

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

*Les moulins à nef
L'année 1944
Le maire Charles Toulouse
A la mémoire de nos héros*

Carte de 1793 (extrait)

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n° 28 (Novembre 2004)

TABLE des MATIÈRES

La Garonne et les moulins flottants	1
Augustin Dubarry, artilleur de Napoléon	7
Le bureau de poste de Cornebarrieu	13
Charles Toulouse, maire pendant la Grande Guerre	17
A la mémoire de nos héros	24
Bellonte, Viaut et l'atlantique nord	32
Albert Durand, pilote de l'escadrille "Normandie"	38
Année 1944, année de guerre, année d'espoir	41

Responsable de publication : Germaine Ricard

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

N° ISSN : 1169-4408

Revue éditée par l'Association "**Blagnac Histoire et Mémoire**"



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

LA GARONNE ET LES MOULINS FLOTTANTS

I – LA PRÉSENCE DE MOULINS À NEF À BLAGNAC

Comme de nombreux fleuves et rivières en France et en Europe, la Garonne a porté son lot de moulins à neufs, ou moulins flottants. Ceux-ci sont très anciens et on peut supposer que dès le haut Moyen-Age, ils existaient déjà le long du fleuve, du Comminges à l'Aquitaine.

Historiquement, les premières mentions qui sont faites dans le monde occidental de ce type de moulins remontent au récit de Procope dans « l'Histoire des guerres de l'Empereur Justinien ». L'auteur rapporte que durant le siège de Rome par les Ostrogoths, en 537, les assaillants avaient interrompu l'alimentation en eau de la ville en coupant les aqueducs. De ce fait, les moulins établis le long de ces conduites, privés d'eau, s'étaient arrêtés. Le général byzantin Bélisaire qui défendait Rome trouva rapidement, avec ses ingénieurs, un remède : ils lièrent solidement deux barques l'une à l'autre en laissant entre les deux un espace suffisant pour permettre le passage d'une roue à aubes prélevée sur un des moulins mis « au chômage ». Celle-ci pouvait alors entraîner une meule comme dans un moulin fixe.

Cette découverte technologique originale, combinaison d'un moulin et de un ou



Le Pont Milvio sur le Tibre, à Rome, où d'après la légende aurait été implanté le moulin du Général Bélisaire, premier moulin à nef de l'Histoire.

deux bateaux, connut une fortune qui allait durer pendant plus de quatorze siècles. La technique se répandit rapidement et s'étendit à la plupart des cours d'eau un peu importants : le Tibre, le Pô, le Rhône, la Loire, la Seine, la Garonne,...

C'est que ce système présente un certain nombre d'avantages. L'investissement financier de départ et les frais d'entretien sont relativement peu élevés. Le meunier peut déplacer son outil de travail en fonction des fluctuations du débit du cours d'eau sur lequel il est installé. En temps normal, l'ancrage entre les piles d'un pont, au rétrécissement de la rivière, dans la partie concave d'une courbe, à une rupture de pente, lui permet de trouver suffisamment d'énergie pour faire tourner ses meules. Lors des étiages, il va chercher le courant là où il existe encore. En cas de crue, il peut espérer trouver un lieu abrité du courant et attendre que l'inondation soit passée. Sans parler des péripéties qui guettent parfois les constructions maçonnées ! On bâtit sur une rive et, par suite des caprices du fleuve, on se retrouve au milieu du lit ou sur l'autre rive, quand ce n'est pas, par suite des atterrissements, à une bonne distance de celui-ci. C'est par exemple la mésaventure du moulin de Naudin qui, construit sur la rive droite de la Garonne, au nord de Blagnac, près de Fenouillet, se retrouva, après les crues de 1855 et de 1875, sur la rive gauche à hauteur de Beauzelle.



Le Moulin de Naudin

Il faut remarquer aussi, que, par sa mobilité, le moulin flottant présentait durant la période d'insécurité et de brigandage du haut Moyen-Age, un moyen de sauvegarde que n'avaient pas les moulins maçonnés. L'installation de constructions sur les berges ne s'est donc faite que progressivement. Et des moulins flottants, de moins en moins nombreux il est vrai, ont continué à tourner sur la Garonne jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Ainsi, sur ce dernier fleuve, à Toulouse, selon Germain Sicard, ¹ au douzième siècle, les moulins à nefs étaient très nombreux, sans doute une bonne soixantaine, attachés à la rive ou au milieu du fleuve, entre la chaussée du Château Narbonnais et la chaussée du Bazacle. Il est intéressant de noter à ce sujet que les meuniers créèrent, de fait, une des premières sociétés « capitalistes » (ou mutualistes), dans la mesure où ils s'associèrent financièrement afin de répartir les frais et de partager les bénéfices tirés de leur activité. Leur enrichissement leur permit d'ailleurs de construire en maçonnerie une puissante implantation aux Sept-Deniers. Les « Moulins du Bazacle,... connus dans toute l'Europe, constituèrent la première société capitaliste en pleine période féodale » ²

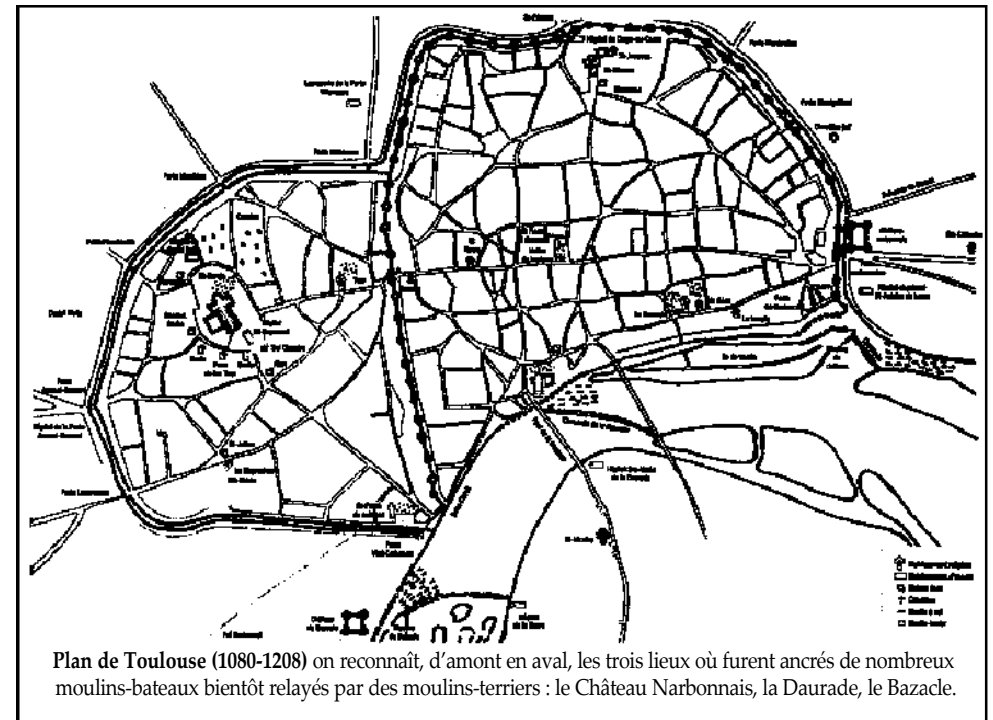
Blagnac avait, comme de nombreuses paroisses sises le long de la Garonne, son ou ses moulins flottants. On en connaît à Muret, Fenouillet, Gagnac, Agen... De nombreux témoignages, comme les comptes rendus d'assemblées paroissiales ou les courriers d'affaires portées en justice par exemple, attestent cette présence.

« A la fin du XI^e siècle et au XII^e siècle, le cartulaire de Saint-Sernin fournit quelques mentions de moulins dans les environs de Toulouse, à Blagnac et à Saint-Michel du Château ³ ».

En 1307, le roi Philippe V, diligente une enquête pour réformer les abus qui s'étaient introduits dans l'administration des domaines de la couronne. Les commissaires Bernard Raymond de Calders, receveur des minutes de la justice de Toulouse, et Pierre de Nabes ou Naves sont chargés de procéder à cette vérification. La commission est lentement mise en place, l'enquête va tranquillement son train et en juin 1321 un certain Guillaume Tyssandier, autrefois sergent du Roi, se présente devant les commissaires, en compagnie des notables de Blagnac.

Ces personnes...

« déclarent se rappeler qu'à l'époque de la translation (du domaine du roi au domaine du seigneur de Blagnac), les stations de moulins flottants existaient sur la Garonne, dans la juridiction de Blagnac,... ⁴ »



Un plan cadastral du XVIII^e siècle mentionne sur la Garonne, au nord du village, un moulin bateau, à proximité de la rive gauche. Un compte rendu existe, aux archives municipales de Blagnac, qui rapporte les démêlés du baron Amieu, propriétaire d'un moulin flottant, (peut-être celui porté sur le cadastre ?) avec les riverains. Il avait fait descendre son moulin de son emplacement, à proximité de « l'île d'Amour » (à la hauteur du monastère actuel), jusqu'au niveau de « l'île de la Communauté » (au nord du village). Les Consuls s'étant opposés à ce déplacement, un procès s'ensuivit. Le baron eut sans doute gain de cause puisque le plan de 1780 porte le moulin à ce dernier emplacement.

Le baron Amieu, encore, faisant en 1782 le dénombrement de ses droits déclare :

« ... Je jouis en outre ...

7° du droit exclusif d'avoir des moulins sur la Garonne à l'exclusion de tous autres... » ⁵

Témoignage, encore, de la présence de moulins flottants, cette protestation adressée au Roi (Louis XVI).

« De l'an mil sept cent quatre vingt et le trentième jour du mois de juillet après-midi, dans la maison de ville de Blagnac.

... De plus a été dit par le sieur Soubiran qui luy est revenu que par un arrêt du Conseil Privé du Roy, on a ordonné la démolition et la suppression du moulin à nef du lieu, lequel, de tous les Captals ⁶ et Degrés ⁷ les plus vieux et les plus reculés a existé et existe, que la paroisse en a un besoin indispensable et alors n'y ayant pas d'autres que pour moudre le grain on serait forcé de se rendre à Toulouse ce qui occasionnerait aux habitants une perte considérable, soit pour le transport des grains soit pour le dérangement des familles, que le prétexte pris de ce que le moulin est préjudiciable à la navigation est une raison qui n'a point de fondement puisque la Garonne a un lit fort large et fort étendu et que le moulin étant flottant peut être déplacé à tel lieu et local qui n'incommode point ou ne gêne point la navigation et qu'il est intéressant à la communauté que le moulin à nef dépendant de la Seigneurie des Blagnac subsiste comme indispensable au bien général et au bien public.

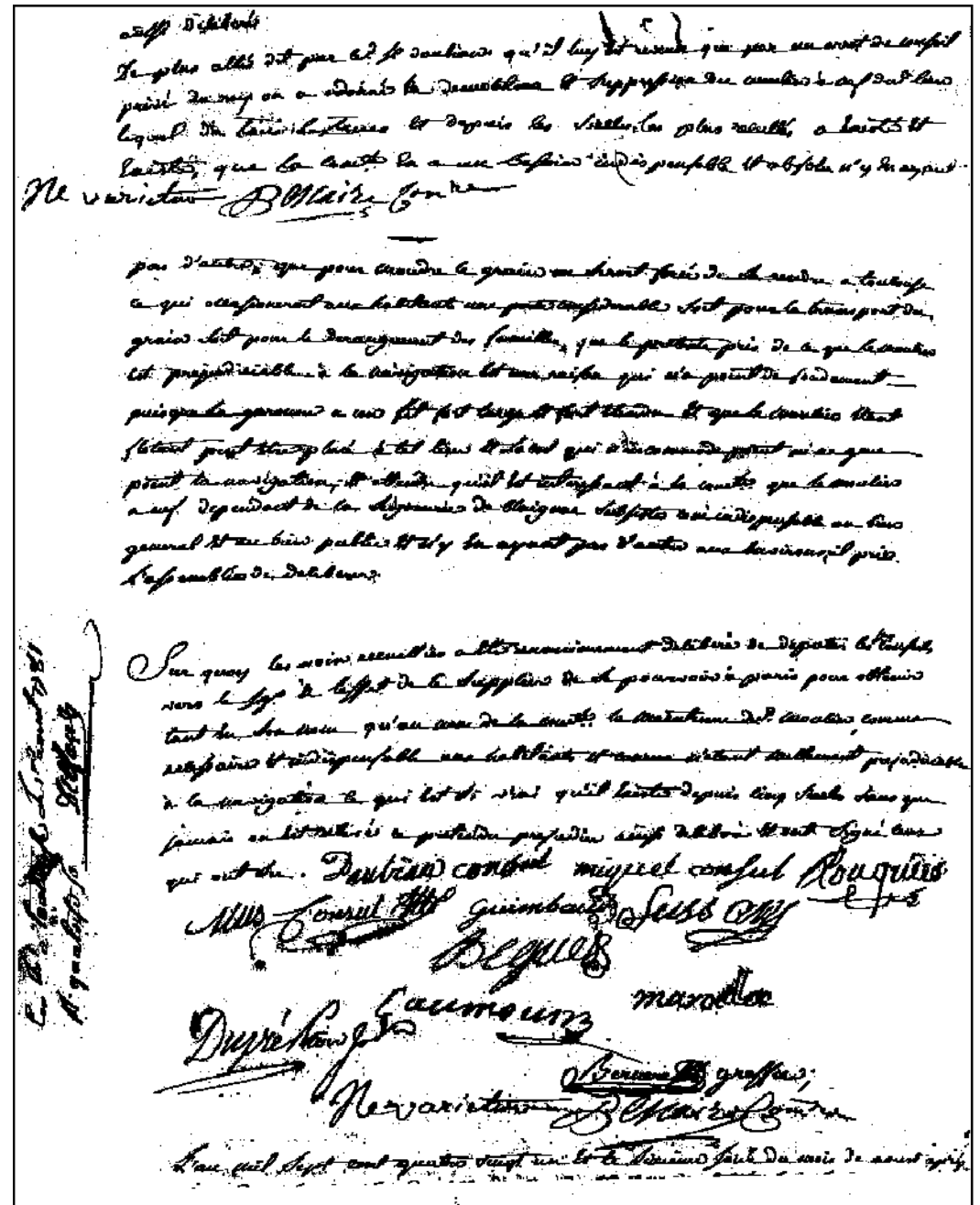
... Sur quoi les voix recueillies a été unanimement délibéré de déporter vers le seigneur à effet de le supplier de pourvoir à Paris pour obtenir tant en son nom qu'au nom de la communauté le maintien du dit moulin comme nécessaire et indispensable et comme nullement préjudiciable... à la navigation ce qui est si vrai qu'il existe depuis cinq siècles ⁸ sans que jamais on ait relevé le prétendu préjudice » ⁹

Voire !

Le règlement de navigation que cherchent à faire respecter les officiers de la navigation stipule bien que « les meuniers doivent tenir le moulin à l'emplacement donné et ne le déplacer qu'en présence d'un officier de navigation, le ranger au passage des radeaux ou des bateaux à la demande des marchands, patrons, et marins, y tenir la nuit une chandelle allumée pour signaler la présence. L'emplacement du moulin est précisé par rapport à des repères fixes, le titre indique le nombre de piquets et la longueur de chaîne qui servent à l'attache ». On conçoit qu'avec de telles contraintes les meuniers tentent parfois de passer outre et qu'ils soient impliqués dans bon nombre de conflits » ¹⁰.

La présence de moulins-bateaux est attestée, toujours, par la délibération du 8 avril 1784 : (Archives Municipales de Blagnac).

« ... De même, un habitant du lieu peut avoir et tenir pour luy ou d'autres habitants de Blagnac une attache ou borne dans Toulouse ou aux environs sur le rivage de la Garonne pour arrêter ou attacher le moulin, peuvent de même construire ou faire construire des mou-



lins sur la Rivière de Garonne. C'est-à-dire depuis la nomination de Saint-Michel jusqu'à celle de Bauzelle, moyennant la somme de Douze Deniers toulousains payés chaque année pour droit de Rivaige, et pour chaque moulin. Et moyennant les Douze Deniers toulousains cy dessus ils sont libres de toutes charges ».

Il est intéressant à ce sujet de signaler que ce « Droit d'usage de l'eau » peut être rapproché d'un texte de droit romain du début du Troisième siècle qui « indique que n'importe qui a le droit de placer un moulin sur une rive à condition que cela ne présente pas d'inconvénient pour les riverains », que ce « droit » est confirmé par le « code justinien » du VI^e siècle, et que ce privilège est encore en vigueur au XIII^e siècle à Paris, alors qu'à cette époque, à Toulouse, il est constamment remis en cause par le droit féodal.

« I. Quiconque veut être meunier à Grand Pont à Paris, peut l'être s'il a un moulin qui soit sien ou à ferme.

II. Quiconque est meunier à Grand Pont à Paris, peut avoir autant d'apprentis et de valets qu'il lui plaît, et moudre la nuit se besoin est ». (Le Livre des Métiers).

II – Description d'un moulin flottant

Les deux grandes lignées de moulins à nef s'appuient sur deux types de solutions pour produire l'énergie mécanique nécessaire à la mouture.

L'une est constituée d'un seul bateau qui porte latéralement, de part et d'autre, les larges roues à aubes mues par le courant. Celles-ci entraînent un grand arbre horizontal sur lequel est fixée une grande roue dentée. Directement ou par l'intermédiaire d'une démultiplication, la meule « tournante » est entraînée au-dessus de la meule « dormante ». C'est le « moulin à double harnois »¹¹. L'autre est en général composée de deux nef de même longueur mais de largeurs inégales, reliées entre elles par un solide cadre de poutres et de passerelles. Entre les deux on place une roue à aubes d'une grande largeur, parfois plus de quatre mètres. Celle-ci fournit l'énergie au moulin situé sur le plus grand des deux bateaux. Le plus petit sert souvent de magasin pour entreposer les sacs de grains ou de farine, d'atelier ou même parfois d'habitation pour le meunier. C'est le moulin à « simple harnois ».

On possède une description précise d'un de ces moulins construit à Agen en 1738.¹²

« - la grande nef mesure douze mètres cinquante de long, sa largeur entre quatre et cinq mètres ;

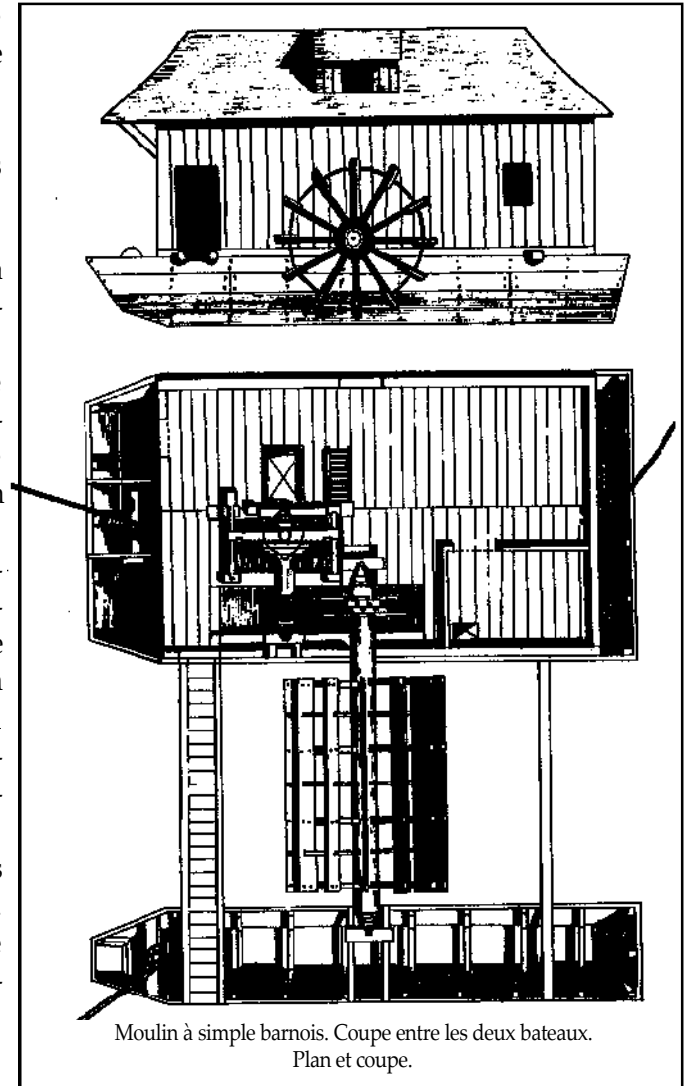
- la petite nef est de même longueur et de même hauteur, mais sa largeur n'excède pas un mètre soixante quinze ;

- les deux nef sont reliées par quatre poutres d'une dizaine de mètres. Dans la grande nef, des traverses portent la maison du moulin ;

- l'arbre du moulin, axe de la roue et du rouet principal, mesure plus de huit mètres de long et cinquante centimètres de grosseur ;

- la roue se compose de trois « lunes »¹³ de trois mètres soixante environ de diamètre. Elle est en chêne, et bois d'ormeau ».

Que le moulin soit à double ou simple harnois, il est nécessaire, pour entraîner la meule « travaillante », de passer d'une rotation à axe horizontal à une rotation à axe vertical. Ceci est possible grâce au système : « hérisson » / « lanterne ». Une grande roue à axe horizontal, mise en mouvement par la roue à aubes, porte latéralement des dents (appelées aussi « alluchons »), qui s'engrènent entre les fuseaux d'un « lanterne ». En général un ensemble intermédiaire de démultiplication permet de donner à la meule une



vitesse de rotation suffisante. Un dernier couple « roue/lanterne » fait tourner l'axe vertical.

Cependant, il semblerait qu'on ne puisse pas selon le cours d'eau, ou le lieu d'implantation sur celui-ci, indifféremment utiliser l'un ou l'autre des types de moulin. La qualité du produit fini, le rendement, la conduite des opérations de meunerie est loin d'être la même. Les moulins à double harnois, semblent surtout avoir été utilisés sur des rivières tranquilles, à courant lent et régulier. C'est, par exemple, ce type de moulins que l'abbé Pluche décrit dans l'Encyclopédie de d'Alembert et Diderot. C'étaient ceux qu'on pouvait avoir amarrés sur la Seine.

Par contre, les moulins à simple harnois sont plus appropriés aux fleuves à fort courant. En France on les trouve sur la Loire, le Rhône ou la Garonne.



A Muret en 1929 et près de Toulouse vers la même époque. Archives de Jacotin de Rosières sur la Garonne.

Dans une comparaison critique parue dans l'Encyclopédie, un ingénieur, Borgnis, énumère les inconvénients liés selon lui au moulin à double harnois :

- Il y a une perte d'énergie car les roues tournent simplement au fil de l'eau, alors que dans l'autre type l'eau est canalisée entre les deux nefs et donc prend plus de vitesse. Une écluse entre les deux bateaux permet de contrôler le débit.

- Le courant n'a pas la même vitesse près du bord et au milieu du cours d'eau. Cette différence a tendance à incliner la nef par rapport au courant et donc à diminuer le rendement.

- L'absence de vannes dans le moulin à double harnois, oblige à mettre en place un système de freinage lourd à manipuler et dangereux en cas de rupture.

Si le récit de l'invention du moulin flottant est véridique, alors, la première machine, constituée d'une roue à aubes implantée entre deux bateaux qui portent chacun une meule représente un « saut technologique » remarquable. Les inventeurs sont allés directement au modèle le plus efficace : le moulin à simple harnois dans lequel, en plus, la roue à aubes meut, ici, deux moulins.

Mais il ne faut pas croire que le moulin à simple harnois était exempt de défauts !

Dans l'Encyclopédie, Borgnis signale en effet que, quel que soit le moulin flottant :

- « ils ne peuvent point moudre dans le temps des grandes eaux, pendant la gelée ou la sécheresse.

- Les meules ne sont jamais ni si bien, ni aussi également posées que dans les autres moulins, et la qualité de la mouture est presque toujours inférieure, puisque deux des conditions essentielles, et qui contribuent le plus à sa perfection manquent, c'est-à-dire la stabilité et l'égalité dans le mouvement des meules ».¹⁴

Mais on était alors, au dix-huitième siècle, dans un état plus policé. Le moulin « terrier » risquait beaucoup moins les assauts de bandes de brigands, on pouvait se permettre de mépriser les moulins flottants.

Comme de plus « ils encombrent les rivières et gênent la circulation », on comprend que leur présence soit la source de conflits avec les riverains ou les autres utilisateurs des cours d'eau.

On comprend mieux, aussi, l'origine de la supplique que la paroisse de Blagnac, - et les utilisateurs -, adressent au Roi. Mais leur disparition était inéluctable.

Lucien Alemanni

¹⁴ Germain Sicard, *Les Moulins de Toulouse au Moyen-Age*, Paris, Armand Colin, 1953. L'auteur n'hésite pas, d'ailleurs, à avancer l'hypothèse que des moulins (flottants) existaient déjà au V^e ou au début du VI^e siècle, lorsque Toulouse "est la capitale du royaume Wisigoth, et que la loi de ces derniers connaît les moulins à eaux" (p. 37). Les moulins Toulousains seraient donc contemporains et même antérieurs au moulin du général Bélisaire !

Sources et Bibliographie

² Cité par C. Rivals : "Le moulin à nef", Fédération Française des Amis des Moulins.

³ Actuellement Saint-Michel-du Touch, à Ancely.

⁴ Cité par M.B. Lavigne. Histoire de Blagnac. P.G. Eche Editeur.

⁵ Il semble n'avoir, à cette époque, qu'un seul moulin qui fut emporté par une inondation en 1792.

⁶ Captal : "mot gascon signifiant chef et seigneur" (Furetière). La rive gauche de la Garonne était-elle gasconne à Blagnac ?

⁷ Degrés : "de juridiction, sont les Tribunaux qui reçoivent l'appel des justices inférieures". (Furetière).

⁸ Depuis cinq siècles : si cette affirmation est vraie, alors le moulin, ou plus vraisemblablement la succession de moulins flottants sur la Garonne, remonte au treizième siècle !

⁹ Archives municipales de Blagnac (côtes 1D1 à 1D20, délibérations du 17 avril 1781 au 17 janvier 1790).

¹⁰ C. Rivals : Le moulin et le meunier. tome 1 p. 87

¹¹ Simple ou double harnois : à une ou deux roues motrices. Allusion au harnais (harnois) dont on équipait les chevaux pour qu'ils accomplissent leur travail.

¹² Devis concernant un moulin construit à Agen : cité par C. Rivals in "le moulin à nef" publication de la Fédération Française des Amis Des Moulins. L'auteur a traduit en mètres les mesures exprimées en perches, pieds et autres unités de l'Ancien Régime.

¹³ Lunes : grands cercles de fer sur lesquels sont fixées les pales et qui assurent la rigidité de la roue motrice.

¹⁴ C. Rivals Le moulin à nef.

- Archives municipales de Blagnac
1D1 à 1D20

- Lavigne (Bertrand) "Histoire de Blagnac". Ed. Eché.

- Les Amis du Vieil Auvillar "Garonne si tu pouvais parler" catalogue d'exposition.

- Sicard (Germain) "Les moulins de Toulouse au Moyen-Age" Arnaud Colin, 1953.

- Rivals (Claude) "Le moulin et le meunier" Tome I, Ed. Empreinte. "Le moulin, histoire d'un patrimoine". Tome II "Le moulin à nef", Ed. spéciale Moulins de France. "Il Mulino". Ed. Giunti.

- Histoire et Mémoire n° 12 : les moulins de Blagnac au Moyen-Age, Alain Lauret ; n° 23 : Naudin, la résistance d'un moulin, Georges Lapoutge.



Moulins sur la Garonne à Agen.

AUGUSTIN DUBARRY artilleur de Napoléon

« Par la révolution française et l'empire avaient été répandues hors de France les idées nouvelles résumées dans la Déclaration des Droits de l'homme... Partout où pendant vingt-trois ans la France établit sa domination, elle avait aboli le régime des privilèges et des droits féodaux et mis en vigueur le Code civil... Ainsi la révolution et l'empire ont, dans ses traits essentiels, forgé l'Europe contemporaine »...

Albert Malet, professeur agrégé d'histoire, mort pour la France en Artois le 25 septembre 1915.

« Qui n'a pas vécu dans les années voisines de 1780 n'a pas connu le plaisir de vivre ». En cette fin de dix-huitième siècle, la célèbre réflexion de Talleyrand concerne surtout la noblesse privilégiée dont font partie François Dubarry de Lesqueron, écuyer et avocat au Parlement de Toulouse, son épouse Louise née de Peytès et leurs enfants. Le petit dernier prénommé Augustin, Joseph, Jean, Bernard, Thomas voit le jour à Toulouse le 21 décembre 1784 dans la maison familiale située au numéro 14 de la rue des Capelas (aujourd'hui rue des Prêtres).

Sans doute est-il né sous une bonne étoile. Il traverse en effet sans tracas les bouleversements historiques qui se succèdent pendant les deux premières décennies de son existence : effondrement de l'ancien régime, révolution, république, agression du pays par les armées européennes, coup d'Etat, consulat, rien ne contrarie son enfance et son adolescence. En 1802, Augustin est un jeune homme de dix-neuf ans dont le parcours scolaire est si brillant qu'il a la fierté d'être admis à l'Ecole Polytechnique de Paris.

L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE

Bonaparte, premier consul de la république, attache une grande importance à ce prestigieux établissement où sont formés depuis 1794 les futurs cadres du pays nécessaires à la réalisation de ses projets ambitieux. Citons Victor Hugo :

« Ce siècle avait deux ans, Rome remplaçait Sparte,
Déjà Napoléon perçait sous Bonaparte,
Et du premier consul déjà, par maint endroit,
Le front de l'empereur brisait le masque étroit ».

Les matières enseignées préparent une partie des étudiants aux carrières civiles des ponts et chaussées, de la topographie, des mines, des constructions navales et aux professions basées sur des connaissances mathématiques ou physiques. Les autres se destinent aux carrières militaires principalement orientées vers les armes dites savantes : artillerie et génie.

Par décret du 16 juillet 1804, Napoléon Bonaparte devenu empereur réforme l'organisation de l'école en prescrivant, entre autres, le régime d'internat. La pension annuelle due par les parents s'élève à 800 francs mais les étudiants les moins privilégiés sont pris en charge par leurs camarades de promotion et par le conseil d'administration. Tous portent l'uniforme. Plusieurs brillants savants composent l'équipe d'enseignants : Gaspard Monge, responsable des recherches archéologiques et cartographiques pendant la campagne d'Égypte de 1798, dirige l'école. André Ampère à l'origine de découvertes essentielles sur l'électromagnétisme enseigne la physique.

Un solide esprit républicain domine la pensée politique de la grande majorité des polytechniciens. Pourtant, la modernisation radicale du pays effectuée en si peu de temps par Napoléon les séduit. Les réformes mises en place sont si nombreuses et si logiques qu'elles régissent encore de nos jours une grande partie de nos institutions, de nos lois et de notre cadre de vie. D'autre part, les victoires françaises remportées contre les monarchies européennes dans l'interminable conflit hérité de la première république ne peuvent pas leur déplaire. Les polytechniciens serviront donc l'empire sans état d'âme.

Telle est l'école que découvre Augustin en cette année 1803. C'est décidé ! Il sera artilleur. Quatre ans plus tard, les canons n'ont plus de secret pour

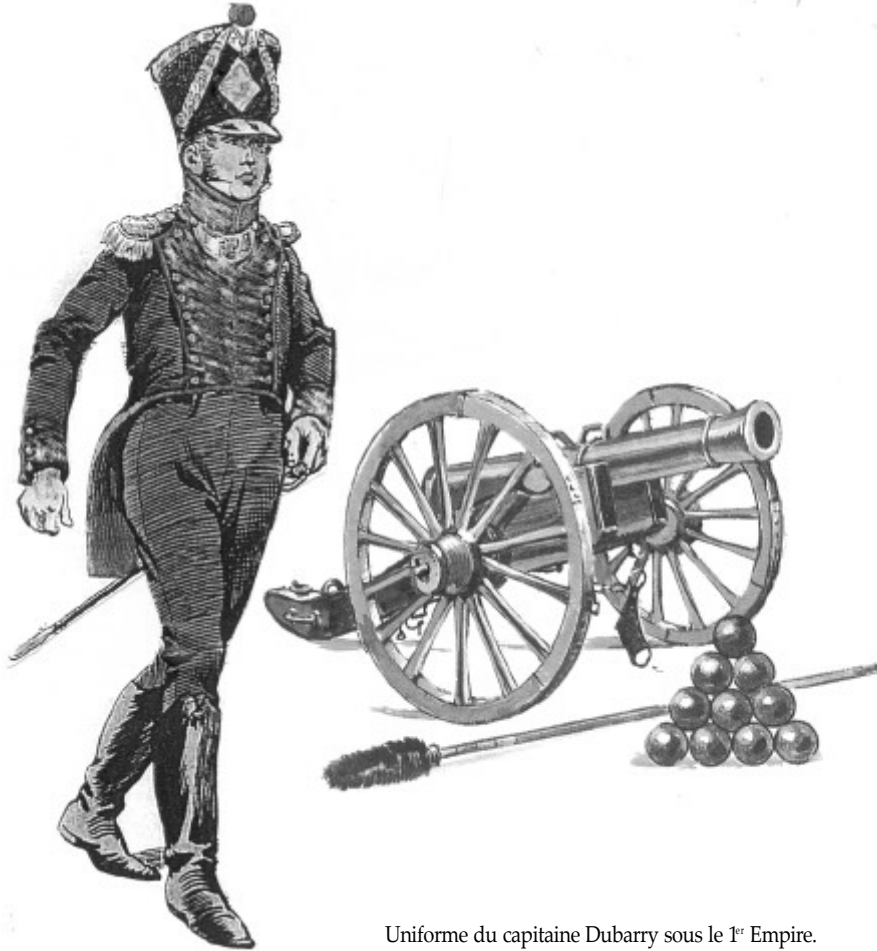


1803 : élève de l'Ecole Polytechnique

lui. Sa formation achevée, il intègre le 7^e régiment d'artillerie à pied avec le grade de sous-lieutenant. Il a vingt-trois ans.

BAPTÊME DU FEU

Incorporé dans la Grande Armée, le jeune toulousain passe de la théorie à la pratique sans transition. En 1807, nos troupes affrontent les Russes qui occupent la région de Varsovie. En sept mois, elles obligent le Tsar Alexandre à demander la paix. Augustin participe avec panache à cette campagne. Il est présent aux affronte-



Uniforme du capitaine Dubarry sous le 1^{er} Empire.

Napoléon (Musée de l'Empire)



ments d'Heisberg et de Friedland mais c'est à Eylau qu'il reçoit le baptême du feu, moins de trois mois après avoir étrenné ses épaulettes d'officier. Ce jour-là, les adversaires combattent avec acharnement sur un espace recouvert de neige. La charge irrésistible des 80 escadrons de cavalerie commandés par le maréchal Murat contribue à la défaite russe. Notre victoire est amère car le champ de bataille est recouvert de cadavres et de blessés des deux camps.





Retraite de Russie par Bernard Coppens

Nommé lieutenant, Augustin participe deux ans plus tard aux batailles d'Eckmühl, de Rastibonne et de Wagram pendant la campagne d'Autriche. Sa conduite lui vaut la décoration de chevalier de la Légion d'honneur en 1809 et le grade de capitaine en 1811. L'empire est alors à son apogée mais le temps des revers est proche. Bientôt, Talleyrand fera de l'humour noir en déclarant : « Voilà le commencement de la fin... »

LE DÉSASTRE

Le 24 juin 1812, Napoléon entreprend l'invasion de la Russie à la tête d'environ 450 000 hommes. Après trois mois de marche à travers d'immenses plaines a lieu la bataille décisive de la Moscova où le corps d'armée dont fait partie Augustin se distingue. La victoire acquise au prix de lourdes pertes nous ouvre les portes de Moscou. L'empereur et son état-major surpris de trouver les avenues désertées s'installent au Kremlin le 15 septembre mais, dès la nuit suivante, un gigantesque incendie transforme pendant trois jours la ville en un immense brasier. Le but des Russes est atteint : l'armée impériale doit renoncer à hiverner dans Moscou. Napoléon commet alors l'erreur de retarder d'un mois l'ordre de retour. Grand froid précoce et

chutes de neige transforment la retraite en tragédie. La température descend à moins vingt puis à moins trente degrés. La colonne de soldats épuisés et affaiblis, s'étire sur plus de vingt kilomètres et les égarés sont harcelés par les cavaliers cosaques. Les nuits glaciales sont particulièrement meurtrières. Victor Hugo n'exagère rien lorsqu'il écrit :

« On pouvait à des pluies qui soulevaient la neige voir que des régiments s'étaient endormis là ».

Le capitaine Dubarry, acteur de la plupart des combats et témoin de nombreux drames remplit la fonction d'officier d'état-major de l'artillerie du premier corps d'armée pendant toute la durée de la campagne. Peut-être doit-il à ce poste moins soumis aux privations de faire partie des très rares survivants du désastre.

À partir de 1813, c'est avec de nouveaux régiments en grande partie formés de conscrits âgés de moins de vingt ans que Napoléon résiste au soulèvement des pays conquis. Sa défaite en Allemagne entraîne l'effondrement du Grand Empire et l'invasion de la France par les armées européennes. Napoléon abdique le 6 avril 1814 et part en exil à l'île d'Elbe. Louis XVIII devient roi de France.

Pendant cette période, le capitaine Dubarry fait tonner ses canons à Bautzen, Leipzig et Hanau avant de défendre notre territoire à Vitry et Sompuis. Si aucun témoignage ne décrit son état d'esprit après notre défaite de 1814, son attitude en 1815 révèle sa fidélité à ses engagements de jeunesse.

LE TEMPS DES CHOIX

L'impopularité de la restauration monarchique imposée par la force aux Français en 1814 décide Napoléon à s'évader de l'île d'Elbe et à reconquérir son trône. Son retour sans violence au pouvoir et la fuite du roi Louis XVIII en Belgique créent une extrême agitation chez nos voisins. Une fois de plus, ils se rassemblent pour combattre « le perturbateur du repos du monde ».

En ce printemps 1815, chaque officier français doit choisir son camp. Certains refusent de continuer à soutenir l'empereur en raison, entre autres, de l'affaiblissement considérable de nos forces. D'autres préfèrent continuer le combat contre le retour aux archaïsmes du passé. Augustin Dubarry est de ceux là.

En service au fort de Pont Saint-Esprit dans le Gard, il se rallie avec enthousiasme aux troupes locales du Général Gilly favorables à Napoléon. Le 5 avril, elles infligent une humiliante capitulation aux régiments de volontaires royalistes commandés par le duc d'Angoulême, frère de Louis XVIII.

Cent jours à peine après son retour triomphal à Paris, Napoléon vaincu à la bataille de Waterloo signe sa deuxième abdication et part vers un exil définitif à l'île de Sainte-Hélène. La nouvelle restauration de la monarchie débute dans un climat de violente rancune contre les combattants restés fidèles à l'empereur pendant cette éphémère aventure. Plusieurs d'entre-eux sont fusillés. Beaucoup d'autres sont proscrits et se réfugient à l'étranger. C'est le sort du capitaine Dubarry alors âgé de trente et un ans.

Deux pièces de son dossier conservé aux archives militaires du fort de Vincennes concernent cette période. La première fait pudiquement mention de services interrompus « pour couleur politique ». La deuxième adressée au ministre de la guerre est datée du 15 juin 1816 :

« *Le Sieur Dubarry, capitaine d'artillerie, commandait la compagnie d'artillerie chargée de défendre le fort de Pont Saint-Esprit. Sa conduite à cette époque a été affreuse. Il a aidé de tous ses moyens le Général Gilly dans sa perfide entreprise. On pense qu'il n'y a pas dans toute l'artillerie d'officier plus indigne de servir le roi et de plus dangereux* ».

Cette note accablante dont Augustin n'a sans doute jamais eu connaissance a peut-être privé ses épaulettes de deux étoiles. Il n'atteindra jamais le grade de général.

LES ANNÉES PAISIBLES

La période de disgrâce subie par le capitaine Dubarry ne dure guère. Cette clémence royale est probablement due aux relations de ses parents dans les milieux aristocratiques. Marié à mademoiselle Virginie Granet, il poursuit paisiblement sa carrière d'officier d'artillerie de 1818 à 1845 sans jamais s'éloigner de France. Admis



Tombe d'Augustin Dubarry (ancien cimetière de Cornebarrieu)

à la retraite le 11 janvier 1845 avec le grade de colonel, il est nommé la même année commandeur de la Légion d'honneur et consacre alors une partie de ses activités à la politique. Premier adjoint au maire de Toulouse à partir de 1852, il fait aussi partie vers 1858 du Conseil Général de la Haute-Garonne. Depuis son retour à la vie civile, il réside en son domaine de Bousquet à Cornebarrieu, commune proche de Toulouse faisant aujourd'hui partie du complexe « Blagnac-Constellation ».

Augustin Dubarry s'y éteint le 7 septembre 1864. Le récit de sa vie atteste ses qualités de courage, de culture et de droiture acquises notamment à l'école polytechnique. Il est vrai que la devise du célèbre établissement invite depuis deux siècles les élèves de chaque promotion à l'exemplarité :

« Pour la patrie, les sciences et la gloire ».

Jacques Sicart

N.B. Nous remercions vivement Messieurs Alain Toppan et Vincent Rolin pour leur aide.

SOURCES :

- S.H.A.T. : Fort de Vincennes. Dossier Augustin Dubarry : 3YF67785.
- TULARD (Jean) : Dictionnaire Napoléon
- COPPENS (Bernard) : l'Empire de Napoléon
- MALET (Albert) : Nouvelle histoire de France. Hachette 1922.
- CHALANDE (Jules) : Histoire des rues de Toulouse page 106.

Plaque de giberne en cuivre de l'Ecole Polytechnique (Premier Empire) (musée de l'Empéri)



ANNEXE I

En 1812, Augustin Dubarry de Lesqueron partage victoires et malheurs avec Dominique Compans, le plus célèbre personnage de l'histoire de Blagnac.

L'illustre Général et lui font en effet partie du même corps d'armée pendant la campagne de Russie. C'est donc sur la même portion de champ de bataille qu'ils combattent à Smolensk, la Moscova, Krasnoï et la Bérésina.

ANNEXE II

2 décembre 1804 : Sacre de Napoléon 1^{er} : L'article consacré à Augustin Dubarry s'inscrit dans le cadre de la commémoration du bicentenaire du couronnement de Napoléon 1^{er}.

Proclamé empereur depuis le 18 mai 1804, Napoléon est sacré par le pape en la cathédrale Notre Dame de Paris le 2 décembre 1804.

Les jours suivants, fêtes, bals et spectacles célèbrent avec éclat l'aube d'une prodigieuse aventure qui s'achèvera dix ans et demi plus tard... Dans la plaine de Waterloo.

ANNEXE III

Le domaine de Bousquet à Cornebarrieu est représenté dès le XVIII^e siècle sur la carte de Cassini. Vendu à la mort d'Augustin, il reste dans la même famille jusqu'à sa destruction vers 1967. Nous devons à Monsieur Pierre Delapart, l'un de ses membres, la photo du château du Bousquet.

Augustin Dubarry repose à l'ancien cimetière de Cornebarrieu proche du centre du village. Sa sépulture est située une vingtaine de mètres derrière le monument aux morts pour la France. Ses grades et titres honorifiques sont gravés sur la pierre tombale. Pourtant, dans une correspondance conservée aux archives de Cornebarrieu et adressée en 1850 au maire du village, Augustin se qualifie tout simplement de "propriétaire cultivateur".



Domaine du Bousquet (photo Pierre Delapart)

LE BUREAU DE POSTE DE CORNEBARRIEU

Après des années de demandes et de refus, un service postal est créé en 1854 à Cornebarrieu. Il a ensuite été complété par les installations télégraphique et téléphonique et n'a jamais été interrompu ...

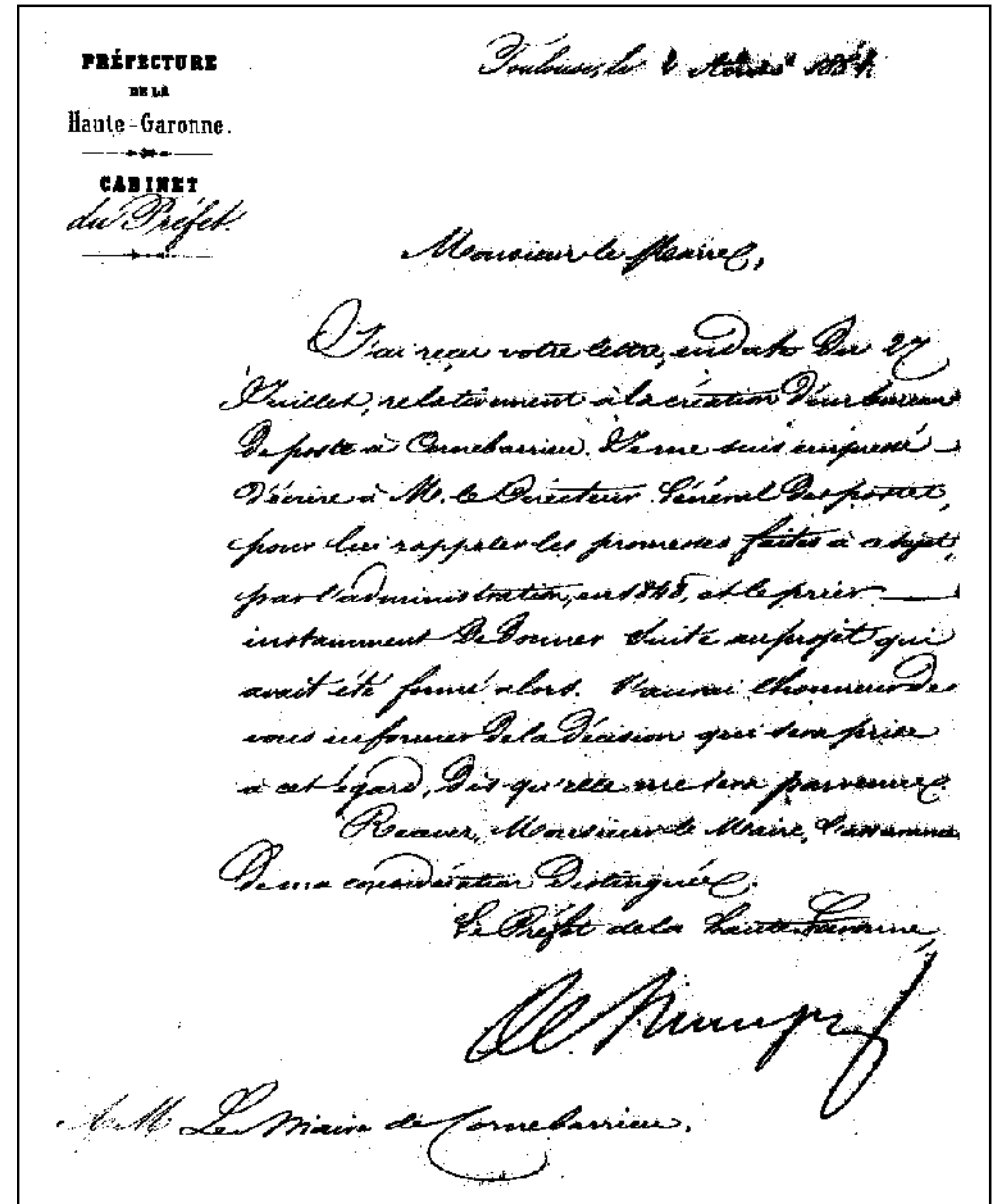
LE SERVICE POSTAL

Au début du XIX^e siècle, le service des dépêches dépendait directement de Toulouse, avec un dépôt du courrier au passage de la diligence, et quelques jours par semaine seulement. En 1825, à la demande du Préfet, la commune avait fait le choix du "bureau de poste aux lettres de Toulouse" pour recevoir la correspondance.

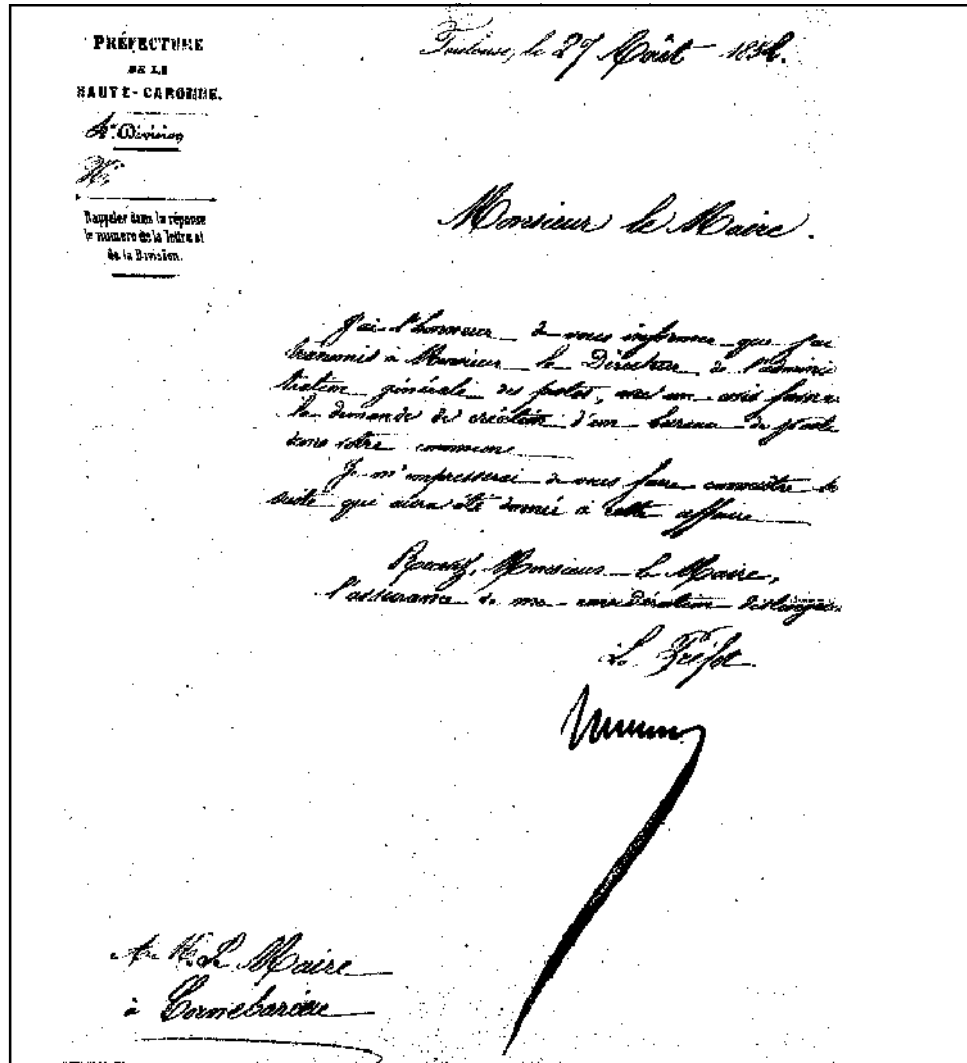
L'administration préfectorale fut pourtant la première à proposer un service postal rural journalier de distribution du courrier, appliquant ainsi la loi du 3 juin 1829. Ceci se passait en 1833 et le Conseil Municipal de Cornebarrieu refusa, se contentant seulement de demander que le "porteur de dépêches passe de deux jours l'un et si possible à la même heure".

Six mois plus tard, l'administration, cherchant toujours à mettre en place un service quotidien, renouvelait sa demande ; la réponse négative de Cornebarrieu fut confirmée. Ce refus dut inciter des communes du voisinage à proposer que la distribution à Cornebarrieu soit faite à partir de leur direction des postes. On vit donc apparaître les propositions de Léguevin, Colomiers et Mondonville. Chaque fois, le Conseil Municipal déclina l'offre, confirmant son souhait de conserver un service direct avec Toulouse qui faisait "qu'une lettre déposée à six heures du matin à Toulouse était distribuée à dix heures à Cornebarrieu". En effet, le rattachement à la direction d'un bureau voisin n'aurait eu pour effet que de rallonger ces délais de transport.

Ces refus successifs ne furent pourtant pas pris en compte, et à partir du 6 janvier 1847, le courrier transite par le bureau de Mondonville qui vient d'être créé, dirigé par M. Montespan. Les communes de Beauzelle, Seilh et Aussonne subissent le même sort. Le courrier reste donc en souffrance une nuit au bureau de Mondonville et n'est plus distribué à Cornebarrieu que le lendemain



Le 13 février 1848, le Conseil Municipal, mécontent de cet état de fait, repousse la proposition du Député Martin tendant à rattacher Cornebarrieu au bureau de Blagnac et demande au Directeur Général de l'Administration des Postes l'établissement à Cornebarrieu d'un bureau de distribution qui serait situé "à la maison Delpech qui est le plus à portée de toutes celles qui bordent la grande route" (aujourd'hui Bier Akademie).



Cette demande progresse bien lentement: le préfet ne transmet la demande avec avis favorable au Directeur de l'Administration centrale qu'en août 1852

Un an plus tard, le Conseil Municipal se prononce une fois de plus pour l'établissement d'un bureau de distribution, mais sollicite également dans l'attente la mise en place d'un service de facteur-boîtier. En juin 1854, un bureau de facteur-boîtier est créé. Ce service, imaginé par l'administration quatre ans plus tôt, est assuré par un titulaire, chargé de distribuer le courrier et après sa tournée, de tenir un guichet.

En Haute-Garonne, Cornebarrieu sera le premier établissement créé, tenu par Jean Héréte, et dépendant de la recette de Mondonville dirigée par un autre M. Héréte (parent ou homonyme). Cet établissement a ensuite grandi, accompagnant l'augmentation des échanges de courrier.

Le bureau de facteur-boîtier en 1854, devint ensuite bureau de facteur-receveur en 1893, recette de distribution le premier janvier 1943, et recette le premier mars 1968.

Le bâtiment de poste dut s'adapter à cette croissance. De la maison Delpech en 1854, le bureau est transféré à quelques dizaines de mètres sur la même route à l'actuel numéro 12 de la route de Mondonville, après accord du directeur des postes en février 1868. Ce nouveau local, trop restreint, ne satisfait pas l'administration des



La poste au bas de l'avenue de Versailles, vers 1900.

postes qui en 1882 et 1883, demande au Maire d'aider le facteur Héréte à trouver un nouveau local.

Il semble que le bureau ait ensuite été situé à l'actuel numéro 8 de cette route puis il est installé dans la maison de Guillaume Vergé au bas de l'avenue de Versailles, le premier janvier 1894. Il y restera jusqu'en avril 1922 avant de se déplacer sur cette même avenue, dans la maison de M. Sarlaboux, acquise ensuite en 1924 par la commune (actuellement halte-garderie). Enfin, en mars 1968 le bureau se déplace dans les locaux construits sur l'emplacement de l'ancien bureau de bienfaisance de Cornebarrieu (rue de l'hôpital).

Durant toute cette période, une ou plusieurs boîtes aux lettres, situées dans le centre du village ou dans les écarts ont permis le dépôt du courrier. A certaines époques (autour de 1900 notamment) les lettres transitant par ces boîtes étaient revêtues de petits cachets indiquant leur provenance.

Une vingtaine de receveurs se sont succédés à la tête du bureau de Cornebarrieu; le tableau suivant indique leur qualité et la date de leur arrivée, et ce, jusqu'à la création du bureau-recette.

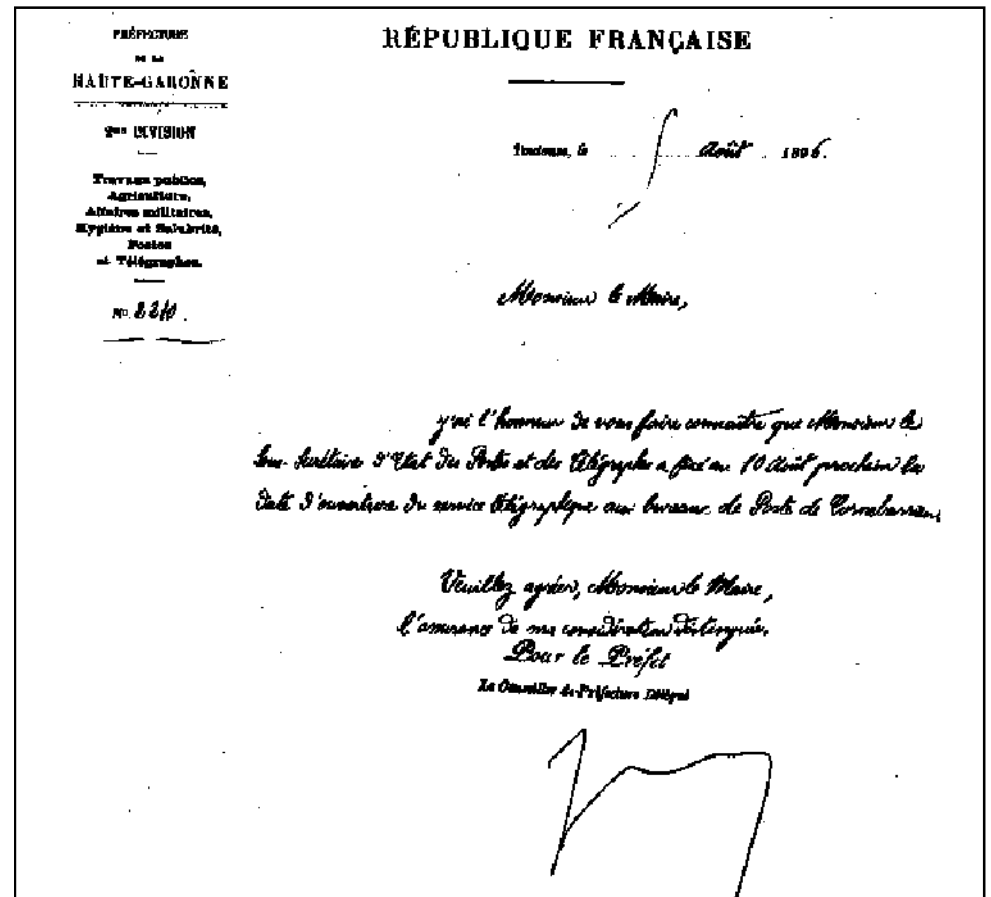
Nom	Qualité	Date d'installation
Jean Héréte	FB puis FR	1854
Raymond Azéma	FR	1887
Jacques Dumas	FR	1910
M. Viala	FR	01/07/1933
M. Bories	RD	01 ou 02/1935
Jean Gros	RD	01/08/1950
Julien Forja	Int	03/02/1967
Claudine Guerçi	Int	02/05/1967
Jean Gros	RD	09/01/1968
Jacques Baylac	Int	07/02/1968
Bernard Sebbah	R4	09/09/1968

FB : Facteur-boîtier FR: Facteur-receveur R4: Receveur (bureau de quatrième catégorie) Int. : Intérim

Ces dates sont peu précises jusqu'aux années 50, les documents d'archives étant très rares sur cette période. Raymond Azéma était parent de Guillaume Vergé, propriétaire du local de la poste; Jacques Dumas était le père de Mme Lafitan, qui a longtemps occupé la fonction de secrétaire de mairie.

LE SERVICE TELEGRAPHIQUE

Le 22 novembre 1895, le Conseil Municipal émet un avis favorable sur l'installation d'un service télégraphique à la recette postale. Il s'engage par là-même à payer les frais de pose des lignes (100 F par kilomètre auxquels s'ajoutent 50 F de fil posé) et les indemnités du distributeur et du suppléant. L'installation coûtera en tout



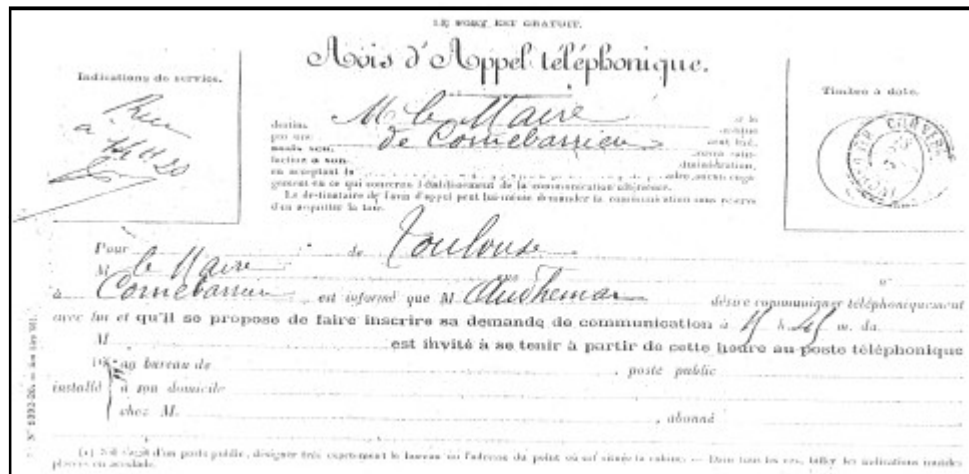
624,25 F, couverts en partie par une souscription ayant produit 414 F, dont 100 F offerts par M. Lougarre de Paris pour témoigner son attachement aux habitants de Cornebarrieu. La commune complétera cette somme après avoir demandé au département une subvention pour couvrir un reliquat de 10,25 F !

Le télégraphe a fonctionné à partir du 10 août 1896 ; Raymond Azéma, facteur est également chargé de distribuer les télégrammes. Un différent l'a opposé pendant plusieurs années à la commune; celle-ci n'a jamais voulu payer les sommes qu'elle s'était engagée à verser. Plusieurs documents traitent de cette affaire, ils permettent entre autres de connaître le nombre de transmissions (hors service officiel) des années 1896 à 1900. Durant cette période, environ 530 transmissions ont lieu annuellement, et ce pour un service tous les jours de l'année, y compris le dimanche matin et après-midi jusqu'en 1901.

On ne connaît pas la date de suppression du service télégraphique; il est probable qu'elle soit intervenue avant 1940, faisant suite au développement du téléphone.

LE SERVICE TÉLÉPHONIQUE

En 1904, le Conseil Général de la Haute-Garonne votait les mesures nécessaires à la constitution d'un réseau téléphonique comprenant dans toutes les communes du département une cabine publique à installer dans la salle d'attente du bureau de poste. Cette installation sans frais pour la commune ne devait avoir comme conséquence qu'une éventuelle augmentation du salaire du facteur receveur .



C'est peut-être le souvenir récent du différent avec le receveur qui a conduit le Conseil Municipal à refuser à deux reprises l'installation du téléphone "privant les habitants de votre commune d'un progrès dont vont bénéficier la majeure partie des habitants du département" comme l'écrit le Directeur des Postes à l'adresse du Maire de Cornebarrieu.

L'administration des Postes et Télégraphes, quelques années plus tard, renouvellera sa proposition. Le premier février 1912, le service téléphonique fonctionne à Cornebarrieu, après une installation discrète, la municipalité ne posant que quelques mois plus tard la plaque indiquant la présence d'une cabine téléphonique. L'usage du téléphone n'était pas aussi aisé que de nos jours. L'abonné ou l'usager désirant s'entretenir avec une personne déposait une demande de communication pour une heure précise. Cette demande était alors transmise au correspondant par le facteur sous forme d'un avis d'appel téléphonique.

Depuis, le réseau téléphonique s'est considérablement étendu, une très grande majorité des foyers de la commune étant raccordés à ce réseau.

Roland Payeur, Alain Toppan



Bibliographie

Registre des délibérations du Conseil Municipal de Cornebarrieu.
Archives communales.

CHARLES TOULOUSE, MAIRE PENDANT LA GRANDE GUERRE

Au début du 20^e siècle, la tragédie de la Première Guerre mondiale a semé le malheur dans les foyers et considérablement alourdi la tâche des municipalités françaises.

Charles Toulouse, maire blagnacais de 1913 à 1919, confronté, comme tous, à la dureté de l'époque, a dû faire face à la triste réalité et à de pénibles situations.

Et pourtant, son mandat avait si bien commencé...

En effet, en 1913, les Blagnacais se préoccupent davantage de l'arrivée prochaine des tramways que de la guerre. Ils souhaitent d'autant plus ce moyen de transport qu'ils l'attendent depuis plusieurs mois : des obstacles apparemment insurmontables retardent sa mise en service. Bien sûr, l'omnibus relie Blagnac à Toulouse, mais sa lenteur et son inconfort accentuent leur impatience.

Charles Toulouse trouve enfin la solution. Avant de revenir à Blagnac en fête, faisons connaissance avec celui qui a su débloquer la situation.

Charles Toulouse : sa personnalité

Né à Blagnac le 2 décembre 1857, Charles Toulouse descend d'une longue lignée d'agriculteurs installés dans ce même village depuis les premières décennies du 18^e



siècle. Déjà, de 1804 à 1809, un membre de sa famille, Pierre Toulouse, a été maire de Blagnac. Mais, à l'époque, cette nomination dépendait du Préfet et non du suffrage universel masculin.

Sa maison natale, appartenant à ses descendants, existe toujours rue Pasteur (ancienne rue Coucourou), même si l'urbanisation a considérablement modifié son environnement.

Tout en gardant les terres, son père, Gervais Toulouse, et sa mère, Pétronille Rocolle, quittent Blagnac pour Toulouse. Gervais devient employé à la Direction de l'octroi et Charles,

après de solides études, embrasse la même carrière et atteint le grade d'Inspecteur.

Fervent catholique, il aime se rendre à Lourdes avec son épouse, Baptistine Ricard, une Toulousaine qui partage sa vie depuis 1884, et sa fille, Léonie, née à Blagnac en 1892. Il transmet à celle-ci les idéaux et les valeurs de la République en lesquels il croît profondément. En effet, Léonie devenue, en digne fille de son père, une Directrice de Préfecture dévouée à son pays, est nommée, en 1951, chose rare pour une femme fonctionnaire, dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Depuis les cours suivis dans sa jeunesse au Conservatoire de Toulouse où il a obtenu le Premier prix de clarinette, il se passionne pour la musique.

Relativement âgé lorsqu'il est élu maire à l'unanimité le 27 avril 1913 après la démission de Jean Garric, il ne manque pourtant pas d'énergie. Cet homme pas très démonstratif, à l'abord froid, au visage peu souriant, déroute plus d'un Blagnacais. Mais, peu à peu, ils apprennent à le juger sur ses actes et non sur sa mine. Car, sous ces apparences se cache une nature généreuse et un grand dévouement à l'intérêt général.

Peut-être, ce trait de caractère lui vient de son ancêtre, Gervais Toulouse, qui, en 1792, s'est engagé parmi les volontaires blagnacais pour sauver la « Patrie en danger ».

Quoiqu'il en soit, il essaie de contenter au mieux ses administrés. Une petite anecdote qui nous a été racontée par sa famille, en dit long à ce sujet. A l'époque, les cultivateurs utilisent encore des chevaux, mules ou mulets pour les travaux des champs. Le soir venu, ces animaux étanchent leur soif aux abreuvoirs disséminés dans le village. Mais il en manque un pour les fermes de la rue Coucourou. Les habitants, convaincus de son utilité, refusent pourtant qu'il soit installé devant chez eux. Pourquoi ? Tout simplement à cause du piétinement bruyant et donc gênant de ces équidés. Alors, Charles Toulouse le fait construire sous ses propres fenêtres !

Charles Toulouse : son action

Plus sérieusement, grâce à son désintéressement et à sa détermination, moins d'un an après son élection, les tramways électriques desservent Blagnac.

L'arrivée des tramways

Tout d'abord, il accepte, en accord avec les conseillers municipaux, la participation financière de la commune prévue depuis 1910 pour cette réalisation. Reste alors un obstacle de taille. Le tramway, venant des Sept-Deniers, doit passer sur le futur pont suspendu qui remplacera l'ancien construit en 1840 ; mais la mise en adjudication des travaux n'ayant pas encore eu lieu, la concrétisation de ce projet risque de demander plusieurs années.



(Coll. R. Espagnol)

Comme nous l'avons écrit au début de cet article, Charles Toulouse trouve la solution à ce problème. Son idée, partagée avec enthousiasme par le conseil municipal, consiste à éviter les Sept-Deniers et à raccorder la ligne de Saint Martin du Touch depuis le rond-point de Purpan à celle de Blagnac déjà prévue au niveau du pont projeté.

Avec l'aide de Firmin Pons, Directeur de la « Société des Omnibus et Tramways de Toulouse » et le soutien du Conseil Général, il dépose à la Préfecture, dès le mois d'août 1913, le dossier de ce nouveau tracé. Il obtient gain de cause à la satisfaction de tous.

Le 13 avril 1914, lundi de Pâques, sous un beau ciel ensoleillé, dans le village décoré et pavoisé, devant une foule en liesse, le tramway électrique fait une entrée triomphale.

Le 11 déjà, a eu lieu la toute première arrivée du tramway pour les personnalités et le 12, les promeneurs toulousains ont emprunté la nouvelle ligne et apprécié les ombrages du Ramier. (voir notre revue n° 11)



Les affaires courantes

Au cours des démarches dont l'heureux aboutissement se manifeste en ce grand jour, Charles Toulouse et les conseillers municipaux continuent à assumer leur rôle et ne négligent pas le « quotidien » de la commune.

Les affaires courantes concernent, entre autres, l'enlèvement « des boues et immondices », la voirie, le service postal (voir notre revue n° 24), la vente des arbres du Ramier... et la distribution d'eau potable dont les installations, entre réparations et améliorations, causent de nombreux soucis. (voir les numéros 23 et 24 de notre revue)

Dans ce domaine, les employés ne ménagent pas leur peine. Charles Toulouse sait le reconnaître et propose au conseil municipal de les récompenser. Par exemple, en décembre 1913, « les agents Héritier et Bonifas » reçoivent chacun une gratification de 25 francs pour avoir « accompli de nombreuses heures de travail afin d'assurer le fonctionnement du moteur (à gaz) et mettre la turbine en activité ». Les gestes

de reconnaissance ne s'adressent pas qu'au personnel du service des eaux. Fin 1916, une allocation de 35 francs est allouée à Madame Peyrouzet « pour la dédommager du travail considérable qu'elle a dû accomplir lors du séjour des troupes à Blagnac pour remettre les télégrammes et les appels téléphoniques ».

Déjà, en ce printemps 1913, apparaît une nouvelle préoccupation (hélas, toujours d'actualité de nos jours !) liée à la circulation des voitures et des camions qui est jugée « intense ». Dès lors, la municipalité blagnacaise souhaite l'aide financière de « l'Etat et du Département » pour l'entretien « des chemins de grande communication ».

Les questions scolaires entrent, elles aussi, dans les attributions du maire. Ayant sous sa garde les locaux qu'il doit rendre, selon les autorités, accueillants et fonctionnels, Charles Toulouse envisage avec les conseillers municipaux, la reconstruction de l'école de filles et même la réalisation d'un « nouveau groupe scolaire complet ». Malheureusement, ces bonnes intentions ne se concrétiseront qu'après les deux conflits mondiaux.

Responsable également de la fréquentation scolaire, il s'inquiète, dès la rentrée 1913, de l'absentéisme des enfants et tente d'y mettre fin en s'appuyant sur les statuts de la Caisse des Ecoles. En effet, l'école « où s'enracine la République », joue un rôle important en inculquant aux jeunes les notions d'unité nationale et de patriotisme.

Dans le même esprit, le sport se développe. La municipalité offre un terrain « dans l'île » à l'équipe de foot naissante et soutient l'initiative de Raymond Gilabert qui se propose de fonder une « Société d'éducation physique ». Celle-ci recevra les adultes au-dessus de 16 ans dans le but « de fortifier le corps par des exercices rationnels et variés et de contribuer ainsi à l'accroissement des forces défensives du pays en préparant pour notre armée des hommes agiles, robustes et bons tireurs, façonnés à la discipline, animés de sentiments patriotiques et aptes à faire de bons soldats »

L'application des lois

Cette vision des choses va dans le sens de l'opinion (presque) générale. En cet été 1913, face à une Allemagne dotée de 850 000 soldats et une France n'en comptant que 540 000, l'article 1^{er} de la loi Jourdan du 18 fructidor an V (5 septembre 1798) « Tout

Français est un soldat et se doit à la défense de la patrie » s'impose à nouveau comme une évidence. D'ailleurs « pour équilibrer les forces », le 7 août, malgré l'opposition à la Chambre de la gauche radicale et socialiste, le service militaire obligatoire d'une durée de 2 ans depuis 1905 passe à 3 ans.



Le maire et les conseillers municipaux de Blagnac penchent plutôt pour le maintien de la loi de 1905 jugée par eux « démocratique » et « avantageuse par l'utilisation des réserves ». Toutefois, ils sont prêts à se conformer à celle « des trois ans » (Ils savent bien qu'ils ne pourront pas faire autrement et que les remarques et conditions qu'ils tiennent à noter sur le registre des délibérations ont une portée limitée) « s'il est matériellement prouvé qu'elle est absolument indispensable à la défense du pays ». Dans ce cas, ils souhaitent « que les charges fiscales résultant de l'augmentation des effectifs retombent intégralement sur les fortunes dépassant mille francs de revenus ». (Selon l'INSE 1 franc de 1913-1914 équivaut à 2,83373 euros).

L'allongement de la durée du service militaire coûte, en effet, très cher d'autant plus que quatre années de guerre s'y ajoutent. En 1923, elle est ramenée à 18 mois pour repasser à 2 ans en 1936 lorsque l'Allemagne mobilise à nouveau.

La loi « des trois ans » pénalise particulièrement les jeunes hommes des classes précédant cette Première Guerre mondiale : certains resteront 7 ans sous les drapeaux !

Toujours en 1913, au mois de juillet, une loi beaucoup plus populaire est votée en faveur des familles nombreuses et des femmes en couches. Elle termine la série des « grandes lois sur l'assistance » qui, depuis 1893, s'inspirent du principe de la Constitution de 1793 selon lequel « la société doit la subsistance aux citoyens malheureux, soit en leur procurant du travail, soit en assurant les moyens de subsister à ceux qui sont hors d'état de travailler ».

L'assistance médicale gratuite (1893), l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables (1905) et désormais l'assistance aux familles nombreuses et aux femmes en couches, malgré les critères de ressources pour limiter les bénéficiaires, pèsent lourdement sur les finances des communes.

A Blagnac, le bureau de bienfaisance, alimenté par les fonds communaux ou les dons de particuliers, vient, déjà et depuis longtemps, en aide aux plus pauvres sans aucune distinction. Les lois sur l'assistance ciblent certaines catégories de nécessiteux.

La pension alimentaire versée par les enfants étant vraiment jugée insuffisante par les conseillers municipaux qui examinent scrupuleusement chaque cas, 3 vieillards en 1913 et 9 en 1916 perçoivent 12,50 francs par mois. Malgré l'augmentation du coût de la vie due à la guerre, le montant de l'allocation n'a pas bougé car, comme le fait remarquer Charles Toulouse, en septembre 1916, « il ne représente pas l'entretien intégral des vieillards mais seulement un secours » et, de plus, « il est sensiblement supérieur au taux moyen des autres communes rurales environnantes ».

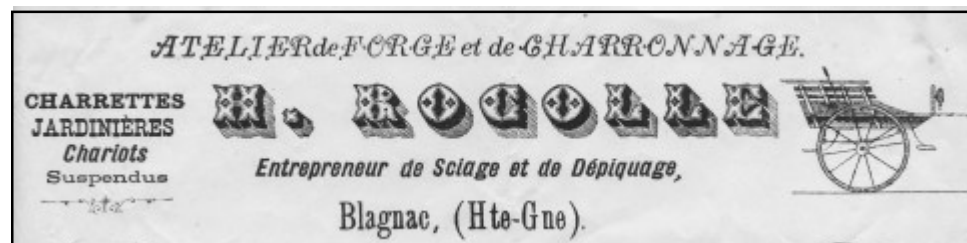
En principe, le Préfet donne une fourchette des montants de chaque allocation ; le choix définitif revient aux conseillers municipaux, souvent après de vives discussions.

Secourus à tout âge, les bénéficiaires de l'assistance médicale gratuite sont nombreux : 132 en 1916, 133 en 1917, 139 en 1918...

Pour financer l'aide aux personnes visées par la nouvelle loi « sociale » de 1913, Charles Toulouse doit se résoudre à augmenter « les quatre centimes additionnels ». Ceux-ci s'ajoutent aux impôts levés par l'Etat sur les contribuables et concernent la contribution foncière, la contribution mobilière et personnelle (notre taxe d'habitation), la patente (aujourd'hui taxe professionnelle) et l'impôt sur les portes et fenêtres (inexistant de nos jours).

La loi ou plutôt les lois promulguées en juin-juillet 1913 favorisent les familles dans le besoin. Celle du 14 juillet « prévoit le versement par les communes d'une allocation à tout chef de famille d'au moins quatre enfants de moins de 13 ans et ne disposant pas de ressources suffisantes ». Elle rompt avec cette idée couramment admise que « les enfants ne pouvaient être qu'à la charge des parents imprudents qui les avaient mis au monde ».

Celle du 17 juin, complétée par la loi de finances du 30 juillet, institue « le repos obligatoire des femmes en couches avec le droit à une allocation journalière dont la durée ne peut dépasser 8 semaines... » et qui est versée après les couches « si la mère allaite son enfant ».



Le 30 août suivant, Charles Toulouse invite le conseil municipal à fixer le taux de cette aide qui doit être compris entre 1,50 franc et 0,50 franc par jour. Comme d'habitude, M. Samazan, le plus « à gauche » ou du moins le plus « véhément » de l'assemblée, propose le maximum mais la majorité se prononce pour le minimum. Chaque année, une dizaine de femmes reçoit donc 0,50 franc par jour.

En octobre, Blagnac compte 15 enfants à secourir répartis dans des familles composées de 4 à 6 frères et sœurs (ces derniers chez Montès en 1913, chez Déjean en 1917, chez Tranier en 1918). Exceptionnellement, la demande d'un père de 3 enfants est acceptée car sa femme l'a quitté et il touche, comme les autres, 5 francs par mois.



Une famille nombreuse défavorisée devant la maison du charron Rocolle

Les contraintes de la guerre

Le faible taux de ces allocations ne relève pas, du moins le pensons-nous, d'un manque de générosité mais plutôt d'un souci d'économie face à leur multiplication et à des recettes communales stables.

Cette saine gestion permet, lors de la séance extraordinaire du 8 août 1914, de décider, sur la proposition de Charles Toulouse, que « les employés municipaux mobilisés conserveront leur traitement pendant la durée de la guerre ». Même si celle-ci dure plus longtemps que prévu par tous et qu'il a fallu payer des remplaçants, les conseillers tiennent leur engagement.

Le même jour et toujours suivant les conseils de Charles Toulouse, certains projets sont annulés (crépissage du mur du cimetière, réparation du pont de l'abattoir, achat d'un tapis pour la table de la mairie etc.) Ils représentent la somme de 1780 francs qu'une commission formée de MM. Borras, Samazan et Imbert, doit répartir entre « les familles nécessiteuses des militaires sous les drapeaux ».

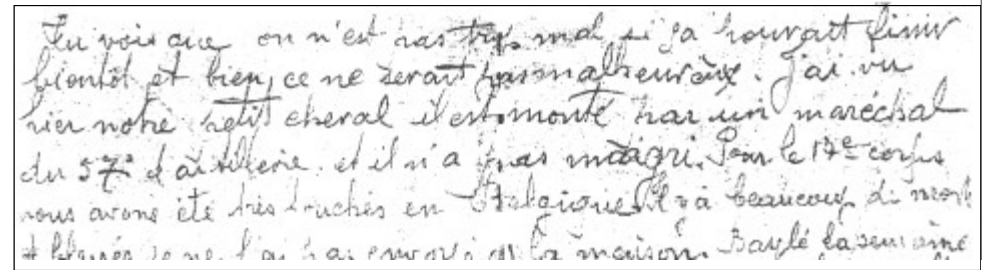


Août 1914 : les premiers départs (coll. R. Espanol)

La mobilisation générale, annoncée le 1^{er} août 1914, plonge tous les foyers dans la tristesse et certains dans une misère encore plus profonde. Le manque de main-d'œuvre (environ 300 mobilisés sur 1800 habitants) se fait cruellement sentir, en particulier dans l'agriculture, principale activité des Blagnacais. Début juillet 1915, le Syndicat agricole prie le conseil municipal qui accepte de « prendre les mesures nécessaires pour faciliter les travaux ». En 1916, M. Garric, rappelle cette situation difficile aggravée par « l'absence des ouvriers forgerons, maréchaux et charrons (...) pour les réparations des outils et des machines agricoles ». Il suggère de demander à la Direction des forges de Toulouse qui emploie le charron Rocolle, en sursis d'appel, de lui « permettre de réparer les charrettes... »

A la pénurie de bras, partiellement compensée avec courage par les femmes, s'ajoute le manque des bestiaux réquisitionnés. En effet, à partir du 4 août et jusqu'à la

fin de la guerre, il incombe aux maires de procéder aux réquisitions. Charles Toulouse débute, selon les ordres, par les chevaux (129 serviront de monture) et par des quantités bien déterminées de paille, d'avoine, de fourrage. Ces prélèvements se renouvelleront à chaque récolte.



Extrait de la lettre d'un soldat blagnacais qui revoit son cheval : " J'ai vu hier notre petit cheval il est monté par un maréchal du 57^e d'artillerie et il n'a pas maigri" (Famille Moncamp)

De la même manière, le Service du ravitaillement le charge de fournir, selon les possibilités de la commune, la nourriture pour les troupes : haricots, pommes de terre, blé, vin, animaux de boucherie (bœufs, vaches et même chevaux réformés). Les autorités font appel à son « patriotisme » pour que les producteurs n'essaient pas de se dérober à ces réquisitions. Comme tous les maires, il a même le droit de perquisitionner les domiciles.

Obligé d'obéir aux ordres, il s'acquitte de ces tâches ingrates en faisant confiance aux Blagnacais qu'il connaît bien. Les documents consultés ne portent pas trace de plaintes dirigées contre lui. Par contre, des protestations s'élèvent, en février 1916, envers « la 2^e commission du ravitaillement qui a réquisitionné la totalité des denrées » et qui a, ainsi, agi de manière « abusive » et « illégale ».

Maigre consolation, les Blagnacais n'auront pas à subir très longtemps les réquisitions de logements que Charles Toulouse doit assurer : les troupes du Génie ne restent à Blagnac que du 18 novembre au 2 décembre 1916. Les conseillers municipaux pensent les employer, en l'absence de main-d'œuvre, à réparer les chemins, en particulier la rue des Mines, en très mauvais état, mais ce trop court séjour ne l'a pas permis.

Comme tout ce qui précède le démontre, les autorités donnent un rôle important

LETTRE - AVIS

Destinée à Messieurs les Maires

Approuvée par le Comité départemental de Ravitaillement, dans sa séance du 21 Juin 1906.

1309-7000

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Comité départemental de Ravitaillement a désigné votre commune comme devant prendre part au Ravitaillement des Armées et de la population civile des places fortes.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

§ 1^{er}. — Dossier envoyé.

Les mesures d'exécution de ce service sont prévues et consignées dans le dossier ci-joint contenant :

- 1^o La présente lettre-avis;
- 2^o Un tableau A;
- 3^o _____ bulletins de chargement ou de conduite;
- 4^o Un ordre de réquisition pour le transport de votre commune au centre de réception de la totalité du contingent demandé;
- 5^o Un modèle de registre à ouvrir conformément à l'article 5 de l'Instruction ministérielle du 3 septembre 1900 sur les achats à caisse ouverte pour l'inscription des denrées offertes par les habitants de votre commune;
- 6^o Un modèle de registre à ouvrir, conformément à l'article 4^r du décret du 2 août 1877, pour l'inscription des denrées et prestations fournies par les habitants par voie de réquisition;
- 7^o Un accusé de réception de toutes ces pièces et une enveloppe préparée pour me renvoyer ledit accusé de réception.

§ 2. — Fournitures imposées et délais impartis.

Le tableau A indique :

1^o Le centre de réception dont dépend votre commune et où seront expédiées les fournitures;

2^o Les contingents de denrées imposés à votre commune, savoir :

Blé : 341^l
Orge : 10 Pét. (champ au raschid)

3^o Les quantités qui entrent dans chaque expédition au centre de réception, le jour et l'heure de l'arrivée de chaque convoi à ce centre. Les jours sont comptés en jours de mobilisation, le premier jour de mobilisation étant le

§ 3. — Mode d'acquisition et tarifs.

Les fournitures demandées à la commune seront payées au comptant, à caisse ouverte.

Les prix fixés sont les suivants :

Blé : 28.70 + 1.100 k
Orge : 600^l + 100 k
Orge : 22.50 + 100 k
70-77.

VILLE
ou
COMMUNE

d _____

BILLET DE LOGEMENT

Rue _____, n^o _____

M _____

en conformité de la loi du 3 juillet 1877, article 5 du titre III, logera ou fera loger _____ militaire et _____ chevaux pour _____ jour, et donnera à ce militaire place au feu et à la chandelle seulement. (Article 16 du titre III.)

Fait et délivré à la Mairie, le _____ 19

LE MAIRE,

Maires, n^o 4.
Paris.-Imp. PAUL DUPONT, 122.1.E.

Remarquez la formule de l'époque "place au feu et à la chandelle"

aux maires qui doivent même veiller au juste poids du pain. Mais, tout cela n'est rien comparé à l'obligation si cruelle d'aller annoncer la mort d'un proche. Plus de soixante-dix fois, Charles Toulouse, le cœur empli d'émotion, s'est rendu chez des connaissances, des amis, porteur de la terrible nouvelle. Il a dû essayer d'apaiser leur désespoir avec de chaleureuses paroles, louant, sans doute, le courage, le patriotisme de ce fils, ce mari, ce frère, tué au front pour que vive la France et que cette guerre soit la « der des der ».

Transmis le dix-neuf novembre mil neuf cent quatorze, six heures du soir, par M. Charles Toulouse, maire de Blagnac.

Charles Toulouse

Signature de Charles Toulouse au bas d'un des nombreux actes de décès de soldats.



L'annonce de la mauvaise nouvelle par le maire.

Des succès, des satisfactions, des difficultés, des déconvenues jalonnent naturellement les mandats des maires. Mais, celui de Charles Toulouse ne ressemble à aucun autre : la Première Guerre mondiale crée des problèmes totalement nouveaux et des tâches inhabituelles parfois même bouleversantes. Avec les conseillers municipaux, ce maire a pleinement assumé son rôle dans la joie comme dans l'adversité. Fatigué, sans doute, il ne se représente pas aux élections de décembre 1919 et décède à Toulouse le 2 janvier 1925.

Une rue porte le nom de Jacques Mignard, maire durant la Seconde Guerre mondiale. La demande de notre association a été entendue : désormais et depuis peu, Charles Toulouse a un "Passage", en plein centre, face à l'Hôtel de Ville.

Suzanne Béret
(octobre 2004)

Sources

Archives municipales de Blagnac
- Registres paroissiaux
- Etat civil
- Série D : 1D27 1D28
- Série H : 2H4 4H2
Archives municipales de Toulouse
Etat civil

<http://www.vie-publique.fr>
<http://www.senat.fr>

Bibliographie

Revue « Blagnac, Questions d'Histoire » :
- n° 11 : Les tramways électriques
- n° 21 : Blagnac pendant la Grande Guerre 1914-1918
- n° 23 et 24 : L'eau potable, éternel problème
- n° 24 : Le facteur-piéton
Eché (Guy), « Blagnac Ville et Village » Ed. Eché, 1985
Giraud (Michel), « Raconte-moi Marianne » Ed. Jean-Claude Lattès, 1984

Je remercie infiniment Monsieur Paul Oziouls-Toulouse pour tous les renseignements qu'il a eu la gentillesse de me donner.

A LA MÉMOIRE DE NOS HÉROS

Lieu de mémoire par excellence, le monument aux morts, présent dans presque toutes les communes françaises, symbolise le souvenir des nombreux morts de la Première Guerre mondiale, déclarée en 1914, **il y a tout juste 90 ans**.

La loi du 25 octobre 1919 sur « la commémoration et la glorification des morts pour la France au cours de la Grande Guerre » tout en la suggérant n'impose pas la construction d'un monument.

Mais, comme le souligne Antoine Prost, même si « l'idée d'élever des monuments aux morts des guerres ne date pas de celle de 1914-1918, aucune n'en a autant suscité (...) » ; la généralisation des monuments est à l'usage du traumatisme et toutes les communes n'en auraient sans doute pas élevé si elles n'avaient toutes eu à y graver le nom de plusieurs de leurs enfants ».

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 8 000 000 d'hommes mobilisés et 1 450 000 morts.

Erigés très rapidement après la fin de la guerre, souvent en même temps que les plaques commémoratives visibles, en bonne place, dans les églises, ces monuments se ressemblent par leur forme et leurs ornements mais diffèrent par l'impression qui s'en dégage.

Pour s'en rendre compte, il suffit de faire le tour des communes de Blagnac-Constellation.

Mis à part Blagnac qui fait appel à un artiste local pour une œuvre plus originale. Ces villages choisissent la simplicité esthétique inspirée des formes antiques très au goût de l'époque : obélisque à Aussonne, Seilh, Cornebarrieu ; sorte de fronton adossé au mur de l'église à Mondonville et Beauzelle.

Avec justesse, Annette Becker fait remarquer que « l'on ne peut juger du patriotisme d'une commune à l'aune (ancienne mesure de longueur française valant 1,18844 mètre) de son monument ».

La loi de 1919, déjà citée, pose le principe d'une subvention de l'Etat aux communes. Sans attendre cette offre, d'ailleurs modeste, et devant même la loi, la plupart des villages décident, dès la fin de 1918 comme à Cornebarrieu ou peu après, d'ériger le monument.

A Blagnac, en novembre 1914, devant la tragique hécatombe des premiers mois

de la guerre (6 morts en août, 5 en septembre et 2 en octobre), quelques conseillers municipaux pensent déjà à la « construction d'un monument commémoratif pour perpétuer le souvenir des enfants de Blagnac tombés au champ d'honneur ».

Pour subvenir à la dépense, du moins en partie, toutes les municipalités lancent une souscription. Dans un grand élan populaire, les habitants participent ainsi à l'édification de « leur » monument. Des inscriptions témoignent de cette appropriation : « Mondonville à ses enfants... », « A la mémoire des enfants de Cornebarrieu... », « Blagnac à ses enfants morts pour la France », « La petite patrie reconnaissante à ses nobles héros (Aussonne), « Seilh reconnaissant »...

Tous exaltent le patriotisme avec les mots : « Aux morts pour la patrie », ou « pour la France ».

Cornebarrieu affiche encore plus ce sentiment avec, sur sa face principale, les célèbres vers de Victor-Hugo, l'un des pères de la République :



*« Ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie
 Ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie
 Entre les plus beaux noms leur nom est le plus beau
 Toute gloire auprès d'eux passe (et) tombe, éphémère
 Et comme ferait une mère
 La voix d'un peuple entier les berce en leur tombeau »*

Notons avec Antoine Prost, que ces vers, composés pour le 1^{er} anniversaire de la révolution de 1830 « ne glorifient pas la victoire sur l'ennemi, mais la défaite des monarques (...) Les morts qu'ils célèbrent ne sont pas tombés aux frontières pour défendre le sol national, mais sur les barricades par amour de la liberté ».

Les noms des héros, éléments essentiels des monuments aux morts, s'exposent comme des « tableaux d'honneur » selon l'expression d'Annette Becker et non comme des épitaphes. Gravées dans l'ordre chronologique des années de guerre ou alphabétique, ces listes respectent le principe d'égalité cher à l'esprit républicain, mêlant ainsi soldats et gradés, sauf à Mondonville et à Seilh où, sur chacun, le nom d'un membre de la famille du châtelain se détache nettement des autres.

La croix de guerre, suprême récompense pour le sacrifice suprême, orne chaque monument et les palmes de la victoire, qualifiées de « symbole du martyr » par Annette Becker, s'y étalent souvent en plusieurs exemplaires, sauf à Seilh.

Ces monuments s'élèvent, bien en évidence, dans des lieux particulièrement fréquentés, comme une place à Aussonne, près de la mairie à Seilh, contre l'église à Beauzelle et Mondonville ou dans un lieu de recueillement tel le cimetière à Cornebarrieu et Blagnac.

BEAUZELLE

La profusion de branches d'olivier donne à celui de Beauzelle, signé A. Bélard de Toulouse, une connotation pacifiste renforcée par le mot « PAIX » placé au-dessus, sur le mur. Ce monument porte 8 noms dont 4 morts en 1914, 1 en 1915 et 3 en 1917, le 9^e, bien distinct des autres, est une victime de la Seconde Guerre mondiale. Des plaques, ajoutées par la suite, rendent hommage aux morts d'Outre-Mer, d'Algérie, de Tunisie, du Maroc et d'Indochine, sans les nommer, peut-être parce que le village n'en compte aucun.



SEILH

Niché dans la verdure, celui de Seilh, par contre, symbolise le deuil, la souffrance avec l'orpheline qui se rend sur la tombe de son père, les bras chargés de fleurs. L'urne funéraire placée tout en haut et les troncs d'arbres brisés s'étirant sur les côtés renforcent cette impression. De conception simple, il présente pourtant un grand intérêt grâce à sa singularité et à l'émotion qu'il suscite.



AUSSONNE

« Le 7 septembre 1919, Monsieur Cabal, Président des Combattants de la Grande Guerre, propose d'élever un monument à la mémoire des enfants d'Aussonne tombés au champ d'honneur. L'ancien cimetière jouxtant l'église devant être converti en place publique, paraît convenir parfaitement. Cet endroit est en effet choisi et le monument s'élève bientôt grâce à une souscription publique ». (Histoire d'Aussonne)





Le monument peu après son inauguration (coll. ADEA)

Ce monument commémoratif a été exécuté par M. Albert Ygon, tailleur de pierres, barrière de Cugnaux, rue du Pech à Toulouse.

Au-dessous du coq triomphant, allégorie de la Victoire, la liste de 19 poilus tués au combat comprend non seulement leur nom mais aussi la date et le lieu de leur mort.

Petite énigme : la belle plaque commémorative apposée dans l'église ne comporte que 17 noms. Les 2 manquants ont-ils été simplement oubliés, étaient-ils non catholiques, étrangers à la paroisse ? La réponse reste à trouver.

Comme à Cornebarrieu, on peut lire « l'appel du 18 juin » signé De Gaulle.

MONDONVILLE

Mondonville comptait 461 habitants au recensement de 1911, le dernier avant la déclaration de guerre. Sur les 56 mobilisés en 1914, 18 ou plutôt 19 ne reviennent pas : un notable tué le premier jour de la guerre ne figure pas sur le monument aux morts.

L'édification de ce monument, décidée en 1919, sous la présidence du maire



Bernard Louberres, a été réalisée en 1920-21 par son successeur Ernest Pouges grâce, en partie, à l'indemnité versée par l'Allemagne selon Robert Esparbès.

A l'origine et pendant quelques années le poilu moulé et non sculpté, était peint. Sur le socle on peut lire « Escourbiac » sans savoir si c'est le nom de l'auteur ou du restaurateur du monument.

D'après Antoine Prost, ce poilu « navré », frappé à mort « ne glorifie pas la Patrie victorieuse » mais « proclame la légitimité du sacrifice demandé par la France ».

Cet historien ajoute que cette sorte de monument aux morts, adossé au mur de l'église, portant une croix, se rencontre surtout dans les régions particulièrement catholiques.

Peut-on appliquer cette affirmation à Mondonville ? Difficile de répondre !

CORNEBARRIEU

Le 25 novembre 1918, le 32^e poilu de Cornebarrieu succombait à ses blessures. C'était pour cette commune, le dernier mort de la Grande Guerre. Quelques jours plus tard, le 14 décembre, le Conseil Municipal de Cornebarrieu décide de « voter un crédit pour l'érection d'un monument commémoratif aux « Morts pour la France » pendant la guerre de 1914 à 1918 et d'ouvrir une souscription publique pour ce monument »... « souscription qui sera présentée à domicile par les Jeunes Filles de Cornebarrieu ».

Le 26 octobre 1919, le maire-adjoint Pierre Garros « dépose sur le bureau les plans et devis établis par M. Bonamy, architecte diplômé à Toulouse, du Monument aux « Morts pour la France » qui sera érigé sur l'emplacement désigné par le Conseil Municipal dans le cimetière de la commune de Cornebarrieu ». La dépense projetée est de 4 000 francs dont 3 000 seront pris sur les fonds libres et 1 000 obtenus par la souscription que le Préfet a autorisée le 6 mars 1919.

Le Conseil Municipal approuve cette délibération à l'unanimité et demande que le projet soit exécuté immédiatement.

Le 31 janvier 1920, une nouvelle délibération, prise sous l'autorité du maire Guillaume Delapart, accepte à l'unanimité une dépense de 8 000 francs « considérant que la dépense prévue est nécessaire afin de commémorer dignement les morts de la grande guerre ». Un an plus tard, il apparaît que le projet s'élève alors à 11 504,68 francs et la commune souscrit un emprunt pour couvrir cette dépense.

Dans l'intervalle, la souscription a rapporté une somme de 2 000 francs. Le monument aux morts sera érigé dans le cimetière, au bout de l'allée centrale et les travaux débutent dès le mois de février suivant.



Photo-souvenir de l'inauguration.

L'entrepreneur Paul Aujoulet, 1 Rond-Point du Cimetière, Terre Cabade, s'engage à « ériger un monument en pierre Pons ou Tercé (carrières de calcaire de la Vienne) et à ne pas employer de blocs de pierre fendus ou défectueux ».



On peut imaginer que le monument a été terminé vers la fin de l'année 1921. Une photo ancienne le représente tel qu'il devait être peu de temps après sa construction.

Dans le même temps, une plaque commémorative était mise en place dans l'église de Cornebarrieu où elle se trouve encore.

Peut-être, par souci de n'oublier personne, Cornebarrieu a multiplié les plaques commémoratives. En plus des morts de 1914-18, figurent sur ce monument, les « disparus » de la même époque ; les victimes de la Seconde Guerre mondiale (un français « volontaire de l'armée de De Lattre de Tassigny, mort à 20 ans » et un pilote américain) celles des guerres d'Indochine, et d'Algérie complétées par l'inscription « A nos morts résistants déportés 1939-1945 T.O.E. Indochine 1945-1953, A.F.N. Algérie, 1954-1962 ».

Ce monument est le seul à être entouré de quatre obus factices reliés par des chaînes et à présenter quelques photographies émaillées de poilus, aujourd'hui très abîmées.

BLAGNAC

Début 1919, une commission dont la composition nous est inconnue, se charge de faire élever un monument aux morts pour la France. En mai, les conseillers municipaux décident de modifier « le plan des allées du cimetière » afin d'aménager son emplacement. Le 16 octobre 1921, une délibération municipale indique que « la remise du monument commémoratif pour les morts de la Grande Guerre » a été faite par cette commission « chargée de l'édifier avec les fonds provenant de la souscription communale ». La municipalité, sous la présidence du maire Etienne Carles, « en prend la charge et l'entretien à perpétuité ».



Le monument s'élève dans le cimetière près de la chapelle Saint-Exupère. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, la question de son déplacement se pose car la proximité des tombes gêne le bon déroulement des cérémonies officielles.

L'affaire traîne en longueur à cause de la soi-disante fragilité des matériaux le composant et des hésitations quant au choix de son nouvel emplacement : au croisement des rues de Bûches et de Carrière ?... devant le cimetière ?...



11 novembre 1936, cérémonie devant le monument aux morts dans le cimetière. (coll. R. Espanol)

Ce dernier est retenu et approuvé en février 1968 par M. Giret, président de l'association des Prisonniers de guerre. La même année, enfin, démonté et remonté pierre à pierre par Paul Montillot avec l'aide d'employés municipaux, il prend place là où nous pouvons l'admirer encore de nos jours.

Inauguré en octobre 1921, ce monument aux morts est l'œuvre du sculpteur blagnacais Abel Fabre (1846-1922), élève d'Alexandre Falguières. Luce Rivet-Barlangue, historienne de l'art, le considère comme la plus belle réussite de l'artiste.

Il reproduit l'architecture d'une tholos* antique surmontée d'une allégorie de la victoire de 1918. L'espace compris entre deux colonnes porte la mention d'une des principales batailles : "la Marne, Champagne, Reims, Souchez, l'Yser, Verdun".

Il est regrettable qu'aux noms des 73 "poilus" écrits dans l'ordre chronologique, se mêlent sans séparation ceux des victimes de la Seconde Guerre mondiale !

Ces monuments laïques donnent, à travers les noms de ceux qui ont sacrifié leur vie pour la France, une leçon de courage et de morale civique. Dans cet esprit, faire

* temple grec



participer les enfants, en tête de cortège, aux cérémonies du 11 novembre (fête nationale depuis la loi du 24 octobre 1922) prend une grande importance. Voici, par exemple, l'ordonnance du défilé pour le 11 novembre 1944 (date importante après la Libération de notre région), trouvée dans un registre de délibérations municipales de Blagnac :



« 1) Les enfants des écoles ; 2) Les musiciens ; 3) Les drapeaux des Anciens Combattants et de la Garde d'Honneur ; 4) La municipalité ; 5) Les Combattants ; 6) Les prisonniers ; 7) L'Union des Femmes de France ; 8) Le Front National ; 9) Le Mouvement de Libération Nationale ; 10) Le Groupement radical-socialiste ; 11) Le Groupement communiste ; 12) Le Comité d'action féminine ; 13) Blagnac Sporting Club ; 14) Les boulistes ; 15) Le groupe catholique ».

Le déroulement des cérémonies du souvenir qui ne se limitent plus (hélas !) au 11 novembre, obéit à un rituel particulier : arrivée et place des participants, discours, dépôt de gerbes, minute de silence, sonnerie aux morts adoptée en 1932, etc.

Ces monuments, érigés dans les années 20, pour glorifier, avec une symbolique

commune ou propre à chacun, les morts de la Grande Guerre 1914-1918, rendent hommage, aujourd'hui, à **tous** les « héros » des conflits du XX^e siècle.

**Maryse Duffaut (auteur de "Histoire d'Aussonne") et Stanislas Wawzyniak d'Aussonne,
Robert Esparbès de Mondonville, Alain Toppan de Cornebarrieu,
Suzanne Béret et Jacques Sicart de Blagnac.**

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Délibérations municipales de Cornebarrieu, Aussonne, Blagnac.
- Becker (Annette) – « Les monuments aux morts, mémoire de la Grande Guerre ». Ed. Errance, Paris.
- Prost (Antoine) – « Les monuments aux morts » tome I de « Les lieux de mémoire » sous la direction de Pierre Nora, Ed. Gallimard, Paris 1984.
- Rivet-Barlangue (Luce) – La vie artistique à Toulouse 1888-1939, Tome III, page 694 et 695, Université de Toulouse le Mirail, Doctorat d'histoire 1989.

Crédit photographique

Les photographies des monuments tels qu'ils sont aujourd'hui ont été réalisées par Rémy Charrue.

BELLONTE, VIAUT ET L'ATLANTIQUE NORD

Blagnac a rendu hommage à Bellonte, ingénieur général de l'Aéronautique, en donnant son nom à un rond-point. L'école Nationale de Météorologie, à Toulouse, entretient le souvenir d'André Viaut, prévisionniste génial, qui fut directeur de la Météorologie Nationale et Mondiale, responsable par son action et ses écrits, de la naissance de la météorologie moderne.

L'aviation vient tout juste d'avoir cent ans : cent ans à peine, cent ans déjà !

C'est donc il y a un siècle que l'homme réussit à quitter le sol pour voler comme un oiseau, rêve poursuivi dès la plus haute antiquité. Il lui avait fallu des ailes, bien sûr, et il en avait fabriqué assez facilement, mais surtout troquer ses pauvres muscles contre des moyens suffisants de propulsion, à savoir hélice et moteur. Et ce fut très dur et très long à acquérir, juste au début, de s'élever de quelques décimètres, et parcourir quelques vingtaines de mètres. Au-delà, si on voulait voyager dans l'air, tel un oiseau migrateur, il fallait bien penser qu'à la surface de la terre, il y a beaucoup plus de liquide que de sol ferme.

Blériot, le premier, eut le courage de traverser la Manche, de Calais à Douvres, le 25 juillet 1909. Mais devant la côte française, au sud-ouest, s'étendait l'Atlantique, et pour la traverser jusqu'à atteindre l'Amérique, là-bas à l'ouest, c'était, qu'on me pardonne l'à-peu-près, une autre paire de manches. Il fallut attendre à peu près 20 ans, et pourtant en aviation tout va très vite, pour que Lindbergh, dans le sens du courant aérien, relie New York à Paris, les 20-21 mai 1927. A bord, tout seul, du « Spirit of St Louis », il avait couvert les 6300 kms en 33 h 30. Avant Lindbergh, Fonk, héros de la guerre, plus décoré que Guynemer, tué prématurément, avait cru, non sans gloriole, que la traversée était à sa portée. En septembre 1926, il partit de New-York. Son sikorsky, lourdement chargé, capota et prit feu.

Pour confirmer sa victoire, il aurait fallu que Lindbergh fasse le trajet en sens contraire des vents dominants. Il n'en avait pas les moyens matériels, et d'ailleurs il ne le tenta jamais.

Autre héros de la guerre, Nungesser, sur son « Oiseau Blanc », avec Coli, tenta l'aventure en mai 1927, en même temps que Lindbergh : ils disparurent dans les flots. Egalement ancien pilote de chasse, Costes, sorti des Arts et Métiers, aviateur

chevronné, auteur de plusieurs raids et records, expliqua l'échec de Nungesser et Coli, qu'il connaissait personnellement, par le manque de préparation. Lui-même, dans le but de réussir la traversée d'est en ouest, s'astreignait à une préparation rigoureuse.

D'abord, il lui faut un copilote, pour le relayer dans un vol d'environ 36 heures. Il faut de plus que ce pilote soit un parfait navigateur. Costes connaît un pilote, nommé Bellonte : il a volé avec lui en 1923, à bord d'un « Goliath » piloté par Lucas, au-dessus de la Manche. A l'atterrissage, s'étant appréciés l'un-l'autre, ils ont convenu de former équipage.



Bellonte

Bellonte, né à Meru, dans l'Oise, en 1896, a suivi plusieurs années les cours de Bricard, au Conservatoire des Arts et Métiers. Mécanicien, il travaille chez Hispano-Suiza, puis Potez, sur des moteurs d'avion. Mobilisé en 1916, il est sur le front avec l'escadrille BR213, et devient mitrailleur. Il se forme ensuite au pilotage, au Maroc, en 1919. Démobilisé, il entre à la Compagnie des Messageries Aériennes, qui devient Air Union. Il lui reste fidèle jusqu'en 1928. Il fait la ligne de Paris à Londres, Bruxelles, Marseille, sur un Goliath, totalisant 2700 heures de vol.

Bellonte navigateur : Air Union le détache chez Bréguet, où il se forme à la navigation, notamment au « top niveau » de la spécialité : la navigation astronomique. Il apprend donc à faire le point comme dans la marine, avec un sextant et des chronomètres, mais en l'air, ce qui est plus « sportif ». La position est à reporter sur une carte : on travaille sur cartes-marine de type Mercator, obtenue par projection conique. Il s'agit d'un quadrillage de méridiens et parallèles, ceux-ci d'autant plus espacés qu'on se rapproche du pôle. Pour relier le point d'arrivée au point de départ, il suffit de tracer une droite, dite "loxodromie", coupant tous les méridiens sous le même angle, qui est « le cap ». Connaissant le cap, ce qui permet de naviguer à cap constant, on obtient la route en ajoutant la dérive due au vent, qu'on ne connaît pas directement, mais à partir de la carte « météo » donnée au départ. C'est la navigation dite « à l'estime ». Quand on dispose d'un point en surface, on peut se situer sur la route réelle et recalculer la dérive. Le « fix », comme on l'appelle, est obtenu, soit



Le "Point d'Interrogation"

par l'intersection de deux relèvements « gonio » obtenus par radio de 2 stations au sol, soit par survol d'un point reconnu, par exemple un navire, soit par calcul astronomique, à partir, la nuit, d'une étoile identifiée et des éphémérides, ou, le jour, avec la hauteur du soleil. On peut voir, par la complexité de la manœuvre qu'un pilote également navigateur est autre chose que ce qu'on appelle très vulgairement « un branleur de manche » !

Mais nous ne sommes pas au bout de nos peines. Pour un long trajet aérien, une carte Mercator ne suffit pas. Il faut choisir la route la plus courte, soit un « grand cercle ». Pour que cette route puisse être reportée sur une carte par une droite, dite « orthodromie », il faut disposer d'une carte spécialement dessinée. Le long de cette droite de route, le cap varie progressivement. Si on veut naviguer « à cap constant » et c'est bien obligé, on doit diviser « l'orthodromie » en segments qu'on reportera sur une carte Mercator. On naviguera ainsi de proche en proche, sur des « loxodromies ».

Or ce n'est que récemment, je veux dire à l'époque qui nous occupe, que Louis Kahn, ingénieur en chef du Génie Maritime, a réalisé des cartes routières en projection « orthodromique » destinées à reporter facilement le « point astro ». Bellonte emportera donc pour le trajet un paquet de cartes « orthodromiques » et « loxodromiques ». En Bellonte, Costes a donc trouvé le navigateur « ad hoc », s'il est également pilote compétent, capable de passer à l'occasion du « manche » au « sextant ».

La prise de décision

Bellonte raconte : « Un jour, Costes me demande : veux-tu faire l'Atlantique Nord ? – Je réponds : d'accord ! Après un moment de réflexion, j'ajoute : à condition de pouvoir juger des possibilités de l'appareil. (c'est le mécanicien qui refait surface !) »

Costes me parle du Bréguet XIV Bidon, qui devait devenir « le Point d'Interrogation ». L'avion était presque terminé et ses essais devaient bientôt commencer. La dénomination de « Bidon » concernait le grand volume de carburant qui donnait à l'avion bourré d'essence son long rayon d'action.

Dieudonné Costes est déjà un « chevronné de la gloire ». En septembre 1926, il a effectué Paris-Assouar (4550 kms), ensuite Paris-Djask (5396 km), battant ainsi le record du monde en ligne droite sans escale, puis les 4 et 5 juin 1927 Paris-Nijné-Tajil'skii (5000 km sans escale, 29 h 30 de vol), enfin, début 1928, avec Le Brix, la traversée St Louis du Sénégal-Natal.

Un premier essai, et c'est un échec

Costes et Bellonte se jugent prêts à tenter la traversée de l'Atlantique Nord. Il existe deux routes possibles, l'une au Nord par l'Irlande et Terre Neuve, l'autre au Sud par les Açores, dont le célèbre anticyclone rejette généralement vers le Nord les dangereuses perturbations du « front polaire », génératrices de forts vents d'ouest. C'est la route Sud que choisit l'équipage, qui s'élance le 13 juillet 1929. Vingt minutes avant eux, se sont envolés deux Polonais qui tentent aussi la grande aventure.

Décollage à 4 h 29, lourdement chargés, cap au 230, vers les côtes d'Espagne. Pointe de Cordouan à 6 h 45. Violents remous sur les Cantabriques, qui enlèvent la moitié de l'antenne : Bellonte répare, en un peu plus d'une heure. A 10 h 45, passage à 30 km au Nord du Cap Finistère, dernier point de l'Europe. Après 16 h de route, fort vent de face et grains de pluie. Point « astro » sur le soleil. La consommation d'essence est abusive. Bellonte vérifie sa position par liaison radio avec le navire « Guadeloupe » ; A 18 h 15, la prudence exige de prendre la décision de rentrer. Cap sur La Corogne. Point « astro » sur Vega et La Polaire. A 1 h 07, côtes d'Espagne aperçues. Atterrissage à Villacoublay à 8 h 30 : 28 h de vol, 40.000 km parcourus. On apprend que les deux Polonais se sont écrasés sur les Açores.

L'objectif demeure, mais l'équipage va abandonner, pour la suite, la route du Sud, qui a déçu. Il prendra la route Nord. Pour delà, il faudra une assistance météo des plus sérieuses. Or, les cartes du temps deviennent de plus en plus fiables, grâce à un

réseau d'observations notamment sur mer, bien exploité : la route Nord comporte de nombreux navires qui renseignent : le météorologiste André Viaut y est pour quelque chose.

Un test : le raid Paris-Tsitsikar

Deux mois après l'échec vers les Açores, Costes et Bellonte reprennent l'air, mais vers l'Est, pour l'Asie, munis d'un graphique météo dessiné par Viaut, qui donne : vent d'Est pour le 1^{er} tiers, ciel dégagé ensuite jusqu'à mi-parcours, perturbation à l'Est du Lac Baïkal.

Décollage du Bourget le 27 septembre à 07.20 TMG. A 15 h 05, c'est Tilsitt, la nuit arrive après Dvink. A 21 h 20, Bellonte, qui a relevé Costes, quitte le manche pour faire un point « astro ». A 3 h 54, c'est le jour. A 11 h 12, après Novosibirsk, montée dans les images : givrage sur les plans. A 5800 m d'altitude, on approche du Lac Baïkal. Sortis de la masse neigeuse, Bellonte prend le sextant pour faire le point, mais ses doigts sont gelés : on continue de naviguer « à l'estime ». A 6000 m au-dessus des monts Saïansk, Bellonte lutte contre le froid en frictionnant devant lui les épaules de Costes. Soudain, un claquement : en utilisant la lampe torche, on s'aperçoit que c'est un hauban qui s'est rompu. Température - 30 °. Des paillettes de glace fouettent le visage de Bellonte. Le moteur bafouille : c'est le carburateur qui givre. L'équipage boucle ses parachutes. Comme on est descendu à 3000 m, Costes crie à Bellonte : « Saute ! » C'est alors que le moteur repart.

D'après le graphique de Viaut, on vient de traverser la perturbation annoncée juste avant le Baïkal. Ne sachant pas si le moteur tiendra, on tourne en rond hors des montagnes en attendant le jour. A 1 h 50, on passe Tchita : le record de distance est battu. Confins du désert de Gobi, puis marécages après les monts du grand Kingam. La nuit va tomber sans qu'on ait pu atteindre Tsitsikar, qui est l'objectif. Costes profite de l'herbe pour y poser l'avion. Les Chinois arrêtent l'équipage, puis le transfèrent à Tsitsikar, où le consul de France les fait libérer. Retour par Moukden, Shangai, Hanoi, et Paris est rallié après 4 jours plus douze heures de vol.

Préparation soignée du raid définitif

Une année se passe, mise à profit par Costes pour battre avec Codos, en décembre 1929, le record de distance et de durée en circuit fermé, soit 8029 km en 52 h 20 minutes, puis les records de distance et de durée avec 500 kg de charge utile, ensuite 1000 kg, en janvier-février 1930.

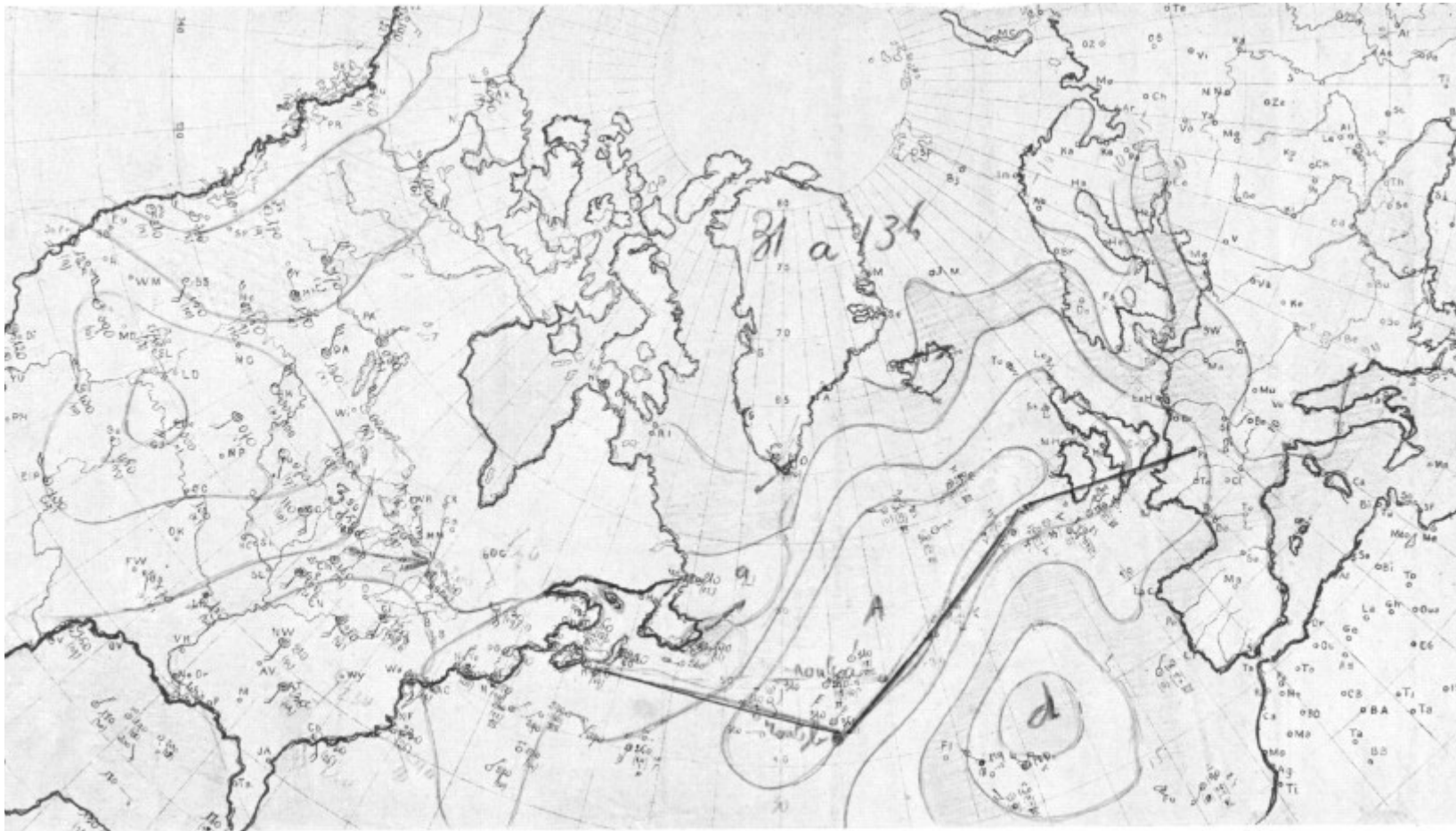
Bellonte s'occupe du moteur du « Point d'Interrogation », qu'il porte à un Hispano-Suiza de 650 cv, sans que soit augmentée la consommation. Il établit un système de réchauffage du carburateur pour éviter un nouveau givrage. Il monte une poste TSF émetteur-récepteur à ondes moyennes, mis à portée du navigateur, avec une fréquence de 600 m, pour la veille des bateaux, et de 800 m pour prendre la « gonio » des Etats-Unis. Il améliore grandement la navigation « astro », en réalisant un abaque hauteur-temps, pour recouper les observations juxtaposées de deux astres, en moins de 7 minutes, et il acquiert aussi 3 cartes orthodromiques convenant pour tous les cas de visée. Deux chronomètres sont réglés à l'heure sidérale, deux autres en temps « civil », et encore sont acquis deux sextants, l'un « quadrant Favé à bulle » pour visée directe, l'autre « sextant de pêche », pour visée à basse altitude. Ainsi, pas besoin de repère terrestre pour une navigation précise, tout existe à bord.



Costes et Bellonte (à droite) arrivent à Paris - Le Bourget.

L'apport de la météo.

Restait à prévoir une situation météorologique favorable, qui donnerait la meilleure date de départ. Au bureau d'André Viaut, Bellonte se rend deux fois par jour pour examiner la carte du temps. Laissons-le raconter l'examen de la carte du 31 août au matin, qui va fixer le départ :



Carte météorologique, établie par l'O.N.M., du 31 août à 13 heures sur laquelle fut décidé le départ.

Viaut expose les données d'une prévision valable 40 heures, à partir du 1^{er} septembre 1930 :

« D'abord une route longue de 6200 km jusqu'à Halifax et Norfolk, permet de contourner, pendant les 2000 premiers kilomètres, par le Nord et l'Ouest, une zone de basses pressions vers les Açores, remontant lentement vers le NE. Puis de contourner par le Sud un anticyclone se dirigeant vers le SE en s'affaiblissant . Ensuite de traverser le bord méridional d'une série de perturbations se dirigeant de la baie d'Hudson vers le Groenland. Enfin de bénéficier de vents favorables pendant

près des 2/3 du trajet, les vents d'Ouest rencontrés au-delà du 45° méridien n'étant que modérés. Il faudra éviter, en circulant autour du centre de basses pressions, pluies et bruines, et suffisamment au Sud, au-delà du 45° méridien, éviter l'action de la 2^e perturbation, pour affronter, avec un avion allégé, la 3^e perturbation prévue sur les Côtes Américaines, au NE de New York ».

Je me tourne vers M. Viaut en disant : « Mais c'est une situation de départ. M. Viaut répond : exactement ! » Au téléphone, je préviens Costes, qui arrive peu après. Il déclare, au vu des vents escomptés, qu'il pourra se passer des réservoirs supplémentaires ».

André Viaut raconte la suite : « Le dialogue final est le suivant :

Costes : On va essayer, qu'en penses-tu, Bellonte ?

Bellonte : d'accord, c'est bien ainsi, d'autant plus que, si j'ai

bien compris l'évolution de la situation, un départ le 2 septembre, deviendra impossible. La discussion conduit à définir une route qui est reportée sur une carte, sur laquelle pour chaque tronçon, Costes, Bellonte et Codos calculent rapidement, compte tenu des vents prévus, la durée de vol...

A 13 h 15, le départ est alors fixé au 1^{er} septembre à 5 h 30, avec la charge normale de 5.180 litres d'essence ».

Dans l'après-midi, Costes et Bellonte se rendent à Villacoublay, font sortir du

hangar le Bréguet XIV Super Bidon, renforcé et suréquipé, toujours nommé « Le Point d'Interrogation », et atterrissent au Bourget à 17 h 48, où l'appareil est rangé dans un hangar du 34^e régiment d'aviation.

André Viaut précise : « Le travail météorologique se poursuit pendant toute la nuit. A 23 h 00, l'analyse des observations de navires conforme la prévision du matin. Entre 00 h 00 et 03 h du matin, un diagramme de prévision est préparé. Une carte partielle, à partir des observations de 1 h, analysée rapidement, confirme encore la prévision du 31 août. A 3 h 25, Costes et Bellonte examinent la carte et les observations de 3 h de Cherbourg et de Brest ».

Le grand départ

Redonnons la parole à André Viaut :

« Au départ, les cartes de 3 h et 13 h et la carte partielle du 1^{er} à 01 h sont remises à Bellonte, ainsi qu'un deuxième diagramme de prévision établi dans la nuit. A 5 h 25, sur le terrain du Bourget, l'ensemble de ces documents est de nouveau examiné par Costes et Bellonte qui y sont arrivés à 5 h 15... En attendant que la brume se dissipe, l'examen détaillé de l'évolution du temps sur le N W de la France est communiqué à l'équipage... »

A 10 h 35, la brume dissipée, le moteur est lancé, le « Point d'Interrogation » est amené sur la ligne de départ. A 10 h 54, plein gaz, la machine s'ébranle lentement.

Bellonte raconte à nouveau :

« A 11 h 48, nous quittons la terre française à St Valery en Caux... A 12 h 20 GMT, Bristol... A 14 h 38, la route indiquée par les cartes que nous avons sous les yeux touche le Cap Loop, à 100 km au nord de l'île de Valentia au-dessus de laquelle Lindbergh passa le 21 mai 1928 quand il atteignit l'Europe... Costes et moi, chacun de notre côté, effectuons une série de vérifications, et à 15 h 02, nous quittons l'Ancien Continent. Nous échangeons des messages radio avec la station côtière irlandaise, qui nous souhaite bon voyage... Sur l'océan, vents variables faibles, Costes est obligé de mettre le cap un peu plus au nord. Ce changement de direction avait d'ailleurs été conseillé au départ par M. Viaut.

Une première éclaircie nous permet d'espérer de pouvoir prendre une route parallèle à la route initiale, un peu au nord de celle tracée sur nos cartes. Vers 19 h 30, ce but est atteint. A 19 h 50, je prends une hauteur sur le soleil, déjà très bas sur l'ho-

rizon. Vol au-dessus des nuages. Je procède à la vérification des distances, des consommations, et de tout ce qui peut se vérifier avant d'aborder la nuit.

A 21 h 03, nous communiquons avec le « Hambourg », tout proche. Il fait maintenant nuit. Nous montons quelque peu et deux droites de hauteur, sur Arcturus et Altair, nous fixent avec une grande précision, à 22 h, par 55° 10' N et 30° 50' W. Le contact radio pris régulièrement aux heures plus dix et plus 40 avec les navires, nous est d'autant plus encourageant que le travail des opérateurs du bord est remarquable. De notre côté, nous passons régulièrement aux navires nos points successifs.

La nuit, de temps en temps, nous passons dans les nuages élevés et ne voyons plus les étoiles. Nous volons à 2000 m. Une longitude sur Vega et une latitude sur la Polaire nous donnent comme point à 3 h 50, 43° N et 41° 15' W. Je multiplie les droites, et il me faut me rendre à l'évidence, notre vitesse de route est tombée à moins de 100 km /h. Nous essayons un fort coup de vent d'ouest. Nous décidons de voler plus près de la surface, et notre vitesse redevient normale.

L'aube apparaît enfin à l'arrière du « Point d'Interrogation ». Je fais le point avant que le jour soit total. A ce moment, l'avion se trouve à 100 milles dans le Sud de Terre Neuve. Le temps est magnifique...

Une dernière longitude à 12 h 55 nous permet de prévoir que nous aborderons la côte de Nouvelle Ecosse au Sud de Louisbourg à 14 h 01. Nous nous engageons à 14 h 02 au-dessus d'une couche de nuages, et à travers les trous nous apercevons les lames, puis brusquement les rochers affleurant l'eau. Nous décidons de reconnaître les lieux, et nous identifions le sémaphore au sud de Louisbourg que nous ne verrons pas, car la mauvaise visibilité nous en empêche. Avec ce sémaphore comme point de départ, nous enchaînerons une navigation absorbante et plus difficile que celle de la traversée même...

Après 3 h de navigation à vue – si l'on peut dire – nous avons renoncé à en tirer un point précis. Les nuages étant à raz de l'eau, nous décidons de remettre les gaz et passer au-dessus. Nous avons la satisfaction de retrouver le soleil, et naturellement un point précis, d'où le cap sur Boston, que nous survolons à 17 h 11. Nous n'avons plus que 300 km à parcourir, mais des orages locaux ont laissé une brume assez dense. Le jour baissant, il nous faut reprendre une navigation au compas soignée afin de ne pas manquer Curtis Field, que nous n'apercevons qu'en arrivant au-dessus de lui. Un tour de terrain et nous nous posons sans histoire après 37 h de vol. Ajoutons que cet atterrissage au but prévu n'a pris qu'une minute de retard sur le plan de vol ».

La gloire

A Paris, place de la Concorde, lorsque les hauts-parleurs annoncent la victoire, la foule est prise de délire. A New York, un million d'êtres humains, avec Lindbergh et sa jeune femme venus de Détroit, les autorités américaines et l'ambassade de France, acclament follement l'équipage. Costes et Bellonte vont commencer « le tour de l'Amérique » qui les verra atterrir dans cinquante villes américaines.

Puis l'appareil est démonté et en bateau débarque au Havre où il est remis en état de vol. Un escadrille de 9 appareils du 34^e régiment d'aviation l'escorte jusqu'au Bourget, où il est salué dans l'enthousiasme.

Sitôt à terre, Bellonte, comme premier geste, demande la Légion d'Honneur pour le météorologiste André Viaut.

Epilogue

Après la défaite de 1940, Bellonte, réfugié dans les Pyrénées Orientales, met sur pied une organisation locale de Résistance rattachée à Combat. Arrêté en juillet 1944 et enfermé dans la citadelle de Perpignan, libéré par les FFI, Max Hymans, directeur de l'Aviation Civile, le prend dans son cabinet. Promu Ingénieur en chef de la Navigation Aérienne, il est nommé chef du Bureau « Enquêtes-Accidents ». Le « Point d'Interrogation » est mis au Musée de l'Air.

Bellonte s'éteint le 14 janvier 1984, Dieudonné Costes, chevalier sans peur et sans reproche de l'aviation pendant sa période héroïque, était mort à Paris, le 18 mars 1973, âgé de 80 ans.

André Viaut, encore et toujours auréolé de sa magistrale assistance au raid de Costes et Bellonte, est nommé chef de la Prévision en 1932, puis directeur de la Météorologie en 1945. Il avait encore « protégé » les raids de Maryse Hiltz, Maryse Bastié, Codos et Rossi, Pelletier d'Oisy. Il devient Président de l'organisation Météorologique Mondiale. Chevalier de la Légion d'Honneur en 1930, à la demande de Bellonte, il est promu commandeur en 1956. Il est 2 fois lauréat de l'Académie des Sciences, en 1950 et 1964. Il meurt à 73 ans à la suite d'un accident de voiture.

Personnellement, je m'honore de l'avoir eu comme « Patron », - dès 1945 où j'étais météorologiste militaire détaché à la 1^{re} escadre de chasse à Friedrishafen, sous le commandement du lieutenant colonel Delfino, de Normandie-Niemen, héros de l'Union Soviétique - jusqu'à son départ à la retraite en 1964, où je tins à le saluer en ma qualité de secrétaire général du Syndicat National de la Météorologie. Il m'avait remis mon diplôme à ma sortie de l'Ecole en 1948, puis mon brevet de prévisionnis-

te pour l'Aéronautique en 1950. Je l'ai « subi », si j'ose dire, de 1961 à 1964, à la section de prévision du service central à Paris, comme il tenait à surveiller, d'un œil critique, le résultat de nos prévisions destinées au public. Lorsqu'il y avait un échec, l'un de nous était appelé à se disculper, si possible, devant le grand directeur, amenant à son bureau, sous le bras, en un paquet, les cartes utilisées. Sa mort accidentelle, bien qu'il ait quitté le service, a été durement ressentie.

Henri Robert Cazalé

Référence :

Roger Coroli : Entretiens avec Maurice Bellonte. Aviation Magazine, 1959.

André Bic : bibliothécaire au musée de l'Air. Archives Municipales de Blagnac, 1^{er} nov. 1957 (un article).

N.B. : * Il existe à proximité du pont "Bellonte" une rue dédiée à Dieudonné Costes. Le public lie en effet étroitement Costes et Bellonte en raison de la traversée faite en commun, Est-Ouest, de l'Atlantique Nord. J'ai titré de préférence sur le seul "Bellonte" à cause de son rapport étroit avec le météorologiste André Viaut, qui fut mon maître, et de sa spécialité de navigateur. J'entretiens en effet un grand respect pour la "navigation", depuis que j'ai suivi avec succès, en 1945, dans l'Armée de l'Air, le remarquable cours de navigation de la Royal Air Force, délivré par un lieutenant français. Distinguished Flying Cross, Distinguished Service Order, survivant de maintes missions de bombardements de nuit sur l'Allemagne.



ALBERT DURAND, PILOTE DE L'ESCADRILLE « NORMANDIE »

Dans notre dernier numéro, un article évoquait l'histoire fabuleuse du « Régiment Normandie-Niemen » groupe de chasse aérienne des Forces Françaises Libres (F.F.L.) qui a combattu aux côtés de l'Armée Russe lors de la guerre mondiale 39-45.

A Blagnac, une « Avenue Escadrille Normandie-Niemen » rappelle son existence. Ce qui nous avait échappé, c'est qu'une autre rue, voisine de la précédente est dénommée «Albert Durand, sous-lieutenant pilote Escadrille Normandie-Niemen ». Un lecteur fidèle de notre revue, lui-même dans l'Armée de l'Air, en particulier pendant la période concernée est à l'origine de ces noms de rue ; il nous a signalé cet oubli et communiqué de précieux renseignements.

Albert Durand est né à Grasse le 16 septembre 1918. Comme beaucoup de jeunes de sa génération l'aviation est un pôle d'attraction considérable, grâce aux efforts déployés par Pierre Cot, Ministre de l'Air du gouvernement de « Front Populaire » et son adjoint Jean Moulin pour faciliter la création de nombreux « Club d'Aviation Populaire ».

A vingt ans il s'engage pour trois ans dans l'Armée de l'Air, devient élève pilote au centre de Nîmes, est nommé sergent et se trouve affecté à Tunis en août 1939, quelques semaines avant la déclaration de guerre.

PREMIERS COMBATS, PREMIÈRES VICTOIRES

Il participe alors à plusieurs opérations remportant sa première victoire le 10 mai 1940 ou « il a poursuivi seul un avion ennemi et l'a abattu » et la quatrième le 8 juin 1940 « en abattant avec sa patrouille un avion multiplace ennemi ». Ces citations à l'ordre de l'Armée du 28 Mai et du 23 Juin 1940 comportant l'attribution de la Croix de Guerre avec palme, évoquent un « jeune pilote enthousiaste et brave d'une ardeur et d'une habileté remarquable ».

Mais l'archarnement en 1940 des soldats français sur terre, sur mer ou dans les airs contre un ennemi supérieurement équipé n'évitera pas la signature de l'armisti-



ce mettant fin à une période dramatique de notre histoire sans empêcher la poursuite de la guerre... et des dizaines de millions de morts.

Albert Durand, affecté au dépôt de Salon de Provence, placé tout d'abord en congé d'armistice se retrouve incorporé à un groupe de chasse à Oran le 11 mars 1943. Il est promu sergent-chef en octobre de la même année.

L'HEURE DU CHOIX

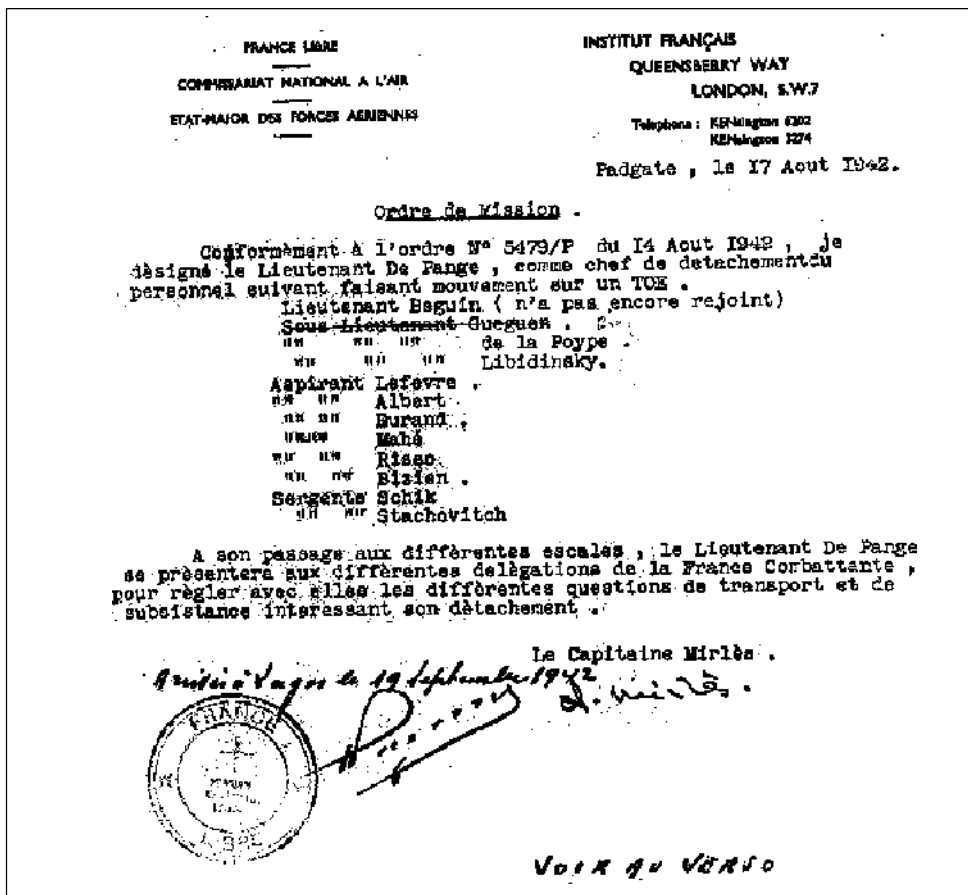
C'est à Oran qu'il prend conscience avec certains de ses compagnons de l'incongruité de leur nouvelle situation. Après avoir combattu aux côtés de l'Angleterre les armées d'Hitler et de Mussolini, ils ont désormais changé d'ennemi, leur chef, le Maréchal Pétain collaborant désormais avec l'Allemagne. Ces jeunes pilotes, ne veulent pas continuer à servir les envahisseurs de leur pays mais au contraire faire l'impossible pour les chasser. Si l'on se réfère aux récits d'autres compagnons du « Normandie » on peut imaginer le désenchantement, la colère, l'espoir qu'ils ont du éprouver avant de prendre la décision de choisir entre la France de Vichy et la France de Londres.

Le 14 octobre 1941, Albert Durand, Marcel Albert et Marcel Lefèvre sont attendus en vain à Oran. Enlevant leurs Dewoitine 520 à la barbe du commandement vichyste, ces jeunes pilotes, grâce à leur valeur professionnelle ont rejoint aisément Gibraltar. Seul incident, Marcel Lefèvre trompé par la brume atterrit en Espagne mais réussit à décoller assez rapidement pour échapper au fusil d'un « guardia civil » et rejoindre ses compagnons.

Au regard de l'Etat Français ils sont « déserteurs » tout comme un certain général, « Charles de Gaulle ».

C'est ainsi que l'interprète le Tribunal militaire d'Oran dans sa séance du 6 novembre 1941 condamnant par contumace à la peine de mort Albert Durand (et sans doute ses compagnons) pour « désertion en temps de guerre avec emport d'effets et complot ». Comme chacun sait, l'Armistice ce n'est pas la paix !

En Angleterre, après avoir suivi des écoles de formation, Albert Durand est nommé aspirant et affecté à des unités de la R.A.F. où il participe à de nombreuses missions.



Ordre de mission signé par le capitaine Mirlesse le 17 août 1942 au camp de Padgate (Angleterre) et remis à Jean de Pange pour conduire le premier détachement du "Normandie" à travers l'Afrique jusqu'au Liban.
Itinéraire : Ecosse, Nigéria, Cameroun, Congo Belge, Soudan, Egypte, Palestine, Liban)

DE LA R.A.F. À L'ARMÉE SOVIÉTIQUE

Dans le numéro précédent de notre revue, nous avons évoqué comment, après l'attaque allemande contre l'U.R.S.S. en juin 1941, des négociations se sont engagées à Londres entre les représentants du Conseil National de la France Libre (C.N.F.L.) et l'ambassadeur soviétique, aboutissant à un accord portant sur l'envoi d'une escadrille française en U.R.S.S.

Albert Durand, Marcel Lefèvre, Marcel Albert surnommés le « trio des coriaces »

font partie des douze volontaires, composant le détachement formé à Londres le 14 août 1942 qui doit rejoindre à Rayak au Liban, sous la conduite du lieutenant de Pange, l'escadrille en voie de constitution.

L'itinéraire, singulier peut être de nos jours mais tout à fait normal pendant ces années de guerre prévoit l'Ecosse, le Nigeria, le Cameroun, le Congo belge, le Soudan, l'Egypte, la Palestine et enfin le Liban atteint le 7 octobre 1942. Au cours de ce long voyage, les participants apprennent à se connaître, les barrières sociales se soulèvent, des amitiés solides se nouent comme celles du « tandem exceptionnel » entre le comte Roland de la Poype figurant au Bottin mondain et Marcel Albert, authentique titi parisien, mécanicien chez Renault.

Dès leur arrivée au Liban, les nouveaux venus sont intégrés au groupe de chasse N°3 (G.C. 3) déjà formé et baptisé « Normandie ». Albert Durand et ses compagnons vont rejoindre Ivanovo au N.E. de Moscou et commencer leur entraînement.

L'ESCADRILLE NORMANDIE DANS LA TOURMENTE

Le 22 mars 1943, l'escadrille rejoint le front au S.O. de Moscou. L'Armée Rouge est à l'offensive. Les pilotes français ont pour mission de protéger les missions de bombardements et d'affronter éventuellement les appareils ennemis.

Le 5 avril ils fêtent leur première victoire. Albert Durand et son compagnon Albert Preziosi, à bord d'un « Yak 1 », ont abattu un avion allemand Focke Wulf dans la région de Kaluga.

Le 2 juillet 1943, les autorités soviétiques saluent cette première victoire en citant ces héros à l'ordre de la « Grande Guerre patriotique 2° degré ».

Le front se déplace, l'Armée russe continue sa lente progression au prix de terribles combats sur terre et dans les airs.

Albert Durand participe à de nombreuses missions. Une première citation à l'ordre de la zone aérienne le 17 mai 43, motivée par la destruction d'un Heinkel 126 le 3 mars 43, mentionne sa 6° victoire officielle et porte nomination dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Le 13 juillet 1943 il abat seul un M110, portant à 9 le nombre de ses victoires.

Le 31 août nouvelle victoire et nouvelle citation mentionnant « excellent chasseur et chef de patrouille de tout premier ordre qui a obtenu seul sa 10° victoire en abattant en flammes un Heinkel III au cours d'une mission de couverture du front dans la région d'Ielna ».



A Mosalks - Avril 1943 - Devant le Yak 1, pilotes français et soviétiques. De gauche à droite : Albert Littolf - Siberine - Albert Durand - un pilote soviétique - Noël Castelain - Marcel Albert - Joseph Risso

Albert Durand ne prendra jamais connaissance de cette citation décernée le 22 octobre 43, pas plus que de la précédente concernant sa 9^e victoire du 13 juillet et décernée le 15 septembre 1943.

Le 1^{er} septembre un de ses compagnons de la première heure, originaire comme lui de la région provençale note laconiquement dans son carnet de vol « combat avec FW 190. Lieutenant Durand non rentré ».

Ce combat dans la région d'Ielna sera le dernier livré par le lieutenant Durand qui, à 25 ans, termine prématurément une vie déjà bien remplie. Son corps ne sera jamais retrouvé. La croix de la Libération lui sera attribuée à titre posthume accompagnée d'une citation mentionnant un « pilote d'une classe exceptionnelle, doté de l'esprit de sacrifice le plus absolu... magnifique combattant qui au cours des offensives victorieuses d'Orel et de Ielna s'est toujours dépensé sans compter pour le plus grand prestige aéronautique français en Union Soviétique... a officiellement abattu 10 avions allemands au cours de 180 missions de guerre ».

En fait, le palmarès des pilotes figurant au « journal de marche du groupe », transmis par le Service des Archives de Chartres, donne 11 victoires à Albert Durand (correspondance du général Risso du 4 février 1990).

Difficile de concilier ce « magnifique combattant... ce pilote enthousiaste et

SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						PARA. NUMBER (11)	INSTR./CLOUD FLYING (Total in cols. (1) to (10))		
DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				DUAL (12)	PILOT (13)	
DUAL (1)	PILOT (2)	DUAL (3)	PILOT (4)	DUAL (5)	1ST PILOT (6)	2ND PILOT (7)	DUAL (8)	1ST PILOT (9)	2ND PILOT (10)				
	0-05	60035	02-00	31-10							56-5	13-25	12-55
	0-55				Combat avec F.W. 190. Lt Durand non rentré.							118	
	0-20												113

Fac-similé du carnet de vol de la Royal Air Force appartenant au général Risso sur lequel il a continué à inscrire ses missions de guerre au "Normandie-Niemen"

brave » évoqué par ces diverses citations et le jeune homme souriant, discret, réservé tel qu'il nous apparaît sur les diverses photographies dont nous avons pu prendre connaissance.

Albert Durand ignorera que son escadrille est devenue « Régiment Normandie-Niemen » comme de trop nombreux pilotes de son groupe, comme Albert Preziosi « disparu » lui aussi, comme Marcel Lefèvre du « trio des coriaces », tué au combat.

Il ignorera aussi que par décret du 14 juin 46 il a été promu par le Général de Gaulle « officier de la Légion d'honneur » à compter du 31 août 43, « compagnon de la Libération » le 11 avril 44.

Il n'aura pas la joie de connaître la fin de cette hécatombe ni celle de fêter la Libération de son pays et la victoire sur le nazisme deux longues années plus tard.

Jeannette Weidknet

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

De Geoffre (François) – « Normandie-Niemen ». Ed. André Bonne 1952.

Courriere (Yves) – « Normandie-Niemen, un temps pour la guerre ». Ed. Presses de la Cité, 1979.

Feldzer (Constantin) – « On y va » - Un pilote du Normandie raconte. Ed. Axis, 1987.

Cet article n'aurait pu être rédigé sans les précieux documents personnels confiés par Roland Jacques Le Minous, ancien maire-adjoint à Blagnac, familier des questions aéronautiques en tant qu'ancien de l'Armée de l'Air, pilote et navigateur, puis ingénieur successivement à Air France, à l'Aérospatiale, à Airbus Industrie.

Qu'il en soit vivement remercié.

ANNÉE 1944, ANNÉE DE GUERRE, ANNÉE D'ESPOIR

Au cours de cette cinquième année de guerre mondiale, année cruciale pour l'avenir des peuples engagés, les affrontements entre belligérants deviennent de plus en plus violents et meurtriers.

Depuis la capitulation du maréchal von Paulus à Stalingrad en février 1943, l'étau des armées alliées se resserre autour de l'Allemagne nazie. A l'est, l'armée soviétique, malgré une résistance acharnée de la Wehrmacht, dans une poussée irrésistible s'approche lentement mais inexorablement de ses frontières. A l'ouest les troupes anglo-franco-américaines parviennent à débarquer le 6 juin 1944 sur les côtes françaises au prix de terribles combats, affrontant le redoutable « mur de l'Atlantique » puissamment fortifié et entreprennent la libération militaire des pays occupés. Au sud de l'Italie à moitié reconquise par les armées alliées, le pouvoir fasciste se désagrège.

INTENSIFIER LA LUTTE, PRÉVOIR UNE NOUVELLE SOCIÉTÉ

En France métropolitaine, malgré l'accroissement d'une répression impitoyable, les diverses formes de résistance se développent, se renforcent et s'unifient dans un Conseil National de la Résistance (C.N.R.) formé le 27 mars 1943. Ce rassemblement de tous les mouvements de résistance intérieure, malgré l'arrestation le 21 juin de son créateur Jean Moulin et de certains de ses collaborateurs poursuit son activité. Le 15 mars 1944, avant le débarquement de Normandie il adopte le « programme du C.N.R. », appelé à jouer un rôle primordial dans la réorganisation du pays après sa libération.

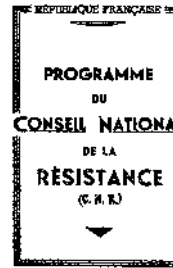
Le 1^{er} février, la légitimité et l'efficacité de la résistance armée clandestine est reconnue avec la constitution des Forces Françaises de l'Intérieur (F.F.I.) à comparer avec Forces Françaises Libres (F.F.L.).

Le 3 juin les Alliés admettent après maintes réticences que le gouvernement de Vichy n'est pas le représentant de la France et reconnaissent la légitimité du Comité-Français de Libération Nationale (C.F.L.N.) qui devient le Gouvernement Provisoire de la République Française (G.P.R.F.) siégeant à Alger sous la responsabilité du Général De Gaulle avec ses ministres et une Assemblée Consultative.

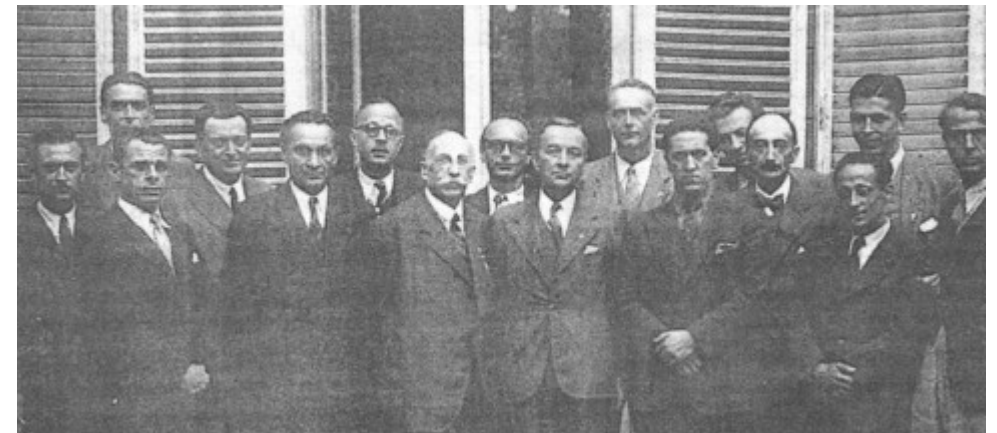
La grande préoccupation des Français luttant contre l'occupation de leur pays est

non seulement de libérer le territoire mais aussi de prévoir sa reconstruction, matérielle certes mais aussi politique économique et sociale... ce qui devînt une réalité.

LE PROGRAMME DU CONSEIL NATIONAL DE LA RÉSISTANCE



Le pays est encore occupé, le débarquement n'a pas encore eu lieu et pourtant le C.N.R., confiant dans l'avenir, adopte le 15 mars ce programme novateur qui fera date dans l'Histoire de France. Ce texte concis dessine un pacte social inédit sur lequel notre pays, trois décennies durant, va asseoir sa reconstruction et son développement. Ce programme élabore tout d'abord « un plan d'action immédiate contre l'opresseur » suivi de « mesures destinées à instaurer dès la libération du territoire un ordre social plus juste ». Unis dans la clandestinité, ses signataires décident de rester unis après la libération « afin d'établir le Gouvernement Provisoire de la République formé par le Général De Gaulle pour défendre l'indépendance politique et économique de la nation, rétablir la France dans sa puissance ». Toute ambiguïté est levée envers « l'Etat Français » établi par le Maréchal Pétain en juin 1940. Il n'aura plus aucune validité !



Les membres du CNR en septembre 44. Au centre Georges Bidault.

Ce projet très ambitieux qui prônait l'instauration « d'une véritable démocratie politique, économique, sociale » était porté par un remarquable consensus. Elaboré dans la clandestinité, il était approuvé par toutes les composantes de la Résistance : « *Ainsi sera fondé une République nouvelle* » proclamait-il.

LE MOIS D'AÔUT À BLAGNAC ET DANS NOTRE RÉGION

Ce long préambule m'a paru indispensable avant d'évoquer, bien imparfaitement certes, ces journées torrides de l'été 44 où tout a basculé.



Maison incendiée par les occupants, le 19 août 1944 puis reconstruite à l'identique (av. Général Compans).

Serge Ravanel, venu à Toulouse avec pour mission d'organiser les Corps Francs de la Libération, puis désigné par le Général Koenig, chef régional des F.F.I., est un témoin privilégié, chargé à cette époque de très lourdes responsabilités. Dans un ouvrage paru récemment « les Valeurs de la Résistance » il écrit « *Plutôt que de parler de la Libération* » il vaut mieux

évoquer « *la période de la Libération* ». Il y eut en effet un « *avant* » caractérisé par une préparation intensive, suivie des combats de la Libération, un « *pendant* », marqué par l'installation des nouveaux pouvoirs et un « *immédiatement après* ». Dans la région de Toulouse, ces journées ont été une période de consolidation de l'unité dans les domaines à la fois militaire et politique ».

Nous avons déjà évoqué dans de nombreux articles de cette revue comment, après le débarquement allié en Provence du 15 Août, les troupes allemandes cantonnées dans notre région, redoutant d'être encerclées, se sont enfuies précipitamment.

Le 19 août, d'ailleurs, plus tôt que prévu par les mouvements de la Résistance, elles évacuent Toulouse dès le matin, laissant derrière elle de nombreux bâtiments en flammes. Les troupes de la Luftwaffe stationnées à Blagnac les imitent, incendiant quelques maisons occupées faute de pouvoir emporter documents ou matériel. Dans



Inauguration de la "rue de la Libération 19 août 1944" (photothèque municipale)

la nuit, Marceau Cartelle rentrant de son travail rencontre avenue du Général Compans une colonne en fuite. Il est sauvagement abattu.

Sur l'aérodrome, un train de munitions explose, puis une ferme remplie de grosses bombes destinées à l'Angleterre... Nuit de combats, nuit de crainte, nuit d'espoir.

DE L'OMBRE À LA LUMIÈRE

Les Allemands sont partis. Il faut maintenant s'habituer à la liberté, installer rapidement les nouvelles structures prévues conformément au programme du C.N.R. avec l'aval du G.P.R.F. encore à Alger.

A Blagnac, à l'époque gros village de moins de 3.000 habitants un Comité Local de Libération sous la présidence de Jean-Louis Puig remplace l'ancienne municipalité sans rencontrer de résistance.

A Toulouse, Raymond Badiou et le C.L.L. qu'il préside s'installent au Capitole. A la préfecture, le Conseil Département de la Libération (C.D.L.) présidé par Jean (Albert Carovis) remplace le Conseil Général. Il doit aider les divers C.L.L. à se constituer puis à fonctionner. Un Commissaire de la République, représente le

**COMITE DE LIBERATION NATIONALE
MUNICIPALITE PROVISOIRE**

Maire.....M.PUIG

Conseillers

Municipaux..... .MM. **RABARY Roger**
BEZARD /
AMIEL
PIED de VACHE
PUJOL MLN
VERGER . . . F.N
LORTET..... P.C.
GABARRE..... C.G.T.
Mme WEEKNET... U.F.F.,

Comité Local de Libération C.L.L. de Blagnac (août 1944)

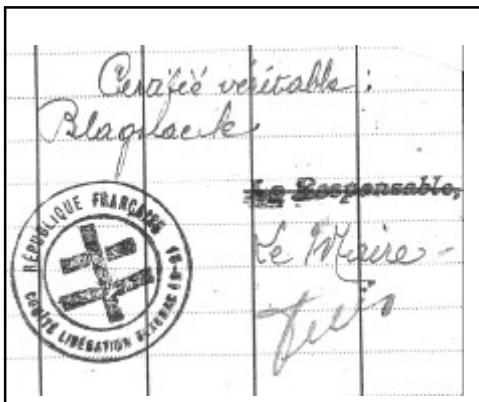
Gouvernement provisoire encore à Alger.

Ce renouvellement des pouvoirs politiques se reproduira dans toute la France au fur et à mesure de la Libération du territoire. Paris accueillera dans l'enthousiasme le Gouvernement Provisoire présidé par le Général De Gaulle et l'Assemblée consultative jusqu'à là installés à Alger.

L'aisance apparente de ces transmissions de pouvoir, effectuées aussi dans les diverses administrations civiles ou militaires, ne doit pas occulter la préparation longue et difficile, dans la clandestinité, les partenaires ne se connaissant que sous des noms d'emprunt.

C'est seulement le 19 août, lors de l'ultime réunion clandestine que les responsables toulousains décident de se révéler mutuellement leur véritable identité !

LA LIBERATION



La joie est dans les rues, on voit partout des drapeaux tricolores, le bonheur se lit sur tous les visages. Pourtant, la guerre continue une tâche immense attend les nouveaux responsables. Ils vont devoir résoudre « des problèmes d'une ampleur terrifiante »¹ pénurie dans tous les domaines, ravitaillement, matières premières de toutes sortes, difficultés de transport dues au manque de véhicules, de carburant, aux nombreux sabotages dans les chemins de fer et dans bien d'autres usines. Sur l'aérodrome, les structures aéronautiques sont très fortement endommagées.

A Blagnac, l'Armée de l'air française s'installe dans les nombreux locaux précédemment occupés par la Luftwaffe que ce soit des bâtiments comme « la nouvelle



Les maquisards et la population en fête dans les rues de Blagnac.

école de filles » rue Sarrazinière où des maisons particulières comme l'infirmierie allemande remplacée aussitôt par l'infirmierie française ou bien des baraquements destinés à loger la troupe, chemin des Sœurs, rue de la Libération où la cantine française succède à la cantine allemande...

¹ Serge Ravanel Op. Cité.



Les combattants de l'ombre fêtent la Libération.

Un petit groupe de prisonniers allemands, destinés à effectuer de multiples tâches est cantonné dans les locaux de l'ancienne mairie, rue du Vieux Blagnac et placé sous la responsabilité d'Ernest Argelès.

Le programme du C.N.R. prévoyait d'organiser des « milices patriotiques » en accord avec les états-majors FFI pour soutenir l'action des Comités de Libération. A Blagnac, Jean Gabarre se souvient : « Nous étions regroupés dans une maison de la rue du Docteur Guimbaud. Munis d'un brassard tricolore orné d'une croix de Lorraine et des trois lettres F.F.I., nous assurions à tour de rôle des rondes de nuit, nous gardions les prisonniers allemands... nous étions jeunes et prêts à remplir toute mission ordonnée par le Comité local ».

LES COMITÉS DE LIBÉRATION D'ENTREPRISES

Depuis les premières pages de cet article, les références au Programme du C.N.R. sont nombreuses. Comme l'écrit Serge Ravel dans l'ouvrage déjà cité : « si sa divulgation pendant l'occupation ne fut pas considérable... il connut une grande faveur après la Libération. Sans doute répondait-il aux besoins et sentiments d'une

majorité des Français à l'époque. Il exerça une forte influence sur la politique intérieure de l'après-libération ».

Dès le dernier jour du mois d'août on assiste à une extraordinaire mobilisation de la population pour comprendre tout d'abord, les nouveaux enjeux et participer à leur réalisation. Il n'est plus nécessaire de se cacher pour écouter Radio-Londres. La radio locale n'est plus la voix de l'occupant ou de ses collaborateurs. Il en est de même pour la presse. De nouveaux journaux paraissent ; malgré leur minuscule format, leur très mauvais papier, ils ne connaissent pas d'invendus.

Cette volonté de participer à la création d'une société nouvelle se manifeste dans les entreprises. Une des premières décisions du C.N.R. invitait « les responsables des organisations déjà existantes à former des comités de villes et de villages, d'entreprises ».

Très vite, dans les usines, les sociétés de transport, de sources d'énergie, le secteur commercial, la radio et même au Théâtre du Capitole des comités locaux se constituent et sous différentes formes expriment la volonté de voir le personnel gérer et contrôler les entreprises publiques ou privées afin de mieux servir la population et soutenir l'effort de guerre. Dès le 23 août une déclaration du Comité de la S.N.C.A.S.E. (Société Nationale de Construction Aéronautique) popularisée par la radio et la presse est donnée en exemple à toutes les usines toulousaines. Elle conclue

*« Tous au travail avec ardeur !
Vive la France et la IV^e République ! »*

Ces comités rassemblent les représentants des divers mouvements de résistance, syndicats et partis politiques signataires du programme du C.N.R. Si le commissaire de la République essaie parfois de freiner leur activité il en va tout autrement du C.D.L., de son président Albert Carovis (M. Jean) et de ses diverses composantes. Monseigneur Salièges, lui-même dans un discours prononcé le 3 septembre lors du Te Deum de la victoire, déclare : « Il faut que le prolétariat disparaisse » énumère les mesures à prendre, en particulier participation des ouvriers à la gestion de l'entreprise « Retenez cette date, 1944, le monde ouvrier a atteint sa majorité ».

Remarquable consensus !

COMITÉS MIXTES À LA PRODUCTION

REPUBLIQUE FRANÇAISE

« Instauration d'une véritable démocratie économique et sociale, impliquant l'éviction des grandes féodalités économiques et financières de la direction de l'économie. »

« Le droit du travail et le droit au repos (...). La garantie d'un niveau de salaire et de traitement qui assure à chaque travailleur et à sa famille la sécurité, la dignité et la possibilité d'une vie pleinement humaine. »

PROGRAMME

« Un plan complet de la sécurité sociale. (...) Une retraite permettant aux vieux travailleurs de finir dignement leurs jours. »

DU

CONSEIL NATIONAL

DE LA

RÉSISTANCE

(C. N. R.)

« Le droit d'accès, dans le cadre de l'entreprise, aux fonctions de direction et d'administration pour les ouvriers possédant les qualifications nécessaires, et la participation des travailleurs à la direction de l'économie. »

« Ainsi sera fondée une République nouvelle. »

POUR L'ÉCOLE Le Rapport
Langevin-Wallon

Un secteur important de l'industrie toulousaine concerne particulièrement notre commune, celui de l'aéronautique où dès les premiers jours de la Libération des Comités de Libération d'Usine (C.L.U.) sont mis en place dans tous les établissements : atelier d'Air France (23 août) Latécoère (28 août), A.I.A à Blagnac, Bréguet, E.R.A. et surtout S.N.C.A.S.E. à St Martin du Touch qui semble jouer le rôle de leader. La plupart de ces comités succèdent à des C.L.L. existant déjà dans la clandestinité. Ils rassemblent des ouvriers, des techniciens et des représentants des diverses composantes du C.N.R. Rapidement ils affirment leur volonté de jouer un rôle dans la gestion des usines pour réparer les dégâts causés par les sabotages, les bombardements, les destructions causées par la Luftwaffe avant sa fuite et relancer la production. Cette situation inquiète les chefs d'entreprise dont l'autorité est mise en cause. A la S.N.C.A.S.E., où le C.L.U. propose un projet d'accord, si la direction accepte certaines mesures, elle refuse absolument le « contrôle de la marche de la fabrication et celui des services commerciaux ».

Pierre Bertaux, commissaire de la République inquiet de l'effervescence qui règne dans les usines essaie de freiner le mouvement. Sollicité par les deux partis, il décide toutefois de favoriser la création de Comités de Gestion réclamés par tous les C.L.U. afin de définir les prérogatives de chacun. « Définir c'est aussi limiter et ménager l'avenir ».

De cette situation complexe, point de mire et source d'exemple pour l'ensemble des travailleurs vont naître les « Comités mixtes à la Production ».

Un rapport du Préfet le 9 septembre, précise que c'est bien à la demande des comités mixtes de gestion que dès le 8 septembre des pourparlers se sont ouverts entre les divers protagonistes.

Les 12 et 13 septembre une discussion contradictoire et décisive se déroule à la Préfecture. Elle est présidée par le Commissaire de la République assisté « du très grand juriste Grunebaum Ballin, replié à Toulouse, ami de Léon Blum ». Les représentants des C.L.U. ceux des syndicats et les dirigeants d'entreprise étaient parties prenantes. Le Président du C.D.L. Pierre Bertaux, Jean (Carovis) un délégué du Front National et Bernard (Dupont) P.C. participaient aussi à la discussion.

A Alger, par ordonnance du 22 mai 1944, Fernand Grenier, ministre de l'Air, avait créé et installé dans les établissements techniques de l'Air des Comités mixtes à la Production.

Cette ordonnance déjà connue des résistants et communiquée officiellement au Commissaire de la République par une délégation arrivée d'Alger le 29 août, va ser-



Les Allemands avant de s'enfuir ont fait exploser la ferme de Canquet où étaient entreposées des V1.
Des maquisards posent devant une bombe détruite.

vir de texte de référence.

Les comités prévus à Alger ne réservaient au personnel qu'un rôle purement technique mais aucune participation à la gestion ou à son contrôle n'avait été envisagée, le ministre ayant été mis en minorité sur ce point par le gouvernement d'Alger.

Il était impensable de reprendre telle quelle cette ordonnance. Le commandant Bertin et Lucien Llabrès, militant syndicaliste de longue date exprimèrent fortement qu'ils souhaitaient « une collaboration totale et non une collaboration à sens unique ».

Habilement, avec éloquence Pierre Bertaux engagea les deux parties à « s'élever au-dessus des intérêts personnels privés immédiats pour ne penser qu'à l'intérêt de la nation » afin de construire « une œuvre utile et raisonnable ». D'un commun accord on convint d'appeler ces nouveaux comités : Comités à la Production. « Nos efforts tendent vers un seul but, la production et non pas un nouveau régime de propriété » dit Lucien Llabrès.

Après deux journées de débats, longs et difficiles la participation directe à la gestion écartée, le pouvoir de décision écarté il ne reste aux Comités qu'un droit de

contrôle sur la gestion.

L'avenir dépendrait dorénavant du rapport de forces dans l'entreprise et dans le pays. Avec un sens réel de responsabilité pour « éviter de laisser persister une période d'anarchie en attendant que le gouvernement agisse à l'échelon national » Un accord solennel (et non officiel car Pierre Bertaux ne le contresigne pas) est conclu le 13 Septembre entre les sept directeurs d'usine d'une part et les neuf représentants des syndicats, sept délégués des C.L.U. et Jean Carovis président du CDL d'autre part. Cet accord sera connu sous le nom « Accord de Toulouse ».

D'autres comités sont créés à Toulouse à Albi, à Marseille, Lyon... ce qui incite peut-être le gouvernement à décider l'adoption du principe de la création, par ordonnance du 1er octobre 1944, de « Comités mixtes à la Production qui dans les grandes entreprises seraient obligatoirement appelés à associer par leur direction la classe ouvrière à la gestion ». Mais en aucune façon à modifier le droit de propriété.

Les CMP sont ainsi à l'origine des futurs Comités d'entreprise. Sont-ils « ce maillon nouveau de la chaîne infinie du progrès social » comme le disait Grunebaum Vallin ?

C'est dans l'aviation qu'ils prirent leur plein essor en raison du soutien apporté par le Ministre de l'Air qui imposa par décret le 25 février 1946 le modèle toulousain à l'ensemble des usines aéronautiques réquisitionnées en septembre 44.

Avec Serge Ravanel on peut retrouver dans cet accord de Toulouse la continuité de l'esprit de la Résistance « Aujourd'hui nous sommes fiers d'Airbus. La Résistance dans les usines d'aviation avait été puissante. Les sabotages des avions allemands en construction ou en réparation furent nombreux. Mais il y régnait aussi le désir de faire revivre, ensuite, la tradition aéronautique française, celle qui aboutirait aux programmes Caravelle, Concorde, puis Airbus ».

L'année 44 n'est pas achevée. Paris et Marseille sont libérés le 25 août, le Nord, le Pas de Calais et Lyon début septembre ; Belfort et Strasbourg en novembre. Le camp

ACCORD COLLECTIF

conclu à Toulouse les 12 et 13 septembre 1944

entre les directeurs des Etablissements de Constructions et d'Etudes aéronautiques de Toulouse et de la Région et, d'une part, les représentants des Organisations syndicales des Métaux auxquelles sont attachés les travailleurs des industries aéronautiques, d'autre part, les représentants des Comités de Libération des Etablissements d'Etudes et de Constructions aéronautiques de Toulouse et de la Région.

du Struthof est évacué par les Allemands le 1^{er} septembre.

Noël 1944, sixième Noël de guerre, les prisonniers de guerre et les déportés sont toujours en Allemagne.

Au premier jour de l'an 1945, des territoires français sont toujours occupés par l'armée allemande ! Pourtant, la fin de ce cauchemar est proche.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale n° 131. Ed. PVF juillet 1983. Article « Aux origines des Comités mixtes à la Production. Rolande Trempe. Université Toulouse le Mirail.
- Weill (Henri) : Les valeurs de la résistance. Entretiens avec Serge Ravanel. Ed. Privat. Juin 2004.
- Archives municipales de Blagnac – 1 L 28.
- Fonds Caussat
- Le programme du CNR.
- 1944. La France se libère - Humanité hebdo
- . Ainsi sera fondé une république nouvelle (Jean-Emile Decoin)
- . Le monde du travail doit se réapproprié l'histoire (Serge Wolikow - historien)
- . Robert Chamberion - Secrétaire général adjoint du CNR (entretien réalisé par Charles Sylvestre).
- 1944. "Cinquantième de la Libération de la Haute-Garonne". Conseil Général Haute-Garonne - Base design - Avril 1944)
- Blagnac Questions d'histoire n° 5, 6, 7, 8, 11, 21.
- Documents et souvenirs personnels.

Abréviations :

C.D.L. : Comité Départemental de Libération

C.L.L. : Comité Local de Libération

C.L.E. : Comité de Libération d'Entreprise

C.L.U. : Comité de Libération d'Usine

C.M.P. : Comité Mixte à la Production

C.E. : Comité d'Entreprise

TÉMOIGNAGE DE MADAME CONTIE.

« Avec mon mari, le docteur Léon Contie, nous habitons place de la Mairie. Il fut très souvent sollicité par des soldats ou des officiers de l'armée d'occupation qui, malades, venaient se faire soigner au lieu d'aller à leur infirmerie. Chaque fois, nous avions peur car nul ne pouvait prévoir l'issue de ces consultations. Ma plus grande frayeur fut une nuit où notre maison retentit de coups violents frappés à la porte.

Mon mari me dit alors « file, file vite » (je pouvais m'échapper par les jardins). Mais les allemands s'éloignèrent, continuant leur cirque dans le village. Ils étaient ivres tout simplement. Le calme revenu, il me révéla son activité clandestine dans un groupe de médecins toulousains qui aidaient les maquisards, cachaient et soignaient les blessés, procuraient de fausses attestations pour aider les jeunes désireux d'échapper au S.T.O.

Pendant deux mois il a soigné un de ces réfractaires, atteint de fièvre typhoïde, caché par son père dans le grenier de sa maison, place de la Mairie. Après la Libération les gendarmes lui révélèrent qu'ils prenaient grand soin d'aller dans la journée mener leur enquête chez les parents, sachant très bien que le docteur ne viendrait que la nuit voir le jeune homme qu'ils étaient chargés de rechercher. Il avait aussi délivré un faux certificat de maladie à Marcel Langer, sans même l'avoir rencontré. Mais ce résistant, membre de la M.O.I (main d'œuvre immigrée) fut arrêté alors qu'il transportait des armes, condamné à mort et guillotiné. La police découvrit ce certificat. Fort heureusement, M. Pons, policier chargé de l'enquête, ancien camarade de mon mari au temps de leur vie d'étudiants réussit à neutraliser l'affaire... évitant le pire.

J'appris plus tard que mon mari était dans un groupe placé sous la responsabilité du Professeur Bugnard. Dans la région toulousaine, le Comité médical de la Résistance, en liaison avec le Comité national, rassemblait au moins trois cents médecins, du généraliste de campagne aux professeurs les plus célèbres « Un esprit de déontologie s'implantait, conduisant les individus à bien faire leur métier dans l'intérêt général. Par exemple dans le domaine médical... Aux lendemains de la Libération ils firent tout pour créer une médecine de haut niveau » (S. Ravanel, ouvrage cité).

Dans les journées qui précédèrent le 19 août, on sentait déjà de l'affolement parmi les troupes allemandes installées dans le village. Puis, peu à peu, les maisons, les baraquements se vidèrent et comme tous les Blagnacais, le soir venu, nous nous sommes barricadés dans notre maison. Roulements de camion, fusillades, explosions se succédèrent. Après une interminable nuit d'angoisse, ce fut le dimanche matin, le calme puis la joie de la libération ».

AU FIL DES RECHERCHES

Cet intéressant document de la fin du XVIII^e siècle présente un jugement de justice appliqué à des blanchisseuses toulousaines.

Dans le numéro précédent, nous avons rendu hommage aux blanchisseuses blagnacaises qui, à notre connaissance, n'ont jamais connu pareil châtement.

PETIT LARCIN, LOURDE PEINE

Toulouse 1779 : Marguerite Journet, pauvre blanchisseuse déclarée coupable de



Le carcan, place de la Daurade par Millet André. Ed. Eché 1982.

vol de linge est condamnée à une peine disproportionnée par rapport à la gravité de son larcin.

Elle doit subir l'humiliation publique du carcan à raison de deux heures quotidiennes pendant trois jours avant d'être enfermée pour une durée de six ans au quartier de Force de l'Hôpital Saint-Joseph de la Grave.

Ce jugement témoigne de la terrible sévérité de la justice en ces temps de misère. Elle contribuera, dix ans plus tard, au soulèvement de révolte le plus radical de notre histoire : la Révolution française de 1789.

Jacques Sicart

f se lit f et très souvent s.





A la commémoration du 60^e anniversaire de la Libération, le 24 septembre 2004 (photothèque municipale)



Participation aux frais : 4 €

Imprimerie PRESSES 2000 - 31700 Blagnac