

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

- *Souvenirs blagnacais du Concorde 001*
- *La Poudrette*
- *Les pigeonniers de Blagnac*
- *Marcel Carreyn : un destin lié à la guerre*



Sommaire

Hommage à Henri Robert Cazalé	1
Souvenir blagnacais du Concorde 001	4
À propos du bac	11
Jean Clairet, étudiant en sciences	15
Beauzelle en 1912	18
Les pigeonniers de Blagnac, héritiers d'une tradition millénaire	19
La Poudrette	25
Marcel Carreyn : un destin lié à la guerre	30

Responsable de publication : Alain Lauret

Comité de rédaction :

Lucien Alemanni - Suzanne Béret - Anne-Marie Ducos de Lahitte -
Georges Lapoutge - Monique Lanaspèze - Alain Lauret - Jean-Louis
Rocolle - Jacques Sicart - Jeannette Weidknet

Maquette : Philippe Garcia
Photo couverture Concorde : Philippe Garcia

N° ISSN 1169-4408

Revue éditée par l'association
Blagnac Histoire et Mémoire
Siège social : 97, Vieux Chemin de Grenade
31700 BLAGNAC



Numéro spécial
**Les Blagnacais
pendant la Grande Guerre**



Numéro spécial
**Les Blagnacais
pendant la Seconde Guerre
mondiale**



Les revues sur CD au format PDF
Collection n°1 à 30

Demandez-les au
05 61 71 93 02 ou 06 78 41 32 37 !

Hommage à Henri Robert Cazalé

Né en 1924, en Ariège, de parents instituteurs, Robert est très attaché à ses ancêtres les « Cazalé » surnommés « Miquelet » du nom d'anciens farouches bandits aragonais, soldats mercenaires de seigneurs ou même du roi d'Espagne, qui participèrent aux guerres intéressant les deux versants des Pyrénées Centrales, servant le parti qui leur plaisait, durant plusieurs siècles jusqu'au XIX^e.



Robert Cazalé suit ses parents instituteurs dans différents villages de montagne et passe une enfance heureuse dans un milieu cultivé.

Il fait des études au lycée de Foix, puis de Pamiers et enfin ses classes préparatoires à Toulouse.

Jeune homme, il partage les convictions de son père¹ qui soutient d'abord le Front Populaire et la cause des Républicains espagnols puis qui luttera contre le nazisme et le pétainisme, prenant part à la Résistance dans le réseau de Raymond Naves².

Le 24 février 1944, survient un tragique événement qui le marquera toute sa vie

« C'était les vacances du milieu du second trimestre, dites de Carnaval, et tout le monde était décontracté à la maison. Ce matin-là, bien qu'il fût tard, chacun n'avait pas fini sa toilette, et mon père, en pantoufles, était assis dans la cuisine, causant avec son collègue instituteur Olivier Carol³, venu faire une visite rapide...

De quoi mon père et son ami parlaient-ils, en ce matin du 24 février 1944, était-ce ...



▲
Miquelet

Le décès d'Henri Robert Cazalé, survenu le 8 novembre 2008 nous prive d'un ami

de la visite que mon père venait de faire à Toulouse à Raymond Naves - laquelle fut sans doute fatale à tous les deux – toujours est-il que la sonnette retentit à la porte d'entrée de la rue. C'était assez insolite, les familiers montant directement à l'étage et frappant à la porte de l'appartement.

Mon père, intrigué, pria ma mère d'aller voir, et peu après celle-ci reparut dans l'appartement accompagnée des deux hommes qui l'avaient interceptée : l'un d'eux, avant d'exiger de monter, avait mis le pied en travers de la porte entrouverte. Ma mère, blême, dit d'une voix blanche, à mon père qui s'était levé de sa chaise : « C'est la police allemande ».

Celui qui d'évidence menait l'opération, [était] grand et [avait] l'air distingué. Son acolyte était du genre « pâle voyou »...

...Mon père demanda à terminer sa toilette... [et ce dernier le surveilla du couloir].

[Robert Cazalé assiste, pétrifié, à la perquisition de l'appartement.]

... Ma mère avait préparé une petite valise de linge et d'affaires de toilette que mon père prit à la main. Encadré par les deux hommes, il sortit sur le palier et nous embrassa, ma mère, ma sœur et moi. Puis il commença à descendre l'escalier... Mon père s'arrêta dans l'escalier juste avant de prendre le tournant qui allait le dérober à nos yeux, à tout jamais. Il nous regarda tous les trois... Mon père ayant repris sa descente, je ne vis plus que son dos et son béret mal posé, qui disparut en dernier. »

Plus tard, la famille reçoit des nouvelles qui permettent de suivre son funeste parcours : emprisonnement à la prison St-Michel à Toulouse, passage dans un camp de transit à Compiègne, puis internement en camp de travail en Allemagne.

« ...[Une] personne avait été internée avec mon père au camp de Flöha (ou Flossemburg) en Saxe, où se trouvait aussi Robert Desnos⁴. Elle me raconta comment mon père avait été abattu, le 15 avril 1945, lors de l'évacuation des détenus devant l'avance soviétique... »

Lui-même ancien résistant, Robert Cazalé s'engage volontairement à la Libération, dans l'armée d'aviation qui va occuper l'Allemagne, détaché au Service de Météorologie.

A son retour à la vie civile et après des études, il devient Ingénieur de la Météorologie, et écrit de nombreux articles scientifiques.

Après son mariage, il exerce son métier, en 1948 au Maroc, « où il se déclare, comme une petite minorité de Français, pour l'indépendance du pays ».

En 1962, Henri Robert Cazalé revient à Paris avec son épouse et ses deux enfants et prend la responsabilité du syndicat CGT météo en tant que secrétaire national.

Il arrive à la météo à Blagnac où, en 1968, il autorise à décoller le Concorde lors de son premier vol.

En 1974, il part à Bordeaux puis retourne à Blagnac où il passe sa retraite.



En 1989, Robert Cazalé écrit un livre « *LA BALLADE DU MIQUELET Racines ariégeoises d'une Résistance* » qu'il dédie à Henri Cazalé « A la mémoire de mon père, qui eut le courage de ses opinions et en mourut... ».

Il adjoint le prénom de son père au sien.

Toujours hanté par ce souvenir, il rencontre avec plaisir d'anciens résistants ou des personnes qui perpétuent la mémoire de la Résistance.

Pour le bicentenaire de la Révolution Française, Henri Robert Cazalé participe avec Monique Kermel et moi-même, Jeannette Weidknet, à l'édition de trois fascicules relatant l'événement. Devant la richesse des archives municipales, nous émettons l'idée de créer une revue semestrielle d'histoire locale : « Blagnac, Questions d'Histoire », qui arrive à ce jour, à son 37^e numéro.

Le décès d'Henri Robert Cazalé, survenu le 8 novembre 2008 nous prive d'un ami, témoin d'une dure période de notre histoire et qui a écrit avec brio plusieurs articles dans notre revue.

Pour lui rendre hommage, nous reproduisons ci-après, sa contribution au premier vol de Concorde.

**Jeannette WEIDKNET
et le Comité de rédaction**

◀
**Henri Robert
Cazalé avec
des «météos»
mars 2008**

▶
**Henri Robert Cazalé
et ses camarades de
l'association
« Blagnac, Histoire et
Mémoire » :
au centre, Jeannette
Weidknet ; à droite,
Suzanne Béret,
avec des élèves
du Collège Mermoz
octobre 2000**



¹ - CAZALE Henri, martyr de la Résistance ariégeoise, instituteur dans plusieurs villages de l'Ariège puis à Pamiers où un collège porte son nom.

² - NAVES Raymond, lire dans la revue *Blagnac, Questions d'Histoire* n°6 et n°13.

³ - CAROL Olivier, élu et réélu par la suite maire de Foix.

⁴ - DESNOS Robert, poète français (1900-1945), mort en déportation, à Térézín (Tchécoslovaquie).

SOURCES

Témoignage et photos de la famille d'Henri Robert Cazalé et de Jeannette Weidknet.

CAZALÉ (Henri Robert)- *La ballade du Miquelet* Racines ariégeoises d'une Résistance -1989 - Editions Horvath

BIBLIOGRAPHIE

CAZALÉ (Henri Robert) - *Ma furie Lambertine* -1993 - Librairie de la Renaissance

CAZALÉ (Henri Robert) - *Raymond la Flibuste* -1994 - Librairie de la Renaissance

Nous avons appris avec une grande tristesse le décès,
survenu le 27 avril 2009,

de **Serge RAVANEL**,

grande figure de la Résistance régionale
et plus modestement un des principaux fondateurs
de notre association « Blagnac, Histoire et Mémoire ».

Nous lui rendrons hommage
dans notre prochaine revue.



Souvenirs blagnacais du Concorde 001

Les faits qui motivent mon témoignage remontent à une trentaine d'années : Relativement récents, ils font cependant déjà partie de l'histoire.

J'ai été un des acteurs, certes bien loin d'être principal, du conditionnement des essais du premier prototype de Concorde. Le développement médiatique qui a suivi le crash dramatique du 25 juillet à Roissy m'incite à raviver des souvenirs.

J'avais été affecté à la station météorologique de l'aéroport de Blagnac, en provenance du service central de prévision de Paris, à l'été 1968, pour renforcer techniquement les météorologistes du cru, fortement sollicités par les essais de Concorde : en prévision du vol inaugural, non encore fixé, et des vols ultérieurs de classification qui auraient lieu à partir du même aéroport.

Le roulage au sol

Pour l'instant, Concorde roulait au sol, de bout en bout de la piste. La première question qui nous fut posée, ce fut la détermination, et la prévision de la visibilité horizontale, le brouillard étant évidemment exclu, et même la brume. J'avais reçu pour cela, de notre Centre technique de Trappes-en-Yvelines un prototype de « visibilimètre », en deux exemplaires, à placer de part et d'autre de la piste d'envol. Je ne disposais pas du plan d'installation, ni de la fonction de conversion en valeurs numériques des données mesurées. Ce que je savais, c'était que l'installation exigeait une stabilité parfaite, tant de l'émetteur de lumière de sodium, monochromatique jaune, que de la cellule photoélectrique du détecteur, qui devait recevoir sans dérapage, en plein centre, le faisceau incident. Connaissant le flux au départ, on mesurait celui à l'arrivée, ce qui manquait éventuellement ayant été diffusé par les particules atmosphériques du brouillard ou de la brume éventuels. D'où la mesure.

Je fis part de la condition essentielle d'installation à l'ingénieur des travaux de la base aérienne. Il fit réaliser, pour recevoir les appareils, des socles fortement bétonnés, hauts de 2 m environ, qui ressemblaient

J'avais été affecté à la station météorologique de l'aéroport de Blagnac

à des monuments aux morts (!) placés en bordure de piste. Celui du côté ouest ne posa pas de problème, mais celui établi à l'est, plus près de la piste d'envol, affola les techniciens de Sud Aviation chargés des essais. Ils craignaient qu'un dérapage lors du roulement, principalement lors du freinage, comme plus tard à l'atterrissage - et pour ses premiers essais, Concorde pouvait se comporter comme un poulain cravaché dont on connaît mal les réactions - l'avion vienne d'une aile percuter le monument bétonné, stable, ô combien, mais particulièrement dur et résistant. Ils firent dynamiter les édifices et me prièrent d'imaginer des supports « frangibles » qui s'effondreraient au premier choc. Oui, mais la stabilité nécessaire de mon rayon lumineux ?

Je mis au point, avec le concours dévoué, compétent et indispensable de mon technicien de maintenance, Monsieur Domergue, un système de buses en ciment classiques pour conduire l'eau, à cimenter au sol après enterrement à une cinquantaine de centimètres, sans excroissance, remplies à mi-hauteur de sable destiné à s'écouler sous le choc. Des traits de scie horizontaux, sur les buses, fragilisaient l'ensemble. Buse unique pour l'émetteur mais cinq buses pour le récepteur, une centrale portant l'optique, et quatre disposées en carré autour du centre, supportant par des colliers un caillebotis en bois, pour ne pas faire écho radar, permettant l'accès au centre, pour réglage et maintenance.

On pouvait accéder à la plate-forme, à deux mètres de hauteur, par une échelle métallique qui, montée sur rotules, était au repos couchée au sol. Cet ensemble devait donner satisfaction, et tous les responsables, y compris ceux du Centre technique national, vinrent agréer l'installation, qui fut photographiée et servit de modèle.

Ce problème réglé, restait celui de la conversion des données numériques. Le Centre national me promettait une solution qui tardait, mais

j'étais pressé de réaliser la mise en service. On me fit cadeau d'un fascicule de doctrine générale, et je chargeai mes observateurs, en relation avec le bureau de piste, de faire en temps de brouillard des mesures visuelles (il s'agissait de compter les balises visibles) qui me donnèrent assez de points pour ajuster une courbe de conversion. Lorsque le Service central du matériel me fournit enfin le résultat de ses cogitations, je vis que ma courbe collait parfaitement, et que je n'avais pas à la modifier.

Le freinage en bout de piste

L'objectif de l'essai consistait à lancer Concorde à vitesse voisine de celle du décollage, et d'arrêter l'avion en bout de piste, alors qu'il n'avait pas encore atteint la vitesse limite de prise de décision. Les conditions du crash de Roissy ont bien montré que l'avion dépassant cette limite ne pouvait plus être freiné et devait obligatoirement décoller, même avec un moteur en feu, ou tout autre incident.

Les techniciens de Sud Aviation inventèrent une barrière d'arrêt en filins qui devait se dresser automatiquement à l'arrivée de l'avion, grâce à des capteurs de bruit situés au sol, en bout de piste, légèrement enterrés, que tout un chacun appela des « oreilles ».

Malheureusement, en cas de pluie assez conséquente, les « oreilles » prenaient l'eau et ne remplissaient plus leur office. D'où la demande à la météo de prévoir la pluie, avant tout essai. Des expériences furent réalisées, et Concorde vint comme prévu se prendre dans le filet. Il fallut vérifier qu'il n'en souffrait pas outre mesure et pouvait sans gros problème continuer ses essais.

Enfin le vol inaugural, encore retardé d'un jour

La date était régulièrement retardée, car les pilotes se montraient prudents concernant la maniabilité, - inconnue dans son détail, du supersonique, dessiné en « delta » pour les grandes vitesses et hautes altitudes,- dans les conditions de décollage, et d'un vol à très basse altitude. Le premier pilote, André Turcat, déclara que c'était un cheval rétif mais qu'il faudrait bien « débourrer », et rendez-vous fut pris pour le 1^{er} mars 1969. Le décollage aurait lieu, pour raison de sécurité, vers Cornebarrieu peu urbanisé et non vers Toulouse. L'appareil pouvait à

La date était régulièrement retardée car les pilotes se montraient prudents

la rigueur supporter un vent arrière ne dépassant pas 10 nœuds, et le décollage nécessitait un ciel dégagé permettant pleine visibilité et possibilité de bonnes prises de vue.

Or, le 1^{er} mars, dès le matin, alors qu'était advenu un grand concours de peuple et de journalistes, les conditions météo étaient défavorables. Une perturbation, quoique faible, venant d'ouest, amenait un ciel trop nuageux et une menace de pluie. La prévision météo était évidemment très sollicitée. Comme on m'amenait pour analyse la dernière carte « pointée », - où figuraient les observations avec leurs symboles, - je me mettais en devoir de la tracer, quand débarquèrent dans la salle de travail plusieurs personnalités de premier plan : le pilote André Turcat, le PDG de Sud Aviation M. Ziegler, M. Dufour, directeur de l'usine de



Saint-Martin-du-Touch, et un lieutenant-colonel de l'Armée de l'Air, issu du ministère, que je reconnus immédiatement et vice-versa. En effet, nous avions été condisciples au centre de préparation du personnel navigant sis à Vichy puis au Bourget du Lac (Savoie), dans une section d'élèves aspirants de Réserve. J'étais sorti Major, et donc bien connu de tous.

Je me mis à tracer isobares et fronts, très rapidement quoique avec précision, sous l'œil intéressé de mes visiteurs. Dans le témoignage officiel de satisfaction que M. Dufouret la gentillesse de m'adresser après la réussite du vol inaugural, celui-ci fait allusion à cette scène, marquant, dit-il, la « minutie » que j'avais mise à mon travail. Je ne saurais tirer gloire de ma prestation, tout à fait habituelle, car je tenais une « forme olympique » après dix ans de prévision à Casablanca et sept ans au service central à Paris. J'étais du reste titulaire du troisième en date Brevet de prévisionniste pour l'aéronautique délivré en 1949, peu après l'établissement de cette distinction !

J'exposai la situation, justifiant un report du vol inaugural, et M. Ziegler me pria de venir faire la même démonstration carte à l'appui, devant tous les invités à la manifestation, à l'hôtel du centre de Toulouse où la plupart étaient descendus, avant l'heure du repas. A cette réception impressionnante, mais j'avais été entraîné dans l'Armée de l'Air à garder mon sang-froid en toute circonstance périlleuse (!), je fus introduit par un colonel ancien pilote de guerre dans la RAF, qui évoqua les « briefings météo » qui précédaient chaque départ en mission de bombardement ! L'ancien militaire était chargé à Sud Aviation des relations publiques. A l'époque, dans cette glorieuse entreprise, il n'était pas rare, quand on ouvrait un tiroir, d'y trouver quelque colonel embusqué ! J'avais droit à un traducteur pour les nombreux Britanniques qui assistaient à la séance.

Ayant expliqué pourquoi le vol avait été annulé ce jour, je fus invité à donner mes prévisions pour le lendemain. Je déclarai qu'après une petite pluie nocturne entraînant un regain d'humidité, le ciel se dégagerait avant le matin, entraînant malheureusement, en l'absence de vent, la formation de brouillard, qui pourrait se lever vers les 10 heures. Dans le courant de l'après-midi, le vent d'autan, calamité toulousaine moins connue des Anglais que le brouillard, devrait se manifester, une dépression se creusant sur le Golfe de Gascogne, et faisant appel d'air. Il demeurerait un créneau favorable à l'envol entre 10 heures et 15 ou 16 heures.

Comme nous étions quelques uns à quitter l'hôtel, la petite pluie prévue commençait à tomber, et le lendemain matin, c'était le brouillard annoncé. Mon intervention avait été radiodiffusée et répétée à plusieurs reprises. Je n'avais donc pas lieu d'être honteux.

**Je pus obtenir
André Turcat
au téléphone
et lui exposai
la situation
et mes inquiétudes**

L'envol du 2 mars

Le matin du 2, j'allai chercher à l'hôtel de la Meunière où je l'avais accompagné la veille mon camarade le lieutenant-colonel De Bord, et me rendis à la station météorologique où tous mes collègues étaient mobilisés. Le brouillard s'étant levé vers 10 heures, nous apprîmes que le compte à rebours pour le décollage avait débuté. Tout allait bien, mais vers midi, pour une raison inconnue de nous, le compte à rebours s'arrêta. Craignant la levée du vent d'autan, je me mis en rapport avec le poste de vol à voile de la Montagne Noire, pour être avisé sitôt que le vent d'est aurait forcé. Vers quatorze heures trente, on me signala que l'anémomètre avait réagi, et que des pointes atteignaient déjà près de 30 nœuds. Cela voulait dire que dans une heure environ le vent arrière se lèverait sur l'aérodrome, pouvant entraîner un nouveau report de l'envol. Je pus obtenir André Turcat au téléphone, et lui exposai la situation et mes inquiétudes. Il me remercia pour l'information et fit reprendre immédiatement le compte à rebours.

Dès lors, j'informai régulièrement les essais en vol de l'évolution du vent. Je me positionnai auprès de l'enregistrement de l'anémomètre à la station d'observation, située à 150 mètres environ à l'est du bout de la piste nord. Un peu après 15 heures, nous avions huit nœuds de sud-est, avec des pointes à douze. L'envol me paraissait compromis, mais le Concorde vint se positionner en bout de piste, au sud. Il mit les moteurs en route, lâcha les freins, commença à rouler dans les rugissements des réacteurs, et à 15h38, je le voyais décoller vent arrière, mais en toute majesté. A mes côtés, sur la terrasse au dessus de la tour d'observation, le colonel salua militairement, me dit-il dans un réflexe naturel. Nous vîmes le Concorde virer au-dessus de Cornebarrieu, survoler la piste vers 300 mètres et prendre de l'altitude en direction de Toulouse, suivi du monomoteur chargé de filmer, qui avait décollé immédiatement après lui. Après 29 minutes de vol, Concorde se posait sans problème, vent arrière, freinant considérablement, avec son nez penché vers l'avant qui le faisait ressembler à un énorme corbeau, la couleur mise à part. (Le nez put être relevé par la suite, pour adopter une ligne de vol rectiligne). Le mot d'André Turcat en mettant pied à terre fut : « L'avion vole ! ». Bien sûr, cela signifiait qu'une demi-heure avant, il était encore permis d'en douter.

J'ai déjà signalé l'envoi par le PDG M. Dufour d'un témoignage de satisfaction, que je communiquai à ma direction nationale, mais la meilleure récompense à mon goût fut l'invitation que me lança André Turcat pour un repas au restaurant de l'aérogare, qui réunit avec lui le deuxième pilote Franchi à qui j'avais souvent eu affaire, et mon collègue Neulat, qui était spécialement chargé de fournir jour après jour les renseignements à l'équipe de Concorde. Je me souviens que Turcat prit une dorade cuite au four, qu'il arrosa d'une cuillerée d'huile d'olive. Je crois qu'il était d'origine provençale.

Les essais de certification, en atmosphère hostile

Nous fûmes à la suite encore mobilisés pour « assister » les essais en vol, tandis qu'intervenait peu à peu diverses modifications : relèvement du nez après le décollage, dont j'ai parlé, abaissement réalisé à l'atterrissage, pose de « moustaches » stabilisatrices, et changement de réacteurs, ce qui atténua quelque peu le bruit, d'abord infernal : j'habitais un logement de fonction près du milieu de piste, et au décollage comme au premier passage, le grondement littéralement « m'arrachait les tripes » !

Les nouveaux réacteurs, moins bruyants quoique plus puissants, furent d'abord équipés de la « post-combustion » pour augmenter la poussée au décollage, et, je pense, déjà d'inverseurs de poussée pour le freinage. Ils furent aussi aménagés pour régler l'entrée d'air par des volets mobiles. Le prototype britannique franchit le premier et pour la première fois le mur du son, avec Brian Trubshaw aux commandes, le 1^{er} octobre 1969.

L'ingénieur de Sud-Aviation chargé de décrypter les données de vol prit l'habitude de me montrer les graphiques qu'il établissait, me faisant part du problème souvent rencontré aux altitudes de vol, celui des « rafales thermiques ». La température de l'atmosphère pouvait varier rapidement : on avait enregistré jusqu'à 7 degrés Celsius de variation en moins d'une minute. La poussée d'un réacteur est fonction de la masse d'air avalée puis rejetée. Or celle-ci dépend de la température. Un air soudainement plus chaud donne une masse d'éjection moindre, d'où une baisse de poussée et en conséquence une perte instantanée quoique momentanée d'altitude. Les graphiques traduisaient la variation concomitante des paramètres de vol. L'effet sur l'avion est des sursauts comparables à ceux

On notera aussi qu'un vol, même soutenu à une température plus chaude que la normale augmente la consommation de kérosène.

que ressent une voiture entrant sur de la « tôle ondulée ». De plus, la brusque variation de température pouvait détériorer les entrées d'air mobiles. On notera aussi qu'un vol, même soutenu, sans accroc, à une température plus chaude que la normale, diminue le rendement des réacteurs et augmente la consommation de kérosène. C'est notamment le cas des vols à basse altitude, avant d'atteindre le niveau de croisière.

Nous connaissons mal la structure thermique de la basse « stratosphère », fréquentée par Concorde, du moins avec la technologie d'époque de nos radiosondes. Le supersonique vole entre 16 000 mètres au début, jusqu'à 18 000 mètres en fin de croisière, par suite de l'allègement progressif de son énorme charge de carburant, atteignant au remplissage trois fois celle d'un avion classique. (La dépense en carburant, jointe au « choc pétrolier », entraînera le manque de rentabilité commerciale de l'appareil, rejeté à l'achat pour cela de l'ensemble des compagnies aériennes). Le vol a donc lieu nettement en atmosphère froide, nettement au dessus de la « tropopause » : il s'agit là de la limite supérieure de la troposphère, région où la température décroît en moyenne de 0,65° par 100 mètres, jusqu'à une altitude variable selon l'origine de la masse d'air, de 7 km en air polaire à 16 km en air tropical, limite au-delà de laquelle la température cesse de décroître. Mais l'expérience du Concorde (elle fut pour les météorologistes source de connaissances nouvelles) montrait que la basse stratosphère pouvait enregistrer de fortes variations, autour de la température moyenne relativement constante qu'enregistraient nos radiosondes.

Je pris alors connaissance des résultats, encore peu diffusés, de notre section d'étude de la haute atmosphère à Magny-les-Hormeaux, dirigée par l'ingénieur général Barbé, ancien de Sup-Aéro (dont l'école est à Toulouse-Ranguel). Avec une radiosonde plus « pointue » que les nôtres, et un radar dit « Cotal », avaient été effectivement enregistrées des variations de température stratosphérique, que Concorde confirmait. Le point fautif de nos sondes courantes était une trop grande inertie du capteur thermique, constitué d'une « bi-lame » classique. Je demandai et obtins immédiatement de notre directeur national, M. Bessemoulin, qui saisit le Centre technique et du matériel de Trappes-en-Yvelines, de faire remplacer le « bi-lame » par une « thermistance » à réponse immédiate. J'étais désormais paré pour discuter valablement avec l'ingénieur

décryptant les données des essais.

Mes collègues prévisionnistes furent chargés de dessiner chaque jour, en interpolant entre les sondages de Bordeaux et de Nîmes, une « coupe verticale » où pouvaient figurer sous forme d'ellipses aplaties que j'appelai « lentilles » (mon homologue britannique devait me demander des explications) les zones restreintes formant des noyaux de températures anormalement plus élevées. Notre travail de météorologistes consistait dès lors à déterminer la position et l'altitude de ces « lentilles », pour que Concorde soit les évite, soit aille voir de près ce qui en retournait : un avion dit d'essai est fait pour tester tous les cas, quitte à se « casser », et en tirer les conséquences pour les futurs vols commerciaux. J'eus l'opportunité, quelques temps après, de déchiffrer la publication d'un chercheur anglophone, Scorer, tirant au clair le phénomène : les fortes perturbations troposphériques, que nous subissons au sol, provoquent des évolutions importantes de la tropopause, auxquelles réagit la basse stratosphère, qui se met à vibrer sous forme d'ondulations thermiques. Une des vagues produites peut arriver à déferler, sous forme d' « œil de chat », (CAT eye, en anglais), CAT étant les initiales de Clear Air Turbulence, soit « turbulence en atmosphère claire », ce qui la distingue de la turbulence ordinaire dans les nuages, que connaissent bien les passagers des avions commerciaux (attachez vos ceintures !). Le supersonique entrant à pleine vitesse dans les « vagues » subit les cahots de « tôle ondulée » dont j'ai parlé, et rencontrant un « œil de chat », que je dessinais dans mes coupes sous forme de « lentilles », il pouvait subir des variations thermiques rapides de l'ordre de 10 degrés. Ainsi avais-je bien constaté, mais rien compris. Je crois n'être pas seul dans ce cas...

Je n'ai pas parlé d'un autre phénomène que nous connaissions mieux, celui du « jet stream », ou tubes de vent fort, supérieur à 100 nœuds, situés dans des cas de « dédoublement de tropopause », entre air polaire et air tropical superposé, qui entrent aussi, par la dynamique, dans le phénomène de la CAT sus-nommée.

On m'excusera, je pense, d'avoir trop parlé technique. Cela m'a paru utile pour montrer tous les problèmes posés par un aéronef de conception inédite, particulièrement complexe et attachant, et montrer à mon niveau l'implication de la météorologie, sans doute méconnue, dans cette affaire.

J'eus l'occasion et le devoir de publier quelques choses à ce sujet, notamment après mon intervention à un colloque international de météorologie aéronautique à Paris (les Américains, bien qu'attentifs, restèrent muets) et d'un exposé que me demanda à Bordeaux la Société de Sciences Naturelles et d'Astronomie, dont nous étions membres. Les dites publications demeurèrent confidentielles, étant donné que tout article non rédigé en anglais et non publié dans une revue technique britannique ou américaine est réputé ne pas exister !

L'obstruction des Américains

Sud Aviation (aujourd'hui Aérospatiale) eut à se battre pour obtenir que Concorde, accusé de trop de bruit et de pollution de l'air, soit autorisé à se poser à New-York. J'eus à en connaître indirectement pour avoir été partie prenante d'un projet d'expérimentation sur la « focalisation du bang », qui fut annulé in extremis lorsque les américains cessèrent leur obstruction. A l'époque, ceux-ci avaient soulevé le problème de la « focalisation » éventuelle du « bang » sonique. Celui-ci, bien connu lorsqu'il s'agit d'un avion de combat (j'avais eu l'occasion d'entendre dans les premiers temps des bangs provoqués par le pilote d'essai Rozanof, en Ile-de-France, au départ de Villacoublay), est double (deux bangs successifs) quand il s'agit d'un avion de la taille de Concorde (62 mètres de long, 26 mètres d'envergure). Il peut arriver, par suite de certaine structure verticale de température, que les deux bangs coïncident en un seul et grand bang, qui arrivant au sol peut provoquer quelques dégâts. C'est le phénomène de « focalisation ». Les Américains ne voulaient pas chez eux de cette occurrence, même si le passage en supersonique ou en subsonique devait avoir lieu en mer avant la côte.

Or, ayant été affecté en 1972 au Centre Régional de Bordeaux-Mérignac, d'où je supervisais le « grand sud-ouest météorologique », j'étais en rapport avec le poste météo du Centre d'essai des Landes, normalement chargé d'envoyer des fusées dans la stratosphère, récupérées ensuite par bateau, au large. Ce centre, farci de polytechniciens (on disait qu'il y en avait plusieurs au mètre carré !) fut chargé d'étudier et d'expérimenter la focalisation du bang sonique. Le centre disposait d'une salle de contrôle de type « Cap Canaveral », en amphithéâtre et hémicycle, avec pupi-

tres de contrôle alignés en bas, au premier rang, sièges de techniciens au deuxième, écran géant en face où s'affichaient les trajectoires, balcon promenoir en haut derrière, ouvrant sur des bureaux techniques.

L'affaire du bang focalisé dépendant de la structure thermique verticale, la météorologie était évidemment impliquée. J'assistai donc à plusieurs réunions avec les ingénieurs du centre. Entre autres nécessités, il fallait choisir un site pour recevoir le bang focalisé et supporter l'équipement nécessaire à un sondage. Celui-ci fut choisi dans une zone assez désertique de la forêt landaise.

Manque de chance, on apprit qu'elle donnait éventuellement refuge à une colonie de vacances. Il fallait donc limiter l'essai éventuel mobilisant un Concorde cobaye, à une période où les enfants vacanciers résidaient dans leurs foyers. C'était là une contrainte supplémentaire, comme si ne suffisait pas l'organisation, où la météo était impliquée, de sondages spéciaux et de leur décryptage pour modélisation, par une batterie d'ordinateurs (quand on met plusieurs polytechniciens sur une affaire, on peut être sûr qu'ils construisent une « usine à gaz » !). Bref, les techniques de l'essai envisagé étaient loin d'être au point, quand intervint la décision américaine d'ouvrir enfin New-York. On annula tout le « cirque » prévu, qui avait mobilisé plusieurs entreprises privées sous traitantes, et coûté déjà pas mal d'argent. Mais « au diable l'avarice », s'agissant du Concorde et de ce qu'il avait déjà coûté (85 milliards pour son développement) sans compter la sueur de tous les officiants.

En récompense, une croisière à MACH 2

Au 102^e vol d'essai, après les améliorations qu'on peut imaginer, Concorde atteint, le 4 novembre 1970, la vitesse de MACH 2, soit deux fois la vitesse du son, 2 155km/h. Sorti des ateliers de Saint-Martin du Touch fin 1974, un appareil de série 3 fut chargé d'effectuer ses vols de qualification, le plus souvent en démonstration, entre Paris et Rio. Je reçus par l'intermédiaire de ma direction parisienne l'invitation d'être embarqué dans l'un de ces vols, non pour Rio, initialement prévu, mais pour un autre périple.

Je me trouvai donc avec d'autres invités sur la piste de l'aérodrome de Blagnac, pour décoller vers 9h, Brian Trubshaw aux commandes, en direction de Shannon (l'aéroport de Dublin), après avoir atteint un

repère au milieu de l'Atlantique. Ayant suivi la Garonne et la Gironde, nous passâmes en supersonique au dessus du phare de Cordouan, et on nous avertit peu après que nous volions à MACH 2. « Quel effet cela fait-il, me demanda t-on, réponse : aucun ! ». Sauf que depuis la cabine de pilotage, d'où l'on a pleine vue, je pus juger d'une vitesse par rapport au sol incroyable. Passés les pertuis vendéens, j'aperçus l'estuaire de la Loire et Nantes, d'où nous virâmes vers l'ouest. Sur le méridien de Dublin, on prit le cap plein Nord. Je vis à la descente la côte émeraude et les sables d'or des plages d'Irlande. Nous primes le temps de manger au restaurant de l'aérogare. Je sortis prendre le soleil en regardant en direction de Dublin, que j'aurais bien voulu connaître, après *Gens de Dublin* et *Ulysse* de James Joyce. Je rentrai acheter un souvenir au « free duty shop », une grosse bouteille de « Whiskey » irlandais, une cravate en laine du pays, et pour mon épouse une broche portant un « sharmrock », soit un trèfle à quatre feuilles, symbole du fighting spirit » du Quinze irlandais. « Concorde's crew » (équipage du Concorde) me demanda t-on à la caisse. Yes, go on ! Avec 20 % de réduction : les Irlandais ne sont pas Ecossais ! Repartant pour Toulouse, au dessus de l'Océan, nous fîmes un « touch and go » sur la piste de Blagnac, pour atteindre en peu de temps, bien qu'en subsonique, la piste de Nice qui empiète sur la mer. Une boisson appréciée, au soleil, sur la terrasse de l'aéroport, et nous voilà repartis, survolant Nice en rugissant, au niveau de la corniche. Un virage cabré, digne d'un avion de chasse, envoya dinguer en soleil au milieu du passage, la journaliste « attachée » au Secrétariat de l'Aviation Civile mais non pas à son siège, laquelle nous accompagnait pour écrire dans le canard officiel. Je reconnus au passage le Mont Ventoux puis le Mont Aigoual. Nous étions sur le « tarmac » de Blagnac vers 17h, pour l'apéritif. En descendant de l'échelle de cabine, je m'adressai à l'ingénieur mécanicien navigant qui se tenait au pied, lui demandant pourquoi il faisait si chaud à l'intérieur. « C'est un prototype, dit-il, il est mal climatisé, et il fait près de 200 degrés sur les bord d'attaque (d'ailleurs en alliage spécial).- Et la peinture, demandai-je soucieux de cette magnifique couleur immaculée qui faisait de Concorde le « grand oiseau blanc » dont on parlait. Elle cloque, me répondit-il en riant, mais on s'en occupe ! De fait, l'appareil sur lequel j'avais volé fut aménagé par la suite en

commercial, et cédé à Air France sous le matricule F-B-TSC. C'est exactement cet avion qui devait se crasher à Gonesse...

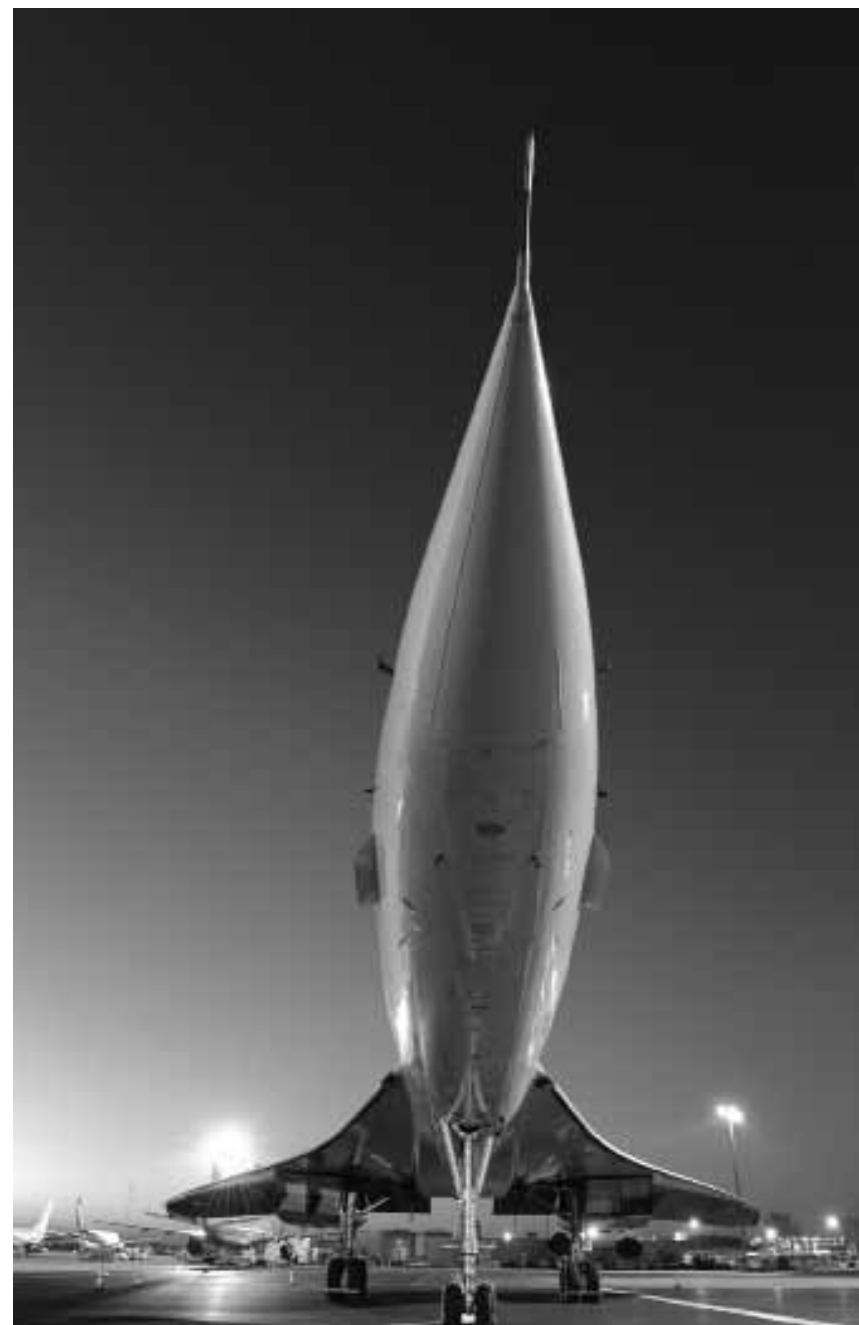
Et après cela ?

Ce que je viens de conter passera sans doute pour de la petite histoire, mais de l'histoire vécue.

« Les exemples vivants sont d'un autre pouvoir ! » a dit Corneille dans *Le Cid*. Le journalisme médiatique s'est montré tellement prolifique après l'accident, que j'ai tenu à faire part de ma modeste expérience de météorologiste, pour montrer combien de techniciens divers ont eu à répondre de problèmes de toutes sortes pour mettre au point le mythique appareil. Je suis heureux de faire un peu partie de la « famille » de tous ceux, de Sud Aviation devenue Aérospatiale, d'Air France, et tous autres membres de l'Aviation Civile choqués par le crash, qui restent amoureux de cet avion comme d'une femme longtemps admirée, avec qui on a connu le meilleur et le pire, et à qui on peut pardonner des infidélités passagères.

H. R. Cazalé

Ingénieur en chef de la météorologie (e.r)



À propos du bac

Comme nous l'avons encore rappelé dans le précédent numéro de notre revue, un pont a remplacé le bac en 1843 à Blagnac. Mais, aurait-il été construit dès cette époque si un second bac avait vu le jour comme le désirait le maire Gervais Gaillard en 1816 ? Bien sûr, il n'est pas très sérieux de poser une telle question ! Quoique... à Gagnac, un pont a pris la place du bac seulement en ...1962 !

Le 26 août 1816, le maire et les conseillers municipaux blagnacais envisagent d'établir « un port et passage pour les chevaux et les gens à pied depuis l'île Bourbon (notre Ramier actuel) pour aller à Fenouillet, Launaguet, Castelginest, Bruguières, Lalande, Saint-Jory et autres communes ».

Gervais Gaillard remet cette question à l'ordre du jour le 5 juin 1817. Il ajoute qu'il va se renseigner sur les frais que ce passage va entraîner et consulter « l'ingénieur afin que le halage et la navigation n'en éprouvent aucun obstacle ».

En 1820, le dossier concernant ce second bac « attend » à la préfecture. Le 10 mars, mettant en avant l'intérêt des Blagnacais de pouvoir ainsi rejoindre facilement la route de Paris et communiquer « pour les affaires commerciales avec les communes de la rive droite de la rivière », l'assemblée municipale supplie « le préfet (...) d'autoriser l'établissement de ce second bac sur la rivière de Garonne au local de l'île Bourbon et qui fait face sur la partie droite de la rivière à un chemin dit de Lalande menant à la route de Paris ... ».

En outre, « comme les revenus actuels de la commune ne suffisent pas à subvenir aux dépenses occasionnées par l'entretien des chemins, des digues... », le maire, Gervais Gaillard, cherche ceux dont elle jouissait « avant le nouvel ordre des choses ». Par suite, il rappelle aux conseillers municipaux que la commune percevait « les deux tiers du prix du fermage du port et passage sur la rivière de Garonne et la faculté de la pêche dans toute l'étendue de la juridiction ». Il « ne comprend pas comment elle a été dépossédée de cette propriété » sous prétexte que « dès les premiers moments de la révolution, ces deux objets étaient entachés de féodalité ».

**L'établissement
d'un second bac
doublerait
les revenus !**

Depuis, comme « le gouvernement a donné en ferme à son seul profit le port et passage », la commune se trouve lésée.

Pour mieux convaincre les conseillers municipaux de la nécessité de rétablir ces droits, il leur lit « les titres anciens » retrouvés par l'un d'eux, M. Cabissol. Il y parvient et l'assemblée à l'unanimité demande « au préfet que la commune rentre dans les droits de port et passage ... » Fin avril 1821, Gervais Gaillard cède sa fonction de maire à Arnaud Lavigne et en 1823, le préfet n'a toujours pas répondu sur la « nécessité » de revenir aux temps passés pour équilibrer le budget. Le rétablissement des droits sur la traversée du fleuve tout comme le projet d'un second bac tombent à l'eau ... de la Garonne !

Ce bac dont nous avons déjà parlé dans le numéro 10 de notre revue, existe depuis 1339. Gervais Gaillard a raison ; les deux tiers du « péage » revenaient à la communauté et le seigneur-baron percevait le tiers restant. La Révolution de 1789 abolit, comme on le sait, les privilèges et Blagnac n'est plus une seigneurie. Les bacs sont pris en charge par le Gouvernement selon les règles établies pour tout le pays. L'administration nomme un fermier dont le cahier des charges change peu, mais qui doit payer « le prix de l'abonnement au receveur des Domaines nationaux au Bureau de Toulouse ».

Choisi parmi les Blagnacais en ce qui concerne notre commune – sauf exception, comme en 1804 : Jean Bernard Miquel « requis par le Service de la marine » est remplacé par Guy Cruzel « marin » de Vieille-Toulouse – il emploie à ses frais des « mariniers » et s'occupe des « passages » de Blagnac « desservi par un grand bac et un passe-cheval », de Seilh avec « un petit bac et un passe-cheval », de Beauzelle avec « un passe-cheval

RÉGLEMENT

Pour la Police des Passages dans le Département de la Haute-Garonne.

ARTICLE PREMIER.

Les passages seront toujours bornés de haut en bas, et du nombre de bœufs nécessaires pour les conduire, et déterminé par le maître des champs.

II.

Il ne pourra être exigé d'autre péage que ceux portés au tarif. Les administrations locales (communes et départements) les seigneurs et particuliers, ou des officiers-bénéficiaires, percevront la même ou moindre taxe, les uns seront à la charge des seigneurs.

III.

Les bœufiers sont tenus d'être à leur poste depuis le lever (ou qu'on commence du soleil).

Après le coucher du soleil, les bœufiers seront sollicités à passer eux-mêmes des chaînes et des chaînes, de manière qu'ils ne puissent pas être servis.

Les bœufiers sont tenus de passer, si on leur en fait la demande, au moins un bœuf, le premier de ceux qui se présentent, et de donner ainsi passage à tous les bœufs qui se présentent, jusqu'à ce qu'ils aient passé par l'art. 51 de la loi du 25 novembre 1793 (6 bœufiers au 7).

IV.

Ils ne pourront également retarder ni déli du service prescrit par le maître des champs, le passage d'un passage, ni de ceux qui se trouvent que le jour du jour le simple passage.

Les seigneurs d'individus nécessaires pour accomplir un passage au dit art. Avant que les bœufiers aient complis, ou que les seigneurs aient affirmé de payer la somme représentative de celle que le seigneur déterminé par la loi, le bœufier sera tenu de partir.

Il est défendu d'arrêter ni de retarder les bœufiers, sous les peines portées en l'article 57 de la loi précitée.

Il est défendu aux bœufiers d'arrêter ni de retarder les voyageurs, sous peine d'être traduits devant le tribunal de police correctionnelle, et punis, conformément aux dispositions de l'art. 53 de la même loi.

VI.

Les bœufiers, pour venir de leur service, sont sous le contrôle des administrations locales. Les maîtres particuliers, administrateurs ou autres qui pourraient s'opposer, sans le secours d'un tribunal compétent.

VII.

Les bœufiers sont chargés de maintenir le bon ordre dans les passages pendant le passage.

Ils déconseillent aux maîtres les individus qui seraient arrêtés, arrêtés et compris la suite des bœufs ou des passages.

VIII.

En cas d'insécurité, et lorsque les bœufs seront dérangés le service fait pour les passages, les bœufiers administrateurs et délégués, par une délibération expresse, si l'un peut permettre sans danger de continuer le passage.

Ils déconseillent aussi à l'usage à l'usage administrativement le tarif; dans ce cas, les bœufiers particuliers administrateurs. Avant que l'administration ait pu être, ils feront passer le passage de sorte expressement.

Ces délibérations seront envoyées au le-champ par un exprès, sans délai de retard, et accompagnées, pour obtenir une approbation.

IX.

Tout fermier qui percevrait une augmentation de droit sans autorisation préalable du seigneur, ou après que l'ordre de celui de le percevoir lui aurait été donné, sera puni des peines spécifiées au l'art. 52 de la loi du 25 novembre 1793.

Tout fermier qui, lorsque les bœufs seront dérangés le service déterminé pour les passages, administrateurs à passer sans autorisation préalable du seigneur, ou après que l'ordre de celui de le percevoir lui aurait été donné, sera puni des peines spécifiées au l'art. 52 de la loi du 25 novembre 1793.

X.

Tout fermier, bœufier ou autre qui aura exigé une somme plus forte que celle portée au tarif, ou payable de la résolution des seigneurs ou autrement perçue, et en outre, par forme de simple profit, d'une somme qui ne peut être exigée d'un passage de travail, et d'un jour d'arrangement au service.

En cas de violation, la contribution sera punissable par le tribunal de police correctionnelle (art. 52 de la loi du 25 novembre 1793.)

XI.

Si les seigneurs sont accompagnés de vœux de fait, outre la répression civile et les dommages-intérêts, l'arrêté ne pourra être exécuté que par les tribunaux, et l'empêchement ne pourra excuser le fait. (art. 53 de la même loi.)

XII.

Les fermiers sont, dans tous les cas, civilement responsables de leurs préposés et mandataires.

XIII.

Tout passage qui se sera constitué, ou qui sera envoyé de son administration au paiement du droit, ou qui aura été à la fin, sera considéré à une amende de la valeur d'une journée de travail au moins, et de trois au plus.

En cas de violation, la contribution, outre l'amende, sera à un empêchement qui ne pourra être excusé d'un jour, si ce n'est d'un tiers. (art. 55 de la même loi.)

XIV.

Tout individu qui serait dans le cas d'être arrêté, sans être d'abord assigné au greffe de la justice de paix, dans le cas contraire, les mandataires, ou les administrateurs, seront punis d'une amende. (art. 56 de la même loi.)

XV.

Les seigneurs et administrateurs seront punissables par les juges de paix, les tribunaux de police correctionnelle et criminelle, sans l'empêchement des cas.

Les contributions seront punissables à la requête des parties lésées, ou d'office.

XVI.

Les articles de la loi ci-dessus rappelés, relatifs aux ingénieurs et aux maîtres, sont que toutes les autres dispositions de cette loi, seront exécutoires dans leur forme et teneur.

Fait à Toulouse, le 31 août 1810.

Le Préfet.

BARRI DE S'CHAMANS

TARIF

1 myriagramme = 10 000 g

DES DROITS qui se perçoivent au passage des Bacs et Bateaux sur les Rivières du Département.

BACS.

Par une voiture à pied non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes, et par deux myriagrammes de marchandises embarquées, et ne faisant pas partie des chargemens de voiture ou bœufs de somme, etc. 0. 03.

Par chaque myriagramme en sus, etc. 0. 01.

Par un cheval ou mulet ou son conducteur, etc. 0. 12.

Par un cheval ou mulet chargé, etc. 0. 10.

Par un cheval ou mulet non chargé, etc. 0. 08.

Par un bœuf ou âne non chargé, etc. 0. 08.

Par un bœuf ou âne non chargé, etc. 0. 05.

Par cheval, mulet, bœuf, vache ou veau employé au labour ou allant au pâturage, etc. 0. 05.

Par bœuf ou vache destiné à la vente, etc. 0. 10.

Par un porc, etc. 0. 03.

Par un porc, mulet, bœuf, vache, cochon, mouton, de lait et par deux myriagrammes de marchandises embarquées, et ne faisant pas partie des chargemens de voiture ou chevaux ou mulets, etc. 0. 07.

Par voitures suspendues à quatre roues, y compris celui du conducteur et d'un cheval ou mulet, etc. 0. 75.

Par voitures suspendues à quatre roues, y compris celui du conducteur et de deux chevaux ou mulets, etc. 0. 90.

Par charrette, y compris le conducteur, attelé d'un cheval ou mulet, ou d'un porc de poids non compris, etc. 0. 40.

Par charrette attelée de deux chevaux ou mulets, ou de deux porcs de poids, y compris le conducteur, etc. 0. 50.

Par charrette attelée de trois chevaux ou mulets, etc. 0. 60.

La charrette à vide, attelée d'un cheval, etc. 0. 20.

La charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des pailles, attelée d'un cheval ou de deux bœufs, et le conducteur, etc. 0. 50.

Par la même charrette à vide, etc. 0. 10.

Par charrette chargée ou non, attelée seulement d'un bœuf ou âne, le passage du conducteur compris, etc. 0. 10.

Par charrettes de ferme à quatre roues, chargées, attelées de deux chevaux ou bœufs, et le conducteur, etc. 0. 60.

La même à vide, etc. 0. 40.

Charrettes de meulage avec un cheval et le conducteur, etc. 0. 80.

Même de deux chevaux, etc. 1. 00.

Même de trois chevaux, etc. 1. 50.

Par charrettes à quatre roues non chargées, le passage d'un cheval et du conducteur, etc. 0. 60.

Les charrettes, mulets, bœufs ou ânes attelés aux voitures et charrettes, ou au du venant portés au tarif, payent comme s'ils passaient à vide.

Le prix du passage pour les voitures de meulage, pour un ou deux bœufs, sera d'autant d'un quart, lorsque ces voitures seront plus de cinquante.

Lorsque les voitures sont en pléage, ils ne payent que demi-tarif, les conducteurs payent, etc. 0. 03.

Les bœufs seront tenus de partir, lorsqu'on leur aura versé le prix du passage entier, savoir :

Par passage compris d'ordinaire seulement, etc. 0. 10.

Par passage de voitures, etc. 0. 05.

Auton de transport, etc., etc. 0. 10.

Les chariots à quatre roues, comme sous le nom de chariots de meulage, ne payent que comme les charrettes.

PASSE CHEVAL.

Par une voiture à pied non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de 5 myriagrammes. 0. 03.

Par 5 myriagrammes de marchandises embarquées, et ne faisant pas partie des chargemens de voiture ou bœufs de somme, etc. 0. 03.

Par chaque myriagramme en sus, etc. 0. 01.

Par un cheval ou mulet et son conducteur, etc. 0. 12.

Par un cheval ou mulet chargé, etc. 0. 10.

Par un cheval ou mulet non chargé, etc. 0. 08.

Par un bœuf ou âne non chargé, etc. 0. 08.

Par cheval, mulet, bœuf, vache ou veau employé au labour ou allant au pâturage. 0. 05.

Par bœuf ou vache destiné à la vente, etc. 0. 10.

Par porc ou porc, etc. 0. 03.

Par mouton, bœuf, vache, cochon, mouton, de lait et par deux myriagrammes de marchandises embarquées, et ne faisant pas partie des chargemens de voiture ou bœufs de somme, etc. 0. 07.

Par voitures suspendues en sus, etc. 0. 75.

Par voitures suspendues à quatre roues, y compris celui du conducteur et de deux chevaux ou mulets, etc. 0. 90.

Par charrette, y compris le conducteur, attelé d'un cheval ou mulet, ou d'un porc de poids non compris, etc. 0. 40.

Par charrette attelée de deux chevaux ou mulets, ou de deux porcs de poids, y compris le conducteur, etc. 0. 50.

Par charrette attelée de trois chevaux ou mulets, etc. 0. 60.

La charrette à vide, attelée d'un cheval, etc. 0. 20.

La charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des pailles, attelée d'un cheval ou de deux bœufs, et le conducteur, etc. 0. 50.

Par la même charrette à vide, etc. 0. 10.

Par charrette chargée ou non, attelée seulement d'un bœuf ou âne, le passage du conducteur compris, etc. 0. 10.

Par charrettes de ferme à quatre roues, chargées, attelées de deux chevaux ou bœufs, et le conducteur, etc. 0. 60.

La même à vide, etc. 0. 40.

Charrettes de meulage avec un cheval et le conducteur, etc. 0. 80.

Même de deux chevaux, etc. 1. 00.

Même de trois chevaux, etc. 1. 50.

Par charrettes à quatre roues non chargées, le passage d'un cheval et du conducteur, etc. 0. 60.

BATEAUX.

Par une poutrelle à pied non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de 5 myriagrammes, etc. 0. 03.

Par 5 myriagrammes de marchandises embarquées, et ne faisant pas partie du chargement de voiture ou de bœuf de somme, etc. 0. 03.

Par chaque myriagramme en sus. 0. 002.

ARRÊTÉ par notre Préfet du département de la Haute-Garonne, conformément au décret du 11 janvier 1808, et sur instructions de Gouvernement relatives à la mise en ferme des Bacs et Bateaux.

A Toulouse, le 31 août 1811.

BARRÉ DE S^t-GERMAIN.

».

Le préfet place ces fermiers sous la surveillance du maire. Celui-ci veille à ce que le cahier des charges soit respecté, que les « tarifs conformes à la législation » soient affichés sur chaque rive, qu'ils ne soient pas majorés



◀
**Un bac
passe-cheval
sur la Garonne -
Collection
Robert Espanol**

par le passeur etc. Il transmet ses observations au préfet.

En 1814, par exemple, il rappelle à l'ordre le fermier, Jean Bosc, qui n'affiche pas « de manière apparente » les droits à percevoir. Il signale au préfet que ce même fermier « se fait remplacer dans le service du bac par un individu dont l'âge et la force ne sont pas suffisants pour la manœuvre (...) il compromet ainsi la sûreté des passages ». Le préfet demande à Jean Bosc d'obéir aux ordres du maire et de ne pas récidiver « sous peine de poursuites ».

Par contre, en 1843, le dernier fermier, François Rocolle, propose « d'être exempt de mettre les poteaux avec les tarifs » puisqu'un pont est en construction. Sa requête reçoit une réponse favorable de la préfecture à condition qu'il affiche « les tarifs du péage » de ce futur pont.

A Blagnac « le mouvement du bateau est dirigé par une corde de 160 mètres de longueur et de 5 centimètres de circonférence fixée par un bout sur un pieu planté dans la rivière à l'amont du passage et par l'autre bout sur le mât du bateau. Cette corde afin qu'elle ne bouge pas dans l'eau sera soutenue par trois petites barques distribuées dans sa longueur ... »

**Trouver un passeur
à la fois
compétent
et solvable
pose souvent
des problèmes
à la municipalité**

En 1835, le fermier, Louis Rose François Pujol, est autorisé par un arrêté préfectoral à remplacer ces petits batelets qui supportent la corde traversière « par une traille pourvu que le câble soit placé assez haut pour que le service de la navigation n'ait pas à en souffrir et à établir un tour bien conditionné pour tendre ce câble au moment des fortes chaleurs et toutes les fois que la dilatation de ses fils le fera descendre au-dessous du point où il gênerait le passage des mâts de bateaux de Garonne ». Il peut planter « au haut des berges les poteaux nécessaires pour établir le câble et le tour (...) aux endroits désignés par le conducteur de la navigation ... ».

Les fermiers ont parfois des difficultés à s'acquitter du montant du bail payable par trimestre. Ce même Louis Rose Pujol envoie, en 1835, une pétition au préfet afin d'obtenir un sursis de paiement car, dit-il, il a subi des pertes à cause « de la suppression du bateau de Seilh, de la création du bac établi à Beauzelle par Monsieur Naudin et par le mauvais état de l'abordage du bac de Blagnac ».

Le préfet ne le lui accorde pas car, comme « il n'a versé que 158 francs (...), qu'il doit 1662 francs (...) les intérêts du Trésor sont compromis ... ».

L'affaire traîne en longueur puisqu'en 1842 « une ordonnance royale rendue au Conseil d'Etat rejette la requête présentée par le Sieur Pujol, ancien fermier du bac de Seilh et de Blagnac ». Le maire de Blagnac doit lui demander de s'acquitter de sa dette, si toutefois il habite toujours la commune ». Mais comme « il a disparu depuis 1837 », sa « caution », Jean Jauvert, qui l'a remplacé, cette année-là, dans ses fonctions de passeur, s'en acquitte à sa place.

Ce bac présente un véritable danger durant une grande partie de l'année, lors des grosses eaux du fleuve. Les Blagnacais qui devaient, le plus souvent, rejoindre Toulouse par le pont du Touch ont vu disparaître ce bac avec soulagement et apprécié la sécurité et la facilité de circulation offertes par le pont enjambant la Garonne.

Suzanne BERET

SOURCES

Archives municipales de Blagnac
Série D : 1D11

Jean Clairet, étudiant en sciences 1894 - 1916

La superbe exposition « Artistes dans la Grande Guerre » organisée en 2008 par le musée Paul Dupuy a révélé le talent des artistes-combattants formés à l'École des Beaux-Arts de Toulouse. Parmi créations artistiques, dessins d'architectes et autres documents présentés figurait la photo de Jean Clairet, natif de Cornebarrieu. La reconstitution du parcours de ce jeune étudiant est à l'origine de ce récit.

L'annuaire de la Haute-Garonne de 1912 indique, à Cornebarrieu, une population de 747 habitants dont un instituteur, une institutrice, un garde-champêtre, un tambour, un employé des postes, 2 des impôts, 16 artisans et 25 propriétaires notables. Le reste de la population est en grande partie composée de travailleurs agricoles.

La même année, Jean Clairet, fils unique du vétérinaire du village, intègre l'École des Beaux-Arts. Il a 18 ans.

L'école des Beaux-Arts

Établie dès 1806 dans la partie sud du couvent des Augustins, l'École Spéciale des Arts forme peintres, dessinateurs, sculpteurs et architectes. Quelques années plus tard, les sciences industrielles sont ajoutées à la liste des matières enseignées et l'établissement prend pour nouveau nom : École des Beaux-Arts et des Sciences Industrielles. Vers 1890, ses bâtiments sont détruits par le percement de l'actuelle rue de Metz. L'école s'installe alors en bord de Garonne dans l'ancienne usine des tabacs située au numéro 5 du quai de la Daurade.

La construction de cet imposant édifice date des XVII^e et XVIII^e siècles. Sa splendide cour d'honneur est dominée par un beau fronton hélas mutilé. Il représentait, à l'origine, Louis XV et la reine Marie Lescinski. Côté fleuve, la façade de brique est en grande partie dissimulée par une gigantesque sculpture en pierre de taille élevée vers 1895 dans le style *Belle Époque*. Baptisée *Palais des Arts*, elle représente notamment les allégories du dessin, de l'architecture, de la sculpture et de la peinture. La deuxième est l'œuvre du sculpteur blagnacais Abel Fabre, l'un des professeurs de l'école. Sans mettre en cause le talent de ses quatre

créateurs, force est de constater que ce décor brise l'harmonie de l'édifice érigé dans l'un des plus beaux sites de Toulouse.

Jean Clairet choisit l'option Sciences Industrielles proposée par l'école. Elle forme les étudiants aux carrières des Ponts-et-Chaussées, des Postes et Télégraphes, des Chemins de Fer, des Services Vicinaux, Administratifs et Militaires. Le dessin industriel fait aussi partie du programme. Pendant les années 1912 et 1913, le jeune étudiant partage son temps entre études sérieuses à Toulouse et détente à Cornebarrieu où il retrouve ses amis d'enfance et d'adolescence. Le dimanche et les jours de fête, les approches entre garçons et filles s'ébauchent dans une atmosphère chaleureuse. N'ont-ils pas près de 20 ans ? Hélas, des bruits de bottes se font entendre dans presque toute l'Europe. La *Belle Époque* touche à sa fin.

La Grande Guerre éclate en août 1914. En pays toulousain comme presque partout en Europe, les hommes en âge de se battre sont appelés sous les drapeaux. L'École des Beaux-Arts n'est pas épargnée. Un génération d'élèves déserte salles de cours et ateliers pour participer au conflit. À peine quelques mois plus tard, ils sont remplacés par une multitude de soldats français blessés. La plupart ont leur âge. Ils font partie des centaines de milliers d'hommes mis hors de combat lors des premiers affrontements d'une violence inouïe. Leur nombre est si important qu'une grande partie des bâtiments publics et religieux de France sont réquisitionnés et transformés en hôpitaux temporaires. L'École des Beaux-Arts de Toulouse fait partie du nombre. À partir du 31 janvier 1915, elle accueille jusqu'à 400 blessés et devient l'un des plus importants hôpitaux temporaires de Toulouse. Les illusions s'effondrent et la dure réalité s'impose : la guerre sera longue.

**Une génération
d'élèves déserte
salles de cours
et ateliers
pour participer
au conflit.**



◀
Jean Clairét
(20/08/1894 -
13/09/1916)
- Bitts Photo Ca,
Toulouse
Musée Paul Dupuy

▶
Ecole
des Beaux-Arts
de Toulouse
vers 1913



▶
Artilleurs
français
1915



Verdun !

En raison de sa formation scientifique, Jean est incorporé à Toulouse dans l'arme dite savante : l'artillerie. Intégré au 57^e régiment, il fait tonner son canon dans les Ardennes en 1914, en Meuse et en Artois en 1915, à Verdun en 1916. Pendant ces premières années de guerre, 13 jeunes soldats de Cornebarrieu ont été tués. Le 12 juillet 1916, le fantassin Pierre Carrère ajoute son nom à cette macabre liste. Camarade de jeunesse de Jean, il a été fauché non loin de lui en défendant l'une des fortifications de Verdun. Jusqu'à la fin de la guerre, ce champ de bataille devient le théâtre du plus effroyable carnage de l'Histoire européenne.

Jean n'y survivra pas. Lors des combats de septembre 1916, un projectile l'atteint à la tête. Transporté à l'ambulance de Landrecourt située à 25 kilomètres au sud-ouest de Verdun, il s'éteint 24 jours après avoir fêté l'anniversaire de ses 22 ans. Malgré leur peine, ses parents trouvent le courage d'organiser la restitution de son corps. Ils l'inhument au cimetière communal de Cornebarrieu. De nos jours, sa tombe est parfaitement entretenue par l'association « Le Souvenir Français » mais, depuis bien longtemps, aucun parent ne vient s'y recueillir.

En 1919, l'ancien poilu parisien Roland Dorgelès obtient le prix Fémina pour son roman *Les Croix de Bois* inspiré par ses souvenirs de guerre. Réaliste, il écrit ces lignes prémonitoires :

« On oubliera. Les voiles de deuil comme les feuilles mortes tomberont. L'image du soldat disparu s'effacera lentement... Et tous les morts mourront pour la deuxième fois. »

Jacques SICART



ANNEXE I

Pierre CARRERE, enfant de Cornebarrieu évoqué dans notre article.

Citation et portrait extraits du « Livre d'or de la Haute-Garonne : enfants du département morts pour la France » :

« Adjudant au 7^e d'infanterie rempli de courage et d'énergie. Au front depuis le début de la guerre. Sous une pluie de grenades et malgré de lourdes pertes, a réussi à maintenir sa section et a repoussé l'ennemi qui tentait d'entrer dans la tranchée. Tué 8 mois plus tard à Verdun. »

ANNEXE II

Le monument aux morts de Cornebarrieu est situé en face de l'entrée du cimetière communal. Les portraits de plusieurs poilus du village figurent sur l'édifice sous forme de photos à support d'étain. Le portrait de Jean Clairét est bien identique à celui exposé au musée Paul Dupuy en 2008 mais intempéries et usure du temps l'ont dégradé.

ANNEXE III

De nos jours, les sciences industrielles ne sont plus enseignées à l'Ecole des Beaux-Arts de Toulouse. En 1912 et 1913, l'étudiant Jean Clairét avait le numéro matricule 418B.

REMERCIEMENTS à ...

Mme Anne Jourdain, bibliothécaire (fonds ancien) à l'Ecole des Beaux-Arts de Toulouse,
M. Penent, conservateur du musée Paul Dupuy,
M. Alain Toppan dont l'érudition concernant l'Histoire de Cornebarrieu nous a été indispensable.

SOURCES

Bibliothèque (fonds ancien) à l'Ecole des Beaux-Arts, cote 1R623
Musée Paul Dupuy

Beauzelle en 1912

En 1912, le photographe toulousain Brunerie édite sous forme de cartes postales un petit nombre d'exemplaires de deux clichés pris à Beauzelle lors des fêtes du 14-Juillet.



◀
Collection
Jacques
Sicart

Conséquence de toute période de prospérité, le progrès technique se développe à pas de géant. L'amusante automobile représentée sur la même carte en témoigne. Non loin de là, les premiers spectacles d'aviation suscitent enthousiasme et admiration.

Hélas ! Deux ans plus tard débute la Grande Guerre. Elle entraîne, entre autres, un considérable appauvrissement des nations européennes et place les Etats-Unis au rang de première puissance mondiale. Mais cela, c'est une autre histoire.

A cette date, le village compte 210 habitants parmi lesquels un instituteur, un receveur des télégraphes, 4 commerçants, un agent d'assurance, un passeur de bac, 20 artisans dont 5 sabotiers. Madame Veuve Salères est propriétaire du débit de « café et limonade » représenté sur les deux documents.

Les Beauzellois assis à la terrasse de son estaminet ont une bonne raison de montrer une mine réjouie. En cet été 1912, la France est, avec l'Angleterre, le pays le plus puissant du monde. Son Empire s'étend notamment en Afrique et en Asie. Dans chaque village, les jeunes gens épris de dépaysement et d'aventure choisissent de faire carrière dans ces régions lointaines, tel ce consommateur arborant fièrement son casque colonial.

▶
Collection
Jacques
Sicart



Jacques SICART

Les pigeonniers de Blagnac, héritiers d'une tradition millénaire

La domestication des pigeons remonte à des temps très anciens sur le pourtour méditerranéen et au Moyen-Orient, comme en attestent des peintures égyptiennes vieilles de 5000 ans ou les écrits très circonstanciés d'Aristote, trois siècles avant notre ère.

Plin l'ancien, dans son *Historia Naturalis* écrite au I^{er} siècle, décrit avec force détails et recommandations, les tours que les Romains bâtissaient pour les pigeons. L'élevage des pigeons était alors une passion à Rome, et l'objet de soins attentifs, l'intérieur de chaque colombarium étant le plus souvent recouvert d'un enduit blanc de poudre de marbre.

Le mot *pipiare* qui signifie approximativement piailler en latin, a fourni *pipio*, jeune pigeon, puis *pivio*, puis *pijon* et enfin pigeon.

La présence de fuies, colombiers ou pigeonniers n'est pas attestée en France avant l'invasion romaine conduite par Jules César. C'est lors de ces conquêtes, puis plus tard des croisades, que l'art d'élever les pigeons et de construire des pigeonniers s'est répandu en Europe.

En France, aucun colombier antérieur au Moyen-Âge ne subsiste.

A cette époque, Charlemagne décida de rendre l'élevage des pigeons « privilège nobiliaire », et rares furent alors les châteaux, fermes seigneuriales et abbayes ne possédant pas leur tour à pigeons d'une taille proportionnelle à l'importance du domaine.

En 1368, une ordonnance royale étendit ce droit, tout en hiérarchisant la qualité de prétendant au « droit de colombier » : ecclésiastique, aristocrate ou plébéien, et classa les terres en conséquence : soumises à l'impôt ou exemptées...

Une telle attention accordée aux pigeons est sans doute due au fait que pendant très longtemps, en tout cas au Moyen-Âge, la viande resta un luxe exceptionnel et n'était consommée que dans de rares ou bien précises occasions. La chair des volailles restait plus accessible.

Dans le Midi, le droit de posséder des pigeons est accordé à tous ceux qui ont assez de terre autour du pigeonnier (environ un demi-hectare par couple de volatiles) pour assurer la subsistance de ces oiseaux voraces. Mais une réglementation relative au nombre de nids autorisés limite la capacité de chaque élevage, afin d'éviter que les paysans ne soient contraints de supporter que des volées de centaines de pigeons s'abattent sur leurs champs pour s'y gaver à leurs dépens.

Les dégâts pouvaient être très importants, surtout au moment des semailles, d'autant qu'il était interdit à quiconque de tuer, blesser ou attraper des pigeons, sous peine de lourdes amendes. Les seigneurs, quant à eux, s'ils bénéficiaient en théorie du droit de légiférer à leur guise sur les dégâts occasionnés par les pigeons, y avaient rarement recours dans la pratique...

En 1789, la question des colombiers et les plaintes les concernant occupent une large part des cahiers de doléances rurales, lorsque dans la nuit du 4 août de cette même année, l'Assemblée Nationale proclame l'abolition sans indemnités de tous les droits dits de « féodalité dominante » dont ... celui de colombier. Cependant le texte n'ordonne pas la destruction des pigeonniers ni la disparition pure et simple du droit. Simplement, il le démocratise.

Le décret du 4 août stipule : « le droit exclusif des fuies et des colombiers est aboli. Les pigeons seront enfermés aux époques fixées par les communautés, et dans ce temps, ils seront regardés comme gibier et chacun aura le droit de les tuer sur son terrain. »

En conséquence, à Blagnac où comme ailleurs ce type de décision revenait

Lequel sont cent quatre vingt trois. A la minute par devant David
à Bagnac après avoir dans la maison commune des Lues et de l'assemblée en conseil
général de la commune. Le Sieur François Fontoyre maire, Guillaume David, François
Marschal, Antoine Lefrançois, Jean Stephan, et Antoine Margier officiers municipaux
du lieu. Le Sieur Suppléant Procureur de la commune, formant le corps municipal
semble le Sieur Jean Bernard, Louis Jean Bogue, meublans autre Jean Bogue,
Pabbat, avec Antoine Gaudon, Guillaume Gubert, Pierre Bosc, Guillaume Bogaard
Antoine Lamer, Gavran Avocat de Jean Bernades tous lesdits Justices formant
le Conseil Général de la commune.

Quoique Sieur assemblée a été dit par le Sieur Fontoyre maire que
selon le décret de l'Assemblée Nationale du mois d'août 1789 article dans le droit
de l'article de Colombier est aboli. Et quelle autorité la commune a-t-elle après les quatre
ou quatre fois ou les quatre d'abord être en forme. Et par conséquent lesdits Lues maire
propose à l'assemblée d'ordonner qu'on enverrait lesdits quatre à la commune
le mois du mois avril parant jusqu'au quinze may suivant l'ordonnance de l'assemblée
de former le dit article parant l'Assemblée de Bagnac.

Copie de la délibération du 11 avril 1790, par laquelle le Maire, François Cantayre, et le «Conseil général de la commune» (actuel Conseil municipal) fixent pour la commune de Bagnac les modalités d'application de l'article 2 du décret du 4 août 1789, relatif à l'abolition du «droit exclusif de colombier».
(Archives Municipales de Bagnac : 1D9)

Surquoy lesdits Procureurs et le dit Sieur ont unanimement depuis le propos
du dit Maire que la commune approuve de son côté. Et pendant l'ordonnance quelle
faire officielles dans laquelle elle fera la copie ou le prospectus de l'Assemblée. Seront
tenus de former les quatre, 1 depuis le quinze avril jusqu'au quinze de mai
suivant. Sous le prétexte de l'Assemblée et mille. Et pour la maison depuis le quinze juin
jusqu'au quinze juillet suivant. Et pour le dit officier municipal, il feraient
pendant le temps de l'Assemblée. Et pour ce effet le dit officier municipal, sous autorité de
l'Assemblée pour l'Assemblée, ainsi de l'Assemblée et le dit Sieur et qui ont le
Cantayre Maire, Nadet officier municipal, Marquesos et
Lefrançois officier municipal
D'après lesdits Marschal officiers municipaux
Louis Lannes, Gaumont, Migoules, Pressat,
COUTURE, Le Sieur Segues
Labrière, Secrétaire Gubert

jusqu'alors au seigneur, le maire, François Cantayre, et son conseil municipal décident par délibération du 11 avril 1790, de rendre une ordonnance « qui fixera les époques où les propriétaires de colombiers seront tenus d'enfermer les pigeons : Depuis le 15 du mois de may suivant, pour les semences de chanvre et millet, et, pour la moisson, du 15 juin jusqu'au 15 juillet suivant (...) Le maire et les officiers municipaux fixeront également le temps des semailles, et pour cet effet, les officiers municipaux sont autorisés à faire les imprimés pour la dite ordonnance. » Dans l'ensemble du pays, du fait de cette démocratisation pourtant relative, les pigeonniers se multiplièrent, d'une part du fait des profits et avantages espérés, d'autre part, sans doute, pour la satisfaction de jouir à son tour d'un droit jusqu'alors apanage des privilégiés. De nombreux pigeonniers, parfois en bois et rudimentaires, d'autres en dur et de belle facture, furent édifiés jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle.



◀
Maison
et son pigeonnier
dans le centre ancien

Mais au fil du temps, outre le droit de chasse accordé, la réglementation restrictive et contraignante rendue nécessaire par les nombreux dégâts causés aux cultures, le fait que les pigeons doivent être enfermés plusieurs mois de l'année (environ cinq mois) et nourris à l'intérieur du pigeonnier en rendit l'élevage moins intéressant.

Pendant des siècles, l'intérêt pécuniaire et économique de cette activité avait été double.

D'une part, il y avait là une viande disponible toute l'année puisque les pigeons étaient nourris avec du grain lorsque les conditions atmosphériques empêchaient leur alimentation dans les champs. C'était une viande facilement conservable et transportable. Vendus vivants, dans des cages, les volatiles étaient tués et consommés au fur et à mesure des besoins.

Certains étaient d'ailleurs embarqués par les marins en prévision des grandes traversées.

De plus, judicieusement soignés et abrités, les pigeons avaient une forte capacité de reproduction, puisque dans de telles conditions, toutes les cinq semaines de mars à septembre, une femelle pond deux œufs, les couve avec l'aide du mâle, alimente ses petits et recommence.

Ainsi, un pigeonnier de 500 nids pouvait donner 160 jeunes pigeons par semaine.

Alors qu'à l'inverse, jusqu'au début du XIX^e siècle, le gros bétail restait en quantité très limitée, pour différentes raisons, et devait être abattu et conservé par salaison lorsque le fourrage venait à manquer en hiver, ce qui s'avérait moins rentable.

D'autre part, et sachant qu'un pigeon en produit deux à trois kilos par an, les déjections, appelées *colombine* (plus rarement *poulnée*), riches en azote et en acide phosphorique, servaient à la fumure de cultures exigeantes comme le chanvre et le tabac, mais également à celle des vignes, des jardins potagers et des vergers.

Cet engrais, le meilleur connu jusqu'au XIX^e siècle, devait être battu au fléau pour le rendre pulvérulent, et étendu par temps de pluie pour le diluer et éviter de brûler les plants.

Avant l'apparition des engrais chimiques, l'importance de la colombine dans certaines régions était telle que sa valeur était souvent stipulée dans les baux de métayage, ou pouvait figurer dans les contrats de mariage en tant que partie de la dot.

Par ailleurs, la dite colombine faisait partie des principaux composants nécessaires à la production de salpêtre, et donc à la fabrication de poudre à fusil !

Mais le recours à la culture de la rave et du rutabaga, à compter du

XVIII^e siècle, améliora progressivement les conditions d'élevage du bétail, et diminua d'autant l'intérêt de celui des pigeons.

Par ailleurs, à la même époque, survint l'abandon de la culture du chanvre et l'apparition des engrais chimiques.

Progressivement la majeure partie des pigeonniers a été laissée à l'abandon, voire détruite.

Les pigeons ont survécu, ils sont retournés à l'état « sauvage » sans pour autant s'éloigner de l'homme, et ils ont proliféré. Ils envahissent aujourd'hui les villes, y trouvant forcément à nicher en hauteur et causant à bien des égards de nombreux dégâts.

Mais revenons aux pigeonniers.

Prenant la suite des « fuies » et « volets » d'origine, parfois rudimentaires, les colombiers et pigeonniers étaient souvent séparés en deux étages, dont seul l'étage supérieur était réservé aux pigeons, le rez-de-chaussée revenant souvent à la volaille ou à l'entreposage de matériel agricole.

La construction, soignée, suivait des règles très strictes de fonctionnalité qui demeurèrent quasiment inchangées.

Pour que les jeunes pigeons puissent rapidement retrouver leur nid, le pigeonnier devait se trouver dans un endroit élevé et découvert, surplombant si possible les autres bâtiments.

On privilégiait une exposition au Levant, car les pigeons aiment bien, dit-on, profiter des premiers rayons du soleil.

L'emplacement, pas trop proche d'un point d'eau afin que l'oiseau allant se ravitailler pour abreuver ses petits ait le temps de réchauffer le précieux liquide dans son bec, devait être à l'abri des vents dominants et loin de grands arbres, repaires potentiels de rapaces, la survenue toujours possible de ces derniers expliquant aussi l'étroitesse des ouvertures extérieures et les portes d'accès solidement fermées. Les murs extérieurs étaient couverts d'un enduit lisse, et souvent munis d'un bandeau en saillie en haut des piliers, ou ceinturés à bonne hauteur d'une rangée de céramique vernissée, afin d'en interdire l'ascension aux chats, fouines, belettes, rongeurs divers et autres ennemis héréditaires du pigeon.

Les pigeons quant à eux étaient libres d'aller et venir, grâce à de petites lucarnes d'envol. Ces lucarnes étaient munies de volets en bois, percés de

trous d'une dizaine de centimètres de diamètre seulement, afin d'interdire toute intrusion de rapaces. Ces ouvertures étaient alignées, ou disposées en pyramide, et éventuellement prolongées de petites plateformes ou tables d'envol.

Les parois intérieures étaient pourvues d'abris, où logeaient, pondaient et couvaient les oiseaux, soit des boulins en pierre, brique ou torchis, aménagés lors de la construction, soit des niches en poterie (pots couchés, tuiles canal détournées de leur vocation première, ou petites cases), ou en osier tressé en forme de panier ou de nid.

Chaque abri était le logement d'un seul et même couple de pigeons.

L'attention quasi scientifique apportée à l'aménagement intérieur des pigeonniers est attestée par la description minutieuse qu'en ont fait au XVIII^e siècle d'Alembert et Diderot dans leur *Encyclopédie*, puis par les croquis de l'architecte Eugène Viollet-Le Duc.

L'architecture extérieure des pigeonniers offre peu de diversité dans ses

SITUATION DES PIGEONNIERS DE BLAGNAC

(voir pages couleur - cahier central)

- 1 Rue Croix-Blanche
- 2 Rue Croix-Blanche
- 3 Square Saint-Exupère (devant la Maison des Aînés)
- 4 Rocolle 21 rue Delpont
- 5 Sanchez (BELI) rue Sarrazinière
- 6 Grand-Noble (face au lycée Saint-Exupéry)
- 7 Chemin des Sœurs (à côté de la source des sœurs)
- 8 Château du Ferradou (au fond côté ruisseau)
- 9 Vieux chemin de Grenade (avant pompe à essence)
- 10 Rue Malard (visible du bas côté sud)
- 11 Avenue de Purpan (à côté ancienne boucherie)
- 12 Lamort de Gail (visible de la place des Arts)
- 13 Rue Carrière
- 14 14, Avenue de Purpan (à l'intérieur)

formes, mais même s'ils paraissent ressemblants, aucun n'est identique à l'autre. En effet l'édification de ces ouvrages était confiée à des artisans locaux qui, s'ils s'inspiraient probablement d'édifices aperçus en d'autres lieux, devaient cependant tenir compte du rang social et des souhaits du commanditaire, ainsi que des volumes à respecter et de l'architecture du lieu. Tous, en tout cas ont révélé un grand souci d'harmonie.

La forme ronde, parfois de 8 à 10 mètres de diamètre, souvent surmontée d'un clocheton ou d'un lanternon, et pouvant contenir plusieurs milliers de pigeons, était la plus adoptée pour les colombiers nobiliaires.

Dans ce cas, un arbre central en bois, pouvant tourner sur son axe, supportait, au moyen de potences, plusieurs échelles permettant d'accéder aux boulins pour prélever des œufs, attraper les jeunes pigeons ou assurer le nettoyage.

La forme carrée, sans doute la plus ancienne, moins facile à aménager intérieurement, était surtout utilisée pour les pigeonniers de moindre importance, car elle pouvait être intégrée à d'autres bâtiments voire couronner des porches. Le toit était alors très souvent à quatre pentes.

Les pigeonniers sur piliers ou arcades sont surtout présents dans notre région. Leur caisse ou « volière » est quadrangulaire, en grès, brique ou calcaire, ou à colombages à pans de bois. Dans ce dernier cas, le remplissage est en torchis ou en briques cuites.

Les pigeonniers surnommés « pied de mulet » sont surtout typiques du pays toulousain, bâtiments rectangulaires parfois intégrés au corps de ferme, ou plus souvent isolés dans la campagne.

Leur dénomination tire son origine du profil de la toiture : les toits sont en marches d'escalier et à faible pente, la contremarche en bois étant percée de trous pour le passage des pigeons. Les pigeonniers dits « volets » étaient sans doute les plus modestes, petits refuges établis en étage, en toiture, quelquefois simples pignons de façade ou auvents de toiture. Ils s'apparentaient aux pigeonniers dits « en poivrière », rattachés en surplomb à l'angle d'une bâtisse plus importante.

Les toitures non plus n'étaient pas uniformes, recouvertes de tuiles plates ou d'ardoises, plus rarement de pierre.

La plupart des pigeonniers étaient couronnés d'épis de faitage, quilles

ou appeaux, en terre cuite, de plusieurs dizaines de centimètres de hauteur, voire décorés en leurs angles de sujets divers principalement des pigeons.

En région toulousaine, ces éléments de décoration étaient souvent en céramique de Girousens, principalement de couleur verte, jaune ou brune, parfois aussi en pierre ou en terre cuite.

Ici comme ailleurs, ils ont eu à affronter bien des intempéries, et sont rarement arrivés intacts jusqu'à nous.



►
Petite lucarne
d'envol

Il est souvent difficile de dater les pigeonniers, les plus anciens seraient du XIV^e siècle, mais la plupart datent des XVII^e et XVIII^e siècle. Beaucoup ont été construits par suite de l'abolition des privilèges et ne datent donc que du XIX^e.

Blagnac a eu l'intelligence de préserver divers témoignages de son passé rural et artisanal : norias, briqueteries et autres vestiges de brique chatoyante. Ils émaillent de façon pittoresque le cadre de notre vie moderne, tout en nous rappelant nos racines communales.

Blagnac, bien sûr, conserve aussi des pigeonniers.

Actuellement plus d'une quinzaine sont dénombrés sur le territoire de la commune, souvent intégrés à des propriétés privées.

Quelques-uns, restaurés, ont parfois pris un « coup de jeune » mais sont sauvegardés pour longtemps ; il y a aussi ceux, très rares, dont la facture est récente et la vocation surtout décorative.

Pour ce qui est des autres, vous pourrez en apercevoir certains, sentinelles massives, fidèles renforts d'une bâtisse principale, pouvant aussi la surplomber ou donner un caractère majestueux au mur de clôture.

Souvent fiers de leurs briques rougies par le soleil, ils arborent parfois de belles rangées de galets de Garonne.

Ils rompent l'uniformité de l'alignement urbain et surprennent agréablement le regard.

Les autres, parfois entretenus avec égards, parfois tombés en désamour, dressent leurs silhouettes fragiles et anachroniques, au milieu des champs ou au cœur de vieux jardins secrets, un peu difficiles alors à découvrir ou approcher.

Puissent les heureux détenteurs de ces derniers témoins veiller sur cette part de notre patrimoine commun, et qu'ils en soient d'avance remerciés. Peut-être certains d'entre eux ont-ils en mémoire telle ou telle anecdote relative à la petite histoire de l'un ou l'autre de ces pigeonniers, et accepteraient-ils d'en faire profiter les lecteurs de cette revue ?

Blagnac compte principalement des pigeonniers de « type toulousain », dit aussi : « pied de mulet », et dont plusieurs gardent encore leurs éléments décoratifs en toiture.

Des pigeonniers de forme carrée y subsistent également, souvent en bon état, peut-être parce que l'impression de robustesse qui en émane incite un peu plus à miser sur leur avenir...

Un pigeonnier sur arcades est parvenu jusqu'à nous, stature imposante, malgré les outrages du temps. Il est, de plus, représentatif d'un type de pigeonnier très caractéristique des régions du Sud-Ouest de la France.

Protégé par un crépi, il a manifestement été construit en brique cuite, comme le dénotent ses quatre niveaux de corniches en relief et le cintrage de ses arcades.

Mais comme souvent, le plus modeste est loin d'être celui qui a le moins de charme.

Petit pigeonnier « volet », accolé sur deux côtés à un mur de soutien et à la façade, l'angle restant reposant sur un fragile pilier, l'impression d'équilibre instable qui s'en dégage est contredite par la patine et l'usure des briques. Elles suffisent à dire toutes les générations de pigeons passées là...

Ce petit pigeonnier, presque aussi dérisoire qu'une cage, donne pourtant un indéniable cachet à la façade principale, intemporellement belle avec

son crépi rose.

Associé aux vieilles briques et aux tuiles de parement de la murette ensoleillée, l'ensemble est d'un indicible attrait.

Ces derniers pigeonniers de notre commune contribuent à embellir le paysage qui nous entoure, à lui donner une âme.

A ce titre et parce qu'il leur arrive de retenir, l'espace d'un instant, le temps qui passe, ils ne peuvent que nous être précieux.

Leur présence motivera peut-être certaines de nos promenades à venir.

A chacun de les découvrir, au hasard d'une flânerie, à condition de prendre tout son temps ... ce temps qui passe...

Anne-Marie Ducos de Lahitte

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE :

Archives municipales de Blagnac, Série D : 1D9.

LUCIEN (Michel) : *Pigeonniers en Midi-Pyrénées*, Editions C. Massin, Paris 2008 ;

LETELLIER (Philippe) : *Pigeonniers de France*, Editions Privat, Toulouse 2002 ;

Pigeonniers de Midi-Pyrénées, guide touristique, collection Apa-Poux.

La Poudrette

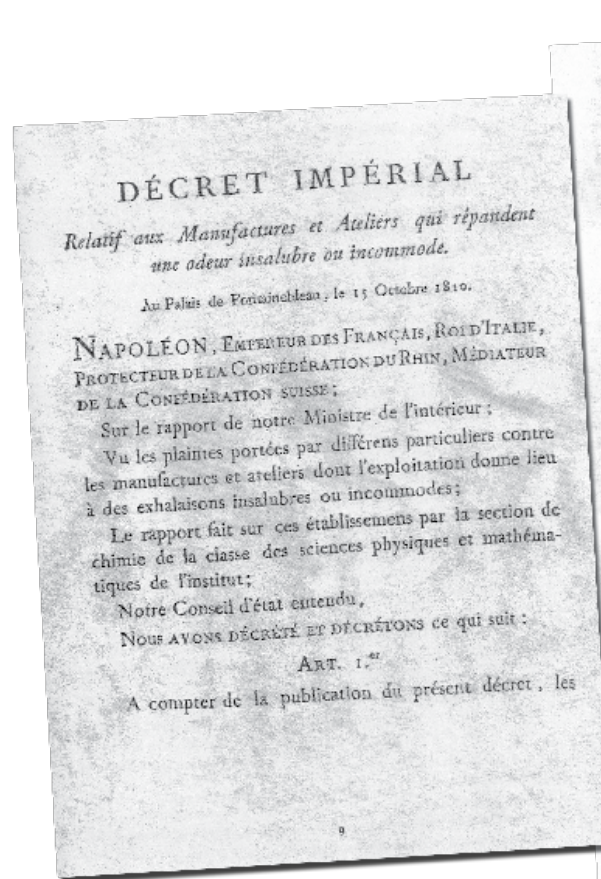
Si l'abattage du bétail et la vente de la viande de boucherie a toujours été soumis à une réglementation stricte pour des raisons de santé publique, l'élimination des déchets, abats et autres viandes avariées a, par contre, pendant longtemps, été l'objet d'un grand laxisme de la part des autorités.

Elles ne réagissaient, mollement, que lorsque les odeurs dégagées par les rebuts devenaient par trop insupportables. Pourtant avec le progrès des notions d'hygiène surtout à partir de la fin du XVIII^e siècle, des textes réglementaires apparaissent qui obligent à prendre des mesures contraignantes. Des arrêtés édités par les consuls de Blagnac, puis par le Conseil municipal, demandent aux bouchers de déposer les entrailles des animaux abattus loin des habitations.

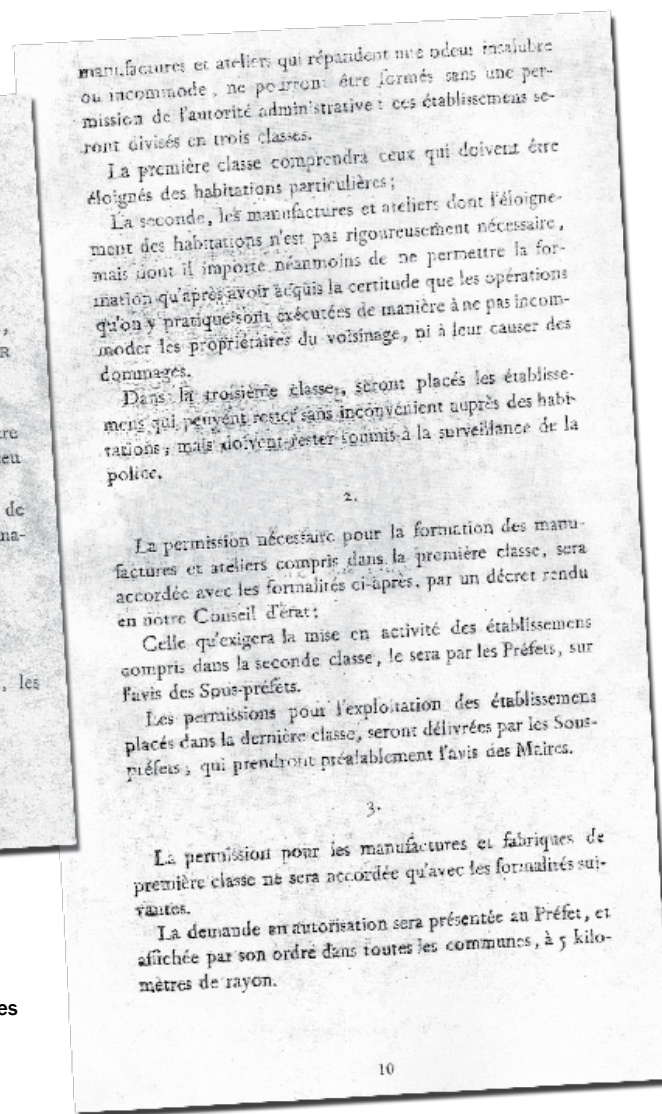
Un arrêté municipal du 20 décembre 1837 concernant l'abattage d'animaux de boucherie précise que « les bouchers et charcutiers seront tenus d'enlever de l'abattoir le ventre et les intestins des bestiaux de toute espèce de suite après les avoir détachés des animaux et de les vider dans un endroit qui leur sera désigné à cet effet », sans que cet endroit apparaisse explicitement¹.

Au début du XIX^e siècle, un texte indique que les déchets d'abattage d'animaux devront être enfouis au lieu-dit *l'Etendoir*. Celui-ci, vaste terrain vague, bosselé, creusé de gravières, situé approximativement à l'emplacement des installations sportives actuelles : stade, terrains d'entraînement, piscines, était séparé du village par le *Canalet*, sorte de bras de la Garonne alimentant le moulin. La commodité de ce site était évidente, à quelques pas de l'abattoir municipal, aussi bien de l'ancien, rue du Vieux Blagnac, derrière l'église, que du plus récent, au pied de la descente du Ramier. Et le *Canalet* a dû, bien souvent, servir de déversoir commode pour les entrailles et autres déchets issus des animaux abattus.


Cependant la réglementation se fait de plus en plus précise et contraignante. Ainsi un décret impérial du 15 octobre 1810, « relatif aux manufactures et ateliers qui répandent une odeur insalubre ou incommode devront obtenir une permission de l'autorité administrative² » ...



Décret impérial du 15 octobre 1810
Extrait de « la Haute-Garonne sous l'Empire »
publication du Souvenir Napoléonien Midi-Pyrénées



Préfecture de la Haute-Garonne.



Nous Préfet de la Haute-Garonne
 Vu la pétition en date du 20 février 1857 par
 laquelle les sieurs Garric, Jean et Firmin
 ont demandé l'autorisation d'établir une fabrique de
 papier dans un local situé sur le territoire de la
 commune de Blagnac;
 Vu le plan des lieux;
 Vu l'arrêté en date du 6 mars sus-cité par
 lequel nous avons prescrit l'affichage de cette demande
 ainsi que l'ouverture d'une enquête dans toutes les
 communes situées à 5 kilomètres de rayon;
 Vu, avec les certificats de publication dans
 les procès-verbaux d'enquête, lesquels il résulte que les
 oppositaires ont été formellement contre l'établissement
 dont il s'agit;
 Vu l'avis de M. le Maire de Blagnac;
 Vu l'avis du Conseil central d'hygiène et
 de salubrité;
 Vu l'avis du Conseil de préfecture en date
 du 21 juillet sus-cité;
 Vu le décret du 15 octobre 1810, et le Décret
 du 14 janvier 1815;
 Vu le décret du 25 mars 1852, et les
 instructions qui s'y rattachent;
 Considérant qu'il résulte de l'ensemble des
 divers documents ci-dessus visés que l'atelier de

◀ ▶
 Courrier du préfet
 de la Haute-Garonne
 au maire
 de Blagnac
 24 juillet 1857

Garric et Firmin, situé à plus de 100 mètres
 de toute habitation ne paraît pas devoir présenter
 des inconvénients pour la santé publique et qu'on
 ne saurait considérer comme devant être prise
 en considération les oppositions présentées contre
 cet établissement.

Considérant toutefois qu'il importe
 d'astreindre les impétrants à toutes les obligations
 que recommande l'intérêt de la salubrité et de
 l'hygiène publique;

Arrêtons:

Art. 1^{er} Les sieurs Garric Jean et Firmin
 Gérard sont autorisés à établir une fabrique
 de papier dans la commune de Blagnac sur
 l'emplacement désigné au plan annexé au
 présent arrêté.

Art. 2: Cette autorisation est accordée
 à la charge pour les dits sieurs Garric et Firmin
 de se conformer aux conditions suivantes:

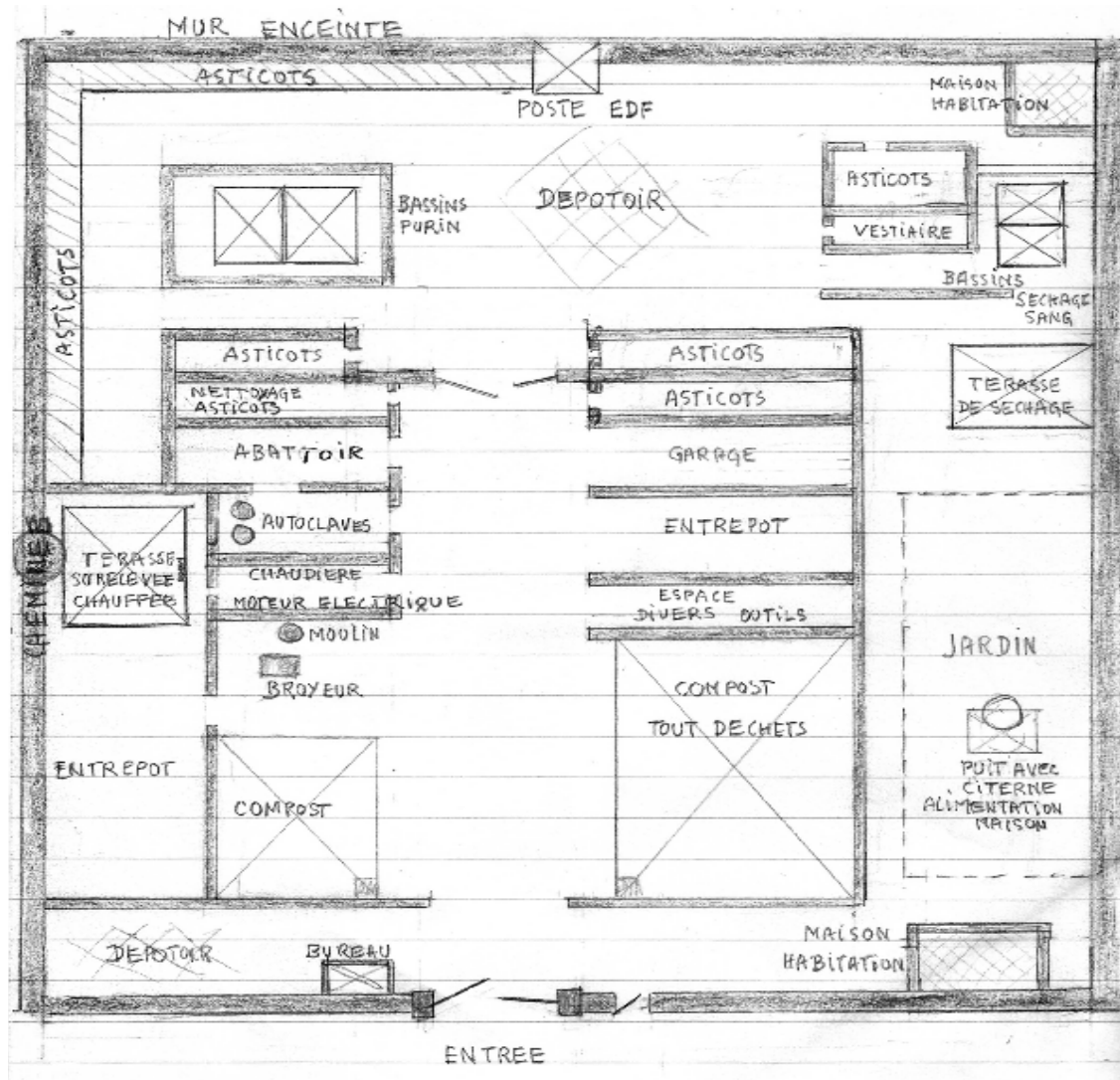
1^{re} Désinfecter les matières fécales dans
 les fosses d'aisance et les transporter au moyen
 de tonneaux hermétiquement fermés. Cette dés-
 infection aura lieu au moyen d'un mélange de
 sulfate de fer de charbon pulvérisé et de plâtre
 dans les proportions ci-après, pour un hectolitre de matière

Sulfate de fer — — — 2 kilogrammes
 Fourniture de charbon — 1 id
 Plâtre cruet en poudre — 5 id

Le décret donne ensuite la liste des « établissements dont la formation ne pourra avoir lieu sans une permission de l'autorité administrative » et parmi ceux-ci on trouve les boyaudiers, les fabriques de poudrette et les clos d'équarrissage.

Dès lors, on voit apparaître de temps en temps, dans les comptes rendus des réunions des Conseils municipaux, le signalement d'enquê-

▼
Croquis de l'usine de Blagnac d'après M. Clerc, ancien contremaître



tes « commodo-incommodo » concernant des usines ou ateliers considérés comme « insalubres ou incommodes » pour le voisinage. C'est le cas, par exemple, le 25 novembre 1853 lorsque le préfet de la Haute-Garonne informe le Maire de Blagnac du projet d'implantation d'un clos d'équarrissage au lieu-dit « Maury » quartier de la Salade à Toulouse, ou le 9 mars 1857 lorsque le sieur Bruguyère, boucher à Blagnac demande l'autorisation d'établir un atelier pour la fonte du suif « dans un local dépendant de sa propriété et situé au fond du jardin³ »,

Enfin le 24 juillet 1857 le préfet informe le maire de Blagnac, « pour exécution » de l'autorisation accordée aux sieurs Garric Jean et Fazeuille Gérard d'établir une fabrique de poudrette suite à une demande du 26 février 1857 et ce malgré les 164 oppositions qui avaient été formulées ; nous sommes en plein dans la période « autoritaire » du Second Empire !

En théorie il s'agit d'un atelier qui transforme les excréments, par dessiccation en engrais sous forme de poudre. Mais en pratique, à une date qui n'apparaît pas dans les délibérations du Conseil municipal, cette usine devient un « clos d'équarrissage », c'est-à-dire un atelier qui traite les viandes impropres à la consommation ou qui pratique l'abattage des animaux malades ou blessés de telle sorte qu'ils ne sont pas vendables.

Les bâtiments sont implantés en pleins champs, à environ 1500 mètres des dernières maisons du village, et au bout d'une allée de cent cinquante mètres qui relie le clos à la route de Grenade. Ils sont entourés d'un haut mur qui isole totalement l'ensemble. Une cheminée d'une vingtaine de mètres de hauteur domine le tout.

A l'intérieur du mur d'enceinte on trouve un alignement de trois hangars dont les pignons font face à l'entrée et, tout au fond, du côté opposé au porche, appuyés au mur, des appentis grillagés précédés de fosses et de surfaces bétonnées.

Deux ou trois fois par semaine un tombereau tiré par un cheval, puis un camion, apportent des abattoirs de Toulouse les viandes ou les animaux de rebut ainsi que les cadavres de petits animaux: chiens, chats et autres, ramassés dans la ville.

Les carcasses sont dépecées, broyées, passées dans une étuve, desséchées et transformées en compost.

L'usine emploie peu de monde : cinq à six personnes au maximum. Mais l'isolement du bâtiment et son activité est propice à toutes sortes de rumeurs. Pour un témoin, il y a des condamnés venant de la prison Saint-Michel qui participent au travail peu ragoûtant qui s'effectue dans le clos. Le fils du dernier contremaître, qui a vécu sur place durant sa jeunesse, n'a pas souvenir de ce fait. Selon d'autres témoins, certains employés n'hésitaient pas à prélever de la viande sur les carcasses, dans les zones les moins atteintes, pour ensuite la consommer ... ou la revendre par

▼
**La cheminée
d'une vingtaine
de mètres
de hauteur
domine le tout**



dessous le manteau. Ce qui est avéré, en tout cas, pendant les restrictions alimentaires de la Seconde Guerre mondiale...

Mais une autre activité se greffe bientôt sur l'activité principale : la production d'asticots pour la pêche. Il y a encore beaucoup de personnes qui se souviennent de l'un des derniers propriétaires de l'usine, par ailleurs marchand d'articles de pêche, dont la boutique, installée place du Ravelin, à deux pas des abattoirs de Toulouse, est connue de tous les « pescofis » de Garonne et des cours d'eau des alentours : la maison Granier. Pour faire face à la demande, ce dernier produit sa marchandise dans l'usine de Blagnac. Une série de constructions légères, grillagées, s'appuie le long d'une partie des murs de clôture sud et ouest ainsi que sur le fond de l'un des hangars.

La viande en putréfaction produit les asticots, force mouches bleues ... et une odeur pestilentielle qui a la vertu de créer un « no man's land » de plusieurs centaines de mètres autour des bâtiments et incite les passants à s'éloigner au plus vite des lieux.

Jusqu'aux environs des années 1960/1970, l'usine continue tranquillement son activité. Mais la deuxième moitié du XX^e siècle va être fatale à la survie de l'exploitation.

Le développement économique et industriel de l'agglomération toulousaine, la poussée démographique qui en résulte, ont pour conséquence la création d'une zone industrielle et commerciale dans le secteur nord de Blagnac de part et d'autre de la route de Grenade, ainsi que l'implantation de nouveaux quartiers d'habitations dans ce qui, jusqu'ici, était essentiellement constitué par des terrains agricoles. Les nuisances créées par l'usine, notamment olfactives, sont de moins en moins tolérées. Elles font l'objet de récriminations fréquentes auprès des services publics. Ainsi, par exemple, un habitant du chemin de Barrieu, installé à plus d'un kilomètre du clos d'équarrissage, écrit au maire, le 28 septembre 1964 pour se plaindre « des odeurs nauséabondes que nous sommes obligés de respirer presque quotidiennement dans le quartier ... il n'est presque pas un soir durant l'été où il a été possible de mettre le nez dehors dans son jardin... »

Le 13 novembre 1968, lors d'une délibération du conseil municipal, « Monsieur le Président expose une demande de Monsieur B. (propriétaire) de l'usine d'équarrissage, qui voudrait obtenir des autorisations de construire pour améliorer la salubrité des lieux et du personnel. Après



discussion sur ce problème important pour la commune, le conseil municipal qui voudrait bien aider Monsieur B. pour une implantation extra communale et sur proposition de Monsieur Rivals, accepte le principe d'une indemnisation de l'intéressé pour l'achat d'un nouveau terrain et refuse tout permis de construire⁴. »

En attendant l'usine se dégrade, faute d'entretien. Selon un témoin « les murs de briques se lézardent et se déforment, des madriers servent d'étais, par les interstices un jus pestilentiel s'écoule... »

Le 14 novembre 1969 une délibération du conseil municipal signale qu'une demande a été adressée à la municipalité de Larra. Cette dernière a dû refuser l'autorisation d'implantation car un conseiller municipal évoque le transfert à Castelsarrasin. En décembre, c'est vers la commune de Grenade que l'on se tourne. On envisage de s'installer au lieu dit *Domaine de Gilard*, à trois kilomètres de Grenade. Mais là aussi la municipalité concernée refuse la venue du clos.

Cependant Monsieur B. se préoccupe de quitter les lieux.

▲
Devant le clos
d'équarrissage

Le 12 janvier 1970 « Monsieur le Maire informe le Conseil municipal que Monsieur B. directeur du clos d'équarrissage sis à la Poudrette désire faire procéder à l'enlèvement de 3000 tonnes de compost entreposés dans l'établissement.

Cet engrais sera délivré gratuitement à toute personne procédant à son enlèvement. »

Toutefois, Monsieur Cardona, conseiller municipal, considérant que « cette opération constitue l'assainissement des lieux », demande que « les transports projetés (fassent) l'objet d'une réglementation sanitaire⁵ » ce qui a pour conséquence d'annuler la procédure d'enlèvement des déchets de transformation des produits d'équarrissage. Et on se retrouve dans la situation antérieure !

C'est à cette époque que l'usine est finalement abandonnée.

Les bâtiments, sans entretien, se dégradent peu à peu. Au milieu de ceux-ci les trois mille tonnes de déchets donnent un air lugubre aux ruines, propre à évoquer des scènes pour film d'horreur : on raconte que, par les nuits chaudes de juillet ou d'août, on peut voir des feux follets s'allumer spontanément sur le monticule constitué par les restes d'ossements, de chairs et de sang décomposés.

D'ailleurs le décor convient à des artistes en quête de locaux. En 1985 les lieux sont squattés par des troupes théâtrales alternatives, de théâtre des rues, parmi lesquelles, à partir de 1992, *Royal de Luxe* et celle qui deviendra *L'Usine*, actuellement implantée à Tournefeuille.

Mais il y a là une friche industrielle qui dépare la zone d'activités en train de s'établir sur les terrains d'alentours. Aussi en 1994, par suite du transfert des locaux à la municipalité la responsabilité de celle-ci est engagée en matière de sécurité. Dès lors la mairie procède à l'évacuation des lieux et bientôt à la démolition de l'ensemble.

Ainsi s'achève un épisode de près de 140 ans de la vie du village, épisode qui a fortement marqué les souvenirs olfactifs de plusieurs générations de Blagnacais !

Lucien ALEMANNI

REMERCIEMENTS

Nous remercions le personnel des Archives municipales de Blagnac pour l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée en mettant aimablement à notre disposition les divers documents cités ci-dessus, ainsi que les diverses personnes qui ont accepté de nous faire part de leurs témoignages et notamment:

- Messieurs CLERC, fils et petit-fils du contremaître-comptable-concierge de l'entreprise qui ont vécu sur place.
- Monsieur LANTA, frère de l'un des employés de l'usine.
- Monsieur ARGELES, dont un parent assurait le transport depuis l'abattoir de Toulouse, des carcasses d'animaux morts refusés, ainsi que les visières et les déchets.
- Monsieur David BOURBON, de la troupe théâtrale *L'Usine*

¹- Délibération du CM de Blagnac du 20/12/1857 : règlement sur l'abattage des animaux à l'abattoir

²- *La Haute-Garonne sous l'Empire* publié par *Le Souvenir Napoléonien Midi-Pyrénées* : pages 31 et 32

³- Archives municipales de Blagnac: cote 1D 33 ; courriers à la municipalité

⁴- Archives municipales de Blagnac : délibération du 13 novembre 1968

⁵- Archives municipales de Blagnac : délibération 12 janvier 1970

erratum

Une erreur s'est glissée à la page 16 du numéro 36 de la revue **BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE** :

Il fallait lire «12 septembre 1801» et non «12 novembre 1800»

La rédaction

Marcel CARREYN : un destin lié à la guerre

Marcel Carreyn conduisant son troupeau de vaches à l'étable près de l'église et Marcel Carreyn musicien à l'Union Musicale : voilà les souvenirs que les anciens Blagnacais ont gardé de cet homme qui a vécu au XX^e siècle.

Seul l'accent de celui-ci disait ses origines car il était de Lille et c'est la guerre qui va l'amener à s'installer définitivement au cœur du village.

Une correspondance de quatre ans (de 1915 à 1919) entre ce jeune homme d'alors et une jeune fille blagnacaise nous a été prêtée amicalement par leur fille.

Si les nombreuses lettres et cartes du soldat Marcel Carreyn sont arrivées jusqu'à nous c'est par une volonté délibérée des protagonistes car ce sont en fait des lettres d'amour écrites par Marcel Carreyn à Jeanne Silvestre qu'il a lui-même souhaité préserver comme témoignage de leur histoire.

Il y a là une correspondance exceptionnelle tant par le nombre de lettres et de cartes que par les récits du soldat Carreyn de l'armée d'Orient qui rend compte de ce qui se passe sur le front balkanique et qui décrit les pays et les gens qu'il côtoie.

Et puis ces lettres permettent de mieux connaître le quotidien d'une famille de Blagnac pendant la Première Guerre mais combien il est regrettable que les lettres de M^{lle} Silvestre ne nous soient pas parvenues !

Ces lettres sont passionnantes et tellement bien écrites ! le niveau d'instruction de Marcel Carreyn est signalé sur son livret militaire : c'est le certificat d'études primaires.

Le militaire Carreyn Marcel est identifié comme 2^e classe du 45^e Régiment d'Infanterie, il est de la classe 1911 puisqu'il est né en 1891.

Il est indiqué aussi dans son livret militaire qu'il entre dans l'armée comme élève musicien, qu'il fait ses classes d'octobre 1912 à septembre 1913, qu'il ne sait pas nager (au combien dommageable pour lui !!!) et qu'en octobre 1914 il entre dans la réserve de l'armée active : malheureusement la guerre est déclarée en août et comme il l'écrit lui-même :

« Je ne peux me mettre dans l'idée que j'ai déjà 26 ans ; comme mes camarades, il me semble toujours que nous sommes en train de faire notre

service actif et que nous n'avons que 22, 23 ans. C'est bien malheureux d'avoir à passer en guerre les plus belles années de notre vie... » nov. 17

« Je suis beaucoup moins fort que je ne l'ai été et tu vas rire, mais je me fais vieux ! » 08/12/18

Et effectivement cette période est un cap difficile pour lui car si les deux premières années d'Orient se déroulent sans grands bouleversements, l'année 1917 est une année « noire » qui va lui faire prendre des décisions importantes.

Tournant ainsi une page de sa vie, son destin se lie à Jeanne Silvestre.

1- Un Poilu dans l'Armée d'Orient

Leur rencontre est fortuite ; le soldat Carreyn fait une halte à Blagnac avec sa compagnie alors que son régiment rejoint Marseille pour embarquer vers la Grèce.

09/10/16 : « il y a un an aujourd'hui nous quittions les tranchées de Berry au Bac pour être dirigés sur l'arrière. On parlait d'un départ pour la Serbie mais sans certitude... »

12/10/16 : « Il y a un an aujourd'hui que nous embarquions à Epernay pour ? C'était pour Toulouse, on ne l'a su qu'en route, nous y arrivions le 14 et de là à Blagnac. »

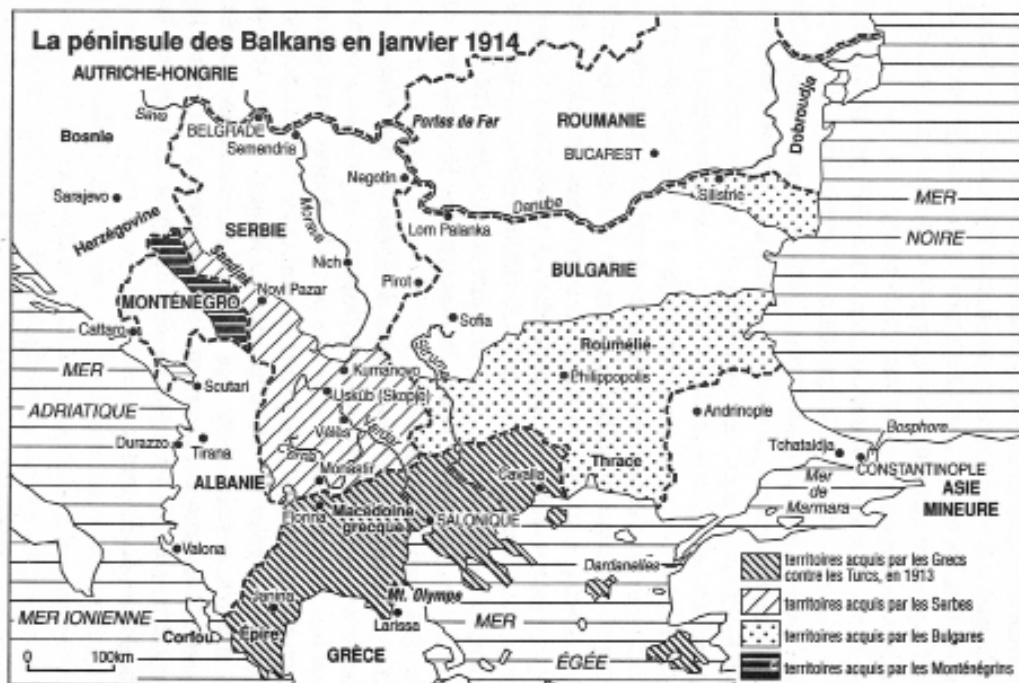
En effet Aristide Briand, Président du Conseil, a engagé la France aux côtés des Alliés contre les Turcs et les Bulgares en Orient.

Il envoie un Corps Expéditionnaire qui débarque en octobre 1915 à Salonique pour faire la jonction avec l'armée Serbe, amie des Alliés.

Le soldat Carreyn écrit sur le bateau « le Michigan » :

4/11/15 : « Nous voici arrivés en vue de Salonique. Quel beau coup d'œil !

On aperçoit la ville qui est bien située, sur une montagne, en bordure



▲ La péninsule des Balkans en janvier 1914
(extrait du livre de Pierre Miquel : Les poilus d'Orient - Fayard)

▼ SALONIQUE – Vue panoramique Yedi-Coulé 1917 - Editeurs – M.S.R.



de la Mer. Dans le Port de nombreux navires de tous les genres : Cuirassés-Torpilleurs-Croiseurs-Transports, Bateaux-hôpitaux... Quand débarquons-nous ? Je n'en sais rien car il y a plusieurs bateaux avant le nôtre et nous attendons de pouvoir rentrer au Port... bien qu'on nous ait promis de déposer nos lettres à l'île de Malte, on n'y a pas fait escale »

09/11/15 : « Toujours au camp de Salonique. Nous attendons le 3e bataillon qui a dû quitter Toulouse un jour après nous. »

L'expédition des Dardanelles pour forcer les Détroits a déjà eu lieu en février-mars 1915 et M. Carreyn a l'occasion de se rendre sur les lieux du débarquement et de l'attaque des Forts turcs qui défendaient l'entrée du Détroit :

20/01/19 « ... le Débarquement n'a pas dû être facile ; pour y arriver, le bateau qui amenait les troupes (le River Clyde) s'est lancé à toute vitesse sur la plage et on le voit maintenant presque entièrement en dehors de la mer, debout enlisé dans le sable. Comme les Forts devaient tirer ... les autres bateaux ont accosté contre le premier et étaient un peu abrités, le premier bateau est criblé d'obus et certainement ce n'était pas des petits qui devaient tomber !

A côté il y a le cuirassé Masséna qui est échoué et un autre bateau qui est coupé en deux.

Le village est complètement en ruines et quant au champ de bataille même, ce n'est pas à raconter tellement c'est terrible à voir. »

Le corps expéditionnaire Français débarqué à Salonique est poussé sur le fleuve du Vardar dès le mois d'octobre pour venir au secours de l'armée serbe qui remporte d'abord de gros succès puis doit battre en retraite face aux Bulgares!

A partir de novembre toutes les unités retraitent vers Salonique en multipliant les combats d'arrière-garde dans un milieu montagneux.

Nov.15 : « Depuis trois jours nous manœuvrons... nous avons dû, par mesure stratégique, opérer un mouvement de repli. Ayant devant nous un ennemi supérieur en nombre et occupant une mauvaise position à cause du Vardar et comme il n'y avait qu'un pont à l'endroit que nous occupions, pour peu que l'ennemi arrive à percer notre front, il atteindrait ce pont bien avant nous et pourrait faire la Division prisonnière. Ce recul s'est organisé en bon ordre et sans perte pour nous.

A la tombée de la nuit du 20 novembre nous avons dû faire une étape de 25 km, presque sans pause et ayant, en plus de l'équipement réglementaire, du matériel et des blessés à transporter et cela a été très fatigant.

Pendant cette marche pénible, car rien n'est plus pénible que de devoir reculer, nous avons eu un instant de gaieté et vous n'allez pas en rire.

Il y avait un gué de 5 mètres de largeur avec une profondeur de 0,50 pour couper notre chemin, nous l'avons traversé et forcément on en riait et pourtant ce n'était pas très agréable d'avoir les souliers pleins d'eau en pleine nuit et surtout en plein hiver car en ce moment il fait très froid et ça gèle très fort. Une fois le pont traversé on a fait que changer d'emplacement mais reculant toujours et c'est à ce moment notre tour de protéger la retraite des autres régiments, l'ennemi n'a pas encore traversé la rivière dont on a fait sauter le pont et on l'attend.

Jusqu'où aurons-nous à reculer ? On n'en sait rien. Ce recul, selon moi, doit être dû au retard qu'on a mis à envoyer un corps expéditionnaire dans cette région et l'ennemi nous a devancés en concentrant ses forces. ...



◀
Kavadar :
départ pour Demir-
Kapou, le début
de la retraite
pour les troupes
du Général Sarrail
(extrait du Magazine
de la Grande Guerre
14-18, n° 42)

les tuyaux courent qu'on abandonnerait la Serbie et qu'on reviendrait en France, à cause de la Grèce qui empêcherait notre ravitaillement. »

29/03/16 : « Je vous envoie la photo du défilé de Demir Kapu où nous sommes passés pendant la retraite de Serbie... nous n'avions que cette route à prendre et c'est l'unique voie du chemin de fer, les montagnes sont inaccessibles. La Vardar coule entre deux »

28/10/17 : « ...c'était en Serbie, nous allions sur le Front et ne connaissions pas ce qui nous attendait. Nous avons été bien malheureux dans cette retraite dans la neige. »

Aux derniers jours de décembre 1915, l'échec de l'Armée d'Orient est total mais la faute n'incombe en rien aux bataillons lancés dans la vallée du Vardar qui, au jour le jour, se sont bien battus.

A la fin du mois de novembre, on ne compte que 50 000 combattants franco-britanniques, parmi lesquels seuls les hommes de trois petites Divisions françaises sont effectivement engagés.

14/12/15 : « Nous sommes en territoire grec à 5 km de la frontière ; les troupes n'ont l'ordre de tirer que si l'ennemi a nettement franchi la frontière jalonnée de toutes parts.

L'ennemi n'a pas encore franchi la frontière... On dirait qu'il attend une décision ; peut être la Bulgarie a-t-elle envoyé un ultimatum à la Grèce à notre sujet ? Je n'en sais rien.

Avant de se mettre en route pour la Grèce, on a rassemblé le régiment et si vous aviez vu le spectacle : hommes affamés, très sales, pas rasés, pas débarbouillés depuis trois semaines, ayant eu à peine le temps de manger, vous auriez dit : ce sont des soldats qui ont fait leur Devoir malgré la défaite !

Un Bataillon qui était au bivouac a été à l'improviste cerné par l'ennemi, il n'a dû son salut qu'à la fuite, en abandonnant les sacs et équipements ; beaucoup n'ont plus de capotes, couvertures, toiles de tente.

Vous voyez donc toutes les misères que l'on a subi dans la guerre de campagne ; le Régiment s'en est sorti glorieusement et sera probablement cité à l'ordre du jour. »

19/12/15 : « Nous sommes toujours à une vingtaine de kilomètres

de Salonique et presque toute la Division est réunie à cet endroit. Nous devons occuper le camp retranché de Salonique, on ne se bat plus pour le moment et ce calme nous repose un peu »

Les Grecs permettent aux Alliés et aux Serbes de s'installer dans la plaine marécageuse de Salonique, port neutre.

L'année 1915 se termine par un succès stratégique de l'Allemagne.

L'offensive contre Constantinople par les Détroits et Gallipoli est un échec meurtrier pour les Alliés et l'entrée en guerre de la Bulgarie au sein de la quadripartite permet d'en finir avec la Serbie et le Monténégro et de maintenir la Roumanie et la Grèce dans une prudente neutralité.

Les Alliés peuvent craindre une action des Empires Centraux sur Salonique dont les effectifs sont modestes et dont les défenses ne sont encore que provisoirement aménagées.

04/01/16 « Les tuyaux courent qu'on quitterait la Grèce pour aller au Maroc, en Egypte ».

A partir de février les premières batteries d'artillerie lourde commencent à être déployées.

Le Général Sarrail, Commandant en chef interallié, prépare une offensive au printemps mais il faut trois mois au Génie pour faire aménager des routes carrossables, des pistes.

19/02/16 « Ici c'est toujours la même situation. Il n'y a pas d'attaque de prévue mais si elle a lieu, elle sera terrible. C'est à prévoir car les Allemands auront à employer leur artillerie lourde mais il y a de quoi leur répondre car nous avons de l'artillerie lourde en suffisance et en bonne position. Nous avons en plus l'artillerie des navires de guerre qui sont au port de Salonique et qui peuvent facilement tirer au-dessus de nous.

Aux bons endroits il y a des mitrailleuses dans des abris en ciment armé et où il n'y a que l'ouverture suffisante pour la manœuvre de la mitrailleuse.

Nous sommes bien montés en mitrailleuses ; il y a des compagnies complètes au 45^e (Régiment d'Infanterie) : il y a 2 Compagnies à 12 mitrailleuses plus la moitié de la Compagnie mitrailleuse de la Brigade.

Aujourd'hui a eu lieu une prise d'armes et remise de décoration par le Général de division »

25/02/16 : « Camp de Durmunchli - Grèce »

18/03/16 : « Figurez-vous que cette nuit nous avons eu la visite d'un Zeppelin (ballon dirigeable allemand), et cela n'est pas très agréable loin de là.

A 3h du matin, nous sommes réveillés par de formidables explosions ; on sort ; mais où courir ?...on se sauve à moitié vêtu, pour ma part je me suis sauvé sans soulier, on se sent poursuivi !

Ces affreux sifflements et éclatements de bombes qui tombent un peu partout ! On entend le bruit du moteur, cela bourdonne toujours aux oreilles, on vit de terribles minutes que l'on ne peut expliquer, plus terribles que dans des cas de bombardement par artillerie.

Le temps étant très nuageux, on n'a pas pu apercevoir le monstre malgré les phares qui sillonnent le ciel.

Peut-être a-t-il jeté des bombes au hasard, car il ne pouvait trop viser ; plusieurs bombes sont tombées dans le camp même, mais pas trop de dégâts.

Une bombe est tombée à côté d'une tente occupée par des marins (artillerie de marine) la tente a été recouverte de terre, les habitants y étaient ensevelis, un marin était mort étouffé ; ce fut la seule victime qu'il y a eu dans notre camp.

J'ignore les dégâts faits dans un camp situé plus loin... le zeppelin ne devait pas être venu pour nous, il se dirigeait peut-être sur Salonique et se sera perdu en route et a jeté des bombes un peu partout... On signale quelques escarmouches entre Bulgares et Français à la frontière Grecque. Cet après-midi nous avons entendu un grand bombardement de ce côté. »

Dans un premier temps les Empires centraux ne franchissent pas la frontière grecque et les Bulgares cessent leur progression vers le Sud.

Ne pouvant affronter les puissances centrales dans un choc massif, le Général Sarrail procède seulement à des opérations locales comme saisir des positions stratégiques favorables, entretenir l'esprit offensif, maintenir l'ennemi dans l'incertitude ; il bénéficie de 120 000 hommes et de l'armée Serbe reconstituée dont 50 % peuvent combattre.

17/04/16 : « Les Serbes vont bientôt arriver et alors nous ferons de la belle ouvrage »

01/03/16 : « Et pendant ce temps nous vivons la vie calme du camp retranché... il est question que le transport *la Provence* a été torpillé, sur les côtes de Grèce, on dit que notre courrier y était. »

10/03/16 « Avant-hier, pendant la répétition, nous avons eu la visite du Général Sarrail : il nous a fait jouer *Hérodiade*.

28/03/16 « ... ici nous ne pouvons plus dormir tranquille ; la semaine dernière c'était un zeppelin, hier matin circulaient 6 aéros qui ont jeté des bombes sur Salonique ; la bombe était tombée sur un dépôt de poudre ; il y a eu une formidable explosion, il y a eu beaucoup de dégâts, une quarantaine de tués et blessés mais plutôt des



sujets grecs et malheureusement des victimes innocentes, femmes et enfants...il y a eu 2 aéros abattus. »

12/04/16 : « Vous êtes dans l'inquiétude à mon sujet mais soyez sans crainte, il ne se passe rien de grave par ici ; ce que les journaux vous racontent ce ne sont que des petites escarmouches sans importance à la frontière.

Peut-être un jour ou l'autre nous aurons à subir une attaque mais rien n'est encore décidé, on attend les événements. »

26/04/16 : « Camp retranché de Salonique »

08/05/16 : « Voilà cinq jours que nous marchons... les étapes ne sont pas très longues : 15 km environ mais elles sont très pénibles à cause de la chaleur... l'empressement qu'on met à se coucher, à se disputer un brin d'ombre ; l'on boit, l'on boit toujours et on a toujours soif ; on apprécie un

◀
**Camp des Alliés
au pied des vieilles
murailles
de Salonique**

fossé, on ne s'inquiète pas si l'eau est potable ou pas... pour le moment nous sommes campés sur une montagne, nous ne sommes pas loin de la frontière.

La nuit de notre départ, un zeppelin est passé au-dessus de notre camp, se dirigeant sur Salonique ; nous avons eu le grand plaisir de le voir tomber et prendre feu.

D'après les renseignements, un obus ayant crevé le ballon, il a atterri normalement et les hommes ont mis le feu à leur appareil avant de l'abandonner, ils ont pris la fuite mais on a mis deux régiments serbes à leur trousse et naturellement ils ont été pris : encore un qui nous laissera dormir tranquille !

Ici les aéros viennent deux fois par jour au-dessus de nous. »

14/06/16 : « Nous attendons le moment où nous pourrons chasser les Bulgares de la Serbie. »

18/09/16 : « ... je vous envoie une photo très intéressante : celle du train blindé.

Le train que nous avons vu se compose d'une très forte locomotive, un canon de gros calibre et un fourgon à munition, le tout d'une construction spéciale, le personnel s'y trouve à l'abri car il est, comme son nom l'indique, blindé et peut résister très longtemps. Il rend de grands services car il peut s'avancer en avant des lignes et difficile à repérer, ou son déplacement facile, seule la destruction de la voie pourrait lui être nuisible.

Mais les Bulgares résistent et le Général Serrail renonce à l'offensive.

A l'automne des combats sont engagés en Macédoine, combats violents puis le Général Cordonnier entre à Fiorina le 17 septembre 1916.

18/09/16 : « Il y a quelques combats sérieux en Orient mais ce n'est qu'en attendant le jour de la grande offensive qui, avec l'intervention de la Roumanie nous permettra de reconquérir la Serbie. En ce moment de violents bombardements ont lieu du côté de Fiorina (nous sommes en face de Guevgueli).

09/10/16 : « La situation est très bonne ; nous progressons toujours peu à peu.

La nuit dernière il y a eu relève chez les Bulgares, on dit que c'était par des soldats allemands, je ne sais si c'est vrai mais qu'est-ce qu'ils ont

pris comme bombardement, pire que pour nos attaques. Je crois que cet accueil ne leur a pas dû être favorable.

12/10/16 : « Chacun son tour de connaître les misères de la retraite : les Bulgares l'ont mérité et ils savent déjà ce que c'est.

Si vous voyez déjà le terrain repris depuis le début de juillet : une quinzaine de km en profondeur !

Le 9 nous avons pris d'assaut une crête : 660 m d'altitude, nous avons avancé de plus de 3 km en une demi-heure et n'avions que 2 blessés.

Sur une cinquantaine de Bulgares qui occupaient la première tranchée, il en restait sept que nous avons fait prisonniers, et il y en avait trois de blessés, les autres gisaient au fond. Malgré les furieuses contre-attaques ils n'ont rien repris de ce qu'ils avaient perdu. Depuis cette attaque, ils sont certains d'avoir devant eux des Français.

Il y a des déserteurs tous les jours, car ils avaient peur qu'il y ait des Serbes.

Ils sont questionnés au bureau du Colonial et donnent de bons renseignements.

Ils sont bien reçus, à leur arrivée on leur donne à chacun une boule de



◀
**Macédoine –
Familles turques
quittant leur pays
natal bombardé
par les Bulgares**

pain ; quel régal pour eux d'avoir du pain blanc, le leur est très noir !
Ils mangent avec nous et c'est plaisir de les voir manger (dévorer plutôt)...
nos prisonniers ne sont peut-être pas si bien soignés chez eux. »

25/10/16 : « Hier c'était un sergent [Bulgare] qui désertait à cause de la nourriture peu abondante chez eux... ils sont tous amateurs de désertier et ne se gênent pas pour dire que c'est parce qu'ils en ont assez de la guerre. Quel moral !

18/10/16 : « Si l'on peut arriver à percer en face de nous d'une façon brusque, ils [les Bulgares] seront obligés d'abandonner leur artillerie car ce n'est pas chose facile de diriger les pièces parmi les montagnes, précipices et les routes manquent beaucoup.

25/10/16 : « La lutte est surtout vive du côté de Fiorina où les Serbes continuent à avancer dans la direction de Monastir.

14/11/16 : « Demi-heure après avoir écrit la dernière lettre, nous recevons l'ordre de nous rendre au poste de secours pour faire notre service dans une attaque ; celle-ci a très bien réussi en n'ayant que trois blessés mais après ...quel enfer !

Nous avons pris une crête qui domine une vaste plaine ce qui est très important ; aussi les Bulgares furent furieux et nous ont fait un bombardement comme je n'en ai jamais vu sur un si petit espace et ce fut avec de gros obus (210) il y avait de quoi devenir fou.

Ils firent la contre-attaque pendant une même nuit mais notre 75 leur a fait un tir de barrage et presque tous sont restés sur le terrain ; à l'avant dernière, ils étaient arrivés jusqu'à nos fils de fer en rampant mais, reçus à coup de grenade, ils y sont restés accrochés.

Ils ont essayé de toutes les façons en attaquant d'un autre côté pour nous contourner, ils n'y réussirent pas et de ce côté là nous avons avancé de 250 mètres sans l'avoir prévu.

Malgré leurs furieuses contre-attaques les positions furent maintenues et elles sont très bien organisées maintenant.

Avec ces bombardements terribles nous eûmes beaucoup de travail et ce fut pénible car c'était par des ravins où nous étions obligés de marcher dans le ruisseau continuellement, nous enfonçant dans la boue jusqu'aux genoux à certains endroits et cela pendant les bombardements.

Cela dura trois jours et trois nuits aussi je ne sais comment je suis encore vivant ; je suis très fatigué mais très content du devoir accompli car dans ce cas là on ne pense pas à la fatigue, on ne pense qu'à faire son devoir, chacun son service.

Je n'ai pas voulu attendre plus longtemps pour vous écrire car je suis très heureux de pouvoir encore le faire. Ce sont de bien tristes moments que l'on passe et c'est bien pénible d'y penser et lorsqu'on y est, cela fait de drôles impressions qu'on ne saurait exprimer car on pense à toutes sortes de choses, on s'aperçoit surtout qu'on est peu de chose sur terre...il y a eu beaucoup de blessés légèrement par éclats d'obus mais les Bulgares ont eu de nombreuses pertes car toutes leurs contre-attaques ont été faites avec beaucoup de monde et, comme elles ont échoué, c'est que le tir de barrage leur a été funeste.

Pas un de nous ne fut blessé, c'est un hasard extraordinaire qui nous a favorisé jusqu'à maintenant .

Je vais maintenant prendre un petit repos que je crois avoir mérité.

19/11/16 : « Aujourd'hui nous avons une grande nouvelle : la prise de Monastir. C'est une belle victoire remportée par l'Armée d'Orient car Monastir était fortifiée et possédait un camp retranché. Ce sera la capitale Serbe en attendant de reprendre Belgrade »

28/11/16 : « Nous progressons toujours lentement à la façon des Alliés ; nous avons fait samedi dernier une légère avance car il faut se disputer montagne par montagne mais nous réussissons chaque jour et les contre-attaques ne coûtent que des pertes à l'ennemi car dans ces derniers cas notre 75 leur fait un de ces tirs de barrage auquel je n'aimerais pas y être car il est très difficile d'en sortir sans être touché. »

14/12/16 : Attaque du 11 et 12/12/16

« Sept heures et demie : une section a pénétré dans les tranchées bulgares ; les Bulgares ont juste le temps de crier : « kamarades ! » pour ne pas être atteints par les grenades.

Il en fut de même pour les trois autres crêtes qui devaient être prises ; seulement à la dernière les Bulgares prévenus tirèrent quelques coups de fusil mais la tranchée fut prise quand même.

Quand l'artillerie prévenue fit son tour de barrage, nous occupions

toutes les tranchées convoitées, il était trop tard pour eux ; ils firent une seule contre-attaque mais ils furent si bien reçus par notre artillerie qu'ils n'eurent pas l'idée de recommencer.

Tout le terrain conquis est resté entre nos mains et très fortifié par nous. Nous eûmes très peu de blessés ; cela facilite notre service qui aurait pu être très pénible à cause du terrain rendu mauvais par les pluies incessantes, nous avons quatre km à faire dans les ravins pour amener les blessés au poste d'évacuation. »

En deux mois les Français, Serbes et Russes ont progressé de 50km et repoussé les Bulgares au-delà de la frontière grecque.

Le Général Sarrail, qui commande l'Armée d'Orient, essaie de faire entrer la Grèce dans la guerre du côté de l'Entente.

La Grèce est divisée.

le 6 octobre l'ancien premier ministre Venizelos, s'appuyant sur un fief Crétois et sur les îles de l'archipel grec, débarque à Salonique, s'opposant au gouvernement légal d'une Grèce intérieure soumise au blocus de l'Entente et une Grèce des îles et de Macédoine matériellement soutenue par le Général Sarrail qui joue un rôle essentiel pour aider à sa reconnaissance progressive et entretenir ses troupes.

Des compagnies sont débarquées au Pirée d'où elles gagnent Athènes pour imposer l'application des conditions fixées par l'Entente.

12/10/16 : « Il n'y a encore rien de changé en Grèce ; M. Vénizélos et son gouvernement sont installés à Salonique. Celui d'Athènes n'est jamais régulier mais notre Général Sarrail - que nous aimons bien tous - finira par en avoir assez et il y mettra de l'ordre.

18/10/16 : « ...car par la faute d'un roi hypocrite ce pays perd beaucoup d'estime dans le monde entier. Espérons que cette révolution arrivera à son résultat et que le peuple pourra lever la tête après avoir débarrassé le pays de ceux qui le mènent à la ruine. Déjà le gouvernement royal n'existe plus pour les Alliés et tout se traite avec le gouvernement provisoire ayant à sa tête un homme très intelligent aimant son pays et qui cherche à le sauver. ...De nouvelles troupes sont signalées à Salonique. »

Le 1/12/16, des détachements alliés débarqués au Pirée furent attaqués à

Athènes par les troupes helléniques : une centaine de Français furent tués, blessés et faits prisonniers par les Grecs.

29/12/16 : « Il est arrivé hier parmi nous des troupes grecques, les volontaires de l'armée hellénique. Inutile de vous dire qu'ils trouvent parmi nous un bon accueil fraternel.

05/11/15 : « La cavalerie grecque est montée sur des petits poneys »

Sur le plan militaire, au Nord du pays on assiste à la désintégration rapide de l'armée de Roumanie. Le front se stabilise et le Général Sarrail donne l'ordre de suspendre l'offensive et d'aménager le terrain occupé ; le front se stabilise jusqu'à l'automne 1918.

10/02/17 : « ...les opérations sont suspendues ; il n'y a que lutte d'artillerie. »

20/01/17 : « la proposition de paix de l'Allemagne ne pouvait être acceptée.

Il faut que ce soit nous qui posions nos conditions, ce jour là arrivera... car l'Allemagne doit être à bout et ne pourrait se sauver qu'en essayant d'avoir la paix avant d'être battue.

Nous pourrions alors faire payer cher les crimes de l'Allemagne et nos parents restés en pays envahi n'auraient pas souffert pour rien car ce sont eux les plus à plaindre et nous souffrons beaucoup de les savoir sous la domination allemande.

Je joins à ma lettre la photo du cimetière des soldats du 45e morts loin de leur famille. Il se trouve un peu à l'arrière des lignes ; aucun mort n'est enterré ailleurs ; la tombe du milieu est celle du lieutenant Lapierre tué à la tête de sa compagnie à la dernière attaque.

Réflexions sur les motivations au combat :

07/01/17 : « Moi je n'ai qu'un Père et un Frère en pays envahi mais ce sont des hommes, ils ont plutôt le cœur à supporter les misères ; comme tout le monde je désire la paix mais tant que mon pays ne sera pas délivré, j'aurai toujours du courage et je me résignerai tant que durera la guerre... et vous voudriez aussi pouvoir prendre part à la défense de notre pays ? Mais laissez cela aux hommes, ayez un peu confiance aux soldats français, soyez certaine qu'ils feront tous leur devoir, et s'ils se battent c'est pour l'avenir qui, espérons, nous sera plus favorable.

Leur installation en campagne de guerre n'est pas confortable et plutôt spartiate.

17/11/15 : « J'habite avec Julien, les autres sont par tente de quatre ; trois toiles de tentes forment notre « maison » ; la même pièce sert de salon, chambre à coucher. ...à terre un fagot de bois éparpillé et c'est un luxe pour nous ! cela nous semble même très doux, et on ne sent pas l'humidité de la terre.

Nos deux sacs servent d'oreiller, je le trouve plus dur que le sommier mais j'y suis habitué. »

14/12/15 : « Tous les jours nous changeons d'emplacement et bien des jours nous n'avons pas le temps de faire cuire notre viande... Les marches que nous faisons sont très pénibles à cause des routes qui ne sont pas entretenues et on s'enfoncé dans la boue ce qui rend notre marche très fatigante » mais parfois la vie en pleine nature a de bons côtés !

14/06/16 : « Vous voyez qu'il y avait de beaux petits coins à notre ravin et la rivière que vous voyez était bonne pour la baignade et la pêche. »

Une permission ?

12/04/16 : « Vous êtes plus renseignée que moi car ici on ne sait rien de certain : on vit comme des bêtes. Il n'y a toujours eu qu'un départ et les permissionnaires sont encore à Marseille ; Le Fournier (Louis) a réussi à embarquer et est arrivé hier parmi nous ; il est très content de sa permission passée auprès de sa femme rapatriée il y a quelques mois mais il n'a pas conservé bonne impression de la vie à Paris.

Le soldat raconte dans ses lettres la difficulté à s'adapter aux conditions de vie d'un pays qui n'est pas familier, pour un homme qui vient du Nord de la France !

10/03/16 : « Nous sommes dans la période des pluies, il pleut quelquefois deux jours sans arrêt, les tranchées, voire même les maisons s'écroulent, les routes sont de vrais torrents »

01/04/16 : « Il a fait mauvais temps, il a plu cinq jours continuellement. On n'était pas à l'aise d'autant plus qu'un côté de la tente s'est éboulé et nous étions inondés ; on s'est arrangé le mieux qu'on a pu en attendant le beau temps. Il a fait beau hier, on en a profité pour tout remettre en ordre ; tout a été sec dans une demi-journée de soleil car ici il fait trop beau ou trop mauvais temps.

19/11/16 : « Les gués deviennent infranchissables les jours de pluie car l'eau monte d'un mètre et les ponts n'existent pas par ici.

Nous avons touché chacun un chandail, une peau de mouton et une deuxième couverture, c'est donc vous dire que l'hiver est pénible. Il a plu sans arrêt cinq jours, il fait du soleil depuis hier matin et on n'en voit plus la trace ! C'est ce temps qui occasionne les fièvres dans le pays : il y a de trop brusques changements de température !

08/05/16 : « ...il y a des animaux à piqûres : il y a beaucoup de moustiques et de vipères.

En 1916 la fièvre et des épidémies de paludisme, de bronchite, de dysenterie font des ravages.

Le Général Sarrail écrit au Ministre : « Mon armée est immobilisée dans



Nicaise Plantaron venait d'être affecté au ...^e colonial, à Salonique. Lorsqu'il arriva avec son barda au camp, le sergent l'interpella en lui disant :
— Présente-toi au magasin et dis au capitaine que tu viens chercher une moustiquaire.



Comprenant enfin que l'emploi de la moustiquaire, la quinine et autres prescriptions du major étaient destinées à le préserver de la fièvre paludéenne, Nicaise s'endormit en rêvant qu'il revenait d'un combat glorieux et que des mouquères lui jetaient des fleurs.

les hôpitaux ! »

18/09/16 : « M. Louis, de retour de l'hôpital est retombé gravement malade et est retourné à l'hôpital il y a huit jours et je crois que c'est la France qu'il lui faudrait pour le guérir. M. Leroy est aussi retombé malade, il a dû être transporté à l'infirmerie... car tous les malades ont huit jours de repos et sont en subsistance chez nous »

18/08/16 : « S'il y en a qui disent qu'il vaut mieux être malade et pouvoir

revenir en France : ne les croyez pas ! Comme traitement : diète pendant dix jours et au lait et au thé ! Vous voilà sans force et sans goût pour rien ! Vous n'êtes jamais guéri à moins de changer de climat. »

Les soldats subissent un traitement systématique à base de quinine ainsi que les populations locales.

18/07/16 : « On nous défend absolument de travailler pendant le midi où la chaleur est trop forte et l'on ne doit pas boire l'eau, on prend de la Quinine chaque jour. »

02/04/16 : « Le réveil a lieu à 5 h à cause de la sieste obligatoire de midi à 2h, à cause des grandes chaleurs... »

17/04/16 : « Ce soir nous allons faire une petite « promenade sentimentale » de 17h30 à 23h30, c'est préférable que de marcher le jour car il fait trop chaud. »

25/04/16 : « Il fait très chaud, on ne voit pas beaucoup de monde dehors... et puis il y a les mouches et les moustiques qui vous embêtent aussi l'ammoniaque que vous avez mis dans mon sac a déjà été utilisé pour moi et les camarades. »

Lorsqu'il ne combat pas, Marcel s'ennuie beaucoup sauf quand il fait de la musique.

24/12/15 : « Nous voici à la veille de Noël, mais on ne peut guère réveillonner. Où est ce temps-là où réunis en famille ou au milieu d'amis on fêtait Noël en un bon réveillon ; enfin cela reviendra plus tard, il ne faut pas désespérer, ce sera probablement le dernier Noël que nous passerons en guerre, car il faudra bien que cette guerre finisse !

25/12/16 : « Les jours de fête [Noël] sont comme les autres ; on s'en est aperçu un peu ayant touché un petit supplément à l'ordinaire : cigare, orange, confitures, biscuits, un quart de « pinard » supplémentaire et cela fait toujours plaisir. »

25/04/16 : « Nous ne sommes pas mal ici ; nous avons répétition les matins et concerts tous les après midi aux hôpitaux. Nous sommes bien logés, naturellement couchés sur un plancher, mais sec, nous mangeons à l'hôpital et la nourriture est très bonne. »

22/04/16 : « Je vous envoie la photographie de *La chanteuse légère* du concert

du 26 mars dont je vous ai parlé. La scène est taillée dans la butte, on l'a décorée du mieux qu'on a pu, sans oublier d'y inscrire les quatre victoires du 45° : Lodi - Austerlitz - Friedland - Magenta. »

17/04/16 : « On part du camp à 10h, nous prenons le train à 10h55 pour arriver à Salonique à 12h, nous restons au camp des passagers jusqu'à 16h sans pouvoir sortir ; le concert a lieu de 16h30 à 18h. Comme maintenant il n'y a plus de permissions, on doit rentrer au camp à 21 h, tout juste le temps de dîner en ville et de faire quelques achats. Nous reprenons le train à 2h du matin pour arriver au camp à 5h ; heureusement que nous avons la journée pour nous reposer !

Mademoiselle Silvestre : on dit que le ravitaillement se fait très difficilement et que votre faim n'était pas toujours apaisée... Des « jardins militaires » sont créés à l'initiative locale des unités pour le ravitaillement des soldats ; ainsi plus de 1 000 ha sont cultivés en légumes pour les seuls besoins de l'armée : 300 ha en cultures maraîchères, 460 ha en pommes de terre, 170 ha en maïs et chaque division a son exploitation horticole dans sa zone de stationnement.

22/04/16 : « Cet après-midi on a cultivé notre petit jardin car chaque Compagnie a son jardin, on y plante quelques légumes et salades ; c'est un petit passe-temps, en espérant de n'avoir pas à en profiter : la victoire arrivera avant que ce ne soit poussé (!)



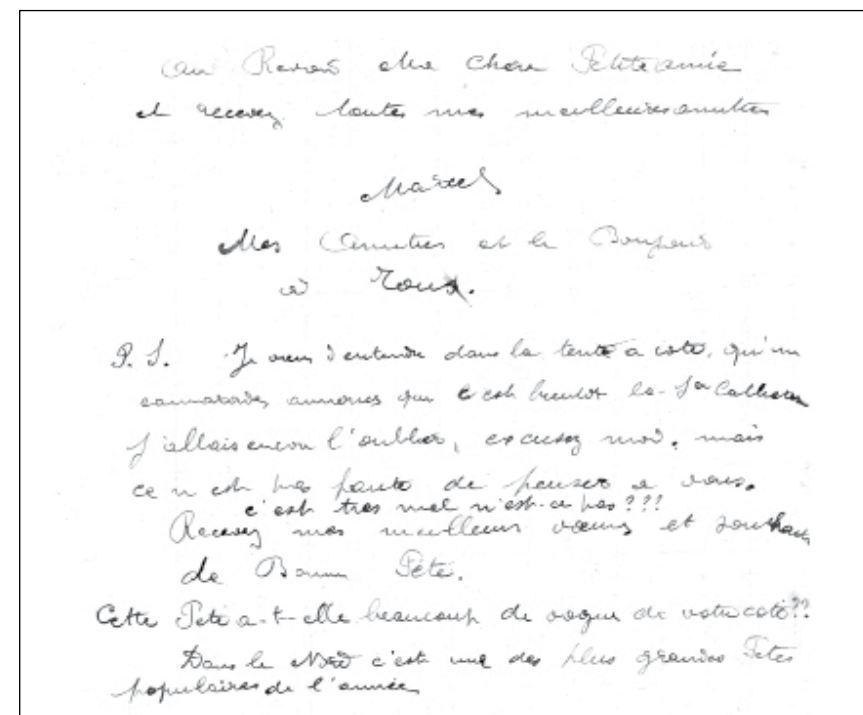
◀
SALONIQUE -
Une rue du quartier
Vardar - Réfugiés
Editions M. M.

Marcel Carreyn raconte sa famille, ses amis, son pays dans les lettres qu'il adresse à la famille Silvestre.

28/03/16 : « J'ai reçu Dimanche une lettre de mon oncle qui était à Verdun et a subi les premières attaques du 20 au 26. Son récit était bien triste : son capitaine et deux lieutenants de sa compagnie étaient tués et de sa compagnie ils sont revenus à sept.

Nous nous intéressons tous ici à cette attaque car nous y avons tous des parents, des amis ; les régiments qui étaient à Verdun étaient pour la plupart du premier Corps c'est à dire du Nord. »

09/04/16 : « J'ai reçu de bonnes nouvelles de mon oncle, il est sorti indemne ; il a de la chance car il est au feu depuis le début et n'a jamais été blessé ; pour lui, la bataille de Verdun n'aura eu d'autres désagréments que d'avoir vécu huit jours sous la mitraille et d'être sur le point d'être nommé sergent... Nous avons parlé beaucoup ici de cette bataille et nous



savons qu'elle aurait tourné à notre avantage.

19/02/17 : « ...je vous assure que je n'ai fait aucune étude pour le savoir [le patois Chti], je l'ai appris malgré moi et je ne puis m'en défaire car entre « gars du Nord » la conversation en patois démontre une grande intimité ».

Au cours de ses promenades à Salonique il va découvrir d'autres gens et d'autres cultures et en « Européen de l'époque » ses avis sont tranchés.

17/04/16 : « A Salonique il fait très gai, mais hélas ! cela ne peut que nous donner le cafard à voir tant de gens

heureux de ne pas être en guerre. La vie y est très chère, plus qu'en France en ce moment ».

15/02/16 : « A Salonique on ne se croirait pas en guerre, la ville est très ouverte, mais le soir on rencontre plus de soldats que de civils ; j'ai profité à cette occasion, de me payer un bon repas pour changer un peu le menu de l'ordinaire... »

05/11/15 : « Ne venez pas en excursion à Salonique, ce n'est pas intéressant à visiter ; on patauge dans la boue, on n'y voit pas d'étalage. Heureusement que le camp est bien gardé ; des sentinelles ont été tuées... Les gens meurent de faim ; le pain noir coûte 1 franc le kg... »

25/04/16 : « De la ville, je n'ai pas grand chose à te dire de très intéressant ; ce ne sont plus des Turcs comme à Chayadag mais des Grecs et des Serbes. Il y a un quartier vraiment européen mais il y en a un autre vraiment « arabe » il n'y fait pas très propre et je t'assure que je n'y promènerai jamais, ça me dégoûte.

Les femmes ne sont pas voilées et vaquent à leurs occupations sans s'occuper de nous, mais elles sont sales et marchent pieds-nus ; les « gosses » : il n'en manque pas ! tous sales et miséreux ; à la soupe il y en a beaucoup (qui rôdent) autour de nous pour avoir un morceau de pain ou nos restes, c'est malheureux à voir. »



◀
**SALONIQUE -
Un vieux fellah
Editions M. M.**

29/12/16 : « Je vous envoie une petite photo aussi intéressante, celle d'une femme turque de Mayadac allumant une cigarette avec un tison.

La valeur de cette photo est que ce n'est pas toujours facile de les photographier, dès qu'elles vous aperçoivent elles se sauvent et cachent leurs figures, il y en a qui sont gentilles mais d'autres pas, comme celles de la photo et pourtant d'après celui qui l'a tirée elle n'avait qu'à peine trente ans. Il faut vous dire qu'elles ne s'entretiennent pas comme les Françaises ; le soleil y est pour beaucoup et elles font quelquefois de durs travaux, pas en ce moment car elles sont cachées et leurs maris sont très jaloux.

03/02/17 : « ...lorsqu'elles ont l'âge d'être mariées, elles le sont par leurs parents ; elles travaillent... avant leur mariage, elles ont beaucoup d'enfants et ne vivent que pour leur famille, elles n'ont aucun orgueil et il leur faut bien peu de choses pour vivre !

Les habitants ne vivent que du produit de leurs cultures et élevages. L'argent, pour eux, n'a pas grande valeur ; il n'y a que depuis qu'il y a les troupes par ici qu'ils y voient de l'importance ; je me rappelle au début, on payait un amas de volailles le prix qu'on voulait. Vingt sous, pour eux, avaient plus de valeur que deux pièces de cinq francs ; maintenant ce n'est plus comme cela, ils commencent de se civiliser depuis qu'il y a des soldats avec eux... »

09/11/15 : « Je vous dirais franchement que je m'embête un peu ; on n'a presque rien à faire... je passe mon temps à fumer (comme un homme) et



à penser à Blagnac.

Marcel Carreyn aime recevoir des lettres de Blagnac ; il a une soif terrible de correspondance et il le fait savoir :

02/04/16 : « Je sais bien que vous faites votre possible pour m'écrire chaque semaine, malgré les occupations et les fatigues que vous avez ; il y a probablement des lettres qui s'égareront ; votre lettre est datée du 18 (03 ?), je vous écris en moyenne deux fois par semaine... »

28/03/16 : « ... d'autant plus que nous n'avons le courrier que tous les 6 jours... »

Il écrit à Mademoiselle Silvestre mais aussi à la mère de celle-ci qui les a accueillis et qui va assurer son intendance depuis Blagnac car n'oublions pas que Marcel est non seulement soldat mais qu'il est complètement isolé de sa famille qui est dans le Nord, territoire occupé par les Allemands.

L'adresse de la correspondance pour Blagnac ne comporte aucun nom de rue ; les lettres et cartes sont adressées à Mademoiselle Silvestre à Blagnac près Toulouse, Haute-Garonne.

02/04/16 : « Je serais si heureux de pouvoir passer quelques jours heureux à Blagnac ; j'y retrouverais le plaisir des bonnes soirées auprès de mes petites amies dont j'ai gardé un bon souvenir ; espérons que ce bonheur ne me sera pas refusé ! »

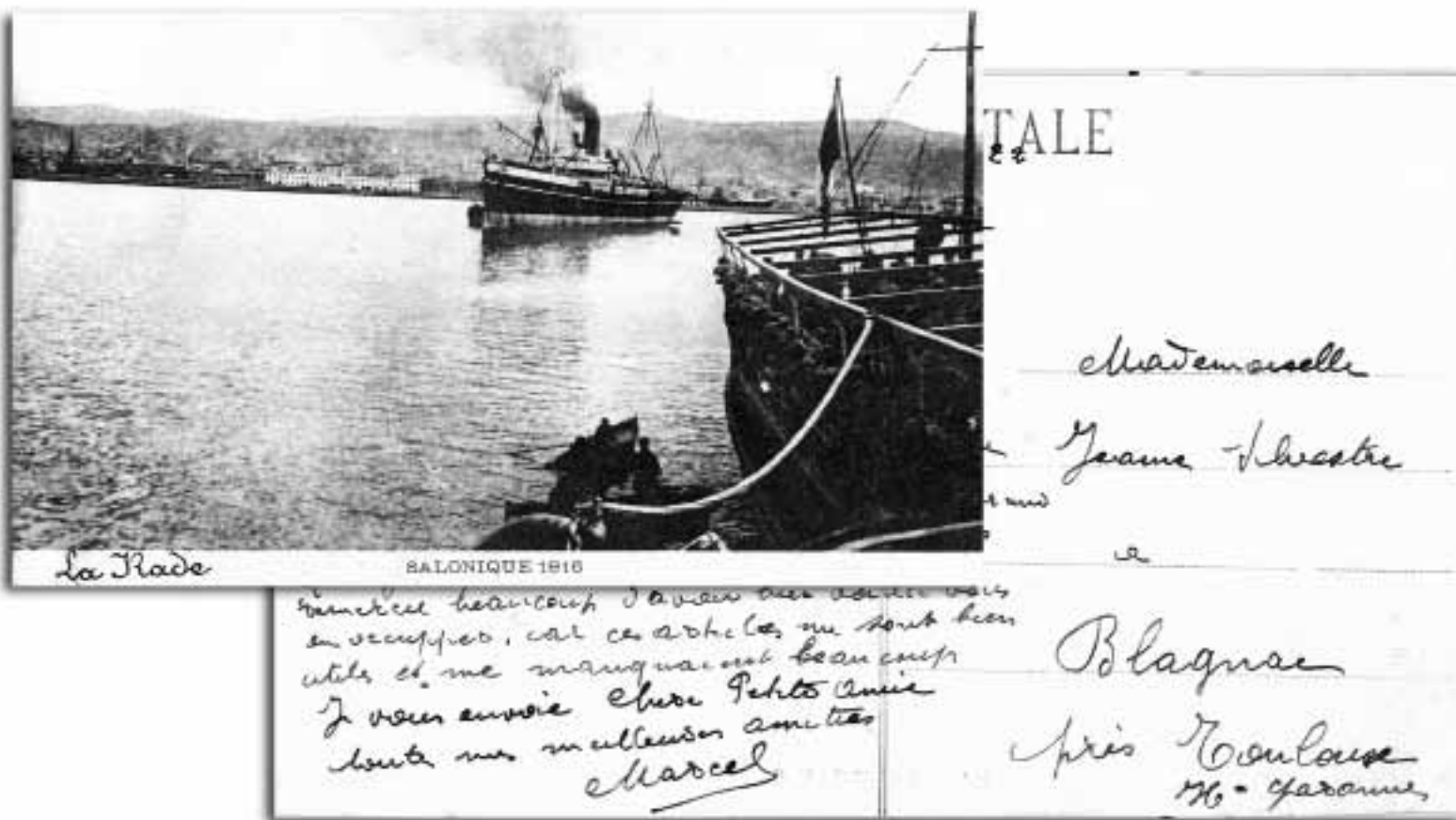
La mère et la fille jouent le rôle de « Mairaines de guerre » et lui expédient de nombreux colis, toujours les bienvenus car Marcel manque

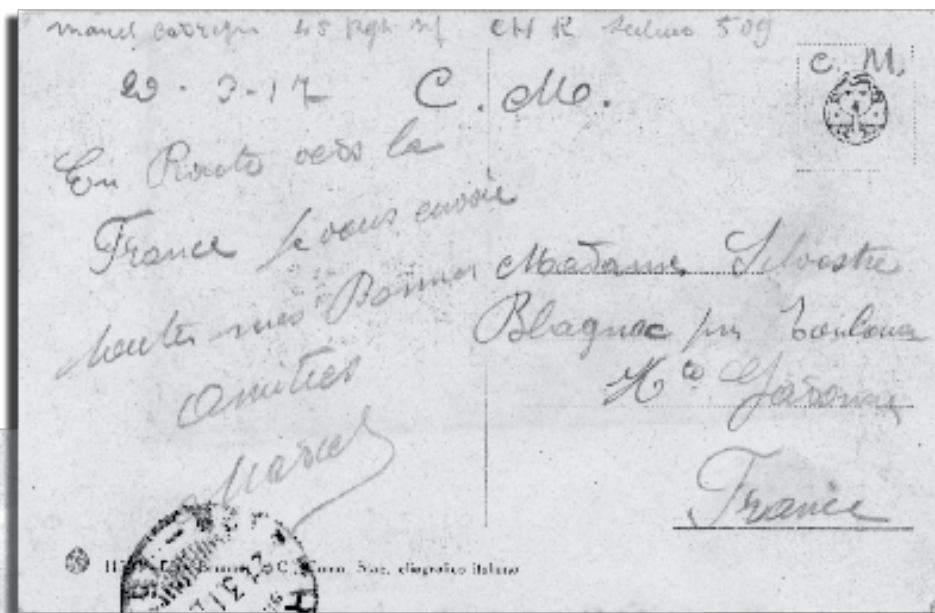
de beaucoup de choses ; il lui est très difficile de trouver de la nourriture en abondance comme le leur rappelle (avec humour !) un copain venu chez les Silvestre lors de leur passage à Blagnac :

25/04/16 : « Comme vous je serais heureux de pouvoir éplucher les pommes de terre comme par le passé, mais malheureusement vous faites défaut ainsi que les pommes de terre ! »

02/04/16 : « J'ai bien reçu le colis de Mademoiselle Jeanne contenant le chocolat... vous m'annoncez le reçu des mouchoirs »

12/10/16 : « ... toutes deux vous continuez à essayer d'adoucir un peu les misères de la guerre et remplacer une famille dans l'impossibilité de m'écrire et de m'envoyer ce qui me manque ; je vous suis très reconnaissant





◀
**Chiavari -
 Panorama**

sant... si vous pouviez m'envoyer quelque illustration ou lecture cela me fera plaisir car je m'ennuie un peu. »

18/10/16 : « Si vous voulez bien m'envoyer des gants, un cache-nez et si vous vouliez y joindre un savon de toilette cela me ferait plaisir car je ne puis pas m'en procurer. »

20/01/17 : « Vous m'avez beaucoup gâté... le gâteau était excellent... merci beaucoup pour les violettes, c'est très gentil d'y avoir pensé... le saucisson, chocolat et dragées m'ont fait aussi grand plaisir... »

19/12/15 : « ... J'ai aussi eu le bonheur d'y trouver mon couteau (oublié à Blagnac et combien utile à un soldat !)... J'ai trouvé le saucisson délicieux et quel régal !

27/08/16 : « N'ayez aucune crainte au sujet des boîtes que vous envoyez, elles sont toujours arrivées en bon état. Le beurre était excellent. Si vous voulez me faire plaisir, envoyez-moi un peu de papier à lettres ; il m'est impossible de m'en procurer, on doit le faire venir de France. »

25/03/16 : « Je vous remercie beaucoup d'avoir bien voulu joindre au colis de votre mère le camphre que vous m'avez promis et qui me sera très utile dans ce pays où les épidémies ont cours . »

Il se renseigne sur l'entourage de la famille et de ceux qui travaillent avec Madame Silvestre mais qui sont partis à la guerre comme M. Barthet Jean, ouvrier agricole.

09/04/16 : « J'apprends que M. Barthet était blessé... ce ne sont pas des blessures graves que celle du côté et de la cuisse, il sera très heureux d'être sorti de l'enfer où il a vécu plusieurs jours, il sera très bien soigné dans les hôpitaux et il y sera en sécurité. »

12/04/16 : « Je suis content de savoir M. Barthet en bonne voie de guérison, les blessures du côté et des jambes sont légères surtout si la balle est sortie et n'a atteint aucun os. »

25/04/16 : « Comme vous le dites la bataille de Verdun a donné lieu à de sanglantes tueries et heureux ceux qui ont pu en sortir sains et saufs et ils ont très bien mérité le repos qui leur est accordé pour permettre de reformer les régiments bien diminués du nombre d'hommes !... Cela doit être triste pour vous d'apprendre le nom des soldats de Blagnac qui sont restés au champ d'honneur mais tous nous avons eu à déplorer la mort de parents ou d'amis.

J'ai appris que deux de mes cousins ont été faits prisonniers mais je ne sais pas où ils sont internés. »

Une permission ?

18/02/17 : « ...j'étais sur la liste des « heureux permissionnaires » ; aujourd'hui il y a eu un départ, pour commencer on m'avait changé mes vieux effets, je me voyais déjà à Blagnac mais j'allais trop vite ; on nomme les permissionnaires selon la liste et on s'arrête (quelle déveine !) à moi ; j'ai assisté au départ des camarades « veinards » !

Mais le 20/03/17 des cartes postales arrivent de Gênes, Chiavari, Spézia.

21/03/17 : « Arriverai demain soir. Affections » ainsi qu'un télégramme depuis Marseille plus précis : « Arriverai Toulouse 19h30 ».



◀
**16/04/17 -
MARSEILLE -
Quai des Belges -
E.L.**

Marcel Carreyn est en permission en France pendant vingt et un jours. Toute correspondance est arrêtée mais on sait que Marcel passe la permission chez ses nouveaux amis à Blagnac puisque il est impossible pour un soldat du Nord de pénétrer en territoire occupé.

Ils passent de très agréables moments dont ils aiment se souvenir et il regrette un peu de devoir repartir en Orient :

18/04/17 : « Je suis très touché de cette bonne affection que j'ai connu chez vous car je n'ai guère connu toutes ces bonnes joies de la famille, ayant toujours été presque seul. Je n'avais plus de mère ni de sœur... »

20/04/17 : « C'est bien triste lorsque je songe que j'ai connu pendant vingt et un jours l'affection d'une sœur dévouée [petit nom affectueux donné à Mademoiselle Silvestre].

21/04/17 : « Après avoir mangé de votre bonne cuisine, il est difficile de se remettre à celle du régiment. J'ai déjà entamé le flacon de quina car j'ai souvent mal à la tête (c'est à cause du cafard) et comme il y en a beaucoup ici qui ont la fièvre, je prends mes précautions ».

23/04/17 : « Comment voulez-vous qu'on puisse quitter sans regrets cette vie si animée pour aller vivre en sauvage dans un pays au climat meurtrier ? »

Il est cantonné au port avec d'autres régiments pendant une quinzaine de jours ; il n'a plus qu'à attendre le bateau qui le ramènera là-bas malgré le dilemme : partir ou rester ?

17/04/17 : « Il est question ici de toutes sortes de tuyaux... que les permissionnaires ayant 18 mois de Front d'Orient resteraient en France ; si ce dernier tuyau était vrai j'en serais content... naturellement je perdrais mon emploi [musicien] mais je remplirais courageusement mon devoir et j'aurais pour m'encourager l'espoir d'une permission tous les quatre mois... Je n'aurais aucune crainte de retourner en Orient car je suis assuré qu'il ne m'arrivera rien : ni torpillage (!!!) ni maladie, ni blessure car j'ai ma bonne étoile... »

18/04/17 : « Je crois que les tuyaux qui ont couru ... sont faux »

24/04/17 : « Le matin il a paru une note disant que ceux qui ont embarqué avant le 20 octobre 1915 ne retourneront pas en Orient... seuls les régiments ayant été aux Dardanelles ont embarqué avant cette date. »

Ce rapprochement va se transformer en un attachement très fort pendant l'année 1917 suite à une série d'événements dramatiques qui vont changer le destin de Marcel Carreyn.

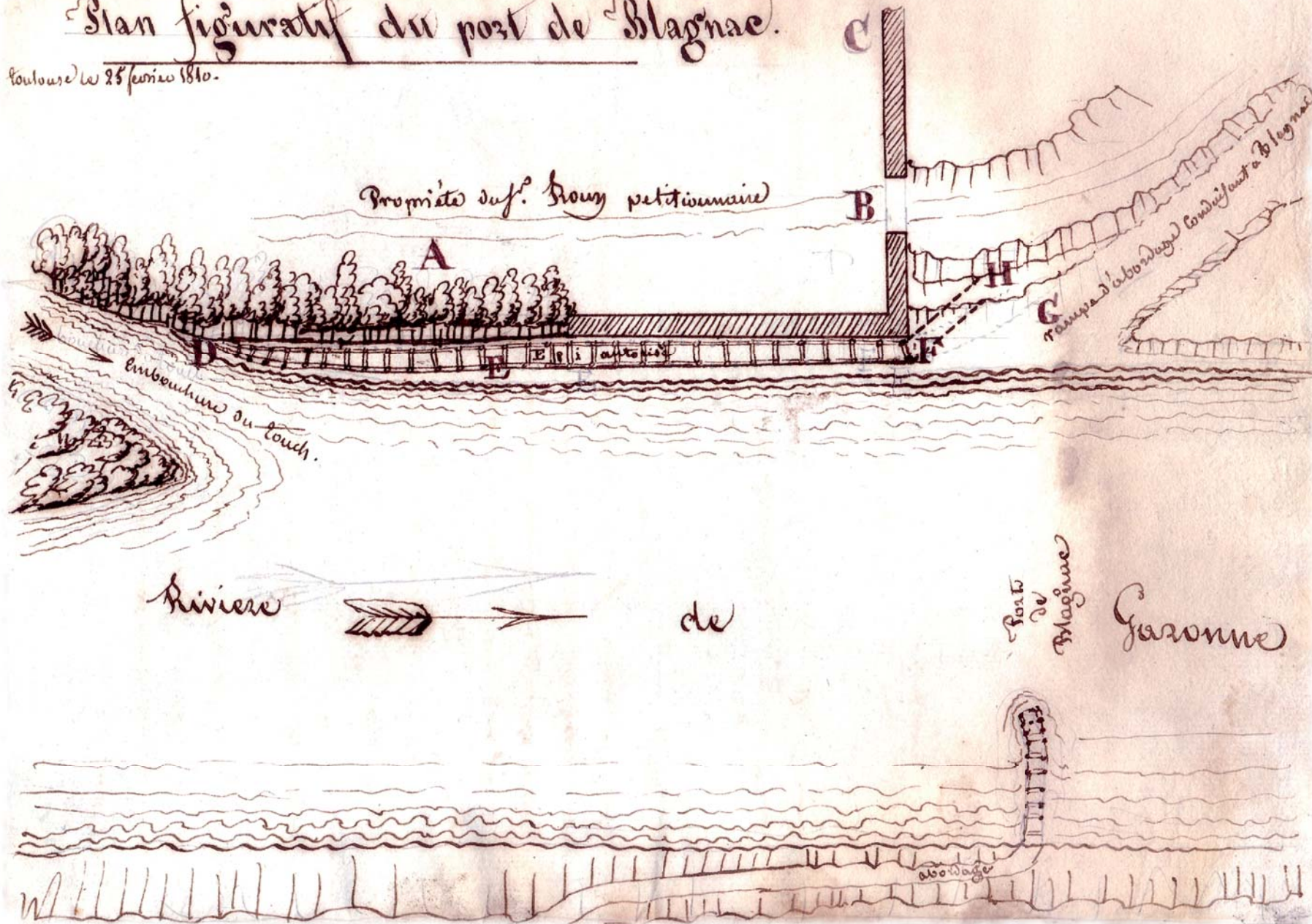
Monique LANASPEZE

Sera continué

SOURCES in fine

Plan figuratif du port de Blagnac.

Toulouse le 25 février 1840.



Quelques pigeonniers au XVIII^e siècle (plans cadastraux AM Blagnac 1G3)

