foncière et l'exercice de quelques droits seigneuriaux, elle ne fait pas de notre homme un seigneur mais sûrement quelqu'un d'éminent dans la hiérarchie villageoise quotidienne, un penchant laïque au représentant local du seigneur-abbé de Saint-Sernin, le recteur de l'église Saint Pierre.

Cette position enviable fait qu'Affitan est invité à apposer sa signature au bas du legs, donations et autres accords concernant les biens de l'abbaye situés dans l'honneur de Blagnac. Accompagné de son neveu Arnaud, il apparaît en février 1135 comme témoin à la remise en fief par le clerc Pons Morennus de deux vignes au lieu-dit Gavarrum, l'actuel Ritouret³. De même, avant 1138, il est par deux fois témoin d'actes où se distinguent ses pairs du voisinage : Lormand Esquieu et Pons de

Beauzelle⁴. En tout, il apparaît dans six des huit actes rédigés par les chanoines de Saint-Sernin pour leurs domaines de Blagnac entre 1120 et 1150.

En janvier 1137 Affitan et son épouse Géralda donnent leur fils Bernard au monastère pour qu'il y devienne chanoine⁵. Cette accession, qui conforte leur rang social et assure l'avenir de l'enfant, leur coûte néanmoins un mailhol dont Affitan se réserve la moitié en usufruit jusqu'à sa mort. Le monastère de son côté accroît son domaine viticole et complète son emprise foncière en recevant cette jeune vigne qui jouxte les siennes propres. On peut imaginer les négociations qui ont pu accompagner le règlement de cette dot canoniale... Ce genre de transactions étaient alors pratiques courantes au sein de la petite aristocratie soucieuse de caser des cadets en surnombre en évitant le morcellement du patrimoine et en assurant une manne spirituelle au lignage.

Dans notre cas, les raisons profondes d'Affitan étaient-elles économiques ou spirituelles ? Nous ne le saurons jamais ! Toujours est-il que quelques années plus tard, sur son lit de mort et du consentement de sa femme Géralda, il donnera un deuxième fils au chapitre cathédral Saint-Etienne cette fois, pour qu'il y soit reçu chanoine. En novembre 1144, ces religieux vendront pour 70 sous Toulzas à leurs homologues de Saint-Sernin les biens qui accompagnaient cet enfant : la terre de La Mola ainsi qu'une jument et son poulain⁶ !

Après sa mort nous ne trouvons plus trace de sa famille ou de sa descendance dans notre cartulaire. La lignée s'est éteinte ? Les documents manquent ? Ce Petrus de Blanag rencontré 40 ans plus tard dans une charte des Consuls de Toulouse⁷ a-t-il un lien avec Affitan ? Impossible à dire. Peut-être pourrions-nous seulement tenter une hypothèse concernant l'origine de notre chevalier et ce, par le biais, ou grâce à son prénom...

¹ Pierre et Thérèse Girard, Cartulaire de Saint-Sernin de Toulouse, édité par les Amis des Archives de la Haute-Garonne, Toulouse, 1999.

² Acte n° 436.

³ Acte n° 437.

⁴ Actes n° 440 et 448

⁵ Acte n° 439

⁶ Acte b° 779. Le legs d'une jument et de son poulain renforce l'hypothèse qu'Affitan était bien chevalier ; quant à la terre de La Mola, il s'agit de l'actuel lieu-dit Coirays, près de Beauzelle.

⁷ R. Limouzin-Lamothe, La Commune de Toulouse et les sources de son histoire (1120-1249), Privat, Toulouse, 1932. Cartulaire du Consulat n° 19.

En effet, le prénom Affitan, Affitanus dans sa forme latine, est tout à fait inhabituel voire rarissime. A cette époque où les prénoms faisaient partie du patrimoine familial et se transmettaient entre générations, on sait que certaines familles usaient de prénoms rares comme de marques symboliques d'attachement au clan. Or, le seul autre Affitan qu'il m'ait été donné de rencontrer dans mes humbles recherches historiques est un contemporain de notre chevalier Blagnacais, Affitan de Baziège, qui apparaît lui aussi dans le cartulaire de Saint-Sernin en 1143⁸. Dans le cas où il ne s'agirait pas d'un pur hasard, deux possibilités s'offrent à nous :

Soit une erreur de copiste a été commise, donnant Affitanus de Vadeja (Affitan de Baziège) pour Affitanus de Vaudela (Affitan de Beauzelle) et dans ce cas il s'agit probablement de notre chevalier blagnacais qui aura troqué exceptionnellement et pour une raison inconnue son – de Blagnac pour un – de Beauzelle voisin !

Soit Affitan de Blagnac était parent d'Affitan de Baziège. Cette hypothèse pourrait être étayée par l'existence de droits seigneuriaux de la famille de Caraman sur Blagnac au XII^e siècle et les liens de sang qui unissaient cette illustre lignée à celle plus modeste de Baziège dès le début de ce même siècle. Affitan de Blagnac pourrait être dans ce cas un cadet « Caraman-Baziège » émigré vers un domaine familial excentrique dont il aurait pris le nom. Impossible à assurer...

Peut-être de nouvelles découvertes dans les archives médiévales du Toulousain viendront un jour inopinément confirmer cette hypothèse. Rien n'est moins sûr car la recherche historique, notamment en histoire médiévale, pose souvent plus de questions qu'elle n'apporte de réponse. C'est aussi ce qui en fait son attrait.

Olivier Daillut

incip cartolarium sancti saturnini . in
 regibus de archidiaconatu .
 Ecclesia sancti simplici donat . ii . solidi . iii .
 denarii . tot . senes . Ecclesia sancti martini . ii .
 solidi . Ecclesia de cresag . iii . sextarios in
 m . pur . Ecclesia de roacisera . Ecclesia sancti la
 gari . ii . solidi . iii . denarii . tot . Ecclesia sancti pro
 ueti . ii . solidi . iii . denarii . tot . Ecclesia sancti iohis .
 7 ecclesia de ferrucio a feu . Ecclesia de cor
 celas . ii . solidi . iii . denarii . tot . Ecclesia de ui
 lar . iii . denarii . tot . Ecclesia de sacapela . Ecclesia
 de garanaga . ii . solidi . iii . denarii . tot . Ecclesia
 de marciel . ii . denarii . tot . Ecclesia de bersag .
 Ecclesia de ganiglug . Ecclesia de combat .
 ii . solidi . tot . Ecclesia sancti bibiani . xx . denarii . tot .
 Ecclesia sancti pauli . xxiii . denarii . tot . Ecclesia de
 ualucis . ii . solidi . iii . denarii . tot .

L'incipit du Cartulaire "Incipit cartolarium Sancti Saturnini...."
 (Cartulaire de Saint-Sernin, n° 1, partie du folio 7a)
 (Cliché ADHG)

⁸ Acte n° 264.

LES MALHEURS DU CLOCHER

Pour la première fois, en 1098, la présence d'une église à Blagnac, certainement antérieure, est mentionnée dans l'acte de donation de Guillaume IV, comte de Poitiers, duc d'Aquitaine, au Chapitre de Saint-Sernin de Toulouse.

C'était une église au clocher-mur, tournée vers la Garonne qui coulait au pied des remparts. Les Devoisins, seigneurs ou co-seigneurs de Blagnac durant quatre siècles, transforment l'édifice primitif, font démolir le clocher-mur pour le remplacer, en 1383, par celui que nous connaissons aujourd'hui.

Ce clocher, « petit frère » de celui de la basilique Saint-Sernin de Toulouse, n'est pas arrivé jusqu'à nous sans subir de nombreuses épreuves : morsure du temps... coup de foudre... installation et désinstallation du télégraphe.... travaux de restauration récents.

La chute d'un avion en 1944

Le 26 mai 1944, un Dewoitine piloté par un allemand, saboté sans doute, évite de justesse l'école de filles, place Jeanne-Hérisson et s'écrase sur la face droite de l'église, ouvrant un énorme trou, ébranlant tout l'édifice.

Si quelques minutes ont suffi pour cette destruction, il n'en sera pas de même pour la reconstruction. Les dommages causés à l'orgue ont déjà fait l'objet d'un article dans le numéro 16 de notre revue. Durant plus de sept ans, les offices se déroulent dans la chapelle Saint-Exupère, l'église étant fermée pour cause de travaux.

Pour éviter tout dommage supplémentaire et en attendant que soit fixé le montant des réparations, le maire et les conseillers municipaux décident, le 23 octobre 1944 « d'étayer les murs qui menacent de tomber ». Dès le mois de décembre suivant, « l'administration des Beaux Arts (fait) connaître qu'elle prendra en charge la remise en état de l'église ». Les élus, satisfaits, approuvent cette proposition.

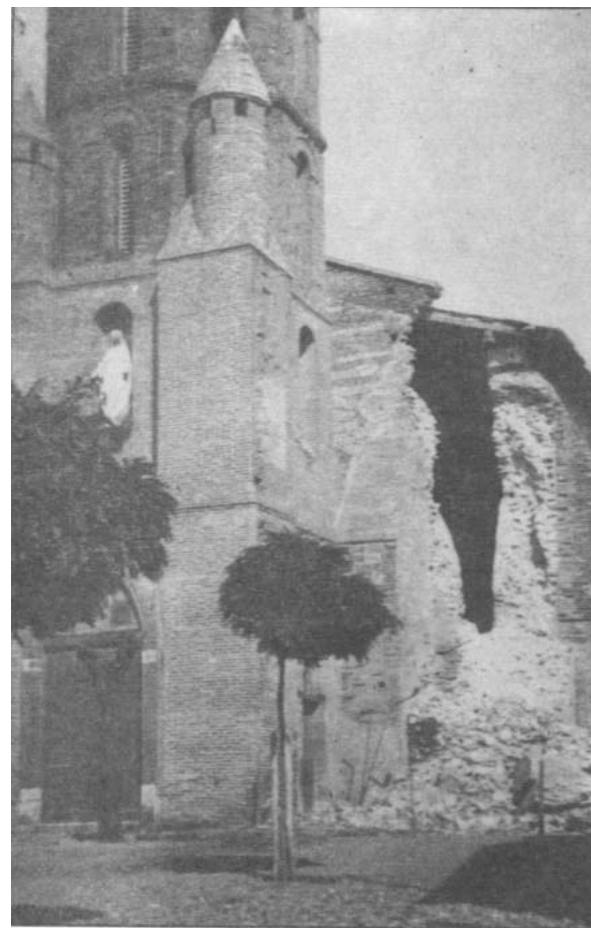
Afin que les travaux de réfection commencent au plus vite, l'année suivante, le maire Jean-Louis Puig, se rend à Paris faire les démarches nécessaires auprès des autorités compétentes qui choisissent l'architecte et l'entrepreneur.

Mais les choses vont lentement et c'est bien compréhensible après la sombre période de l'Occupation.

Enfin, en décembre 1946, le maire soumet au conseil municipal qui l'approuve « un projet de marché de gré à gré concernant l'enlèvement des matériaux provenant de la démolition de la voûte de l'église ». Albert Féral, artisan-maçon de Blagnac, se charge des travaux moyennant « 62 940 francs mandats au fur et à mesure de leur avancement ».

La réfection proprement dite prend du temps et, malgré le retard pris par l'architecte, se termine fin 1951. Le ministère de l'Urbanisme et de la Reconstruction a alloué une somme de 2 030 000 francs pour cette remise en état. Les travaux de peinture s'élevant à 306 677 francs sont prélevés sur cette subvention. Ils sont confiés aux Etablissements Moulié et fils, 35-37, rue de la Colombette à Toulouse sous la direction de l'architecte M. Cazes.

Après cette longue fermeture, les Blagnacais retrouvent enfin leur église en 1952.



L'église après la chute de l'avion.

Nouveaux travaux

Les années passent, la chute de l'avion n'est plus qu'un mauvais souvenir. Mais déjà en 1969, les outrages du temps entraînent de nouveaux travaux. Notre église, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du 23 novembre 1926 mérite toutes les attentions.

En mars, M. Bernard Calley, architecte des Bâtiments de France, établit le devis s'élevant à la somme de 258 776,97 francs. Le maire, Jacques Puig, sollicite auprès du Ministère des Affaires Culturelles non seulement l'autorisation d'entreprendre la réfection de l'édifice mais surtout une subvention la plus élevée possible tandis que le conseil municipal « s'engage à voter les centimes correspondant au montant de la dépense ».

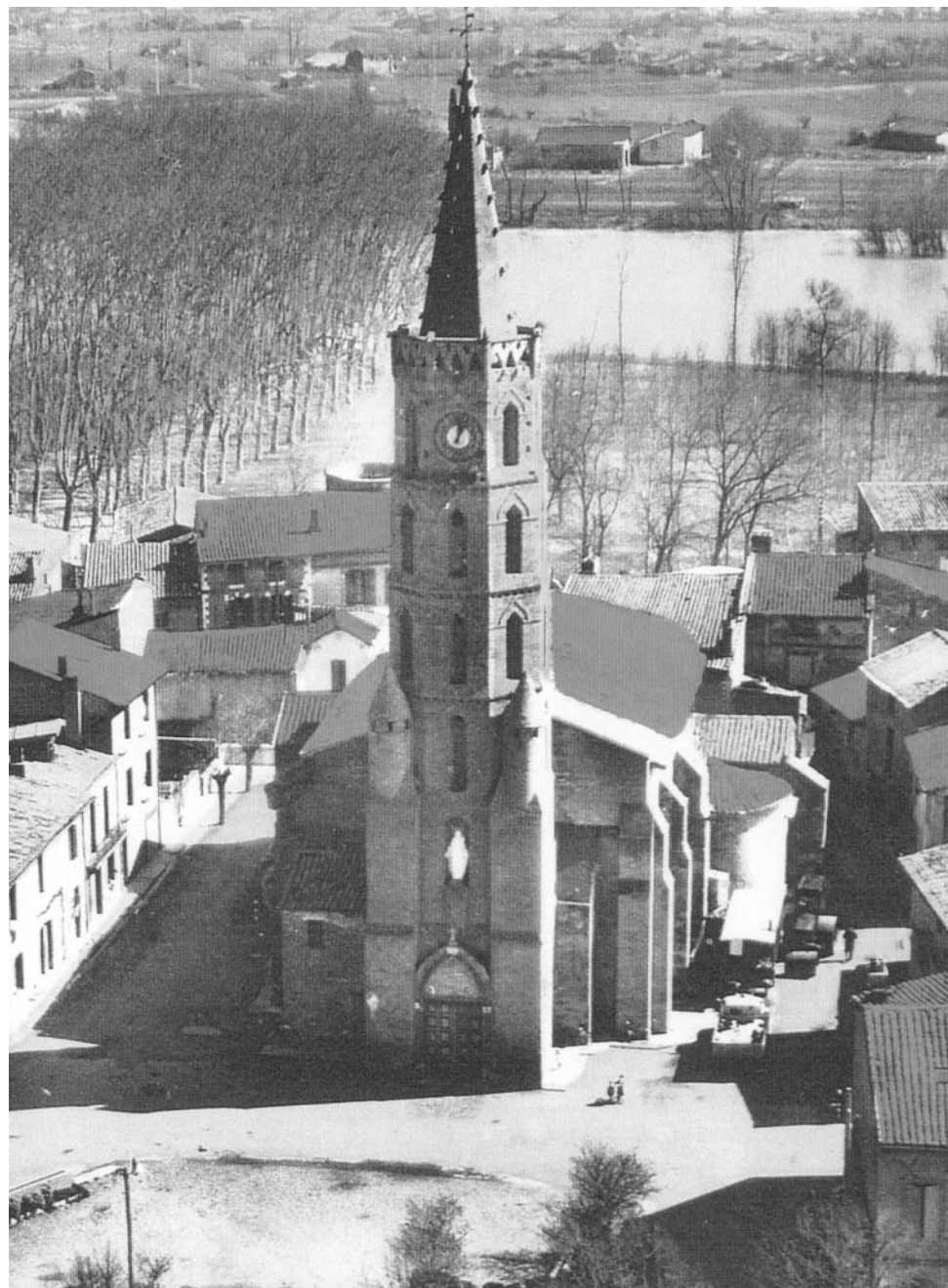
La réponse du Ministère arrive le 5 novembre : il octroie les 10 % du montant des travaux. Pour compléter cette subvention, M. le Maire, en accord avec les conseillers municipaux, en sollicite une autre auprès de M. le Préfet de la Haute-Garonne.

Plusieurs entreprises envoient leur devis. L'adjudication a lieu le 5 mai 1971. Sur les conseils de B. Calley, l'entreprise Le Mercier, située 28 rue d'Auriol à Toulouse, est retenue.

Le montant du marché s'établit à la somme de 246 454,26 francs. Grâce aux subventions « son financement est assuré dans le cadre du financement général du projet et est prévu au budget primitif de 1971 art. 231-9 ». Il ne pose donc aucun problème et les travaux de restauration commencent.

Mais, dans la séance du 26 avril 1972, le maire annonce que Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France a fait connaître que la valeur du devis primitif doit être majorée de 17 %. Deux augmentations justifient cette majoration, celle de la TVA et celle de l'appel d'offre. L'équilibre de l'opération peut s'obtenir :

- 1) soit en maintenant la valeur du devis initial mais en supprimant un certain nombre de travaux, mur nord notamment.
- 2) soit en rédigeant un avenant au marché d'un montant de 48 565,30 francs.



Après en avoir délibéré le conseil municipal décide d'adopter la deuxième solution. A l'unanimité des membres présents, délégation est donnée à M. le Maire pour :

- 1) donner le feu vert à l'Architecte des Bâtiments de France en vue de la rédaction des diverses pièces nécessaires
- 2) inscrire un crédit spécial au budget supplémentaire entre 10 000 et 15 000 francs

Dans la séance du 22 novembre 1972, M. Maga rappelle la hausse de 17 % par rapport au marché initial qui était de 41 897,22 francs. Mais l'architecte ayant proposé d'y inclure la réfection de la toiture, l'avenant définitif à souscrire est de 52 297,22 francs. A cette somme, il faut ajouter la dépense du paratonnerre : 5330 francs et de l'horloge : 4341,79 francs.

Le conseil municipal donne son avis favorable à l'inscription de la dépense et mandate M. le Maire pour solliciter l'aide de l'Etat et du Département.

La rénovation de la toiture pose des problèmes supplémentaires. En 1975, alors qu'elle est en cours, il faut encore ajouter 8000 francs, la moitié étant heureusement prise en compte par l'Etat. La commune, propriétaire du bâtiment paie les 4000 francs restants.

La promenade de la Vierge Immaculée

A l'occasion des travaux effectués durant les années 70, la statue de la Vierge, installée dans la niche au-dessus de la porte d'entrée de l'église est descendue de son piedestal.

Cette statue, en fonte, date de 1860. Elle a été acquise cette année-là par souscription "en souvenir d'une retraite de huit jours prêchée par le R.P. Marie-Antoine, capucin". Déjà, à l'époque, son lieu d'installation met les paroissiens dans l'embarras. Le Père aurait voulu "l'ériger sur la place de l'église alors fort restreinte". Le maire, Jean Rocolle, "malgré son bon vouloir" s'y oppose justement à cause de cette exigüité. Elle est placée dans le porche en attendant d'être enfin élevée dans la niche.

La Dépêche du 28 juin 1972 montre, sur une photo, le clocher en plein travaux entouré d'échafaudages. La statue de la Vierge est encore là pour quelques jours avant d'entreprendre sa promenade à l'intérieur de l'église.

Plusieurs fois déplacée, elle « visite » tout le côté droit de l'édifice. Partie du fond de l'église, elle est mise dans la chapelle du Sacré-Cœur où elle reviendra après être passée dans celle de Saint-Jacques. Les travaux de restauration motivent ces « pérégrinations ».

Après trente années d'absence, presque oubliée par tous, un certain jour de décembre 2002, comme par miracle, elle réapparaît et regagne sa place dans le clocher. Les Blagnacais peuvent à nouveau l'admirer. Pourtant, les Anciens ne la reconnaissent pas : elle est partie avec de belles couleurs claires, blanches et bleues, elle revient toute sombre, à croire que ce n'est plus la même !

A peine visible le jour, elle disparaît totalement la nuit, alors qu'une petite lumière à ses pieds la mettrait en valeur.

Après l'installation, en 2000, du chauffage par le sol, il reste encore à réaliser la restauration des murs et des peintures.

Notre belle église, malgré tous les problèmes qu'elle soulève, les travaux et les dépenses qu'elle exige, continuera à susciter admiration et fierté.

Daniel BONZOM

SOURCES

- Délibérations du Conseil Municipal de Blagnac de 1944 à nos jours.
- Journal paroissial de Noël 1955.

Je remercie Jean-Louis Rocolle pour son aide.

LES DÉBORDEMENTS DE L'AUSSONNELLE A CORNEBARRIEU

L'Homme s'est souvent installé à proximité des cours d'eau et les communes traversées par une rivière ou un fleuve sont fortement marquées par ceux-ci. Cornebarrieu n'échappe pas à cette règle...

L'Aussonnelle tire son nom d'Aussonne, même si cette filiation est beaucoup plus indirecte qu'il y paraît et Cornebarrieu lui doit son nom, en raison de la courbe qu'elle trace en contournant la butte sur laquelle le village est bâti. En effet, l'origine toponymique probable est *cornau (b) arriu*, « le coin du ruisseau » en gascon.

C'est tout près de l'Aussonnelle, autour du cimetière, que les documents les plus anciens situent, au XII^e siècle, l'église et quelques maisons. Plus tard, les registres de délibérations du conseil politique puis du conseil municipal auront souvent à rapporter des débordements plus ou moins graves de l'Aussonnelle.

Jusqu'en 1785, un seul pont franchit la rivière, mais cinq gués sont couramment utilisés. Ce pont, roman, appelé Saint-Clément, mérite une rapide description : il était composé de deux arches dissymétriques, en brique, larges de 4,65 m et 4,50 m et séparées par une pile de 1,77 m. Dans un document administratif, le maire François-Denis Meilhaou précise le 14 octobre 1835 : « on ignore l'Époque précise où le pont a été construit. Aucun document parmi ceux existant dans les archives de la Commune ne l'indique ; mais si on peut s'en rapporter à la tradition, il aurait été bâti en même temps que l'Église St Clément située dans l'enclos du cimetière actuel de la commune et qui fut démolie peu après la révolution de 1789 : c'est-à-dire en l'an 600 de JC. Alors il aurait aujourd'hui 1235 ans d'existence ce qui paraît sans doute fort extraordinaire ».

Dans ce même document, le maire ajoute les observations suivantes : « les ponts ont un débouché beaucoup trop petit comme celui sur la même rivière et la route départementale voisine¹ : ainsi lors des crues et à plus forte raison lors des inondations assez fréquentes, les eaux refluent-elles jusqu'à une grande distance à l'arrière ; se répandent dans la campagne où elles occasionnent beaucoup de ravages ; enfin pénètrent dans la plus grande partie des maisons

voisines et y produisent d'ordinaire quelque temps après chez tous les habitants des accès de fièvre dont il est souvent très difficile ensuite de se débarrasser ». En quelques phrases, François-Denis Meilhaou a bien décrit le paysage et les risques que Cornebarrieu encourt en étant situé à proximité de l'Aussonnelle. Dix ans plus tard aura lieu la plus grande inondation que le village aura jamais subi à ce jour.



Le pont Saint-Clément vers 1925

L'inondation du 18 juin 1845

En consultant le compte-rendu de la délibération du 29 juin 1845, on peut lire : «M. le Maire a exposé les désastres affreux que le village de Cornebarrieu a éprouvés par les effets du débordement de l'Aussonnelle dans la journée du 18 juin courant (...) d'après les relevés les plus exacts qui ont été faits, il en résulte que quatre-vingt-dix maisons du village ont été plus ou moins atteintes et

que sur ce nombre quatre-vingt se sont écroulées ou ont été démolies de par ordre de l'autorité, comme menaçant par leur insolidité la sécurité publique, que par suite les 2/3 du village ont été aujourd'hui sans asile et dans la plus affreuse misère... »

Ce que les habitants et leurs élus redoutaient tant est arrivé et a touché directement près de la moitié des habitants de la commune. On peut se demander quelle en est la cause précise.

Le pont de la route départementale n° 7, aujourd'hui CD1, est cité déjà en 1835 comme ayant un débouché trop étroit. Cette observation sera renouvelée dans la délibération du 3 août 1845 « ayant lieu d'espérer que l'autorité supérieure s'occupera incessamment des mesures à prendre pour l'élargissement et redressement tant désiré et si nécessaire de la rivière de l'Aussonnelle et que même l'administration des ponts et chaussées fera construire une arche de sauvetage de chacun des côtés du pont qui est construit sur la route départementale n° 7 ».

Le mauvais entretien du cours d'eau et de ses berges est également en cause. Dès 1830, il est prévu un curage de la rivière depuis le moulin en amont du village jusqu'à l'extrémité de la commune vers Aussonne. Ces travaux se font attendre ; le 7 mai 1837, une délibération du conseil municipal décide « l'enlèvement des arbres et des broussailles qui se trouveraient sur le talus de l'Aussonnelle et l'élargissement sur toute la traversée de Cornebarrieu ».

Un an plus tard, le 13 mai 1838, rien n'est encore fait et un membre du Conseil propose de s'occuper « du nettoyage du lit de l'Aussonnelle qui arrose la commune de Cornebarrieu, reconnaissant que les inondations fréquentes qui menacent les maisons de la partie basse du village proviennent en grande partie des éboulements et plantations effectuées dans le lit de l'Aussonnelle, en aval du pont neuf établi sur la route départementale n° 7 ». En 1841, la commune attend encore le passage d'un ingénieur... et en 1845 il n'est pas encore passé.

Enfin, une autre explication est rapportée par la mémoire collective et tient au fait que le parcours de la rivière est essentiellement bordé de prés. Le plus grand est probablement le pré communal immédiatement en amont du pont

précédemment cité. Il s'agit des anciennes parcelles de l'hôpital de Cornebarrieu, d'une contenance de plusieurs arpents, et dont les coupes étaient mises aux enchères publiques chaque année, le premier dimanche de février depuis le début du XVIII^e siècle. Le fourrage déjà coupé aurait été emporté par les hautes eaux, obstruant ensuite l'arche du pont. Rien n'est écrit sur ce point, mais à la lecture des délibérations successives relevant la présence des broussailles, plantations et éboulements, on peut imaginer que la mémoire des Anciens a très probablement une base de vérité.



Une crue au Moulin de la Garenne vers 1930

Les suites de ce désastre

Le conseil municipal réagit très rapidement et désigne le 23 juin une commission de secours composée de Lachambre, maire, Florent, curé, Malefette et Marquès, conseillers municipaux, Lalassère et Sarlaboux du bureau de bienfaisance, Sancerry, Lafue d'Auzas, Druillet, propriétaires. Dès le 29 juin, il aliène le capital d'une rente, ce qui lui permet de disposer de 5000 francs environ qu'il répartira avec les secours attendus du Préfet.

Ce même jour, il décide l'achat de « terrains (...) qui seraient affectés aux habitants inondés pour y pratiquer des constructions nouvelles, s'il était reconnu qu'on ne peut sans des graves dangers, et sous peine d'être exposés à des nouveaux désastres, reconstruire les habitations sur les emplacements actuels ».

La réunion suivante du conseil, le 3 août, semble avoir été moins consensuelle. Le maire est revenu sur la décision de ne pas autoriser la reconstruction des maisons détruites, car l'achat de terrains proposés par certains propriétaires pour ces nouvelles constructions lui apparaît être une solution trop onéreuse. Isidore Malefette prend la parole et s'oppose à ce revirement du maire, reprenant les arguments détaillés au cours de la réunion précédente sur les risques d'une reconstruction sur place. Le vote qui s'ensuit, de sept voix contre quatre confirme la proposition du maire autorisant la reconstruction sur place.

On peut imaginer que cette décision n'a pas satisfait Isidore Malefette. En effet, le 5 septembre suivant, le Préfet est présent à Cornebarrieu pour une séance du Conseil municipal et de la commission des secours. Il précise que les secours s'élèvent à 21 000 francs correspondant aux 3000 francs du gouvernement, auxquels s'ajoutent les 5000 francs de la commune et les 13 000 francs de souscription. Ces sommes seront réparties en secours, mais l'assemblée décide tout d'abord de visiter toutes les parties du village submergées par l'inondation. Après cette visite, le conseil décide à l'unanimité de répartir une partie des sommes recueillies aux habitants sinistrés au prorata de leurs pertes, et, de plus, affecte 2000 francs à l'achat d'un terrain où les propriétaires des emplacements les plus exposés pourront reconstruire leur maison. Est-ce la présence du Préfet qui a conduit à cette décision tout en compromis ?

Soixante-trois sinistrés toucheront de 23 à 592 francs selon les dégâts de leurs biens. Trente-quatre auront plus de 200 francs. Ces secours sont en fait constitués de bons d'achat de matériaux ou de services ; la reconstruction doit avoir lieu à Cornebarrieu « avant le terme d'une année ».

Une nouvelle rue

L'assemblée du 5 septembre a choisi d'acquérir des terrains appartenant aux

sieurs Meilhou et Chaumeton ainsi qu'une maison avec son terrain, propriété de Lortet, pour y construire les nouvelles maisons et « y former une nouvelle rue qui se prolongerait jusqu'à la grande rue du village et aurait son issue par l'impasse dite Versailles ». Ces terrains, dont le niveau est situé environ un à deux mètres au-dessus des maisons détruites, sont moins menacés par les inondations.

Une fois achetés, ces terrains devaient être divisés en divers lots, lesquels seraient concédés, tout en laissant une rue de six mètres qui irait de la rue de Versailles au Carrelet (Avenue de Versailles et rue de Gascogne actuelles). Finalement, seul l'enclos Meilhou est acheté par décision du 23 novembre 1845 et la rue appelée communément rue de l'Y, aujourd'hui rue de Verdun, ne débouchera jamais sur la rue de Versailles. Vingt-neuf lots sont attribués et des maisons y sont construites ; elles n'ont jamais été atteintes par les inondations.

Les maisons détruites en 1845 ont toutes été reconstruites sur leurs emplacements, aussi bien dans la rue de Saint-Jean que dans la rue de l'Hôpital, aujourd'hui rue de la Poste.

Fort heureusement, il n'y a pas eu depuis d'inondation aussi grave que celle de 1845, même si l'Aussonnelle est sortie de très nombreuses fois de son lit. Les Anciens de Cornebarrieu se rappellent des inondations de 1952 avec 1,10 m dans certaines maisons, de 1957 avec trois crues durant le seul mois de juin, de 1967, etc.

Ces périodes difficiles étaient l'occasion d'entraide entre les habitants du « bas du village » ; des cloisons étaient rapidement bâties au plâtre devant chaque porte, en commençant par les maisons qui seraient les premières atteintes ; les meubles étaient montés à l'étage, et certains surveillaient la progression de la crue, pour annoncer ensuite la stabilisation puis la décrue.

Et les travaux sur l'Aussonnelle ?

Ils se sont fait attendre ; les premiers sont décidés durant l'hiver 1853-1854. Une imposition extraordinaire de 4 centimes par franc doit permettre de créer un chantier de travail pendant l'hiver pour les familles sans ressources. Ce

chantier consiste dans le récurage et l'élargissement de l'Aussonnelle près et en aval du pont sur la route départementale n° 7.

Le débouché insuffisant de ce pont fait encore l'objet d'une délibération le 14 novembre 1897 demandant l'intervention du Préfet. Le 21 décembre 1935 un habitant écrit dans son journal : « crue de l'Aussonnelle aussi forte qu'en 1890 quand le pont de la route a été bouché à 15 centimètres près ». Ce pont sera équipé de deux arches supplémentaires en 1965, cent trente ans après le constat de Meilhaou !

En mai 1911, il est question cette fois de la reconstruction du pont Saint-Clément. Le conseil général l'inscrit au programme de 1914, puis la repousse à 1915. La mobilisation et les réquisitions liées à la Grande Guerre reporteront ces travaux et le pont Saint-Clément ne sera remplacé par un nouvel ouvrage qu'en 1935.



Le pont de la route n° 7 avec, à droite, une des deux arches de sauvetage.

Un recalibrage de la totalité du cours de l'Aussonnelle a été exécuté autour des années 1980 ; il a permis de rectifier quelques virages, de dégager les berges des arbres et broussailles et de dégager certains passages très étroits. Mais les crues de l'Aussonnelle n'ont pas cessé pour autant, Elles n'arrivent simplement plus dans le bas du village, mais elles continuent à inonder les champs comme durant l'hiver 2002-2003...

Alain TOPPAN

Note

¹ route numéro 7, aujourd'hui CD1, route de Toulouse.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- NEGRE, (Ernest), Toponymie générale de la France. Editions Droz : Genève, 1990.
- Archives municipales de Cornebarrieu : registres de délibérations, 1D6, 1D7, 1D11.
- Archives privées.

LE PEINTRE ABEL FABRE

BLAGNAC 1846 - BACHOS BINOS 1922

La très belle exposition « Les Pyrénées romantiques » présentée récemment au musée Paul Dupuy de Toulouse a notamment mis en valeur les talents d'aquarelliste du blagnacais Abel Fabre, l'un des célèbres sculpteurs de la belle époque en pays toulousain. Nous avons publié sa biographie dans le n° 20 de notre revue.

Dès son enfance, Abel montre d'étonnantes dispositions pour le dessin, la peinture et bien sûr, la sculpture. Il se sert pour cela de tout ce qui peut tomber sous sa main, comme ces plantes dont il extrait diverses couleurs.

Agé de 14 ans, il quitte la maison familiale située rue de l'Oratoire (aujourd'hui rue Lavigne) et entre à l'école des Beaux-Arts de Toulouse où il étudie, entre autres,



Vue des Pyrénées depuis Bachos-Binos

les éléments de dessin géométrique avec le professeur Denis puis le dessin d'après l'antique avec le professeur de Larger. Il choisit ensuite de consacrer sa carrière artistique à la sculpture et de poursuivre cette formation à la prestigieuse école des Beaux-Arts de Paris. Il conservera toutefois intacte pendant toute son existence une passion pour la peinture et le dessin.

Pendant ses 5 années parisiennes, il consacre ses loisirs à admirer les chefs d'œuvre des grands maîtres européens conservés au musée du Louvre. Les paysages sont déjà sa source d'inspiration préférée quand le dimanche, il fuit à pied les embarras du centre de la capitale pour peindre la campagne environnante.

1886 : de retour depuis 13 ans dans sa région natale, Abel Fabre, âgé de 40 ans est devenu un sculpteur célèbre et les plus talentueux artistes de la ville rose font partie de son cercle d'amis. Citons notamment le peintre Henri Rachou, à qui nous devons, entre autres, l'émouvant portrait de Toulouse-Lautrec, son camarade de jeunesse.

Malgré les nombreuses commandes de sculptures à effectuer, Abel Fabre a la sagesse de réserver des jours de repos à son loisir préféré : la peinture des paysages si variés de notre belle région.

En découvrant ses aquarelles aujourd'hui conservées au musée Paul Dupuy, on l'imagine facilement entouré par son épouse et ses deux enfants pendant ses diverses promenades artistiques, de Saint-Paul de Fenouillet au petit port espagnol de Zumaya bordant l'océan en passant par les plages des Landes, les ruines de Rennes-le-Château, les rues étroites de Cordes, les rochers de Rocamadour ou la porte monumentale du Château de Pibrac. Les environs de Blagnac font partie des sujets qu'il affectionne. La superbe aquarelle de Beauzelle en témoigne et les blanchisseuses, le gamin décoiffé ou le passant débonnaire près d'un pigeonnier semblent dessinés pour illustrer certaines anecdotes du livre « Histoire de Blagnac » écrit à la même époque par Bertrand Lavigne.

Les Pyrénées restent toutefois le thème de prédilection de son œuvre peinte. Plusieurs fois par an, il les parcourt par tous les temps d'est en ouest, ajoutant au bonheur de la création artistique le plaisir de la randonnée pédestre.

Août 1922 : par une chaleur accablante, Abel Fabre, âgé de 76 ans, marche une fois de plus vers les sommets proches de Luchon à la recherche d'un nouveau paysage montagnard à peindre. Il ne l'atteindra jamais. Terrassé par une syncope, il s'éteint dans une maison du hameau de Bachos-Binos situé au milieu d'un superbe site semblable à ceux qu'il aimait représenter dans ses si jolies aquarelles.

Jacques SICART

NB : Si un lecteur a connaissance d'une photo, d'un dessin, d'une gravure représentant Abel Fabre, nous le prions de nous le faire savoir.

SOURCES

Musée Paul Dupuy : aquarelles et dessins d'Abel Fabre.

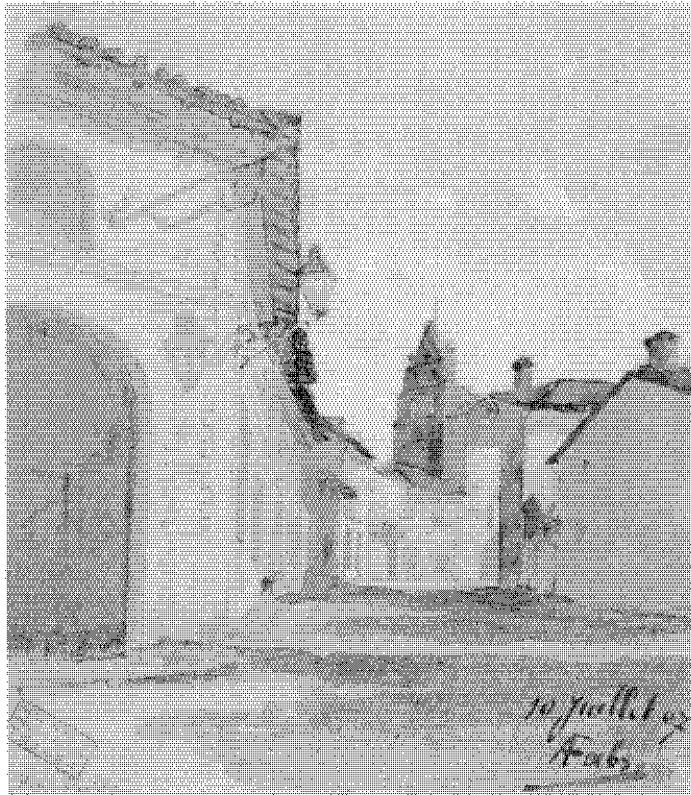
Archives de l'école des Beaux-Arts de Toulouse : dossier Abel Fabre n° 126.

Crédit photographique : S.T.C.

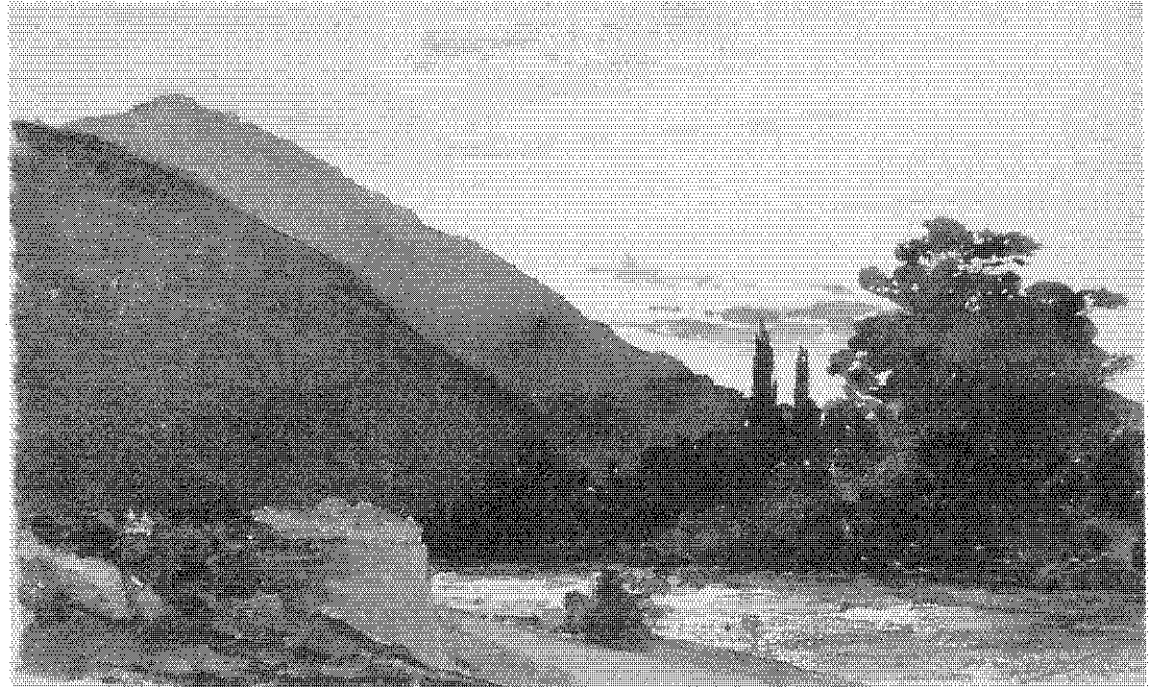
Nous remercions vivement Monsieur le Conservateur du musée Paul Dupuy et l'ensemble de ses collaborateurs pour leur aide précieuse.



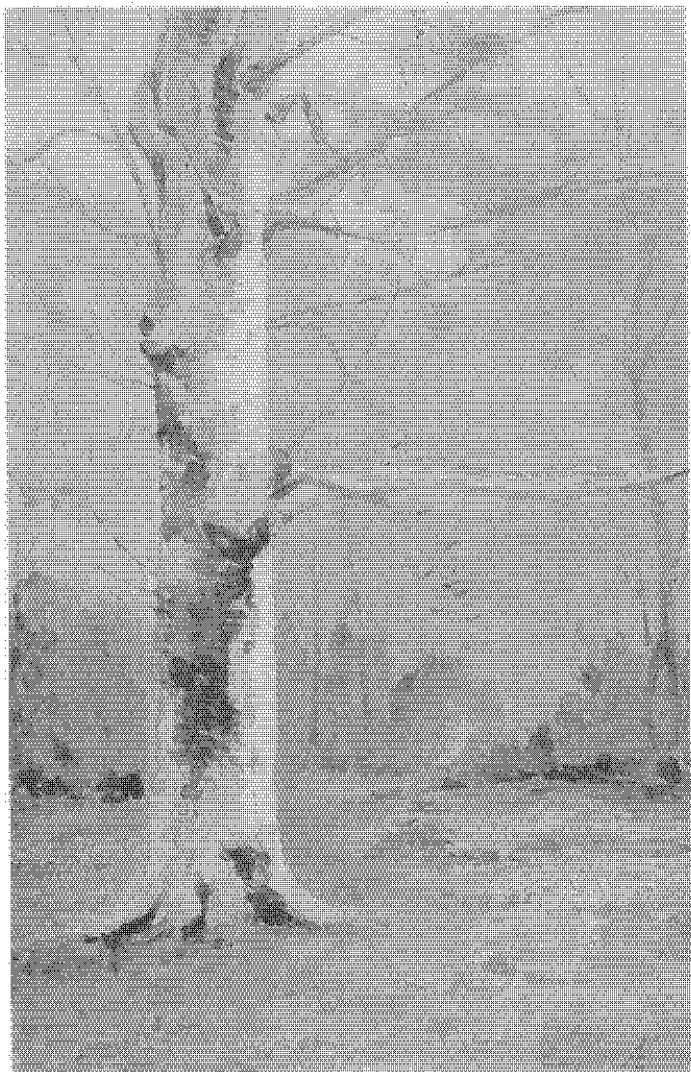
La porte de l'ancienne Ecole des Beaux-Arts, rue des Arts à Toulouse par Georges Castex (Musée du Vieux Toulouse), cliché musée du Vieux Toulouse.



Abel Fabre : Beauzelle - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4520



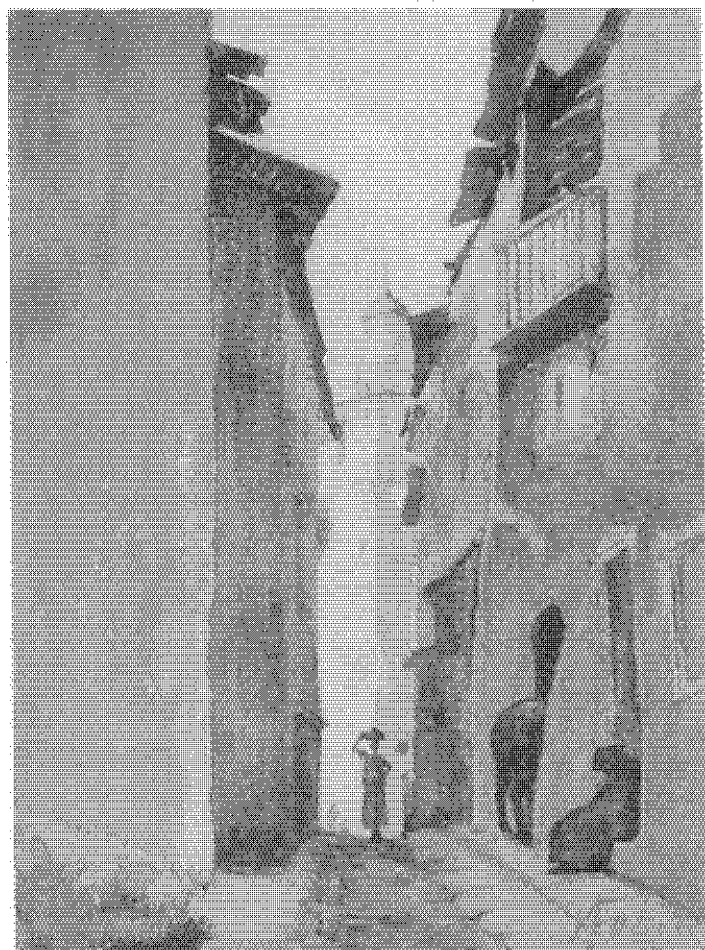
Abel Fabre : La Garonne à Fos - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4517



Abel Fabre : Platanus - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4518



Abel Fabre : Pente et monts de Peyresourde - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4516



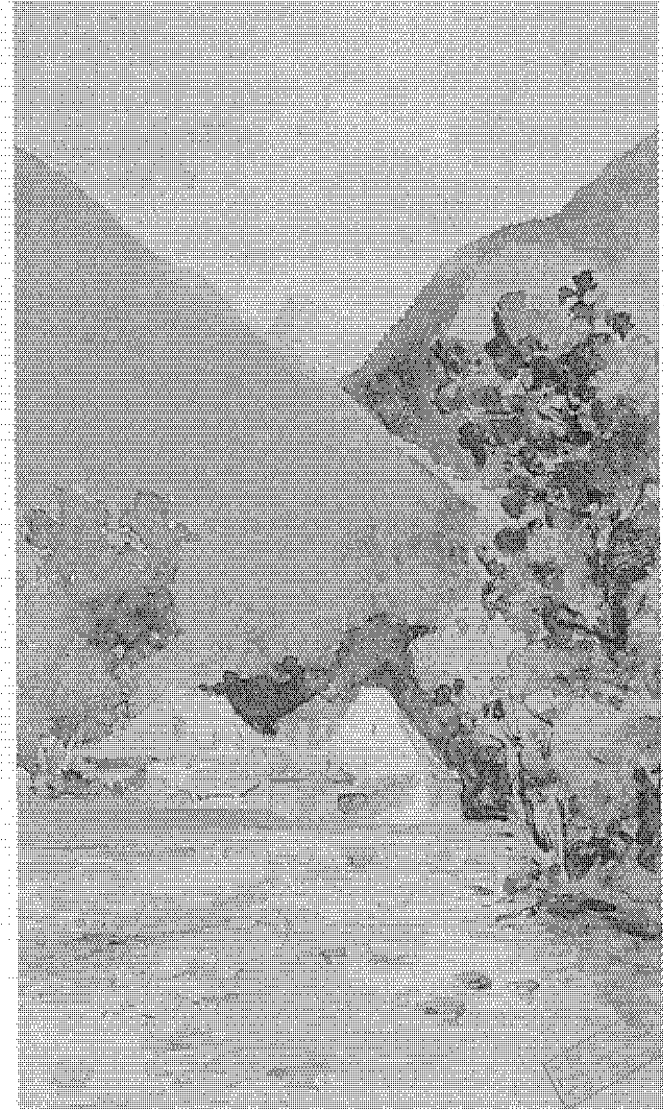
Abel Fabre : Village espagnol - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4563



Abel Fabre : Route de Léran à Foix - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4527

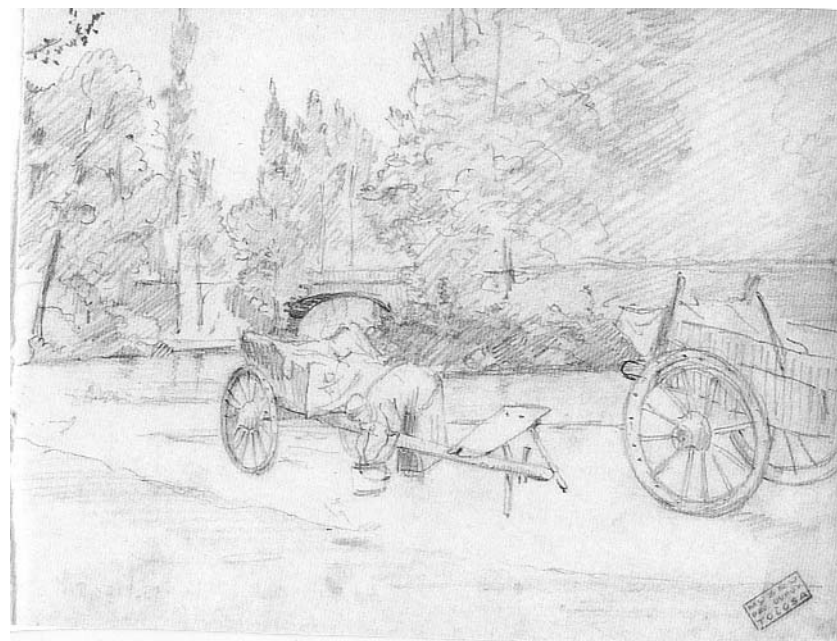


Abel Fabre : Maison et pigeonnier - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4525



Abel Fabre : Paysage de montagne - Musée Paul Dupuy - n° 58.81.4515

Musée Paul Dupuy
"Lavandière au pont"
n° 58814511



Musée Paul Dupuy
"Enfant"
n° 58814487



Musée Paul Dupuy
"Pigeonnier"
n° 58814501



Musée Paul Dupuy
"Paysanne"
n° 58814487



MARGUERITE LAMARQUE ET L'O.I.T.

Origine de la journée internationale de la femme

Il y a déjà 150 ans, des femmes osaient protester contre les conditions de travail qu'elles devaient subir dans l'industrie naissante et dont on peut aisément imaginer la dureté puisqu'elles se trouvaient contraintes de s'insurger publiquement. En effet le 8 mars 1857, des ouvrières américaines en grève, manifestant dans les rues de Washington, se sont heurtées aux forces de police.

Cette journée, suivie de bien d'autres semblables, aurait pu se perdre dans la mémoire collective sans une autre femme, née le 5 juillet 1857, dans un lieu bien éloigné de Washington, au-delà de l'Atlantique, à Leipzig.

Cette femme, Clara Zetkin, a grandi dans une atmosphère ouverte aux idéaux de la Révolution. Son père Gottfried Eisher était instituteur, sa mère Joséphine Vitale était la fille d'un ancien officier de l'armée de Napoléon. Clara luttera

LE CONGRÈS INTERNATIONAL DES FEMMES A PARIS



- Et patati, et patata...
- Et Djibouti, et Bogota...
- Et Tahiti, et Calcutta...

(Dessin d'Effel.)

toute sa vie pour l'émancipation des exploités et en premier lieu des femmes. C'est ainsi que, élue secrétaire internationale des délégués de quinze pays, elle proposera en 1910, au Congrès de l'internationale socialiste de Copenhague, la tenue chaque année, au mois de mars, d'une « Journée internationale des femmes » avec pour objectif immédiat

l'obtention du droit de vote que les Allemandes exerceront en 1920.

Dès 1911, le succès de cette journée fut considérable. Dans la seule ville de Berlin, 5000 femmes se rassemblent dans un quartier, 5000 dans un autre..., au total une quarantaine de réunions, souvent suivies de défilés, ont lieu dans la capitale. A Hambourg 19 réunions regroupent 4500 personnes. Depuis lors, cette journée a continué à être célébrée avec plus ou moins de bonheur, selon la conjoncture, guerre... paix... acuités des problèmes sociaux.

Son officialisation internationale date d'environ 25 ans.

A Blagnac

En 2002, pour la première fois, la ville s'est associée à cette célébration. Avec tous les Blagnacais, elle a rendu hommage à Jeanne Hérisson qui, grâce, au legs d'un terrain, a permis la construction de l'école des filles en 1895. Cette dame a ainsi offert les meilleures conditions possibles à l'enseignement des petites blagnacaises de l'époque.

Une plaque apposée sur le bâtiment place « Jeanne-Hérisson » le rappelle.

Cette année, la mémoire de Marguerite Lamarque a été honorée, Deux lignes, sur la maison où elle est née, 6, rue Pasteur, donnent une toute petite idée de son action. Nous avons déjà évoqué cette personne dans le numéro 9 de notre revue « Blagnac, Questions d'Histoire » sans toutefois assez insister sur son engagement politique et syndical et sur son caractère très déterminé.

Marguerite Lamarque épouse Mignot

En effet, toute jeune, elle ose partir seule à Marseille, ce qui est exceptionnel de son temps.

Vendeuse « Aux Dames de France », elle fait la douloureuse expérience du monde du travail : épuisante journée de 10 à 11 heures, surveillance étroite et sans pitié des chefs de rayon et du patron... Elle rencontre dans cette ville, Jean-



Marguerite Lamarque épouse Mignot (la dernière à droite)
avec la délégation de femmes à Paris le 18 mars 1919.

Baptiste Mignot qu'elle épouse à Blagnac en 1917.

Après la naissance de leur fille Noëlle, Andrée dite Dédée, en 1918, la joie du couple sera de courte durée :

durement éprouvé par la guerre, J.-B. Mignot décède en 1917 à Excideuil (Dordogne) son village natal.

Doublement meurtrie et révoltée par les souffrances dues à la guerre et par les conditions de travail des ouvriers et surtout des ouvrières, Marguerite Lamarque, loin de se replier sur elle-même, va passer sa vie à lutter contre les injustices sociales.

Déjà en mars 1919, elle va vivre un moment intense sur le plan historique, sans pouvoir réellement en mesurer les conséquences. Elle fait partie d'une délégation de femmes venues à Paris réclamer à la Commission Internationale du

Travail de la Conférence de la Paix « l'égalité de traitement de l'homme et de la femme dans les mêmes conditions de travail, la protection de la maternité, la journée de huit heures et la semaine de quarante-quatre heures, la suppression du travail de nuit, la scolarisation des enfants des deux sexes jusqu'à 15 ans suivie d'une éducation professionnelle technique de 15 à 18 ans, la réglementation du travail à domicile avec un salaire minimum ».

Les revendications de ces femmes ne seront pas totalement occultées. Certains de leur vœux se retrouveront inscrits dans les travaux de la Commission internationale du travail qui les avait reçues .

L'O.I.T.

“L'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.)”, adoptée à la Conférence de la Paix en avril 1919, constitue le chapitre XIII du traité de Versailles signé en juin 1919.

Une idée figure en tête de cette Constitution « une paix universelle et durable ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale ».

L'O.I.T. est chargée d'œuvrer à la protection internationale des conditions de travail. A cette fin, une Conférence internationale du travail réunissant des représentants des états, des employeurs et des travailleurs doit se tenir au moins une fois par an. La première a lieu à Washington en novembre 1919. Elle désigne les membres du Bureau international du travail (B.I.T.), organisme permanent de l'O.I.T. et elle rédige six conventions répondant en partie aux vœux présentés par Marguerite Lamarque et ses compagnes.

La première adopte le principe de la journée de huit heures mais la semaine de 48 heures et non de 44 heures. Les autres concernent, le chômage, la protection de la maternité (congé prénatal, post-natal, indemnités), le travail de nuit des



**Organisation
Internationale du Travail**

femmes et des enfants réglementé dans l'industrie mais non interdit, l'âge minimum étant ramené à 14 ans et non à 15. L'égalité des salaires n'est même pas abordée !

Le B.I.T. est chargé de veiller à l'application de ces conventions, ratifiées par les Etats membres, de rendre compte régulièrement aux Conférences nationales de l'O.I.T. des divers problèmes qui ont pu être soulevés et au besoin proposer la révision ou l'amélioration de ces conventions.

De 1919 à 2001, 184 conventions ont été adoptées lors des conférences nationales ce qui ne signifie pas qu'elles sont toujours bien respectées.

Aujourd'hui l'O.I.T. et le B.I.T. existent encore. A l'origine, 29 pays étaient adhérents. Leur nombre n'a cessé de progresser : 41 en 1941, le double en 1970.

En 1969, à l'occasion de son cinquantième anniversaire, l'O.I.T. a reçu le Prix Nobel de la Paix.

Si certaines conditions de travail se sont améliorées dans quelques pays, elle se sont singulièrement dégradées dans d'autres, pour les femmes d'abord et surtout pour les enfants.

Chez nous, « à travail égal, salaire égal », revendication de Marguerite Lamarque, est encore bien loin de la réalité.

Jeannette WEIDKNNET – Suzanne BÉRET

BIBLIOGRAPHIE

BADIA (Gilbert) – “Clara Zetkin, Féministe sans frontière”, les Editions Ouvrières, 1993.

BLANQUART (Louisette) – “Femmes : l'âge politique”, Editions sociales, 1974.

L'ARMAGNAC, UN ESPOIR BRISÉ

Le drame

30 juin 1950, dans la cour de l'école des filles de la rue Sarrazinière règne l'atmosphère bien particulière de cette période estivale. A un certain laisser-aller, avant-goût des vacances proches, se mêle une effervescence inhabituelle, musique, chants, danses, discussions animées c'est la fièvre des dernières répétitions avant le grand jour, la fête scolaire au Ramier, clôture d'une longue année de travail.

Une maman survient. Son visage pâle, sans expression est comme figé. Très calmement, elle demande la permission d'emmener sa petite fille de six ans « son père était dans l'Armagnac qui vient de s'écraser sur l'aérodrome. Il a été tué ».

C'est la stupeur. Devant la détresse de cette maman, nous osons à peine poser quelques timides questions. Elle emmène sa petite fille, bien étonnée de quitter si brusquement ses compagnes de jeux.

Très vite, nous connaissons avec les Blagnacais bouleversés quelques circonstances du drame.

Effectuant pour la cent quatrième fois un vol d'entraînement de routine prévu pour durer cinq heures, le prototype 2010, conçu et réalisé à l'usine voisine de la SNCA-SE (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est) a dû faire demi-tour au bout de quelques minutes de vol, la tour de contrôle ayant signalé une anomalie. L'équipage décide d'effectuer un atterrissage en catastrophe. L'appareil, devenu très difficilement gouvernable se pose rudement sur la piste, part à travers champs, traverse un fossé, heurte une grange et termine sa course folle en percutant violemment un pylone électrique.

Miraculeusement, neuf des onze membres de l'équipage bien que blessés, ont pu être sauvés. Mais deux mécaniciens Michel Leroy et Gabriel Clerc, le père de ma petite élève, malencontreusement placés au point d'impact contre le pylone ont été tués.

Acharnement du sort ! Michel Leroy prenant ses congés le lendemain effectuait ce dernier vol pour passer le relais à Gabriel Clerc qui devait lui succéder à ce poste. Tous deux étaient Blagnacais.



De gauche à droite, Michel Leroy et Gabriel Clerc.

Dans l'affolement général, une voiture de pompiers n'a pu éviter un employé de l'aérodrome, Jean Guillotin, qui devint la troisième victime.

Quelques jours après, les obsèques solennelles étaient célébrées à la cathédrale Saint-Etienne, en présence des rescapés encore traumatisés et d'une foule nombreuse, cet accident ayant suscité une très vive émotion à Toulouse et dans la région.

L'Armagnac était le symbole du renouveau de l'industrie aéronautique, industrie

vitale pour l'avenir après les terribles années de guerre.

Reconstruire l'aéronautique

Dans les décennies précédentes, Toulouse, jusqu'alors cité de vieilles traditions culturelles à faible potentiel industriel était peu à peu devenue la capitale légendaire de l'aviation. Usines prestigieuses de constructions aéronautiques, conquête de la fameuse « Ligne Aéropostale » Toulouse-Amérique du Sud, autant de souvenirs dont la ville pouvait être fière.

Mais, la paix revenue, cette gloire est à reconquérir. La guerre, comme partout, a



laissé de lugubres traces de son passage. Au lendemain de la Libération en août 1944, le personnel des usines, les militaires de l'Armée de l'Air ont remis en marche les structures détruites. Déblayant les ruines, réaménageant les pistes d'envol, réparant les appareils endommagés encore récupérables, ils ont pu ainsi participer aux derniers combats jusqu'au mois de mai 1945 *.

Si Toulouse veut renouer avec son passé glorieux, elle doit relever un double défi : concevoir et réaliser de nouveaux appareils, inscrire la ville en bonne place dans les réseaux en cours de réalisation du transport aérien, transport qui s'annonce comme étant celui de l'avenir.

Blagnac, site privilégié

Dans cette double perspective notre commune possède des avantages considérables

Si le village lui-même est concentré près de la Garonne, la majeure partie de son territoire est constituée de terres à vocation agricole s'étendant sur une terrasse supérieure, ancien lit de la Garonne. Cette vaste étendue absolument plate, longeant les communes de Toulouse, Colomiers et Cornebarrieu est, en outre, orientée favorablement dans l'axe des vents dominants. Ces conditions exceptionnelles et rarement réunies, permettent d'envisager le développement d'un aéroport digne des temps nouveaux, déjà programmé dans les années trente pour compléter les deux terrains existants, celui de Montaudran, tête de ligne de l'Aéropostale et celui de Franczal qui sera plus tard réservé à l'aviation militaire.

A cette situation géographique favorable s'ajoute une infrastructure industrielle bien spécialisée et riche de nouvelles possibilités.

Des usines de constructions aéronautiques sont déjà installées, la plus importante étant la SNCASE (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est). En 1941, elle avait succédé à la SNCAM (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Midi) créée en 1937. Les sigles étaient différents mais dans les ateliers toulousains de St-Eloi ou dans ceux de Blagnac, le même personnel avait continué la fabrication des avions Dewoitine, en particulier le célèbre chasseur D

* Revue n° 23 « Le Groupe Dor »

520. Les allemands ont su utiliser les infrastructures et le personnel pour réparer, puis assembler leurs Junker 88.

L'aéroport

En 1945, un vaste plan d'aménagement est soumis à la chambre de commerce car « Toulouse, porte aérienne du Sud se doit de posséder un aéroport de classe internationale muni de tous les perfectionnements de la technique moderne ». Ce projet ambitieux voulait donner au site blagnacais les moyens de rivaliser avec Paris, déjà tête de ligne vers l'Amérique du Sud depuis 1936 et qui prévoyait les liaisons avec l'Amérique du Nord, rivaliser aussi avec Bordeaux et surtout Marseille qui remplaçaient leurs lignes de transports maritimes par des équivalences aériennes vers l'Afrique et vers l'Asie.

Le plan initial ne sera pas mis en oeuvre mais des aménagements provisoires seront réalisés puis une aérogare (aujourd'hui Blagnac I) inaugurée en 1953.

Les expropriations de domaines agricoles vont se poursuivre, plus ou moins bien acceptées ou subies par les blagnacais qui voyaient disparaître peu à peu ce qui avait été la base de leur existence.

A l'usine

Une guerre bouleverse tous les domaines de la vie économique. La paix revenue, les difficultés de ravitaillement n'ont pas disparu pour autant. Dans les usines aéronautiques, malgré la pénurie des matières premières et d'énergie, on réalisait certes des avions mais aussi bien d'autres objets invraisemblables. La SNCASE produisait des vélos en alu, très appréciés... des remorques... des carcasses d'autobus... et plus tard des réfrigérateurs (Frigeavia), des téléviseurs (Téléavia) dont se souviennent encore quelques vieux toulousains.

La volonté existe de reconstruire une réelle industrie aéronautique. Mais très vite, une difficulté majeure apparaît. La main d'œuvre indispensable et qui doit être de très haut niveau professionnel est insuffisante. Ces nombres sont éloquentes : 10 000 emplois à la SNCAM avant la guerre, 4000 après la guerre à la SNCASE pourtant la plus grande usine locale.

Des installations situées dans la zone occupée comme St-Nazaire ou Le Havre avaient été repliées sur Toulouse amenant des « hommes nouveaux ». Michel Leroy, d'origine bretonne, était l'un d'entre eux. Cela avait compensé en partie l'absence des ouvriers, prisonniers de guerre ou requis du S.T.O, retenus en Allemagne et revenus seulement en 1945.

A partir de la Libération « les mauvaises habitudes » de sabotage de la production, forme particulière de « résistance » ont vite disparu. Tous ensemble, ouvriers, techniciens, ingénieurs, bureau d'étude, direction se remettent courageusement à l'ouvrage*.

Des avions sortent des usines, les études se poursuivent sur des appareils futuristes conçus et réalisés déjà en partie clandestinement (l' « Aile Volante », le « Leduc » baptisé tuyau de poêle). Mais il n'y a pas de miracle, il faut « former » de la main d'œuvre.

L'école de Saint-Eloi

Des écoles de formation pour les métiers de la métallurgie existaient déjà à Toulouse. « Centre d'apprentissage Guynemer, et St-Exupéry. D'autres écoles, lycées, grandes écoles nationales seront créées plus tard.

Mais en 1946, la décision est prise d'ouvrir dans les bâtiments de l'usine de Saint-Eloi, un centre de promotion du travail pour le personnel des usines aéronautiques, création originale qui fera la preuve de son efficacité.

Des cours théoriques et pratiques ont lieu tous les jours de 18 h à 20 h après le travail et le samedi, jour de repos de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h. En décembre 1946, cinquante ouvriers s'inscrivent pour des leçons pratiques, d'ajustage, de chaudronnage, de machines-outils. La formation deviendra plus théorique dans le but de perfectionner l'ensemble du personnel, du manœuvre à l'ingénieur.

Les effectifs atteindront 1200 élèves. C'est une réussite.

Toujours à Saint-Eloi, une école professionnelle de l'industrie aéronautique (E.P.I.A.) sera créée pour former des apprentis à tous les métiers de l'aéronautique. Après trois années de scolarité, ils pourront être admis à l'usine avec l'obtention d'un C.A.P.

* Revue n° 8 « Les Blagnacais et l'occupation allemande »

A Blagnac, nombreux ont été les agriculteurs qui, voyant leurs terres grignotées, se sont reconvertis dans la métallurgie, les usines aéronautiques, ou les infrastructures aéroportuaires. Des femmes aussi ont trouvé leur place dans ces activités nouvelles. Maintes blanchisseuses perdant leur raison d'être avec l'invention de la machine à laver ont trouvé des emplois dans les cantines, certaines à l'usine elle-même comme « riveteuses ».

Les conditions sont réunies peu à peu pour une relance de l'activité aéronautique rendue plus que jamais nécessaire par l'accroissement spectaculaire de la population de l'agglomération toulousaine, 100 000 habitants soit un tiers de plus, accroissement dû en partie à l'installation de nombreux réfugiés.

Les pouvoirs publics, régionaux, nationaux, la Chambre de Commerce ont conscience de la nécessité d'aider financièrement cette activité. La production d'un appareil de transport long courrier déjà suggérée en 1939 par les services officiels est envisagée plus sérieusement.



Le prototype SE 2010, sur l'aérodrome de Blagnac en 1949.

L'Armagnac

A la SNCASE, les études d'un gros avion porteur, commencées pendant la guerre, sont réactivées. Dès que les conditions matérielles le permettent, l'appareil est réali-

sé dans les ateliers de Saint-Martin.

C'est un quadrimoteur, le SE 2010, capable de transporter 80 passagers sur 4000 ou 5000 km selon la charge. Un beau nom à consonance bien gasconne lui est donné : « l'Armagnac ».

C'est le plus gros avion jamais construit en France, 50 m d'envergure, 40 m de long, et 13 m de hauteur, comme un immeuble de 4 étages ! Ses quatre moteurs de 3500 CV le propulsent à 500 km à l'heure. C'est en outre le premier avion possédant une cabine pressurisée et insonorisée lui permettant d'atteindre 6000 m d'altitude.

Le 2 avril 1949, il décolle pour son premier vol sur la piste de Blagnac avec, aux commandes, Pierre Nadot pilote et Léopold Galy copilote, Bêteille, Preneron, Avril, Michel Leroy étant les autres membres de l'équipage. Cinquante minutes plus tard il atterrit sous les ovations du personnel de l'usine ayant, pour l'occasion, déserté les ateliers.

Quelques jours plus tard, le 21 avril, c'est une autre merveille volante qui s'élance dans le ciel de Blagnac, le « Leduc » surnommé « le tuyau de poêle volant », premier appareil thermopropulsé qui prend son essor, amené en altitude par un « Languedoc » utilisé comme rampe de lancement.

Dans les écoles, nombreux seront les dessins d'enfant qui auront pour sujet ce petit appareil aux ailes minuscules, posé sur le dos d'un gros avion.

L'heure est à l'optimisme pour l'aéronautique toulousaine, riche de tant de novations technologiques. Déjà le 25 juillet 1945, « l'Aile Volante » avion sans queue réalisé clandestinement * avait décollé pour la première fois, quatre années avant l'avion sans ailes.

Une belle carrière commerciale semble promise à l'Armagnac. Toulouse va-t-elle redevenir « capitale de l'aéronautique » ?

Réussite et déconvenue

La compagnie Air France semble conquise et commande cinquante « Armagnac » pour assurer la liaison Paris-New York. Mais très vite, l'appareil se révèle trop lourd, incapable de transporter une charge suffisante sur un aussi long parcours.

* Revue n° 23 « Le Groupe Dor »

Malgré l'intégration dans la structure d'un alliage plus léger le «zincal», Air France réduit les commandes à 25, puis à 15, puis à 8. A la place, des Super-Constellations sont commandés aux U.S.A. : c'est la consternation et la révolte car la S.N.C.A.S.E. qui emploie à ce jour 6000 salariés soit 2000 de plus qu'en 1945 a déjà réalisé huit appareils et doit interrompre brutalement la fabrication de sept autres. Quel désastre ! On crie à la trahison.

La belle carrière espérée est bien compromise c'est un profond sentiment d'injustice rendant plus cruel le drame du 30 juin 1950 qui, lui, ne mettait nullement en cause la valeur de l'appareil ou du personnel.

Fort opportunément, la Compagnie de Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.T.) prend le relais d'Air France. Elle assurera régulièrement la liaison Paris-Casablanca en neuf heures avec l'Armagnac, qui transportera aussi des pèlerins à la Mecque.

Reconnaissance tardive

Plus tard, cet appareil dédaigné, sur qui semble s'être acharné le mauvais sort, sera enfin reconnu capable de jouer son rôle, mais dans des missions moins pacifiques.

La France qui rencontre bien des difficultés en Indochine, lors de la guerre du même nom, semble redécouvrir l'existence de ce gros avion porteur, le plus puissant et le plus sûr des appareils existants. En 1953 avec la participation d'Air France, de la T.A.I.T., de la S.N.C.A.S.E. ... une nouvelle compagnie est née la Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation des Transports Aériens, la S.A.G.E.TA. Louis Legros qui nous a apporté son précieux témoignage sur Jacques Dor * en devient le directeur technique. Et c'est ainsi qu'une liaison militaire est mise en place joignant Toulouse à Saïgon, véritable « pont aérien d'Indochine » long de 11455 km. Le 22 décembre 1953 le premier Armagnac s'envole vers la presqu'île sud-asiatique. Il arrive à Saïgon deux jours plus tard après 34 h 30 de vol. Les performances se révéleront remarquables, rapidité de vol, économie de prix de revient. Le 26 janvier 1955, la 100^e liaison se fait en 26 h 31 et 2 h 7 mn d'escale, à la vitesse de croisière de 448 km/h.

La S.A.G.E.TA., son personnel et les équipages apportent la preuve tardive de la valeur de "l'Armagnac"!

* Revue n ° 24 « Jacques Dor »

Conclusion

C'est avec un peu d'amertume que l'on évoque la carrière de l'Armagnac, faite d'espoir et de beaucoup de déconvenues.

Après lui, l'aéronautique toulousaine continue sa route. Bientôt les pistes de Blagnac verront s'envoler la Caravelle... puis le Concorde... puis les Airbus... puis...

La conquête de l'espace continue.

Jeannette Weidknet



Michel Leroy était né dans le Finistère à Plobannelec, le 22 juillet 1905. Mécanicien dans les usines de St-Nazaire, c'est après de multiples déplacements provoqués par la guerre qu'il était, comme d'autres bretons, devenu Blagnacais et travaillait à la S.N.C.A.S.E. Il habitait rue du Docteur Guimbaud avec son épouse Marie et ses deux filles Micheline 18 ans et Monique 5 ans. Il est inhumé à Lesconil.



Gabriel Clerc, né à Blagnac le 29 novembre 1910 était le fils de Léon Jacques Clerc et de Jacquette Colmel. Son père, marâcher, cultivait carottes, choux-fleurs, scorsonères comme la plupart des Blagnacais. Mais Gabriel avait déserté les champs, attiré par l'industrie aéronautique naissante. Embauché à la S.N.C.A.S.E. il était devenu « mécanicien régleur d'avion » puis « mécanicien volant ». Avec son épouse Juliette-Gabrielle et sa fille Marie Nicole de 7 ans, il habitait au chemin des Ramiers.

LA CITÉ DE L'AÉROGARE

En 1953, l'aérogare (Blagnac I) est inaugurée. Une cité résidentielle était construite à proximité pour loger le personnel. Les pavillons entourés d'un petit jardin étaient identifiées par un numéro. Les enfants allaient à l'école du village. Le 19 décembre 1979, le Conseil Municipal décida de donner un nom à chacune des rues de la « Résidence de l'Aéroport ».

Outre la rue Michel Leroy et la rue Gabriel Clerc, six autres rues étaient dénommées.

- Rue Yves Brunaud, rue Alain Richard, rue Rémy Raymond, tous trois décédés lors de l'accident du prototype Bréguet 1150 près de Revel en avril 1962.

- Rue Lequiem, pilote ; rue J. Chatain, ingénieur navigant tous deux décédés lors de l'accident d'un Magister Fouga, à Blagnac le 3 novembre 1952.

- Rue Ernest Roger Dupont, décédé lors d'un accident technique sur un prototype Bréguet le 10 novembre 1951.

Les pavillons de cette cité disparaissent peu à peu, envahis par des bâtiments aéroportuaires. Nous souhaitons que ces noms de rue soient attribués à d'autres dans une prochaine cité blagnacaise. Nous souhaitons aussi qu'ils restent groupés pour que la mémoire de ces huit pilotes, mécaniciens ou ingénieurs qui ont tous rencontré la mort lors de vols d'essais sur des avions fabriqués dans les usines blagnacaises, soit conservée.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

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

MARC (Yves) « Des avions et des hommes », Ed. Loubatières 1989.

« Cent ans d'aviation ». Ed. Privat – août 2001.

Archives municipales de Blagnac.

Documents et souvenirs personnels.

Remerciements à tous les Blagnacais et Toulousains qui m'ont aidée, grâce à leurs témoignages, à rédiger cet article.



Au premier plan, l'aérogare et la tour de contrôle.
A l'arrière plan, quelques pavillons de la cité résidentielle.
(Cliché Jean Dieuzaide)

MARCEL DORET, VOLTIGEUR MAGNIFIQUE

« Les disparus, si l'on vénère leur mémoire, sont plus présents et plus puissants que les vivants »

Saint-Exupéry

Courant septembre 1944, encaserné à Pamiers avec un bataillon FFI, issu des FTP de l'Ariège, j'attendais en vain d'être envoyé au combat, soit à la pointe de Grave, poche allemande de l'Atlantique, où se battaient des formations FFI, soit dans les Vosges, après intégration dans les troupes régulièrement constituées. Je décidai, après avoir lu une information dans un journal de l'époque, de rejoindre la formation d'aviation FFI en voie de constitution ou de renforcement à Blagnac. On parlait des escadrilles de Marcel Doret sur Dewoitine 520 repris aux occupants et du groupe de bombardement DOR sur des Junker 88 abandonnés par la Luftwaffe, et péniblement reconstitués. Je me présentai au bureau de recrutement sis à Blagnac au rez-de-chaussée d'un appartement d'enseignant à l'Ecole du Centre qui ne portait pas encore le nom de Jean Moulin. Après quelques jours d'attente nécessaires pour grouper les recrues et trouver un cantonnement, je rejoignis en octobre les baraquements abandonnés par la Luftwaffe situés au chemin des Sœurs, à l'endroit ultérieurement occupé par une école maternelle.

Peu après nous fûmes envoyés, mes compagnons et moi-même, passer la visite médicale d'incorporation avenue du Général Compans, près du couvent des Dominicaines, dans un pavillon précédemment réquisitionné par les Allemands, qui dépendait d'une propriété s'étendant jusqu'à la Garonne, appartenant à la famille Lafont : le pavillon en question est aujourd'hui habité par Jeannette Weidknet. Le monde est petit, et Blagnac encore plus !

Rencontre avec Marcel Doret

Nous étions dans le plus simple appareil quand entra dans la pièce Marcel Doret, en uniforme de commandant de l'Armée de l'Air. Le médecin



nous le présenta, mais nous connaissions tous de réputation et d'après photographie, le célèbre aviateur spécialiste, avant la guerre, d'acrobatie et auteur de raids et performances célèbres. Je pense qu'il venait voir l'allure et les capacités physiques des nouvelles recrues. Après une conversation avec le médecin, il nous adressa quelques mots empreints de sympathie, pour nous féliciter de notre engagement et nous souhaiter une belle carrière. Plutôt trapu, il n'avait pas la stature d'un jeune premier hollywoodien, mais son sourire était communicatif et respirait la bonté. Il venait à peine de nous quitter, qu'eut lieu un incident qui l'aurait intéressé dans la mesure où il verrait par notre physique, après quatre années de restrictions alimentaires qui auraient pu le détériorer. Un collègue, fils d'un viticulteur biterrois (il devait par la suite nous gratifier au retour de ses permissions de mesures de cette eau de vie terrible dite « trois-six » dont on ne peut boire une goutte sans s'accrocher à la table) se fit vertement rabrouer par le médecin alors qu'il subissait à son tour l'examen radiologique. « Espèce d'abruti (il est vrai qu'il avait tout de l'intellectuel de broussaille) j'avais pourtant dit de se mettre face à l'écran, pas de dos !

- Mais je suis bien de face, assura le patient ! » Il fallut se rendre à l'évidence, et nous fûmes tous appelés à témoigner : chose exceptionnelle, il avait le cœur à droite, et tous les viscères inversés ! « Ton père doit être photographe, lui assura le médecin, et pour développer, il a dû inverser le négatif ! »

J'eus l'occasion de rencontrer Doret à nouveau, quelques années après, sur l'aérodrome de Casablanca-Cazes. Il posa son Dewoitine d'acrobatie, à bandes rouges et blanches convergentes sur l'aile, non pas sur la piste, mais directement sur une vingtaine de mètres de béton, devant le bureau de piste. Il entra à la météo, qui était attenante, où j'officialiais depuis fin août 1948. Je tins à évoquer brièvement avec lui la libération de Toulouse, son escadrille célèbre, et sa visite lors de mon incorporation à Blagnac. Cela eut l'air de l'amuser. Il venait au Maroc en mission pour l'Armée de l'Air, dont il était commandant de réserve, pour faire de la propagande auprès des élèves des lycées français, qu'il invitait à s'engager le plus tôt possible dans la glorieuse aviation ! Je ne devais plus le revoir.

Pour en terminer avec mon expérience militaire blagnacaise, il n'est peut-être pas inutile de relater que notre compagnie d'aviation FFI fut intégrée en novembre 1944 à la

nouvelle Armée de l'Air, et le 14 je signais un engagement comme membre du 14^e bataillon de fusillers de l'air. Cette spécialité ne correspondait pas, bien évidemment, à mes vœux, mais j'en fus libéré par ma convocation à l'école des Aspirants de réserve d'Aix-en-Provence, puis après sélection, au Centre de formation du Personnel Navigant à Vichy-Rue, bientôt déménagé à la base aérienne du Bourget-du-Lac près de Chambéry, créée par Pierre Cot, député du coin, puis ministre de l'Air du Front Populaire, dont le chef de cabinet fut Jean Moulin, père de l'Aviation Populaire.

Biographie sommaire

Pour conter la vie aventureuse de Marcel Doret, il faudrait un volume, qu'il a d'ailleurs écrit lui-même (voir bibliographie « in fine »). Nous nous contenterons de donner quelques dates, nous réservant de noter ensuite certains événements significatifs, parfois dramatiques.

Fils d'une famille d'ouvrier, Doret débuta dans l'artillerie, comme engagé volontaire en 1914. Envoyé après maintes requêtes dans une école de pilotage, il sortit de l'armée en 1923 pour entrer chez Dewoitine, société à laquelle il resta fidèle jusqu'au bout. Pilote d'essai, il se consacra à la voltige (il refusait le terme d'acrobatie qui sentait trop le cirque). Le 27 octobre 1927, il sortit vainqueur à Berlin d'un duel avec Fieseler, au cours duquel ils avaient échangé leurs appareils. Il était déjà recordman mondial de vitesse sur 1000 km, avec 221.725 km/h (décembre 1924). En 1931, avec le « Trait d'union », il parcourt 10500 km en circuit fermé. Le 12 juillet, avec Le Brix et Mesmin, sur le même appareil, c'est un premier raid sur Paris-Tokyo. Atterrissage forcé près d'Irkousk, ses coéquipiers ayant d'abord sauté en parachute. Avec le même équipage et un nouveau « Trait d'Union », en septembre, nouvelle tentative, dramatique. Tempête au-dessus de l'Oural. Cette fois, c'est Doret qui saute en parachute. Le Brix et Mesmin n'ont pas eu le temps. Doret est fortement touché par cette mort, mais le mieux est de continuer, pour faire honneur à leur mémoire : dix-huit records du monde, six mille heures de vol, acrobaties célèbres sur son Dewoitine aux bandes blanches et rouges, et mêmes démonstrations sur planeur, ceci avant la guerre. Il s'interrompt au temps de l'occupation. A la Libération, c'est l'épopée sur Dewoitine 520, depuis Blagnac.

Atteint d'un cancer, il meurt à Venerque-Le Vernet, dans la propriété où il aimait cultiver les roses. Il était commandant de réserve de l'Armée de l'Air, commandeur de la Légion d'Honneur, médaille militaire, croix de guerre 14-18 ; avec plusieurs citations.

Fait grand officier de la Légion d'Honneur à titre posthume.

Le désespoir de Doret à la mort de Le Brix et Mesmin

D'après Mikaïev Kousmitech Vassilief qui vint lui porter secours (aviateur russe rencontré par le journaliste J.G. Fleury sur l'aérodrome de Moscou), Doret était désespéré d'être sain et sauf alors que ses coéquipiers avaient trouvé la mort dans l'accident. « Sa peine fraternelle, nous la partageons, nous qui étions aussi des aviateurs et qui pouvions comprendre la détresse d'un équipage perdu ». (L'aviateur russe devait mourir dans l'accident du Maxime Gorki).



Doret et ses coéquipiers Mesmin et Le Brix qui devaient périr dans l'accident du "Trait d'Union" à la 2^e tentative du raid Paris-Tokyo

Un saut en parachute terriblement risqué

S'il dût sauter plusieurs fois en parachute pour sauver sa vie, le saut du 28 juin 1957 marque dans la mémoire de Doret. Pilote d'essai, chargé de tester les prototypes jusqu'à la casse éventuelle, il lui arriva de voir céder la voilure de son appareil après un piqué vertigineux suivi d'une ressource brutale. Suspendu à son parachute, il pensa d'abord qu'il faudrait renforcer le longeron. « Et puis soudain, raconte le journaliste J.G. Fleury, il vit la terre qui montait vers lui dans une aspiration terrible. Et ses yeux distinguèrent les câbles noirs, les fuseaux de métal d'une centrale électrique. « Je suis fichu, songea-t-il... Il n'y a rien à faire pour diriger ma chute ». Mais comme c'était un homme d'action, un homme à jouer sa chance contre le destin jusqu'à la dernière seconde, il s'arc-bouta de tous ses muscles contre les cordes, les écarta, esquissa une danse tragique. Il

tomba à quelques mètres des pilonnes mortels. Il plia son parachute et chercha une voiture pour rentrer chez lui. « Je ne risquais rien raconta Doret : car à la centrale, des témoins de mon aventure avaient coupé le courant ! »

Un témoignage de Michel Détroyat, son concurrent et néanmoins ami.

« Je suis entré comme pilote d'essai chez Morane-Saulnier pour remplacer le regretté Alfred Fronval, qui fut champion du monde d'acrobatie à Zurich. C'est ainsi que je connus Doret, qui, lui, était pilote d'essai chez Dewoitine. Nous étions donc concurrents – quoique les meilleurs amis du monde – et quand nous présentions les prototypes, notre rôle était de prouver que nous avions le meilleur appareil, et nous avions à cœur de faire triompher celui qui nous était confié. Plus tard, inspecteur de l'Institut National d'Aviation, j'ai eu l'honneur, et j'en étais très fier, de donner mon avis sur les avions mis au point par Marcel...



Doret et Détroyat, dit "le grand Michel"
après un duel d'acrobatie

(photo offerte à A-Marie Rozelet par son amie Mme Marcel Doret)

Le dimanche, nous nous retrouvions souvent sur les terrains de France ou de l'étranger. Nous étions les meilleurs amis du monde, mais avant et après les exhibitions, car au cours du meeting nous étions l'un après l'autre en train de nous regarder faire, pour nous critiquer à la sortie. Cela, naturellement terminé par un cocktail sympathique ou un dîner avec des chants, selon la tradition de l'aviation de cette époque.

Cette compétition serrée est du reste une preuve du souci de perfectionnement constant que Marcel Doret avait à un degré éminent. Ce besoin de perfectionnement était d'autant plus nécessaire que nous avions comme rivaux des pilotes étrangers. Doret est moi avons eu du reste le même concurrent, l'allemand Fieseler, je l'ai rencontré à Villacoublay,

également avec changement d'appareil...

Après un meeting à Oran, nous avions fait le projet de revenir ensemble, c'est-à-dire chacun dans notre avion. Au-dessus de Gibraltar, nous avons aperçu une magnifique escadre anglaise. Nous étions en l'air environ à mille mètres, et Doret de son avion me fit signe, parce qu'il n'y avait pas alors de radio de bord, pour me parler d'un avion à l'autre : « Faisons un peu d'acrobatie ! » Et alors, lui à droite, moi à gauche, nous nous lançons dans une série d'acrobaties, et nous voyions que cela plaisait aux marins qui agitaient leurs mouchoirs : nous faisons cela au ras des mâts. Et le soir en arrivant à Toulouse, nous bûmes joyeusement à la santé de l'escadre...



En 1954, à bord de son "Dewoitine" D27

Une autre fois, au retour d'un meeting de Vincennes, j'avais commencé à faire des tonneaux au ralenti, de plus en plus bas. Et lui aussi voulait aller encore plus bas. Et il m'a battu ce jour-là, puisqu'il a touché terre avec une roue, qu'il a arrachée. C'était « toucher la planète », comme il disait ! Il a été timidement se poser de l'autre côté du terrain, sur une seule roue, encore ravi de s'en tirer comme cela...

A noter aussi que Doret était spécialiste du passage sous les ponts... Il lui est arrivé une fois de faire de l'acrobatie sur l'eau, hélice calée ! Mais les qualités de Doret comme pilote de raids n'étaient pas moins admirables. Ce sont elles que j'admire le plus. Parce que, quand nous faisons ces exhibitions qui ne durent que dix minutes, c'est le pilote qui s'amuse, si le public ne s'amuse pas. Mais faire les essais de record de distance, de

durée, comme l'ont fait en 1931, Marcel Doret avec Le Brix et le mécanicien Mesmin, c'est un effort considérable, une épreuve de patience, et je crois qu'ils ont fait 5 ou 6 tentatives dont les durées oscillent entre 23 h 30 et 70 h, et cela avec une maîtrise, une ténacité, un courage et une volonté extraordinaires, que j'ai toujours admirées : chapeau bas devant Marcel Doret ! »

(Transcription de l'interview réalisée pour diffusion le 12 septembre 1956 par A.M. Rozelet, secrétaire de rédaction au journal parlé de Radio Rennes, à l'occasion du 25^e anniversaire de la perte du « Trait d'Union », et de l'anniversaire de la mort de Marcel Doret)

Le groupe de chasse FFI de 1944 à Blagnac. Marcel Doret raconte :

« Le 25 mai 1944, aux derniers mois de l'occupation, lorsque M. Segaut, préfet et authentique résistant, accompagné de M. Brisebois, directeur des Services Agricoles de la région toulousaine me demandèrent si j'étais disposé à créer un groupe de chasse FFI, je ne me suis senti ni une vocation de conspirateur, ni celle d'un héros de la Résistance. Pourtant, j'ai accepté spontanément ces propositions. Avec la complicité de camarades bien placés dans les usines et sur le terrain de Blagnac, toutes les dispositions furent prises pour monter, le moment venu, un groupe de chasse voulu par Londres.

Les occupants eurent la délicate attention d'abandonner les usines aéronautiques en y laissant des avions en état de marche, armés de vraies mitrailleuses et de vrais canons et prêts à recevoir des vraies munitions, à portée de mains, dans un atelier voisin. Heureux comme un gamin de retrouver des Dewoitine 520, je ne fus pas mécontent d'y faire disparaître les croix noires qu'ils arboraient pour les remplacer par de pimpantes croix de Lorraine. Disposant rapidement de trente appareils en état de marche, qu'entretenaient à merveille douze mécaniciens civils, et que dix pilotes recrutés avec soin, allaient pouvoir utiliser, je fus prêt à l'heure dite, à jouer à ma petite guerre »...

« Comptant parmi mes camarades deux pilotes d'essai, Cliquet et Galy, je leur offris le titre de chef d'escadrille qui leur attribuait le grade de capitaine. Pendant trois mois, au cours de 80 missions, nos Dewoitine allèrent jusqu'à la Loire, Bordeaux, Royan, Marseille, attaquer au canon et à la mitrailleuse les convois allemands ».

(Extrait du livre « Trait d'Union avec le ciel »)

« ... la libération de toute la France venue, je dûs passer le commandement de mon groupe au commandant Thollon, non sans une certaine amertume... »

La mort du fils adoptif de Marcel Doret

« Un matin, par un temps exécrable, je me trouvais incidemment sur le terrain de Blagnac, lorsque je vis deux de mes D 520 qui n'avaient pas encore rejoint le terrain de Francazal, où le groupe venait de s'établir. Deux pilotes s'apprêtaient à les convoyer, ... mon neveu 'Pierre Maublanc, (fils de la sœur de Doret, « fils adoptif » de Doret et de son épouse, formé comme pilote par Doret lui-même et l'Aviation Populaire) et un de ses camarades, Hagi... Sous un ciel blafard et hostile, j'aperçus les avions tour à tour sur la piste... Il me sembla que celui de Pierre Maublanc se trouvait en difficulté, quelques instants après qu'il eut quitté le sol. Son moteur me parut donner des signes de défaillance. Alors je vis l'appareil amorcer un virage pour essayer de revenir sur le terrain, mais manquant sans doute de vitesse, il bascula. Le pilote, conscient du danger, tenta certainement, dans un ultime effort, de redresser la machine, le sol était trop pro-



che. L'incendie se déclara immédiatement, et le temps que nous arrivions jusqu'au lieu du drame, le D520 n'était plus qu'un brasier survoilé toutoussiers du défilé de la Libération.

H.R. Cazalé

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

Marcel Doret : Trait d'Union avec le ciel. Editions France-Empire, Paris 1954.

Documents communiqués par Anne-Marie Rozelet, journaliste, y compris la photographie de Doret avec Detroyat, à l'issue d'un meeting, offerte à A.M. Rozelet par Madame Marcel Doret.

IL Y A QUARANTE ANS, À SUD-AVIATION : « LE TAM-TAM DE LA COLÈRE »

En guise d'introduction.

Au moment des faits, l'auteur de ces lignes a 22 ans. Il est tourneur P1 à l'Atelier 18 du Hall 50 de Saint-Eloi. Le travail se fait par équipes de 2 x 9. Première équipe 4h-13h ; deuxième équipe 13h-22h. La rotation se fait chaque semaine, sauf pour les chefs d'équipe qui « tournent » tous les quinze jours. Il y a un arrêt casse-croûte payé de 1/2 heure à chaque vacation.

On ne peut pas parler de travail en série, car les séries sont de petit nombre de pièces, ce qui ne rend pas le travail trop répétitif. La pénibilité vient de la station debout durant six heures, de l'environnement. Le Hall 50, immense, comprend des machines-outils bruyantes (la plupart datent des années 1930), d'énormes presses qui s'abattent dans un bruit de tonnerre, des centaines de chaudronniers qui modèlent la tôle au maillet et au marteau, des centaines d'ajusteurs qui liment, percent, meulent. Il y flotte en permanence une fumée bleuâtre due à la combustion de l'huile de coupe utilisée dans l'usinage sur machines-outils.

A cette époque, deux éléments affectent de manière sensible le salaire. D'abord le boni, qui est le temps passé à la réalisation d'une tâche, par rapport à un temps de référence établi par des chronomètres. Selon l'habileté ou le « zèle » de l'ouvrier, son salaire peut évoluer dans une fourchette de 25%. Ensuite, les heures supplémentaires. Elles sont à la disposition de la maîtrise, et servent un peu de « carotte ». En règle générale, les jeunes touchent peu de boni car ils ne maîtrisent pas tout un système « occulte » qui s'est mis en place pour contrebalancer l'influence des chronomètres qui ignorent parfois tout du métier, et ils n'ont pas droit aux heures supplémentaires, dont ils ne sont pas, il est vrai, très demandeurs. La semaine varie donc, en moyenne, de 45 à 50 heures. Il n'y a pas de supplément de rémunération pour le fait de travailler en équipes.

Les éléments du conflit.

L'histoire des grandes entreprises, et Sud-Aviation n'y échappe pas, est jalonnée de conflits sociaux portant sur les conditions de travail et de rémunération. Au fil des ans, des stratégies bien connues se sont mises en place, tant du côté patronal que syndical, stratégies basées sur le « rapport de forces ». En 1963, à Toulouse, dans les usines de Sud-Aviation,

a eu lieu ce qu'on a appelé la « grande grève unitaire », grève qui a présenté des particularités intéressantes. Disons en préalable que Sud-Aviation Toulouse était éclaté en trois sites :

- Saint-Eloi, dans le quartier toulousain des Minimes, où se faisait la fabrication des pièces unitaires des avions Caravelle (et en sous-traitance, quelques sous-ensembles pour Dassault) ;
- Saint-Martin-du-Touch, où étaient les chaînes d'assemblage et la Piste de mise au point/livraison ;
- Blagnac, avec le Bureau d'Etudes, la salle de Traçage en vraie grandeur et l'atelier « prototype ».

Comme le conflit concernait uniquement les ouvriers, appelés aussi « horaires » du fait de leur mode de rémunération à la quinzaine, la majeure partie des grévistes était à Saint-Eloi, Saint-Martin et Blagnac étant moins affectés ; aussi parle-t-on en général de Saint-Eloi dans la presse de l'époque, mais Blagnac était bien dans le conflit à travers les ouvriers du hall « prototype », et des Blagnacais travaillant à Saint-Eloi, de par leur profession (machinistes, chaudronniers...) et certainement à Saint-Martin.

Le conflit dura de mars à juillet 1963. Pour en comprendre les raisons, il convient de faire un petit tour d'horizon politique. Charles de Gaulle est président de la république, Georges Pompidou son premier ministre et Valéry Giscard d'Estaing son ministre des Finances. La Gauche, largement minoritaire, a ébauché quelques rapprochements timides entre formations politiques aux législatives de 1962.

Le 1^{er} mars 1963, les mineurs du Nord et de l'Est se mettent en grève. Le 3, de Gaulle émet un décret de réquisition, qui n'est pas suivi d'effet. C'est le premier camouflet au pouvoir « qui ne recule pas ». D'autres conflits ont lieu à la SNCF, dans le Bâtiment, Air-France, EDF, la Métallurgie... Quatre millions de salariés obtiennent la 4^{ème} semaine de congés payés.

Le 27 mai, l'Assemblée Nationale vote la « loi réglementant la grève dans les services publics », autrement dit l'instauration d'un préavis de 5 jours. Mais le problème vient plutôt d'un décret instituant des abattements par zones de salaires. En pratique, les salariés de

province subissent un abattement de 15 à 20% par rapport à la région parisienne. D'où de multiples actions menées dans toute la fonction publique, mais aussi dans le secteur public (Sud-Aviation est une entreprise nationale) et même privé.

Au plan industriel, le programme Caravelle est en fin de potentiel et a connu un succès commercial inespéré ; le remplaçant (qui sera, bien plus tard, l'Airbus), n'est pas envisagé. La principale charge de travail à venir est Concorde, dont la décision de lancement avec les Anglais a été prise en 1962. C'est donc le Bureau d'Etudes (450 techniciens) qui entame un mouvement le 18 février 1963, concrétisé par 37 arrêts de travail de 1 heure chacun, mouvement terminé le 4 avril après une augmentation pour les dessinateurs de 13% (pour comprendre ce chiffre, il faut se rappeler qu'à l'époque la France connaît une inflation forte). Les mensuels obtiennent 9%, et les horaires 5%.

Courant mars, les syndicats diffusent une enquête comparée des salaires de l'entreprise avec les autres usines de la Société et avec d'autres grandes entreprises toulousaines (Sud-Aviation a la réputation de « bien payer »). Il ressort qu'au plan national, selon le mémorandum publié par la CGT le 19 mars 1963, le retard est de 7% pour les horaires et de 18% pour les mensuels. Par rapport aux autres usines de la Société, les salaires sont inférieurs de 3 à 8%, et par rapport aux usines de Toulouse (ONIA, Air-France, Cartoucherie...) le différentiel va de 15 à 35%. Examinons quelques chiffres. Le mémorandum CGT compare les salaires d'un P2 à l'ancienneté maxi, ayant travaillé 198 heures dans le mois. On a les salaires bruts mensuels suivants, avec leur correspondance en 2001 (à partir des tables INSEE d'évolution du coût de la vie) :

SUD-AVIATION	73 126 F	815 €
CARTOUCHERIE	84 200 F	938 €
AIR-FRANCE	90 588 F	1009 €
ONIA	91 400 F	1018 €

Nota : les francs sont des anciens francs. Pour obtenir des nouveaux francs, il faut diviser par 100.

Un clivage va alors se produire. Les mensuels, qui viennent d'obtenir entre 5 et 13% d'augmentation comme on l'a vu plus haut, ne se mobilisent pas. Ce sont donc les ouvriers qui se positionnent pour un mouvement dont la revendication « phare » est l'augmentation de

30 (trente) anciens francs de l'heure pour tous (environ + 8%). Outre l'avantage de « sonner rond », ce chiffre de 30F, qui va devenir un slogan, permet de ramener les salaires des ouvriers de Sud-Aviation Toulouse dans la norme nationale et dans celle de la Société, mais reste très en deçà des salaires annoncés pour les autres entreprises toulousaines citées par



le mémorandum.

La situation syndicale au début de 1963.

Le taux de syndicalisation à Sud-Aviation, à cette époque, est élevé par rapport à ce qu'on peut constater dans le monde du travail. La CGT, à elle seule, représente 58% des voix aux élections professionnelles chez les ouvriers. Le secrétaire de l'époque annonce 700 ouvriers syndiqués à la CGT. Beaucoup de ses militants adhèrent au Parti Communiste. Force Ouvrière, issue de la scission entre communistes et socialistes, représente, quant à elle, 23% de l'électorat ouvrier. Quant à la CFTC de l'époque (Confédération Française des Travailleurs Chrétiens), qui deviendra un peu plus tard la CFDT, son influence est de 18%. Elle est portée par des militants issus de la Jeunesse Ouvrière Catholique, ou de l'Action

Ouvrière Catholique. La CGC (cadres), n'est pas dans le conflit.

Les délégués de ces trois organisations ouvrières sont des personnages à fort charisme. Ils font les prises de parole debout sur les établis. Certains, redoutables orateurs et négociateurs, vont rencontrer les hiérarchies en délégation, entourés de la foule de leurs mandants. Peu d'ouvriers ne font pas grève. On les appelle les « renards », en référence à l'animal astucieux qui profite des autres. Il y a peu de pressions sur les non-grévistes, quelques quolibets, et jamais, à notre connaissance, d'agressions physiques ou sur les biens personnels.

Tous les tracts font référence à l'unité syndicale, tant il est vrai que la désunion a toujours été constante dans le monde ouvrier, non pas tant sur les objectifs que sur les moyens de les atteindre.

Les premières semaines de la grève sont conventionnelles. Ce sont de petits arrêts de travail quotidiens, on pourrait parler d'escarmouches. Bien entendu, on sensibilise (déjà !) la population toulousaine par des manifestations, on fait le siège des médias (en fait de La Dépêche, le seul pesant un certain poids dans l'opinion) et des élus politiques censés être favorables au mouvement. Mais, déjà, des divergences apparaissent entre grévistes sur la stratégie, certains demandant une grève totale. Une consultation à bulletins secrets de l'Intersyndicale montre que 80% des réponses sont en faveur d'arrêts de travail courts et répétés (maximum 5 heures par semaine). Mais en dépit de négociations avec la Direction Générale de Sud-Aviation, de sympathies renouvelées de syndicats et partis politiques de Gauche, le conflit traîne en longueur.

L'inventivité des grévistes n'a pas de bornes. C'est ainsi qu'un matin, tous les machinistes portent de vieux journaux et passent la matinée à faire des confettis géants, déchirés à la main. A l'heure du débrayage, ils sortent en défilant et en couvrant l'atelier de confettis qui se collent sur le sol graisseux et les machines, sous l'oeil furibard du directeur de Saint-Eloi, flanqué d'un huissier de justice !

C'est alors qu'au cours d'un débrayage (les débrayages se faisaient au coup de sifflet d'un délégué), en présence du chef d'atelier principal de Saint-Eloi, des chaudronniers qui, de par leur profession, tapent à longueur de journée, par bravade, donnent quelques coups de marteau ou de maillet sur des tôles. Alors, dans l'immense Hall 50 de Saint-Eloi, un peu partout, des ouvriers répondent, d'abord sans rythme précis, puis sur 4 frappes formant l'onomatopée « Nos trente francs ».

Au fil des jours, le phénomène gagne les trois usines. Le vacarme se systématisait et ne s'arrête plus de la journée, et devant l'inflation des décibels, les employés, techniciens et cadres des bureaux abandonnent leurs lieux de travail. Il est vrai que le bruit est insoutenable. On appelle cet épisode « le tam-tam de la colère », il a marqué les mémoires et un disque a été édité par la CGT. De fait, le fonctionnement des usines est quasiment paralysé.

Parallèlement, le conflit est porté dans la ville. Manifestations, heurts avec les CRS, meetings, échauffourées avec les forces de l'Ordre. On tourne en rond. Les slogans « Nos trente francs », « Des sous Charlot (Charles de Gaulle) » et, sur l'air de « Il était un petit navire » « Pompidou navigue sur nos sous », n'arrivent pas à débloquer la situation. Car l'enjeu est devenu national. Céder à Toulouse, c'est céder partout en Province. La Direction Générale négocie, mais le 20 juin, l'Intersyndicale refuse une proposition de 4% d'augmentation. Cependant, les ouvriers commencent à ressentir matériellement les conséquences financières de la grève. Nombre d'entre eux ont des crédits, qui pour la maison, qui pour la voiture, voire la télé. La solidarité s'organise au niveau des équipes, mais il faut avouer que le conflit est dans l'impasse.

Le vendredi 28 juin, l'Intersyndicale appelle à l'organisation de manifestations dans les ateliers. Avec le recul, on peut dire que c'est le « baroud d'honneur » : bataille de confettis, chants, sifflets, jets de serpentins, tam-tam... Le soir, à 20 heures, la Radio annonce que la direction décrète le lock-out et que les trois usines sont occupées par la Gendarmerie et les CRS. La Dépêche titre : « Près de 7000 ouvriers touchés par la décision inattendue de la direction générale », et rappelle que le conflit dure depuis onze semaines. Toujours d'après La Dépêche, le vendredi, au cours d'un tam-tam, un ouvrier à Saint-Martin-du-Touch a malencontreusement frappé sur une vitre et l'a cassée. Le chef d'atelier a alors demandé le renvoi « dans son usine » de cet ouvrier (sous-traitant ? le texte est imprécis). En riposte, les grévistes de Saint-Martin se sont livrés à une manifestation de masse devant les bureaux de la Direction, à Saint-Eloi. Quoi qu'il en soit, arguant de la sécurité de l'outil de travail, la Direction décide le lock-out, et dans un communiqué à la presse, au milieu de considérations diverses, annonce que la reprise aura lieu « sur convocation individuelle ». La formulation n'est pas neutre. Les syndicats savent qu'il y a une incontestable lassitude chez les grévistes, et le rappel individuel risque fort d'être massivement suivi. C'est alors qu'il adoptent la tactique « tout le monde ou personne ».

Dès le vendredi 21 heures, des centaines de militants rejoignent la Bourse du Travail, place

50^e TOUR DE FRANCE

DARRIGADE GAGNE (ENFIN)

LA DEPÊCHE
JOURNAL DE LA DÉMOCRATIE *Édition Catalane du Midi*

0,25 F

Direction : M. du Bouchet, TOULOUSE, Téléphone : 66-66-61 (4 lignes)
BUREAU DE PARIS : 4, rue de Valenciennes, Tél. : 01-47-36-00-01 (10-11, 12-13)
La Dépêche est en vente à Paris, au N° 11, rue de Valenciennes, au N° 11, rue de Valenciennes, au N° 11, rue de Valenciennes

Sablonne aux - N. 5.000
Vendredi 5 juillet 1963

De Gaulle et ses ministres à Bonn

FIN DU CONFLIT à Sud-Aviation

« INSI que nous l'avons annoncé dans notre édition de ce matin, un accord a été conclu à Paris entre la direction de Sud-Aviation et les délégués syndicaux C. G. T. P. O. et C. F. T. C. Cette solution, qui intervient après deux semaines de grève, a été accueillie avec une très vive satisfaction.

Voici les principaux points de cet accord :

- Les salaires et appointements du personnel ouvrier et mensuel non cadres sont augmentés de 3 % à compter du 1^{er} juin 1963.
- Une nouvelle augmentation de 3 % minimum sera appliquée au 1^{er} septembre 1963.
- Du regard au fait nouveaux aménagements par les augmentations récentes dans certaines entreprises régionales, le 1^{er} juillet 1963 sera...

Un système a été mis au point par la direction locale pour permettre la récupération du temps perdu.

D'ores et déjà, il est entendu que le samedi 6 juillet sera travaillé.

Meeting à 18 heures salle du Sénéchal

Les organisations syndicales

SUD-AVIATION: ACCORD CONCLU

Le travail reprend dès aujourd'hui dans les usines toulousaines



l'Humanité

A SUD-AVIATION

- LEVEE DU LOCK-OUT sans licenciement ni perte de salaires
- Augmentation substantielle des salaires

C E 17 avril s'ouvrait à Sud-Aviation (Toulouse) un des plus importants conflits de l'histoire de la première entreprise aéronautique française, une des premières Trois mille métallos (horaires) se dressaient résolus contre la politique

neurs » toulousains a contraint ceux qui nous gouvernent, non seulement à réintégrer tout le personnel lock-outé, mais aussi à...

Saint-Sernin. Le samedi, un meeting rassemble 3000 personnes. A Saint-Martin, les CRS sont en faction derrière les grilles, on achemine trois camions de fils de fer barbelés... A Saint-Eloi aussi, les CRS sont là. Le lundi 1er juillet, 5000 lock-outés se présentent à 7 heures du matin devant les bureaux de la Direction. Silence le plus absolu. Pas un cri, pas un mot, c'est la consigne. Même La Dépêche salue « l'étroite unité, la dignité et la fermeté ».

Mais très rapidement, la Direction comprend que tout cela « fait désordre », et lève le lock-out, le jeudi 4 juillet. D'autant que les politiques se sont mis de la partie. Après quelques atermoiements et ultimes passes d'armes, un protocole d'accord est signé, et le travail reprend. Le résultat du conflit, pour les ouvriers, est le suivant :

- augmentation des salaires de 6% (pour mémoire, 8% demandés)
- prime de vacances portée de 40 à 60F
- paiement d'une prime de 60F dite « du 25e Anniversaire »
- majoration de 50% de la prime d'ancienneté
- nouvelles tranches de mensualisation de P2 et de P3 (passage du statut d'horaire à celui de mensuel, avec quelques avantages afférents à ce statut)
- paiement des 4 jours de lock-out, dont 1 récupéré.

Ainsi se termine la « grande grève unitaire ». Le calme revient dans les ateliers. Caravelle finit sa carrière honorablement, Concorde porte haut et loin le prestige de la technologie franco-britannique, et l'Airbus prend forme sur les planches à dessin. Mais le feu couve sous la braise. Cinq ans plus tard, c'est Mai 68, les usines occupées. Mais ceci est une autre histoire...

Lucien Gratté

BIBLIOGRAPHIE.

Institut CGT d'Histoire Sociale Midi-Pyrénées (1993). La grande grève unitaire des ouvriers de Sud-Aviation. Supplément au n° 92 de « INFORMATIONS CGT »

Sud-Aviation en 1963.

8 usines, 22000 salariés

Marignane, La Courneuve (hélicoptères)

Toulouse, Courbevoie, Suresnes, Bouguenais Saint-Nazaire (avions)

Cannes (spatial)

Rochefort (diversification)

Sud-Aviation Toulouse (usines de Saint-Eloi, Saint-Martin et Blagnac).

LES EFFECTIFS.

Ouvriers	3588
Techniciens	1528
Employés	780
Agents de maîtrise	302
Cadres et ingénieurs	480

REPRÉSENTATION SYNDICALE.

Organisation 1^{er} collège (ouvriers) 2^e collège (techniciens, cadres)

CGT	58,2%	37,0%
FO	23,2%	21,3%
CFTC (CFDT)	18,4%	8,7%
CGC (cadres)	-	?

LE CONFLIT EN CHIFFRES.

12 meetings en ville

6 manifestations de masse

5 lâchers de ballons porteurs de revendications

70000 tracts aux toulousains

5000 affichettes sur les murs de Toulouse

5000 affichettes chez les commerçants

2 conférences de presse

3 réunions du Comité de Soutien

4 entrevues avec le Préfet

43 arrêts de travail, soit 54 heures

6 manifestations devant les bureaux de la Direction

4 grèves au niveau des 8 usines de Sud-Aviation

4 grèves au niveau de l'aéronautique toulousaine

70 kg de confettis

Quelques événements de 1963.

Président de la République : Charles de Gaulle.

Majorité de Droite à l'Assemblée.

En mars, grève des mineurs de Lorraine et du Nord ; le Gouvernement veut instaurer une réquisition, sans succès.

Condamnation à mort des six conjurés d'extrême-droite coupable de tentative d'assassinat contre le général de Gaulle.

En avril, exécution du dirigeant communiste espagnol

Julian Grimau par le général Franco.

En juin, mort du pape Jean XXIII, élection de Paul VI.

Première femme dans l'espace : Valentina Terechkova.

En juillet, loi sur les préavis de grève dans les services publics.

Jacques Anquetil remporte le tour de France cycliste devant l'Espagnol Bahamontès.

En octobre, mort d'Edith Piaf et de Jean Cocteau.

En novembre, assassinat de J.-F. Kennedy.

En décembre, Gaston Deferre candidat (malheureux) à la présidence de la République.

Et au Festival de Cannes, « Le Guépard » de Luchino Visconti, l'année des Yé-Yé à Paris,

150 000 jeunes acclament Johnny Halliday qui chante

« L'idole des jeunes ».

Aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, triomphe des Beatles.

Et en Dordogne, la grotte préhistorique de Lascaux, attaquée par des bactéries, est fermée à jamais au public.

Au fil des recherches : LE PICHET DU CHÂTEAU DE PINOT

Dans un article précédent (Blagnac, Questions d'Histoire n° 21 ; mai 2001, pages 36-38), j'ai évoqué le château de Pinot, tel qu'on pouvait le voir dans les années 1950. Je faisais mention d'un pichet trouvé dans la cuisine. Cet article a pour but de décrire plus en détails cet objet, intéressant à plus d'un titre.

Le pichet est fait d'une matière noirâtre qui est un dérivé du basalte, une roche volcanique assez courante. Ce matériau est typique d'une certaine production de la céramique anglaise. Sa surface a été revêtue d'une glaçure noir brillant pour permettre l'étanchéité, comme il est habituel dans les récipients en terre poreuse. Une cassure à la partie supérieure du col montre que la pâte est bien noire en profondeur, avec une texture légèrement grenue. Lors de la découverte, l'anse était cassée, de même qu'une partie du flanc qui s'était fragmenté en plusieurs morceaux. Sa hauteur totale est d'environ 13 centimètres, ce qui correspond, à quelques millimètres près, à cinq pouces anglais.

Du col vers le bas, on rencontre :

- une partie cylindrique, haute de 3,5 centimètres, d'un diamètre de 6,4 centimètres, finement moulurée, dont une lèvre a été étirée pour faire le bec verseur ; à l'opposé du bec, s'implante la partie supérieure de l'anse ; le bec est décoré de palmes, tandis que la fixation de l'anse est simulée par une bride ;

- la partie supérieure de la panse, entièrement lisse, et limitée vers le bas par un filet ;

- la partie centrale de la panse. Elle atteint 10,5 centimètres dans son plus grand diamètre. C'est, de loin, la plus intéressante, car elle est historiée de deux personnages rustiques, dans un environnement végétal. Le fond de cette partie est légèrement et régulièrement strié, et le décor est en relief, parfois assez accentué. Ce décor se compose d'un buisson assez mal dessiné, à droite (lorsqu'on sert), et d'un grand arbre plus réussi, à gauche. Dans la partie frontale, deux personnages, répartis symétriquement de part et d'autre part du bec. Le premier est un homme assis sur une sorte de comporte renversée, tel qu'on l'imagine dans une auberge populaire. Il est accoudé à une table, en arrière-plan, sur laquelle on voit une pipe à tuyau droit très long, et un pichet à anse courbe. L'observation avec une forte loupe montre l'extraordinaire qualité de la figuration. Le visage est très détaillé, on voit nettement les sourcils, les paupières et les pupilles des yeux, l'oreille droite est cachée par une touffe de cheveux. Il porte un chapeau tronconique, orné à l'avant d'une sorte de rosace en relief. Son justaucorps

indique que l'ambiance est chaude puisque, sur cinq boutons, il en a quatre de déboutonnés. Le bas du corps est vêtu d'une culotte qui s'arrête sous le genou, serrée par une bride et un nœud de ruban. Il a des bas, avec de légères fronces sous cette bride, et des chaussures serrées par une patte ou une boucle carrée.

Le second personnage est assis sur une caisse. Il tient sa pipe avec le tuyau hors de la bouche, comme quelqu'un qui discute. Son justaucorps est carrément déboutonné, et montre un gilet (boutonné quant à lui). Il porte une chemise avec un « nœud papillon ». La culotte est en

partie cachée par des bottes qui remontent très haut ; ces bottes présentent des boucles ovales. L'ensemble, d'un réalisme frappant, évoque des paysans aisés, détendus, dans une conversation amicale à la terrasse d'une auberge.

Sur cette même partie de la panse s'insère la partie inférieure de l'anse, épanouie en feuilles d'acanthé ;

- le fond de la panse est séparé du milieu de celle-ci par un filet. Haut de 2,5 centimètres, il est godronné, c'est-à-dire composé de côtes verticales cannelées, avec un filet dans son quart supérieur. Cette disposition se rencontre souvent en orfèvrerie ;

- le fond proprement dit est plat, et montre des traces de tournage (du moule, probablement). Il est poinçonné TURNER. Il s'agit du nom du potier anglais, John Turner, né vers 1762 et mort en 1806.

Comme pour tout objet archéologique, ce pichet pose trois questions : où ? quand ? comment ?

J'avais évoqué la possibilité d'une faïence de Wedgwood (mal orthographiée dans l'article ci-dessus évoqué), Angleterre, qui fut très productive aux XVIII^e et XIX^e. Ceci parce que dans un premier temps, j'avais interprété le poinçon comme « TURNED », prétérit du verbe tourner, to turn. En réalité, la loupe à fort grossissement montre qu'il faut plutôt lire TURNER.



L'époque de fabrication pose aussi problème. Les éléments de datation sont essentiellement les costumes. Cependant, ce genre de vêtements se rencontre sur une vaste période de temps, de la fin du XVII^e siècle au début du XIX^e. De plus, les mêmes modèles devaient être fabriqués très longtemps, avec les mêmes moules ; également les céramistes avaient certainement leur vision personnelle de « paysans idéaux ».

La facture de cette céramique, assez complexe, laisse à penser qu'elle a été moulée dans un moule portant en creux ce qui correspond aux reliefs de l'objet. Cette technique est très ancienne, puisqu'elle a été abondamment utilisée dès l'époque gallo-romaine, notamment sur l'extraordinaire site La Graufesenque, près de Millau. On l'appelle sigillée, par analogie au sceau (du latin sigillum), taillé en creux, qui donne une image en relief dans la cire molle.

Compte tenu de ce que la marque de fabrique est poinçonnée, on ne peut exclure que la fabrication de cette céramique soit antérieure à 1770. En tout état de cause, elle ne peut être postérieure au début du XIX^e siècle. On a donc une fourchette probable 1760-1810. Ceci est homogène avec ce qu'on sait de Pinot, puisque l'existence du domaine est attestée au XVIII^e siècle.

En guise de conclusion, je voudrais lancer un appel à l'intention de tous ceux qui, comme moi, ont connu Pinot lorsqu'ils étaient gamins, et se sont livrés comme moi à quelques « larcins », maintenant bien évidemment prescrits, et qui auraient gardé des objets. Qu'ils se fassent connaître à l'association. Ces objets, ou même de simples souvenirs, appartiennent à l'Histoire ; à ce titre, le meilleur hommage à leur rendre est de les faire connaître aux Blagnacais. Afin que tout ne soit pas perdu ...

Lucien GRATTE



Détail des deux personnages du pichet.





Participation aux frais : 4 €

Imprimerie PRESSES 2000 - 31700 Blagnac