

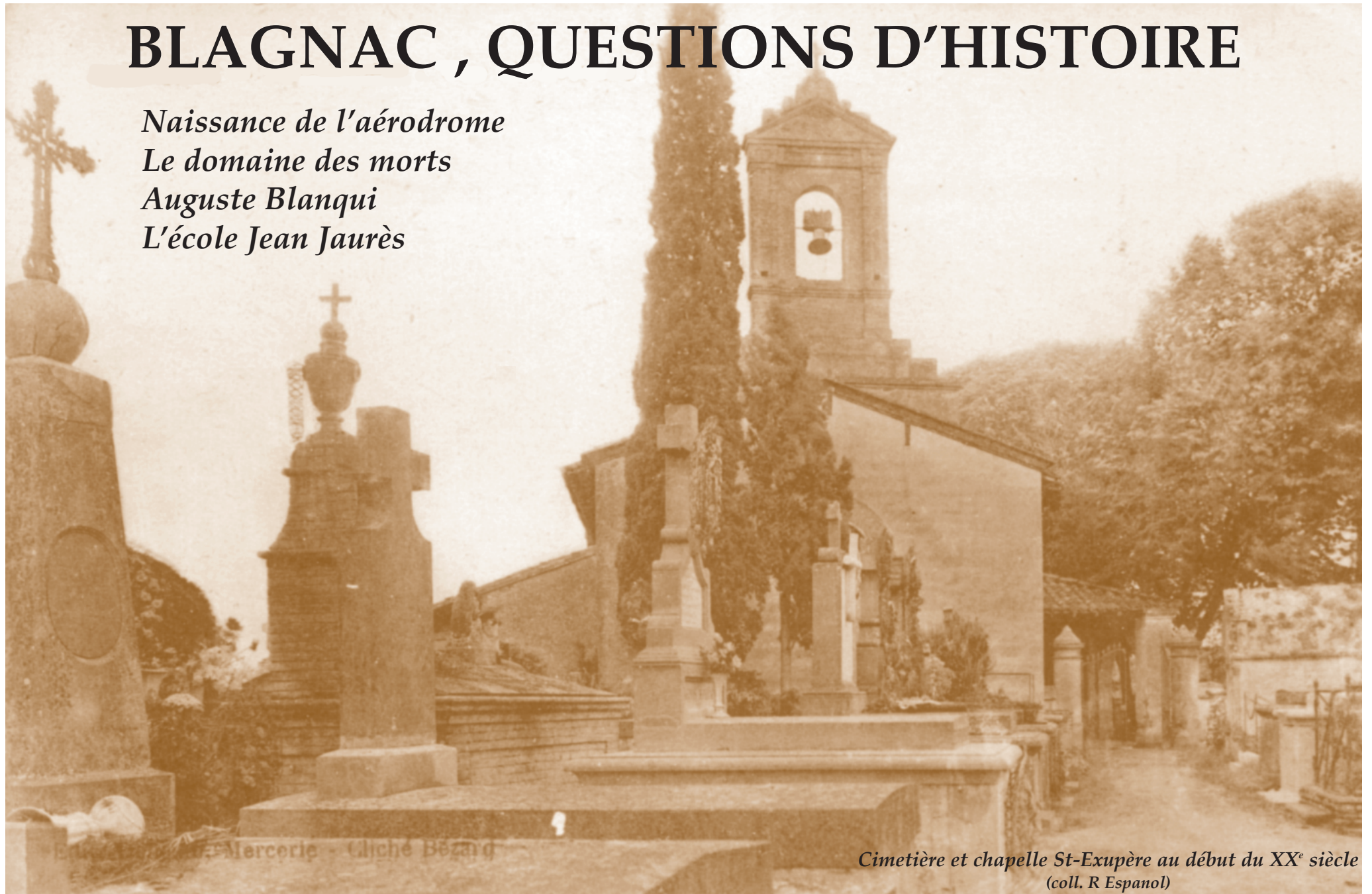
BLAGNAC , QUESTIONS D'HISTOIRE

Naissance de l'aérodrome

Le domaine des morts

Auguste Blanqui

L'école Jean Jaurès



Blagnac - Mercerie - Cliché Bézarq

*Cimetière et chapelle St-Exupère au début du XX^e siècle
(coll. R Espanol)*

NAISSANCE DE L' AÉRODROME

Scepticisme des Blagnacais

UN PETIT VILLAGE SI TRANQUILLE

Blagnac 1920, la Grande Guerre est enfin terminée, les poilus rescapés de la boucherie sont de retour dans leur foyer. Ils ont repris le chemin des vignes et des champs que leur femme, leurs enfants, leurs parents ont continué à cultiver dans de bien difficiles conditions ; les chevaux eux aussi, étaient sur le front !

Village de paysans et de pêcheurs, Blagnac vit depuis toujours au rythme des saisons. Les maisons, construites sur une terrasse dominant la Garonne, sont regroupées autour du clocher et de la mairie-école. Artisans et commerçants... boulangers... épiciers... charrons... maréchal-ferrant... menuisiers... assurent les principaux besoins de la vie quotidienne.

Hors d'atteinte des caprices du fleuve et de ses colères les plus redoutables, les Blagnacais acceptent pourtant bien volontiers sa générosité. Les poissons abondent, les jardins protégés par une digue sont fertiles, les peupliers des ramiers fournissent leur bois, les blanchisseuses étendent leur linge, les enfants du village jouent en toute liberté, les Toulousains eux-mêmes apprécient le charme des rivages et celui des guinguettes et des cafés-restaurants.

Mais la majeure partie du territoire de la commune, principale source de ses revenus, est une vaste plaine s'étendant sur une autre terrasse supérieure de quelques mètres jusqu'aux communes voisines Toulouse, Colomiers et Cornebarrieu. Parsemée de fermes isolées elle est tout entière consacrée à la culture du blé, de la vigne, de légumes, pommes de terre, carottes, choux-fleurs et à l'élevage de vaches laitières dans de riches pâturages. Rares sont les Blagnacais qui ne possèdent quelques parcelles de cette terre précieuse, absolument vitale pour la communauté villageoise.

PREMIÈRE ALERTE. UNE AÉRO-GARE À BLAGNAC !

En ce début d'année 1920, voici que le Maire de Blagnac, soucieux de gérer le bien public tout en essayant de faire oublier les années de cauchemar, reçoit une bien surprenante missive. Dans une lettre datée du 11 Février 1920, le Chef de Génie de la 17^e Région territoriale lui transmet la copie d'une dépêche datée du 3 janvier 1920, émanant du Président du Conseil, via le Ministre de la Guerre et le Général

AG/ 17 ^{me} Région Territoriale	Toulouse, le 11 Février 1920
GÉNIE	
DIRECTION de TOULOUSE	
CHEFFERIE de TOULOUSE 4, Rue Duranti, 4 Tél. 8-98	<i>Le Chef de Bataillon XXXXX, LANGLOIS</i>
N° <i>710</i>	<i>à Monsieur le Maire de la Commune de</i>
OBJET :	<u>BLAGNAC</u>

Commandant la 17^e Région militaire dans laquelle le Président du Conseil informe « qu'il a décidé de faire procéder à l'expropriation pour cause d'utilité publique, avec prise de possession d'urgence, d'un terrain situé à Blagnac et destiné à être utilisé par le service de Navigation aérienne comme aéro-gare desservant Toulouse ». La situation de ce terrain est précisée sur le plan cadastral, près de l'actuel siège d'Airbus (voir plan page 6).

Le chef de bataillon de Génie communique au Maire l'état parcellaire des terrains nécessaires et lui demande de le compléter avec les noms des propriétaires ou fermiers et d'entrer en pourparler avec eux pour obtenir si possible des engagements amiables, et sinon tenter de s'accorder sur le prix de vente.

NON À L'AÉRO-GARE !

M. le Maire réagit très vite. Les élus, la population sont informés. Mais, pas question d'entente à l'amiable sur des ventes éventuelles, par contre rédaction et signatures de protestations.

Dès le 2 mars, soit deux semaines à peine après la réception de cette lettre, le Conseil Municipal émet un vœu reflétant sans équivoque le refus de cette aéro-gare, même s'il propose, avec diplomatie, une autre solution.

« Le Conseil Municipal... vu la lettre de M. le Ministre de la Guerre... relative à

l'acquisition de terrains... pour l'aménagement de l'aéro-gare desservant Toulouse.

- Vu la pétition formée par les cultivateurs propriétaires intéressés.

- Vu la protestation formulée par le syndicat agricole de la commune que ces exploitants ont été pour la plupart des combattants de la Grande Guerre.

- Considérant que ce projet priverait cinquante cultivateurs exploitants, de quarante hectares de terrains les plus fertiles de la commune.

Après en avoir délibéré émet le vœu que :

Le service du génie civil étudie s'il ne serait pas possible de déplacer l'aéro-gare vers l'ouest de la commune sur des terrains de bien moins grande valeur.

Pour être transmis à M. le Ministre de la Guerre et M. le Ministre de l'Agriculture».

Le député lui-même, Ambroise Rendu, est intervenu comme en témoigne une lettre du 15 mai émanant du sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique «l'assurant que l'établissement de l'aéro-gare sera examiné sans retard par mes services ».

L'AÉRO-GARE EST ABANDONNÉ

La conclusion de cette affaire est aussi rapide qu'inattendue. Le 12 avril, M. le Maire est informé que le projet d'aéro-gare est abandonné « il ne serait repris que si la municipalité de Blagnac elle-même en faisait la demande ».

Les Blagnacais sont alors soulagés. Jamais ils ne céderont volontairement leurs champs pour construire une aéro-gare !

Pourtant nous savons bien que le « danger » n'est que provisoirement écarté.

En 1920, la guerre qui vient de s'achever a vu, pour la première fois, les ennemis s'affronter en combats aériens. Des pilotes de valeur ont été formés, des appareils perfectionnés, l'aviation dépend encore uniquement, des autorités militaires.

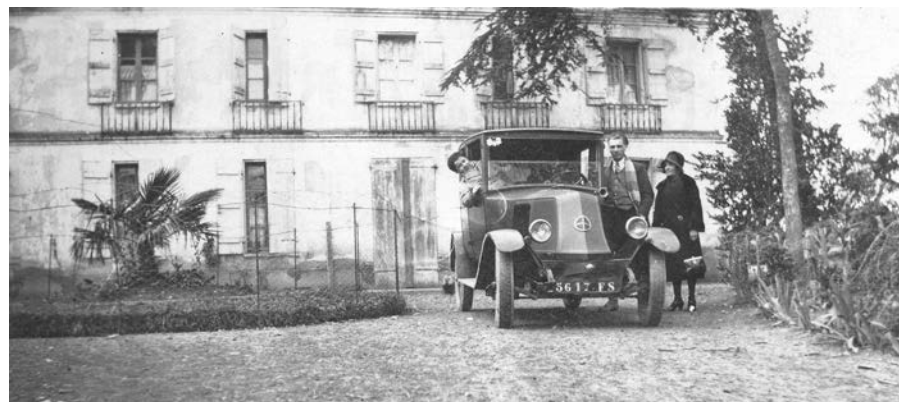
L'heure est peut-être venue d'orienter ces énergies vers des fins pacifiques, pourquoi pas vers des transports de courrier, de passagers, de marchandises.

Ce projet ambitieux, à peine ébauché, n'a pas encore créé son propre vocabulaire « aéro-gare », référence au transport ferroviaire s'écrit bien en deux mots. Toulouse et sa région vont jouer un rôle de premier plan dans cette aventure. « L'aérodrome » « l'aéroport », « l'aérogare » retrouveront bientôt les Blagnacais.

L'ÉLECTRIFICATION DES ÉCARTS ET L'AÉRODROME ÉVENTUEL

La population de Blagnac augmente peu à peu, on recense : 1791 habitants en 1921, 1795 en 1926, 2060 en 1931 et 2360 en 1936. Des maisons se construisent, les

conditions de vie évoluent, de nombreux problèmes sont à résoudre. Il faut édifier des locaux pour accueillir de nouveaux écoliers et écolières, améliorer le réseau de distribution d'eau potable, créer un terrain de sport..., tout cela dans un contexte national préoccupant, crise économique, chômage et bruits de bottes aux frontières de plus en plus alarmants.



Bélisaire une des premières maisons expropriées.

Le projet d'aéro-gare, qui semble oublié, va bientôt réapparaître.

En 1937 une des grandes préoccupations des élus est l'électrification des écarts, bien difficile à réaliser. L'E.D.F. que nous connaissons aujourd'hui n'existe pas encore. C'est la Société Pyrénéenne d'énergie électrique qui alimente Blagnac. Lors de la séance du Conseil Municipal du 1^{er} juillet, Monsieur le Maire fait part d'une lettre de cette société, datée du 15 juin, exposant les difficultés qu'offrirait à ce sujet « l'installation éventuelle d'un aérodrome dans la région du Touch » Monsieur le Maire s'inquiète. Cette création risque d'être un écueil empêchant la commune de terminer ces travaux prévus depuis 1933 et qu'il est urgent de réaliser. Il redoute la charge supplémentaire des dépenses qui peut en résulter. Mais « ce projet d'installation d'aérodrome ne comporte rien de certain et de définitif... il n'existe pas actuellement de plan parcellaire et ce projet peut être ajourné pour quelques années encore » Monsieur le Maire est optimiste !

L'électrification des écarts se poursuit toutefois « à l'exception des lieux situés dans la zone du terrain qui éventuellement sera affecté à l'aéroport ». Le Ministre de l'Air rassure quand aux conditions dans lesquelles pourraient être établis des lignes souterraines « en tenant compte d'un aéroport éventuel ».

Pour l'instant, ce problème d'aérodrome semble se réduire à une question d'élec-

trification des écarts. Cela peut nous surprendre. Mais comment les Blagnacais pourraient-ils imaginer le bouleversement qu'apportera cet « aérodrome éventuel » dans leur vie quotidienne de demain ?

D'autres messages plus inquiétants vont leur parvenir c'est d'abord le 21 novembre 1937, une note de la Préfecture adressée aux Maires de Toulouse, Blagnac et Colomiers, précisant les conditions dans lesquelles on pourra « procéder aux études et levers de plans nécessaires pour établir l'avant-projet de l'aéroport civil de Blagnac » dans une zone à mieux définir, du Pont du Touch au pont de Blagnac, de la route de Lectoure (actuelle rue Servanty) jusqu'à Colomiers. Au maire s'étonnant de n'avoir pas été consulté au préalable, le Préfet répond que les élus et la population pourront émettre leur avis lors de l'enquête publique... qui n'aura jamais lieu !

UN AÉRODROME EN VUE DE LA DÉFENSE NATIONALE

Le 13 Août 1938, le Ministre de l'Air déclare « d'utilité publique et urgente » l'expropriation d'immeubles situés à Toulouse, Blagnac, Colomiers nécessaires à la création de l'Aérodrome et de l'Atelier de constructions aéronautiques « pour l'équipement aérien du territoire en vue de la Défense nationale ».

La situation internationale s'est singulièrement aggravée. Le déclenchement de la guerre paraît imminent. L'aviation relève à nouveau du domaine militaire.

Le Maire peut rappeler au Préfet que l'enquête publique prévue en décembre 1937 n'a pas eu lieu et s'inquiéter du non-respect « de cette formalité prévue par la loi ». Le Préfet ne conteste pas mais dégage toute responsabilité, l'Etat ayant décidé d'entreprendre ces travaux « en vue de la Défense Nationale ».

Argumentation irréfutable, les Blagnacais vont assister impuissants au développement de l'aérodrome.

UN AÉROPORT ! POURQUOI PAS ?

Cependant le 18 Décembre 1938 un vœu déposé par quatre élus à la séance du Conseil Municipal déclare « Or, un fait nouveau très important vient de surgir... c'est la création de l'aéroport. Celui-ci comme vous le savez, à l'état de projet l'an dernier, est passé dans la réalité des faits ».

Abordant cette situation sous un angle positif ces élus prévoient le doublement de la population d'où l'obligation pour faire face à de nouveaux besoins, écoles, alimentation en eau potable, en électricité « d'envisager rapidement l'élaboration d'un

véritable plan d'urbanisme ».

Réponse sceptique du conseil municipal... on verra plus tard... rien ne presse...

Après la décision ministérielle du 13 août, l'ordonnance d'expropriation sera prononcée le 30 décembre 1938 et publiée conformément à la loi, en particulier dans la Dépêche du 24 Février 1939. Les Blagnacais n'y attachent toujours pas une grande importance. Il est vrai que, seule, une toute partie de la commune, soit 21 parcelles, est concernée, alors que 343 expropriations sont sur le territoire de Toulouse.

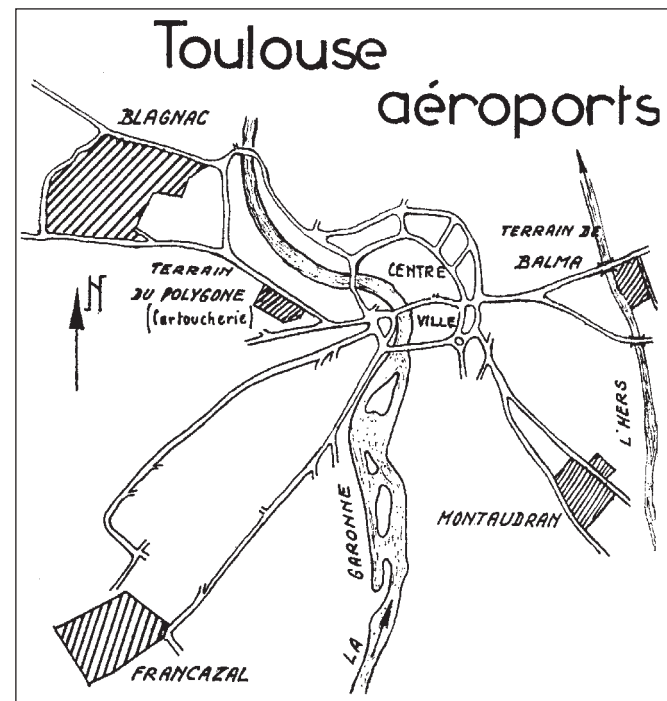
Mais l'histoire est dorénavant en marche. Blagnac deviendra une ville aéronautique.

Cette décision d'aménager un terrain d'aviation si près de Blagnac n'est qu'une nouvelle étape dans l'histoire déjà très riche de l'intérêt que la région toulousaine manifeste depuis longtemps pour la conquête de l'espace.

DU PLUS LÉGER AU PLUS LOURD QUE L'AIR

Dès 1784 des lâchers de ballons ont eu lieu sur les allées Saint-Michel ainsi qu'au couvent des Chartreux, puis à ceux des Carmes déchaussés et des Minimes. Les exploits se succèdent. Le 30 août

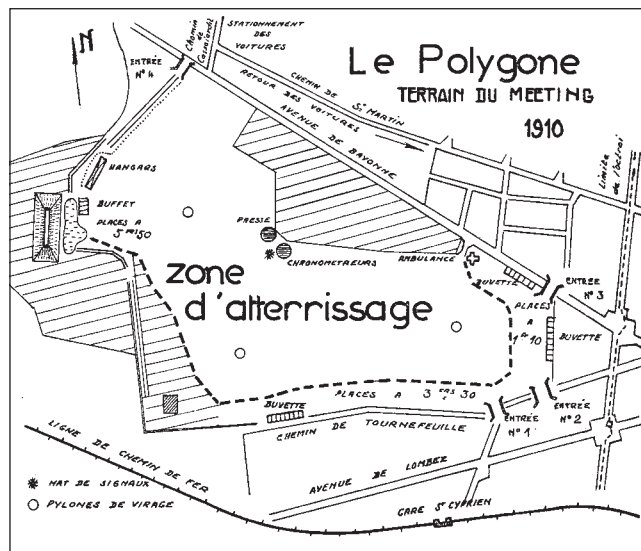
1805, une femme, Madame Blanchard, épouse d'un célèbre aéronaute plane sur la ville et la banlieue « à 1000 toises



d'altitude » ... En 1888 des photographies aériennes sont réalisées par un habitant de Castres, sans doute les premières du genre. Au cours du XIX^e siècle une tradition s'installe peu à peu à Toulouse, celle de « l'aérostation », les « saucisses » et les motoballons de Balma, omniprésents dans le ciel toulousain jusqu'à la dernière guerre, en étant l'apothéose.

C'est près de Toulouse que Clément Ader réalise enfin le rêve d'Icare, créant des appareils prestigieux tels que « l'Eole » et « l'Avion » qui s'affranchissent de la pesanteur.

Plusieurs années s'écoulent pourtant, avant que la grande ville s'engage sérieusement dans l'aventure du plus lourd que l'air. Seuls, de nombreux pionniers amateurs, inventent leurs appareils, utilisant pour leurs essais des terrains invraisemblables, à Croix-Daurade, à Lalande, aux Minimes, à Francazal. Malgré les échecs inévitables, ils ne renoncent pas.



LE POLYGONE, PREMIER TERRAIN D'AVIATION

Ce n'est qu'en 1910, après bien d'autres villes françaises que Toulouse prend enfin la décision d'organiser une manifestation aérienne. Un grand meeting se déroule du 30 juillet au 1^{er} août sur le terrain du Polygone, route de Bayonne, alors réservé aux évolutions des batteries d'artillerie à cheval, en

garnison aux casernes du boulevard Lascrosses.

Ce vaste terrain herbeux est aménagé avec soin : balises, pylônes de virage, flammes blanches, jaunes, rouges indiquant la vitesse du vent ; la flamme noire réservée aux vents de plus de 50 km/h signifiait interdiction de voler !

Le meeting est un succès. Ce terrain est utilisé jusqu'à la Grande Guerre. Les bâti-

ments de la Cartoucherie y seront alors aménagés.

MONTAUDRAN

Au cours de la guerre, les combats aériens se multipliant, la nécessité de développer et de décentraliser l'industrie aéronautique devient impérative. A Toulouse, l'industriel Latécoère, déjà installé à Montaudran obtient, en 1917, une commande de 1000 appareils. Il achète de nouveaux terrains pour construire des hangars, effectuer les essais. En 1918, les productions de guerre sont interrompues. Mais grâce à la création de la ligne aéropostale « Toulouse-Sénégal-Amérique » du Sud, le terrain de Montaudran devient un véritable aérodrome civil. La piste d'atterrissage a 800 m de long, le balisage encore sommaire ne permet pas l'atterrissage de nuit mais il est efficace. Le trafic se développe rapidement, le transport des passagers complétant, selon les possibilités, celui du courrier.



La première salle d'attente à Montaudran.

Pourtant, malgré l'achat de nouveaux terrains, les infrastructures se révèlent vite insuffisantes.

FRANCAZAL

Il est devenu évident que Toulouse doit se doter d'un véritable aérodrome.

Nous avons vu au début de cet article qu'un projet « d'aéro-gare » avait été envisagé très sérieusement à Blagnac en janvier 1920 et presque aussitôt abandonné, sans raison apparente dès le mois d'avril.

Il y a peu de chances que les protestations, les pétitions des intéressés et les vœux de la municipalité soient à l'origine de cette décision mais plutôt l'intervention d'un personnage influent, le Général Edouard Barès originaire de Muret et admirateur de son compatriote Clément Ader. Il avait repéré aux confins de Toulouse et de Portet sur Garonne, un vaste terrain de 45 hectares, bien dégagé et très plat, situé sur une terrasse de la vallée de la Garonne. Sa proposition d'y installer un aérodrome étant retenu le Directeur de la Navigation aérienne est chargé de procéder à l'achat des

terrains. La Chambre de Commerce (1) consultée approuve le projet et accepte en outre de participer au financement des équipements indispensables. Toulouse, déjà tête de ligne des relations aériennes avec l'Espagne, l'Afrique et l'Amérique du Sud pourrait ainsi envisager d'autres destinations et l'économie toulousaine bénéficier de cette ouverture.



Le terrain de Francazal est inauguré en avril 1923 par Laurent Eynac, Secrétaire d'Etat à l'Air.

Cet aérodrome, civil de nature, va compléter celui de Montaudran. Deux hangars, des ateliers, d'autres bâtiments abritent les divers services. Les équipements sont plus performants. Les atterrissages de nuit sont possibles grâce à un dispositif spécial.

Le trafic s'intensifie rapidement. 1970 départs sont enregistrés en 1930, 4066 en 1932 mais les usagers déplorent l'insuffisance des structures d'accueil. La Chambre de Commerce s'engage à les améliorer, décision d'autant plus impérative que la compagnie Air France s'installe à Francazal.

Un problème d'une tout autre nature se présente alors. L'Aviation militaire a décidé d'implanter un régiment d'aviation soit six escadrilles de chasse, ce qui laisse prévoir de multiples perturbations... En réalité, c'est un groupe de bombardiers qui s'installe en 1937 et la situation est bien plus préoccupante.

L'aérodrome civil a beau se développer, les terrains s'agrandir, la cohabitation est très difficile. Il devient évident que l'aviation militaire prend de plus en plus d'importance. Elle veut être chez elle à Francazal.

Mais où loger l'aviation civile. A Montaudran ? C'est trop petit. A Balma ? C'est le domaine des « ballons ».

RETOUR À LA CASE DÉPART – BLAGNAC !

Le Conseil Général, le Conseil Municipal de Toulouse, la Chambre de Commerce, regrettant certainement les dépenses engagées pour ce terrain qu'il faudra abandonner à l'armée sont toutefois d'accord sur la nécessité de réaliser un aérodrome de qualité, digne de Toulouse alors que d'autres métropoles Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, bien mieux équipées sont de redoutables concurrentes.

20 à 25 emplacements peuvent être envisagés autour de Toulouse. Un premier examen en fait retenir 4.

1° Au nord de Toulouse entre les routes de Paris et de Fronton au niveau des villages de Saint Alban et de Lespinasse un terrain quasi plat de 300 ha.

2° Au nord-ouest de Toulouse à la sortie de Colomiers vers Cornebarrieu un terrain de 2500 de long sur 1500 m de large est jugé trop éloigné.

3° Sur la terrasse de Colomiers un autre emplacement vers La Salvetat et Tournefeuille, c'est encore trop loin.

4° Enfin entre Saint Martin du Touch et la route de Toulouse à Lectoure 213 hectares de terrain très plat, bien orienté dans le sens des vents dominants, avec facilité d'accès et de raccordement à une voie ferrée (la ligne Toulouse-Auch). Ce terrain possède « une très bonne qualité aéronautique » et paraît le plus avantageux. Toulouse et Blagnac sont concernées.

En 1937, le Ministère de l'Air retient la dernière proposition. Le Conseil Municipal de Toulouse, le Conseil Général, la Chambre de Commerce, qui se fait promettre la gestion de l'aéroport, adhèrent au projet. Nous savons déjà que la commune de Blagnac a bien été « informée » mais en aucune façon « consultée » - singulier paradoxe quand on connaît la suite-. Malgré ses réserves, elle a été tout simplement mise devant le fait accompli et surtout devant les impératifs de la « défense nationale ».

Peu importe la forme, les faits sont têtus. Sur des terrains jusque là consacrés à l'agriculture un grand aérodrome civil et industriel va être édifié. Dix-sept années après la première tentative avortée de 1920, notre commune va désormais occuper, malgré elle, une place modeste mais bien réelle dans l'aéronautique toulousaine.

D'ailleurs avant même que la décision ministérielle soit prise le 13 août 1938, Blagnac avait commencé à jouer un petit rôle dans cette aventure en permettant à l'Aéro-Club de Toulouse-Francazal d'organiser un meeting aérien sur son territoire le 11 novembre 1937, comme en témoignent, la demande d'autorisation formulée par

(1) On ne l'appelait pas encore Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (C.C.I.T.).



le Président de l'aéro-club Toulouse-Francazal et l'arrêté préfectoral réglementant la circulation.

L'ordonnance d'expropriation est prononcée le 30 décembre 1938, les parcelles concernées étant alors bien définies, les négociations entre l'Etat et les propriétaires déjà engagées. Des actes de vente ont été signés (celui du domaine de Layrac le 11 novembre 1938 par Mr. Raymondis).. Comme dans toute procédure de ce type certaines opérations se font à l'amiable, d'autres sont plus conflictuelles. Mais « défense nationale » oblige les terrains sont réquisitionnés si cela est nécessaire.

NAISSANCE DE L'AÉRODROME CIVIL

Les travaux d'équipements de ce grand aérodrome civil et industriel démarrent très vite malgré des difficultés financières. La dépense totale prévue est de 25 millions. Les collectivités locales doivent faire l'avance de la part de l'Etat qui s'engage à rembourser en cinq années. Toulouse et la Chambre de Commerce sont mises à contribution.

L'installation de 4 km de lignes souterraines d'énergie électrique étaient programmées depuis le mois de février 1938. Les travaux sont exécutés ainsi que ceux permettant l'alimentation en eau potable. L'assainissement est aussi prévu, les eaux usées étant évacuées vers le Touch en réquisitionnant provisoirement (maximum 2 ans) les terrains nécessaires.

Tous ces chantiers ont besoin de main-d'œuvre. Une « Liste d'ouvriers demandant à être embauchés à l'Atelier de l'Etat de Blagnac » est ouverte à la mairie. Entre le 5 novembre 1938 et le 15 février 1939, 27 Blagnacais se font inscrire, 15 d'entr'eux seront « pris » leur affectation n'étant pas précisée.

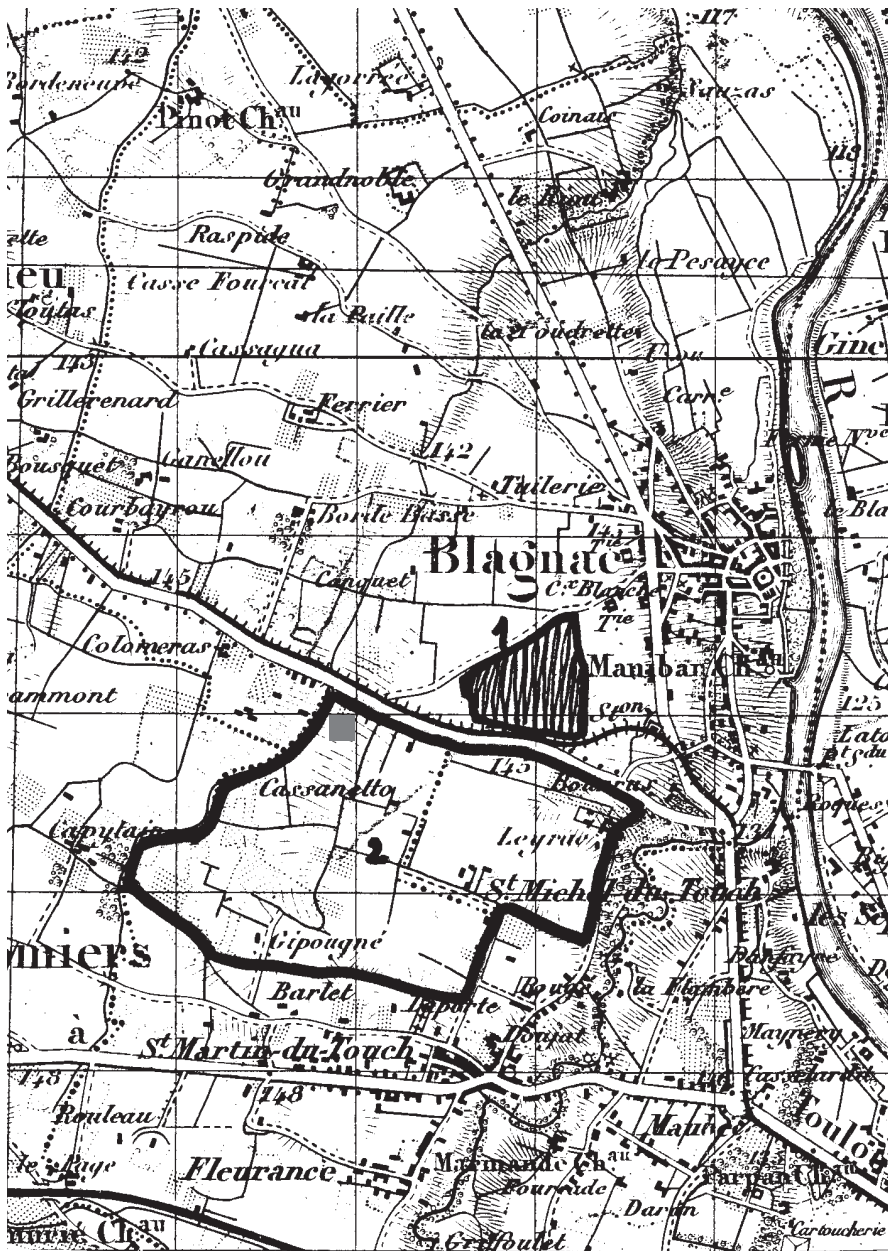
En mai 1939, une entreprise spécialisée obtient, non sans quelques difficultés, l'autorisation d'installer « une estacade » afin d'extraire du lit de la Garonne les matériaux nécessaires pour « exécution de travaux de l'aérodrome de Blagnac ».

A cette même période des propriétaires expropriés se plaignent. Les récoltes venues à maturité « sont ramassées par des étrangers ». Ils obtiennent l'autorisation d'accéder à leurs champs, si cela est encore possible, sinon des indemnités sont promises.

De grands bâtiments, d'architecture résolument moderne, utilisant le béton armé et les structures métalliques, s'élèvent en bor-

SAD

SOCIÉTÉ DES AMONS
DEWITINE



1 L'aéro-gare projetée en 1920 (partie hachurée). 2 Limites de l'aérodrome réalisé en 1938 (d'après les plans déposés aux Archives Municipales de Blagnac). ■ Emplacement de Bélisaire.

de la route de Cornebarrieu. Ils sont destinés à l'Atelier de réparations de l'Armée de l'Air (A.R.A.A.). Un magnifique hangar (hangar civil n° 1) suscite l'admiration se dresse à l'entrée (face à l'actuelle rue Servanty).

Plus près de Saint Martin du Touch, le long de la rue Velasquez les premiers hangars de l'usine Dewoitine, devenue S.N.C.A.M. depuis sa nationalisation, sont construits rapidement car il est urgent de satisfaire aux commandes de l'Etat, celles de l'avion de chasse D520, seul appareil en mesure de rivaliser avec les redoutables Messerschmitt.

Deux pistes d'envol de 800 m sont construites en plaques de béton de 5 m x 5 m et 19 cm d'épaisseur sur les territoires de Toulouse-Blagnac et Colomiers.

L'AÉRODROME ET LA GUERRE

Envisagé en 1937, décidé en 1938, l'aérodrome prévu pour être réservé à l'aviation civile, n'est pas encore prêt dans l'été 1939, malgré l'importance des travaux déjà réalisés.

Dès les premières mobilisations du mois d'août, tout est remis en question. Les terrains, les infrastructures, les usines sont réquisitionnés par le Ministère de la guerre. Toulouse a désormais trois bases militaires : Balma, Franczal et Blagnac.

Certes la décision de créer un aéroport avait été prise au nom des impératifs de la « défense nationale », des avions destinés à l'armée de l'air sortaient des usines aéronautiques, mais la guerre étant déclarée, toute ambiguïté a cessé.

L'armée de l'air réclame toujours plus d'appareils alors que la main-d'œuvre a diminué, beaucoup d'ouvriers étant mobilisés. Certains reviendront comme « affectés spéciaux ». Des usines d'aviation de la région de Saint Nazaire sont repliées sur Toulouse, leur personnel qualifié est le bienvenu. Des femmes sont embauchées occupant souvent le poste de « riveteuses ». On fait aussi appel à des « travailleurs étrangers » en particulier des espagnols réfugiés de la guerre civile, internés dans les camps de Rivesaltes... ou du Vernet.

En 1940, entre la route de Lectoure, la voie du train départemental et l'actuelle rue Servanty, des cantonnements provisoires destinés à l'A.R.A.A., qui bientôt deviendra A.I.A. sont construits. C'est à peu près là, que s'élève aujourd'hui le siège de l'Airbus.

Les usines fonctionnent, les infrastructures se développent. C'est « la drôle de guerre » puis « la débâcle » et le 24 juin 1940 l'armistice est signé avec l'Allemagne.

La vie militaire, la production des usines se ralentissent, mais ce n'est pas encore la paix.

C'est ainsi que « **Monsieur le Commandant de l'Aéroport Civil de Blagnac** » est installé avec les divers services à « **l'Aérodrome civil de Toulouse-Franczal** » et cela pour quelques années encore.

LA LUFWAFFE À BLAGNAC

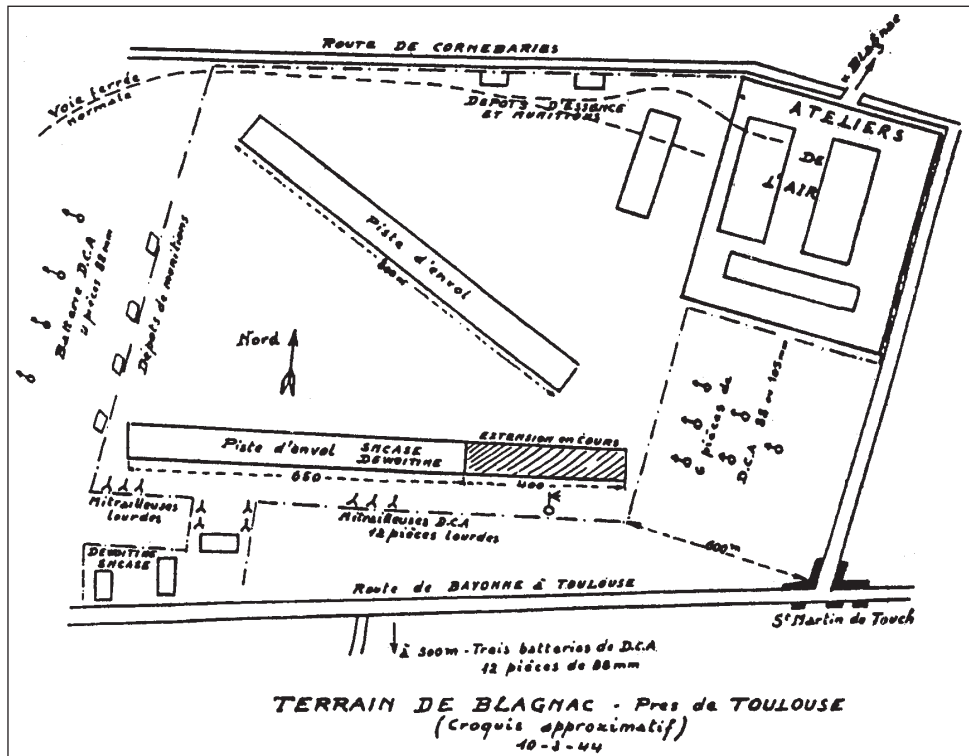
En novembre 1942, l'armée allemande franchit la ligne de démarcation, occupe la zone sud... et Blagnac et son aérodrome. De très nombreuses maisons, ou édifices publics, sont réquisitionnés pour loger les soldats et les officiers, entreposer les dépôts de munitions. Des baraquements sont aussi construits dans le village et sur l'aérodrome.

Les usines continuent à produire non seulement des chasseurs D520, désormais ornés de « croix noires » mais aussi des avions « Heinkel » et des « Junkers 88 » avions de bombardement et même des éléments de V1 et de V2 entreposés dans des fermes avoisinantes.

L'aérodrome s'agrandit, les réquisitions ne posant guère de problèmes, les ter-



Les D520 ornés de croix noires. Photo prise clandestinement par Léopold Galy.



"Croquis approximatif" destiné aux forces alliées, précisant les emplacements des cibles éventuelles..

rains étant tout simplement occupés. Des modifications importantes sont réalisées, allongement des pistes, voies de dégagement prévues pour éloigner les appareils au sol en cas de danger, amorce d'une liaison routière avec l'aérodrome de Franczal, liaison ferroviaire avec la gare de Colomiers.

Blagnac, loin des zones de combat, occupe une place de choix dans la guerre aérienne. Mais elle devient ainsi une cible parfaite pour l'aviation alliée. Et l'inévitable se produit. A partir d'avril 1944, les forces alliées bombardent plusieurs fois l'aérodrome et les usines causant d'énormes dégâts.

Avant de s'enfuir précipitamment le 19 août, les troupes d'occupation font exploser un train de munitions, un stock de V1 et de V2, incendient des maisons qu'elles avaient réquisitionnées.

L'aérodrome et les usines sont en bien piteux état.

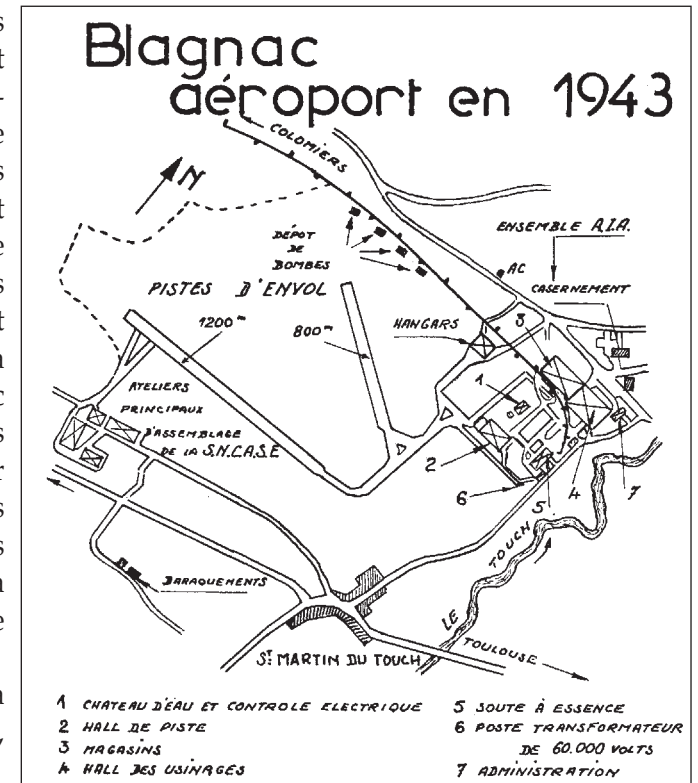
Notre région est libre, mais la guerre n'est pas terminée. A l'estuaire de la

Gironde des troupes allemandes se sont retranchées dans la poche de Royan - Pointe de Grave. Deux groupes de combat aérien sont formés à Blagnac ; l'une avec les D520 sous les ordres de Marcel Doret qui sera établi à Franczal, l'autre avec des Junkers 88 sous les ordres de Jacques Dor qui se fixe à Blagnac. Ils vont jouer un rôle très important dans la réduction de la poche de Royan Pointe de Grave.

Le 8 mai 1945, la guerre est terminée, l'Allemagne a capitulé.

L'aérodrome de Blagnac va bientôt retrouver sa vocation première, **Aérodrome Civil Toulouse-Blagnac.**

Encore quelques mois de patience...



Plan Toulouse-Blagnac en 1943

retrouver sa vocation première, **Aérodrome Civil Toulouse-Blagnac.**

Encore quelques mois de patience...

(sera continué)

Jeannette Weidknet

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- BACCRABÈRE (Georges), JORRE (Georges) - Toulouse terre d'envol. Ed. Privat 1966.
 Archives Municipales de Blagnac 3015 -201 - 202 -203 -205
 1D28 -1D30 -1D31.
 Archives départementales Haute -Garonne 1870W185 -1870W186 -1870W191.
 Revue « Blagnac, questions d'histoire » n° 5 - 6 - 8 - 11 - 21 - 23 - 24.
 Documents et souvenirs personnels.