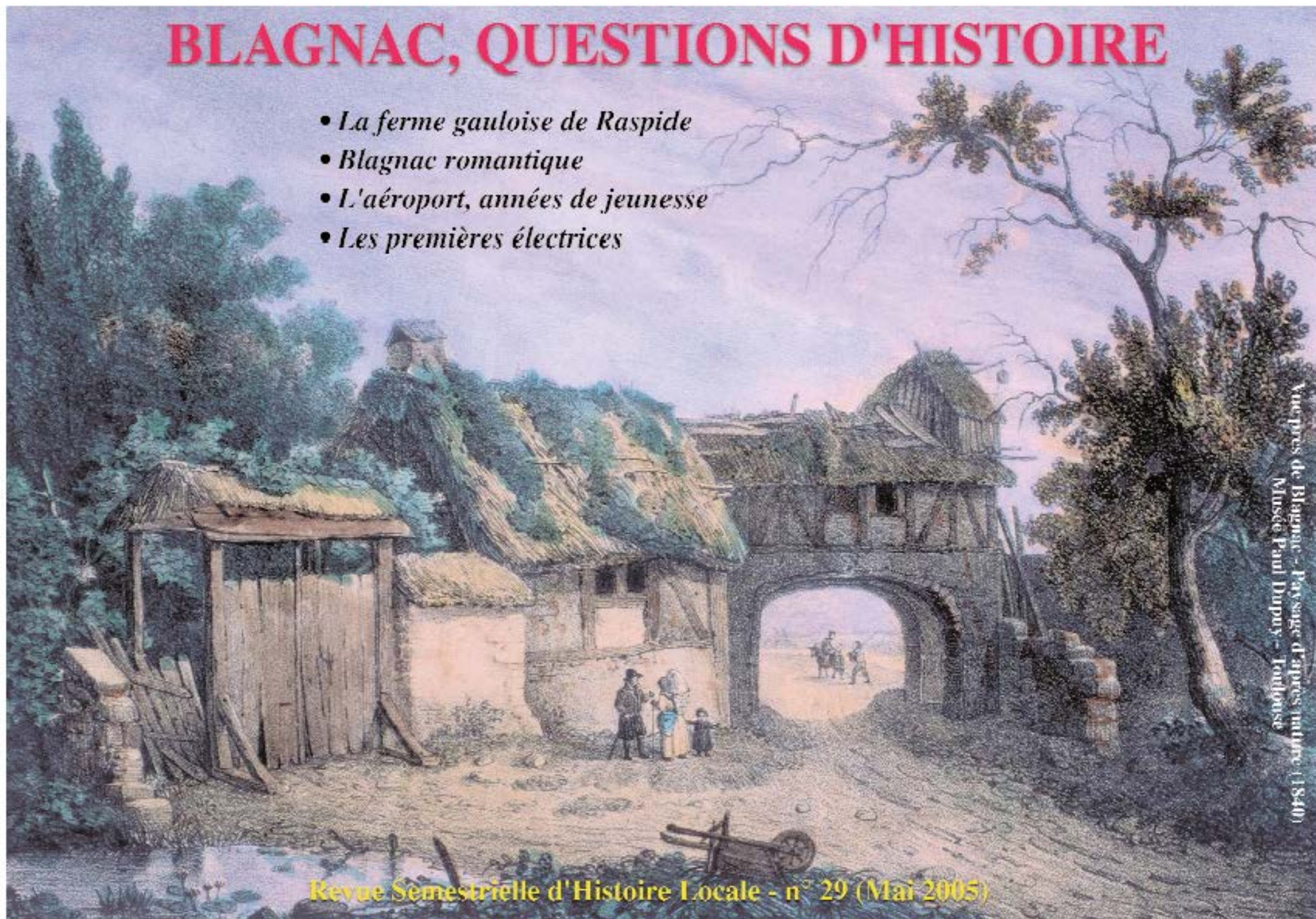


# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

- *La ferme gauloise de Raspide*
- *Blagnac romantique*
- *L'aéroport, années de jeunesse*
- *Les premières électriques*



Vues près de Blagnac - Paysage d'après nature (1840)  
Musée Paul Dupuy - Toulouse

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n° 29 (Mai 2005)

# L'AÉRODROME CIVIL DE TOULOUSE-BLAGNAC de 1945 À 1965

Dans un numéro de notre revue, nous avons déjà évoqué comment la guerre avait emporté dans sa tourmente ce vaste terrain destiné en 1938 à devenir "aérodrome civil" et les usines d'aviation qui l'entouraient. Malgré les énormes dégâts causés par les bombardements alliés ensuite par l'armée allemande lors de son départ précipité le 19 août 1944, les conditions favorables au développement d'une activité aéronautique existent toujours, vaste terrain plat et bien orienté, usines performantes avec une main d'oeuvre très qualifiée, équipages de valeur pour les vols d'essais et d'entraînement au service d'appareils conçus et réalisés sur place.

Tous les atouts semblent réunis.

De nombreux obstacles restent encore à franchir avant la réalisation de "l'aérodrome civil" qui saura allier le développement du trafic aérien et la réalisation d'avions souvent prestigieux. Mais le but sera largement atteint et Blagnac petite bourgade rurale de 1920 deviendra la ville nouvelle que nous connaissons aujourd'hui.

## DERNIERS MOIS DE GUERRE, DERNIERS DRAMES

Dès les premiers jours de la Libération, ouvriers de la S.N.C.A.S.E. et pilotes de chasse remplacent les croix noires dessinées sur les D 520 par des cocardes tricolores et des croix de Lorraine. Avec ces appareils, Barbot, Galy, de Bar... pourchassent les troupes ennemies en déroute.

Les autorités militaires F.F.I. de la région décident dès août 1944 de créer un groupe de chasse placé sous le commandement de Marcel Doret, afin de continuer le combat dans la poche de Royan-Pointe-de-Grave où les allemands sont retranchés. Avant son installation sur l'aérodrome de Francazal le groupe subit sa première perte. Le 11 déc. 44, le pilote Pierre Maublanc, neveu de Marcel Doret, s'écrase sur le terrain de Blagnac au cours d'un vol d'entraînement.

Un groupe de bombardement, placé sous le commandement de Jacques Dor, équipé de Junker 88 en réparation dans les usines de la S.N.C.A.S.E., est basé lui aussi sur le terrain de Blagnac. Le 7 décembre un de ces appareils bascule brutalement au décollage, percute une maison dynamitée, faisant quatre victimes : André Bonnafous, Pierre Coudoux, Elie Lagroselle et Jacques Reulet.

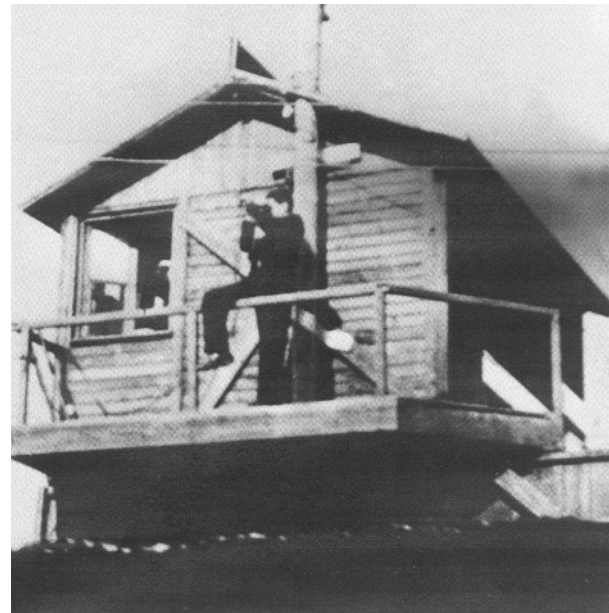
Le 28 janvier 1945, René Mathon est happé et décapité par une hélice.

La commune de Blagnac, en quatre mois de guerre enregistre le décès de six combattants, Morts pour la France.

Il y a lieu de rappeler l'accident du 13 novembre d'un autre JU 88 faisant quatre victimes sur le territoire de Colomiers.

Dix combattants, Morts pour la France ont péri sur le terrain de Toulouse-Blagnac dans les derniers mois de la guerre.

## DIFFICILE DÉMARRAGE DU TRAFIC AÉRIEN



Tour de contrôle sur pilotis

Après la fuite des troupes allemandes, l'armée britannique prend le commandement de l'aérodrome jusqu'à la fin des hostilités. Les militaires anglais installent dans une dizaine de baraques Adrian, les services de navigation aérienne, utilisant une tour de contrôle en bois très rudimentaire, montée sur pilotis, accessible par une échelle. Survivante des derniers combats ou édifée par les nouveaux utilisateurs ? Nul ne peut en témoigner.

En 1945, les services de l'aérodrome civil quittent Francazal et viennent s'installer à Blagnac. René Barthe, contrôleur de la navigation aérienne fait partie de l'équipe chargée de faire l'inventaire et de dresser l'état des lieux avec les britanniques. Transmission de pouvoirs pacifique et fraternelle ! Les services français de radio, de météo, de contrôle aérien, de douane, de police, de contrôle sanitaire s'installent dans les baraquements.

Les sabotages pendant l'occupation, les derniers combats pour la Libération du

territoire national ont sérieusement endommagé les réseaux ferroviaires et routiers. C'est seulement en novembre 44 que le train relie à nouveau Toulouse à la capitale. Il devient parfois plus facile d'emprunter l'avion.

Adoptant ce moyen de transport, le trafic postal fonctionne assez rapidement. Dès septembre, un service Paris-Toulouse est assuré quotidiennement suivi le 26 août 1945 par une ligne Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau qui durera de nombreuses années.

Le trafic aérien pour les voyageurs rencontre plus de difficultés. A la fin de 1945, Air France organise avec Paris trois aller-retour par semaine mais la ligne est supprimée en 1947 ; les liaisons aériennes avec l'Indochine puis Madagascar en raison des "événements" mobilisent les rares appareils disponibles. Les compagnies d'Afrique du Nord prennent le relais. Air Maroc, sur la ligne Paris-Barcelone fait escale soit à Bordeaux soit à Toulouse, mais en 1950 supprime l'arrêt de Toulouse. Air Algérie exploite un service Toulouse-Paris puis Paris-Alger avec escales bi-hebdomadaires à Toulouse.

La Chambre de Commerce ne peut que déplorer l'absence de liaison quotidienne régulière avec la capitale.

Dès 1946, une société de lignes aériennes établit des liaisons aériennes régionales, Toulouse-Agen-Bordeaux, Toulouse-Pau-Biarritz, Toulouse-Perpignan, jusqu'à leur suppression en 1948.

C'est seulement en 1951 qu'une ligne éphémère Toulouse-Nantes est créée.

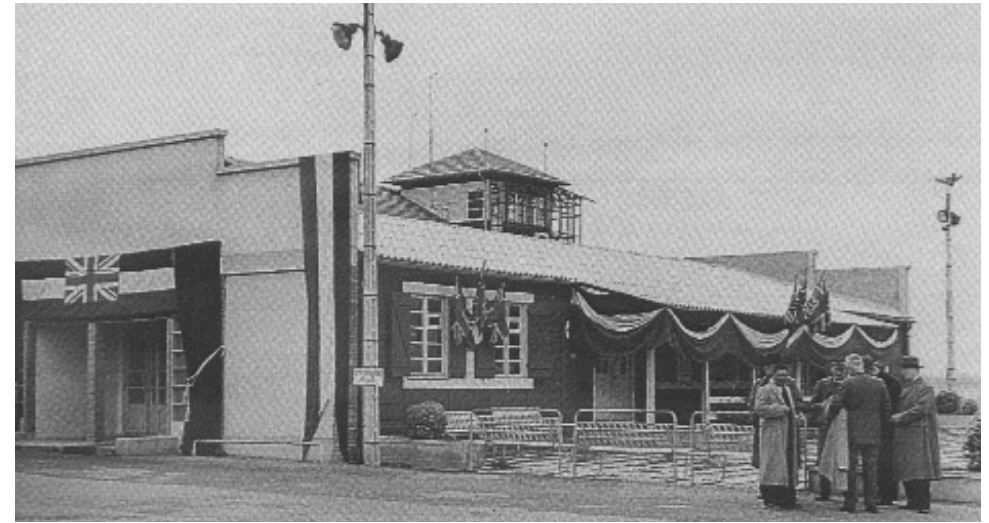
Toulouse-Paris demeure encore dans le domaine de l'utopie.

A partir de 1947, les liaisons avec les villes côtières de l'Afrique du Nord constituent les trois-quarts de l'activité aéroportuaire. D'abord bi-hebdomadaire, Toulouse-Alger devient quotidien en 1950.

## PREMIÈRE AÉROGARE ET SA TOUR DE CONTRÔLE

Pour assurer ce trafic, pourtant bien faible, l'amélioration des installations précaires encore existantes devient très vite une priorité malgré les difficultés de ravitaillement en matières premières.

La tour sur pilotis où le contrôleur de la navigation aérienne, Pierre Lacoste scrutait l'horizon à la jumelle nous apparaît aujourd'hui bien pittoresque mais elle était devenue obsolète. Près des baraquements, un bâtiment en bois, matériau plus faci-



Jean-Louis Puig, maire de Blagnac accueille l'ambassadeur de Grande-Bretagne devant l'aérogare dominée par la tour de contrôle à l'arrière plan.



Les ouvriers et les ouvrières sont fiers de leur "Languedoc"



1945 l'aile volante SE 2100 a été étudiée clandestinement pendant la guerre. Après des essais par le nouveau chef pilote P. Nadot, elle restera sans suite.

lement disponible, s'élève bientôt. Il comprend une véritable tour de contrôle abritant les "aiguilleurs du ciel" et les services de météorologie ainsi qu'une aérogare avec salle d'accueil pour les voyageurs, terrasse et tarmac. C'est dans ces lieux que Jean-Louis Puig, premier magistrat de la commune accueille en 1951 l'ambassadeur de Grande-Bretagne. Ce bâtiment restera en service jusqu'en 1960.



1949 : l'armée de l'air et la marine recevront 60 Languedoc qui seront utilisés pour des missions de transport mais aussi d'essais. ainsi c'est un Languedoc qui servit d'avion porteur au Leduc 010, lui aussi fabriqué à Toulouse.

## RELANCE DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

On ne peut dissocier cette activité de la vie de l'aéroport. Les appareils conçus et fabriqués dans les usines bordant l'aérodrome utilisent ce dernier et ses services de navigation pour leurs vols d'essais et d'entraînement.

Rappelons qu'au début de la guerre, 110 Dewoitine 520, commandés par le Ministre de l'Aviation sortaient chaque mois des usines de la S.N.C.A.M. où les effectifs, ouvriers, techniciens, ingénieurs dépassaient les 10.000.

Après l'Armistice de juin 40, cette production bien que ralentie a continué. En 1942, l'armée d'occupation s'est chargée de la réactiver.

La production du SE 161, « Le Languedoc » version civile du Bloch 161, s'est également poursuivie. De nombreuses femmes, riveteuses pour la plupart, font partie du personnel. En 1945, 100 appareils sont déjà prêts, le premier vol d'essai a lieu le 17 octobre.

Face à l'Angleterre et aux U.S.A. qui, épargnés par l'occupation et les bombardements ont pu continuer les constructions et les travaux de recherche, l'industrie aéronautique française a accumulé cinq années de retard. Le marché des avions est quasiment nul. Le personnel des usines est reconverti dans des fabrications hors aéronautique, bicyclettes, carcasses d'autobus, gazogènes etc...

Pourtant, malgré les contraintes de la clandestinité, des recherches particulièrement intéressantes ont été poursuivies. Dans les bureaux d'études de la S.N.C.A.S.E., dès 1941, des ingénieurs perfectionnent les D 520, conçoivent des planeurs.

En dehors de l'usine, camouflée, dans une grange, une équipe a mis au point le SE 2100, aile volante, appareil sans queue qui effectue son premier vol le 25 juillet 1945 (Revue n° 8).

Les études concernant l'Armagnac sont suffisamment avancées pour permettre dès la Libération le démarrage de la réalisation de ce gros porteur destiné au transport de passagers et de fret. Le premier vol a lieu le 2 avril 1949 (Revue n° 25).

Dès 1936, dans la région parisienne, l'ingénieur René Leduc avait conçu un avion de type nouveau, ne comportant aucune pièce tournante mais nécessitant le passage d'un important volume d'air. En 1937, Pierre Cot, ministre de l'Air, avait commandé le prototype. Pratiquement achevés en 1940, les travaux continuent clandes-



tinement à l'usine Bréguet de Montaudran où René Leduc a transporté ses ateliers. Malgré de gros dégâts causés par les bombardements, les travaux sont menés à bien. En novembre 1946, l'avion à tuyère incapable de prendre seul son envol est placé sur un avion porteur le Languedoc. L'année suivante, le 21 octobre 1947, s'effectue le premier lâcher en vol. Admiré par les Blagnacais et de nombreux Toulousains, le « René Leduc » baptisé très vite « tuyau de poêle volant » couvre 5400 mètres à 700 km/h. Les vols d'essais se renouvellent pour le plus grand bonheur des enfants qui agrémentent leurs dessins d'un gros avion portant sur son dos un petit compagnon.

### AU CENTRE DE MÉCANICIENS NAVIGANTS

Au lendemain de la Libération, afin de répondre à la reprise de l'activité aéronautique est mise en place une structure appelée "Réseau des Lignes Aériennes Françaises" précédant ce qui allait devenir Air France. En juin 1945 pour former le Personnel Navigant Technique, en partie dispersé par le récent conflit, se crée à Toulouse le Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant (C PPN) Le 1<sup>er</sup> août de la même année, il vient s'installer sur l'Aérodrome de Blagnac. Le hangar recouvert de tôle ondulée où les salles de cours ignorent le confort de la climatisation, constitue pourtant un réel progrès, après la période héroïque à Toulouse boulevard



Au premier plan, la tour de contrôle et la première aérogare. En arrière des baraquements. Au fond le hangar abritant les appareils et salle de cours du "Centre de mécaniciens". A gauche la future aérogare en construction.

de Strasbourg dans une pièce unique de dix mètres sur quatre. Les stagiaires sont le plus souvent d'anciens mécaniciens ayant travaillé dans les usines ou entretenu les appareils au sol, mais ce sont aussi des personnels détachés de l'Armée de l'Air avec leur expérience récemment acquise. La sélection est sévère, les candidats sont admis après un essai professionnel et un examen de connaissances générales. A des cours de maths, physique, chimie, technologie, mécanique, électricité s'ajoute une formation plus spécifique, aérodynamique, technologie avions, moteurs, instruments de bord. Les travaux pratiques ne présentent guère de difficultés pour des anciens professionnels.

La récompense après tant d'heures d'études c'est l'expérience en vol, promenade pourtant bien rapide, « le taxi » décolle fait trois petits tours et se pose, les manœuvres de décollage et d'atterrissage étant les plus difficiles et les plus importantes.

Une douzaine de formateurs, ingénieurs, moniteurs, pilotes, animent ce centre où les stages durent huit à neuf mois. Le directeur, Monsieur Gonin, qui s'occupe également de l'entraînement sur DC 4 se montre « satisfait des stagiaires qui montrent un grand amour du métier sans lequel le travail de navigant n'est pas possible ».

Conditions matérielles et humaines réunies, développement faible mais certain, la cause de l'Aéroport Toulouse-Blagnac semble gagnée. Il suffit de poursuivre l'œuvre entreprise.

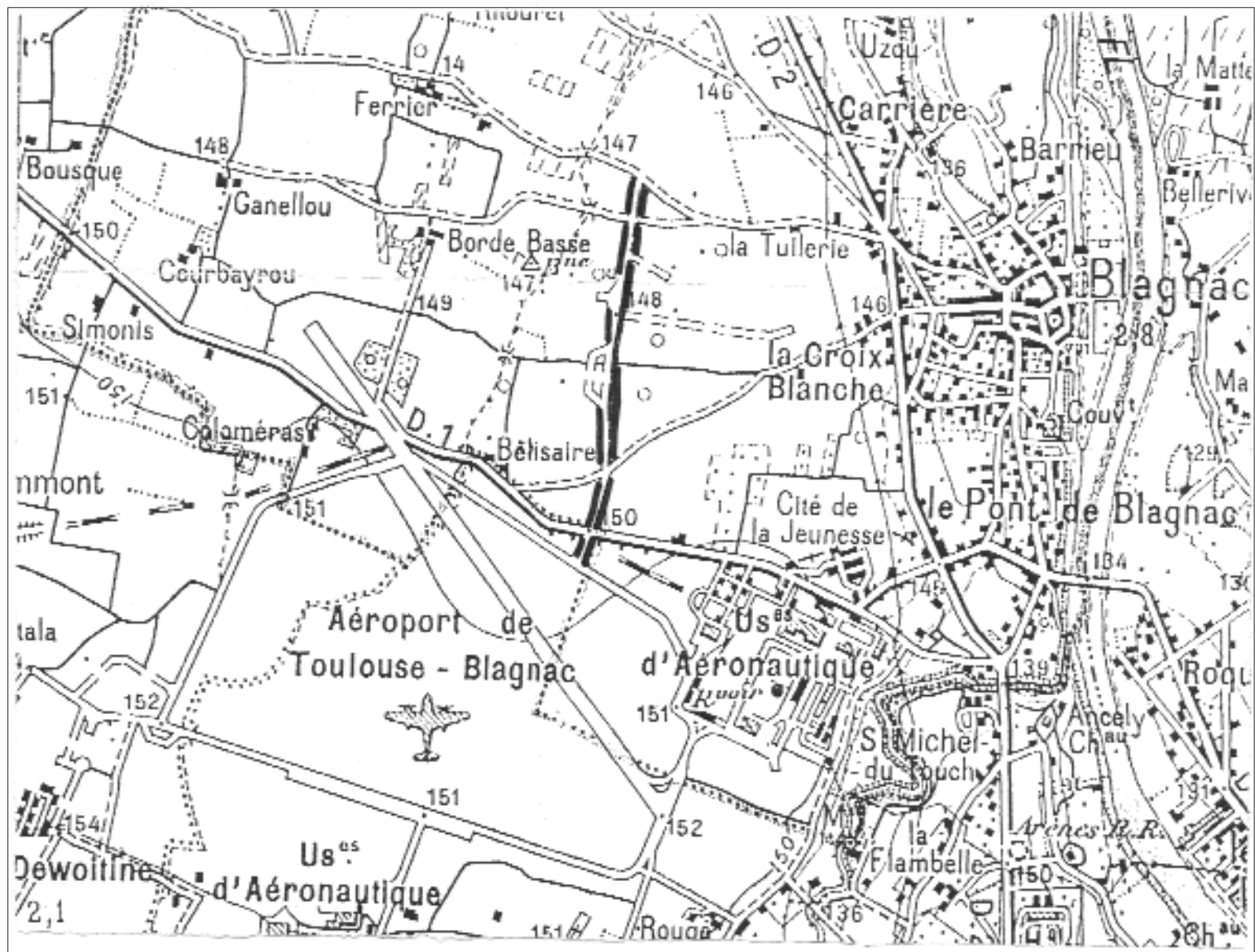
### AGRICULTURE ET ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE. PREMIERS PROBLÈMES

Dès le départ de l'armée d'occupation, les nombreux Blagnacais possédant ou cultivant des terrains proches de l'aérodrome ont tous la même volonté, remettre ces terres en culture le plus vite possible. Mais ils vont rencontrer beaucoup de difficultés.

Le 9 novembre 1944, Monsieur le Maire reçoit une lettre émanant de la Préfecture relative aux « aérodromes créés par les Allemands » qu'il s'empresse d'afficher. Interdiction est faite aux propriétaires de reprendre possession sans y être autorisés des terrains réquisitionnés. La conservation éventuelle dans le domaine de l'Air étant à l'étude cette situation pourrait « compromettre les besoins aéronautiques du pays ». Lourde responsabilité pour ces cultivateurs qui pendant « les années noires » ont rencontré tant de difficultés, laisser-passer obligatoire délivré par la Kommandatur, chemins mal entretenus, chevaux et animaux de trait réquisitionnés,

bombardements. Les difficultés de ravitaillement subsistent, les paysans s'adaptent.  
Des pistes de dégagement, construites par les Allemands pour mettre les avions

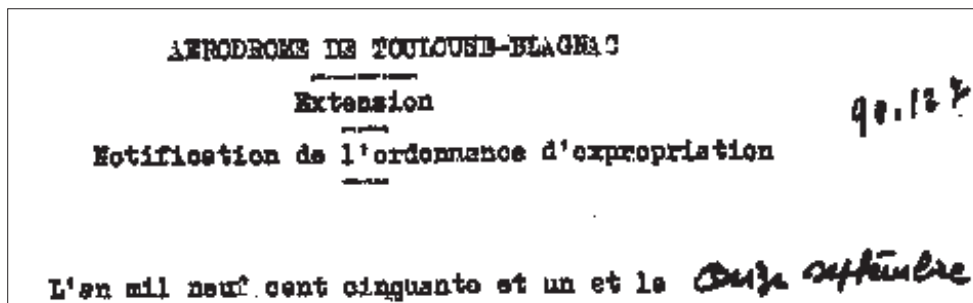
à l'abri pendant les bombardements traversent les champs. Malgré la levée des réquisitions à partir de 1<sup>er</sup> juin 1946, le Conseil Municipal estime que la remise en état



Carte IGN 1951. La piste d'envol traverse la route de Cornebarrieu (D1). Piste de dégagement que la mairie désire conserver. (tracée en gras)

des terrains serait trop onéreuse et propose de les conserver en indemnisant les propriétaires. L'une de ces pistes permettrait de relier aisément le chemin de Bélisaire à ceux des Nauzes, de Bordebasse et de Ferrier. Une commission comprenant des délégués des Services Agricoles, de l'Association des sinistrés et du Conseil Municipal contacte le Délégué Départemental.

Le développement du trafic aérien et surtout la construction de nouveaux appareils, l'Armagnac puis la Caravelle nécessitent de nouveaux travaux. La piste d'envol principale élargie à 60 m et prolongée à 2500 m traverse ainsi la route de Cornebarrieu. Un arrêté du 14 septembre 1949 stipule que la circulation sera interdite sur 300 m de chaque côté de la piste, chaque fois que la S.N.C.A.S.E. en fera la demande. La circulation, certes était légèrement plus fluide que de nos jours mais ces blocages posaient tout de même quelques problèmes. Une déviation est envisagée qui transformerait le chemin des Nauzes en route départementale. Le Conseil Municipal, bien qu'en désaccord avec ce nouveau tracé, donne tout de même un avis favorable mais pose de nombreuses conditions, larges indemnisations immédiates, tracés de chemin d'accès aux fermes restées sur le précédent CD 1. Le maire s'inquiète du sort réservé aux



L'allongement de la piste entraîne des expropriations de terrains et de bâtiments.

deux fermes du hameau de Bélisaire, situées bien près de cette piste... La rumeur prétend que dérangées par les décollages de la Caravelle, les poules produisent moins de poulets qu'autrefois !

La liaison avec Cornebarrieu se fera par la route de Grenade puis au carrefour de la rue de Bûches par le chemin de Ferrier en attendant l'autoroute.

Le Conseil Municipal se plaint très souvent d'être simplement informé des décisions prises sans avoir participé aux débats. Mais en vain !

Dans l'axe de la piste n° 1 la ferme Ganelou, appartenant à Madame Claire Bégué occupe une place idéale pour l'implantation d'un système de radiogoniométrie à ondes courtes, sécurisant l'atterrissage des avions. Les pourparlers engagés en 1947 aboutissent à un accord. Le pigeonnier est détruit et le sol nivelé pour 531 F d'indemnité.

Depuis fort longtemps, comme en témoigne un plan du XVIII<sup>e</sup> siècle, un réseau de drainage, constitué par un réseau de fossés reliés à un « fossé mayrial » existait dans les terrains occupés par l'aérodrome. Afin d'assurer la sécurité des pistes, il faut procéder à son aménagement. Le Conseil Municipal demande que les travaux entrepris assurent une bonne liaison avec « le fossé-mère » qui acheminera les eaux vers la Garonne et qu'aujourd'hui nous appelons « le Riou ».

Pour améliorer l'alimentation en eau potable la commune envisage la construction d'un château d'eau, au bord du chemin de Bélisaire. Mais elle doit demander à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées la hauteur maximum autorisée en fonction du plan de servitudes aériennes. En 1939 ce plan était très sévère, il exigeait de maisons construites près du pont sur la Garonne d'avoir moins de 10 m de hauteur ! En 1947, les servitudes aériennes sont évaluées en fonction de l'altitude, soit 190 m. Le château d'eau ainsi pourra atteindre la hauteur d'un immeuble de cinq étages.



Entrée de l'aérogare, à gauche la tour de contrôle.

Les services compétents de déminage de la Haute-Garonne sont encore sollicités dans les années 50 pour procéder à des opérations de déminage, l'une à la demande du propriétaire de Bordebasse, l'autre de la Gendarmerie. En 1951, une quarantaine de bombes à enlever sont signalées au lieu-dit Canqué.

Les traces de la guerre sont tenaces !

La vie blagnacaise, dans ces premières années de la paix retrouvée est assez peu perturbée par ces quelques adaptations nécessaires Marius Vincent, à Bélisaire continue à faire paître ses vaches et à vendre leur lait, le directeur de l'école des garçons apprend à ses élèves, sur le terrain, à tailler la vigne pour réussir de bonnes vendanges...

Quelques années de répit avant que la transformation et l'extension de l'aéroport bouleversent radicalement l'équilibre de la commune.

## DE L'AÉROGARE EN BOIS À BLAGNAC I

En 1949, un grand projet d'aménagement des services aéroportuaires dressé par les services des Ponts et Chaussées est approuvé par le ministre des Travaux Publics. En 1950, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (C.C.I.T.) obtient l'autorisation d'équiper et d'exploiter commercialement l'aéroport de Toulouse-Blagnac.



Le hall d'accueil de l'aérogare. Au premier étage, le restaurant au-dessus la terrasse.

Les travaux de construction du bâtiment destiné à accueillir les voyageurs commencent le 1<sup>er</sup> juin 1951, les fondations sont achevées en octobre. Au printemps de 1952, l'aérogare sort de terre, bâtiment de 100 m de long et de 25 m de large en moyenne, rapidement achevé.

Un arrêté du 30 mai 1953 déclare l'aérodrome ouvert à la circulation publique. Sous la conduite de Gabriel Barlangue, Président de la C.C.I.T. l'inauguration a lieu le 12 juin 1953 en présence du ministre des Finances, d'un représentant du ministre des Travaux Publics et des Transports, du maire de Toulouse, du président du Conseil Général et du pacha de Marrakech, en témoignage des nombreuses liaisons aériennes avec le Maroc. Marcel Doret fait un "étourdissant" numéro d'acrobatie aérienne. Son éminence le cardinal Saliège, archevêque de Toulouse avait déjà, le samedi 6 juin, béni le médaillon de la Vierge des aviateurs, en présence du Président de la C.C.I.T. et du maire de Blagnac.

Le 16 janvier 1954, c'est au tour du Président de la République, Vincent Auriol, de visiter l'aérogare conduit par Raymond Badiou, maire de Toulouse.

Une belle avenue bordée d'arbres permet d'accéder au rez-de-chaussée réservé à l'accueil des voyageurs et des visiteurs. Au premier étage se trouve un restaurant. La terrasse supérieure recouvrant l'ensemble du bâtiment devient le but de promenade privilégié de nombreux Blagnacais et même de Toulousains. Ils viennent admirer

avec leurs enfants les évolutions aériennes des avions de transport mais aussi celle des prototypes issus des usines voisines : à partir de 1955 "la sûre, la douce Caravelle" comme l'appellera le Général de Gaulle puis "le Concorde" qui effectue son premier vol en 1969. Quand des amis sont attendus, on peut assister à l'atterrissage de leur avion et rejoindre le hall d'entrée assez tôt pour les accueillir. De nombreux écoliers, conduits par leur maître ou maîtresse, élèves des écoles primaires mais aussi maternelles, viendront jusque dans les années 1970 visiter l'aérogare et admirer depuis la terrasse les atterrissages, les décollages, toute la vie qui anime un tel lieu.

Le personnel chargé de veiller à la sécurité de la circulation aérienne est toujours installé dans le bâtiment en bois, près des baraquements.

En 1960, un bloc technique de cinq étages atteignant 12,70 m de hauteur se dresse à côté de l'aérogare. Il accueille au rez-de-chaussée la météo, où les pilotes viennent consulter les prévisionnistes avant leur vol. Les étages supérieurs abritent les autres services de navigation aérienne. Un poste de vigie entièrement vitré couronne l'ensemble.

Un an plus tard une gare de fret est construite toujours sur le même alignement, de l'autre côté de l'aérogare elle-même agrandie en 1962-63, augmentation du trafic oblige.

A proximité de l'aérogare et des routes conduisant à Toulouse et à Blagnac une cité résidentielle composée de plusieurs chalets de un ou deux appartements permet



Le hall d'accueil.



Les promeneurs, depuis la terrasse supérieure admirent "la sûre, la douce Caravelle". A droite, le bloc technique, à l'arrière plan, quelques chalets de la cité résidentielle et le hangar du centre de mécaniciens navigants.

Photo Dieuzaide

de loger le personnel de ces divers services. Les enfants fréquentent le groupe scolaire de Blagnac. Organisé par les parents, habitants de la cité, un service de transport, premier de ce genre dans la commune, conduit ces enfants à l'école avec une "camionnette". Véhicule et chauffeur sont mis gracieusement par l'administration à la disposition des parents qui gèrent le fonctionnement et acquittent les frais d'assurance. "La camionnette" devenue célèbre dans le village conduit aussi lycéens et lycéennes à Toulouse, empruntée parfois par des adultes travaillant à l'aéroport quand les horaires le leur permettent.

Le trafic aérien se développe, la piste principale d'envol atteint 3000 m dépassant largement la route de Cornebarrieu, ce qui entraîne la destruction de la ferme de

**AÉRODROME DE TOULOUSE-BLAGNAC**

**Aménagement de la voie de circulation nord**

**Acquisition par voie d'expropriation des immeubles non bâtis nécessaires pour permettre l'exécution des travaux**

**décision rendue le 29 Novembre 1963  
par Monsieur le Juge de 1<sup>re</sup> Expropriation**

Les expropriations continuent.

Colomeras, de Ganelou et des fermes de Bélisaire. Tout cela accompagné de multiples procédures d'expropriation, l'aérodrome ne cessant de s'agrandir et de perfectionner ses systèmes de sécurité, installation d'un radar, d'un radio-phare, réfection du balisage. En 1965, près de la ferme de Bordebasse, les services météo disposent d'un nouveau bâtiment, complémentaire de la tour de contrôle. Les archives régionales abondantes permettent de consulter la climatologie (observations récentes et plus anciennes). Par ailleurs, la météo arrive à fournir des renseignements surtout quant aux paramètres d'altitude (températures, vent, pression) indispensables aux vols du Concorde, supersoniques et dans la stratosphère (entre 12.000 et 15.000 m) L'aérogare inaugurée en 1953, admirée pour sa beauté, sa terrasse sa possibilité d'accueillir 900 passagers chaque jour et d'assurer un mouvement d'avion toutes les dix minutes devient inadaptée à la nouvelle situation.

Le développement du trafic aérien et celui de l'industrie aéronautique, en particulier avec le programme Airbus, nécessitent de nouvelles structures aéroportuaires,

**24.7.1973**

**(Extension de l'aérodrome  
TOULOUSE-BLAGNAC)**

**ORDONNANCE D'EXPROPRIATION**

**DEPARTEMENT HAUTE GARONNE  
EQUIPEMENT-MINISTÈRE DES  
TRANSPORTS**

**0/**

**Nous, HOSPITALIER, Premier Juge  
au Tribunal de Grande Instance de TOULOUSE,  
Juge de 1<sup>re</sup> Expropriation de la Haute Garonne,  
désigné par Monsieur le Premier  
Président de la Cour d'Appel de TOULOUSE.**



de nouvelles routes d'accès, de nouveaux plans d'urbanisme. Tout cela exige de nouveaux terrains, c'est-à-dire pour les Blagnacais de très nombreuses expropriations, situations toujours douloureuses souvent conflictuelles.

Aujourd'hui, les voyageurs utilisant la nouvelle aéroport tout comme les nouveaux Blagnacais ne se préoccupent guère de la disparition des fermes, des champs de blé, des vignes, des pâturages. Quand des enfants de la nouvelle école primaire de la place Georges Brassens posent cette simple question : Qu'est-ce qu'il y avait "avant" ? Il est bien souvent difficile de leur répondre !

Jeannette WEIDNETT

### BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- BACCABERE (Georges), JORRE (Georges) - Toulouse, terre d'envol. Ed. Privat 1966.
- RAYMOND (Henri) - Revue "Terre et ciel" n° 9 - Nov. 1946.
- Aéroport de Toulouse-Blagnac - C.C.I.T. - Mars 2003.
- L'aérodrome de Toulouse-Blagnac - C.C.I.T. - 1964.
- Histoire de l'aéronautique en Midi-Pyrénées. Institut régional d'histoire sociale - CGT Janvier 2005.
- A.N.A.F.A.C.E.M. - Anciens fonctionnaires Aviation Civile et Météo.
- Archives municipales de Blagnac.
- Documents et souvenirs personnels.

Remerciements à René Barthe, Jean-Claude Chazottes, Guy Lanusse, Roland Le Minous et Thérèse Zamanillo pour leurs précieux témoignages.

Pour répondre à la question des enfants, Blagnac "avant" : les lieux vers 1960