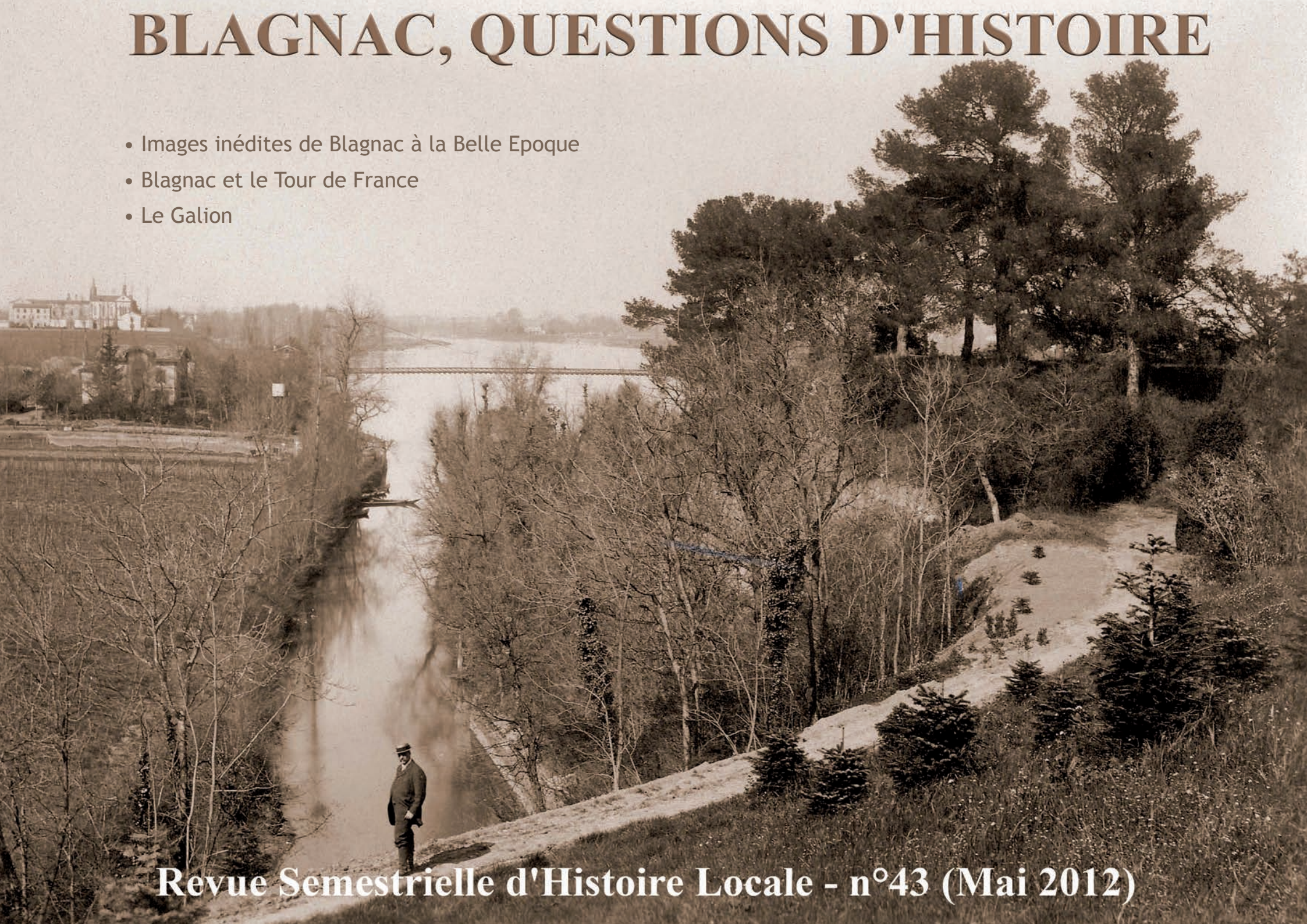


# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

- Images inédites de Blagnac à la Belle Epoque
- Blagnac et le Tour de France
- Le Galion



Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°43 (Mai 2012)

# Sommaire

Georges Lapoutge	1
Le photographe Georges Ancely	2
Amélie Matisse, épouse et rebelle	14
Blagnac, le Tour de France... et Georges Gay	25
Le Corps Franc Pomiès	30
On l'appela Le Galion	39
Photo de classe 1910	48

**Responsable de publication :** Alain Lauret

**Comité de rédaction :**

Lucien Alemanni - Suzanne Béret - Christiane Combelles -  
Anne-Marie Ducos de Lahitte - Monique Lanaspèze -  
Alain Lauret - Jean-Louis Rocolle -  
Jacques Sicart - Jeannette Weidknnet  
Maquette : Philippe Garcia

N° ISSN 1169-4408

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

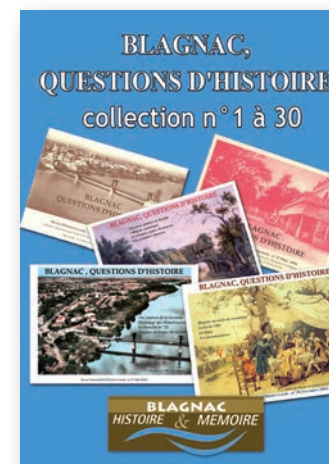
[blagnachistoire.e-monsite.com](http://blagnachistoire.e-monsite.com)



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**

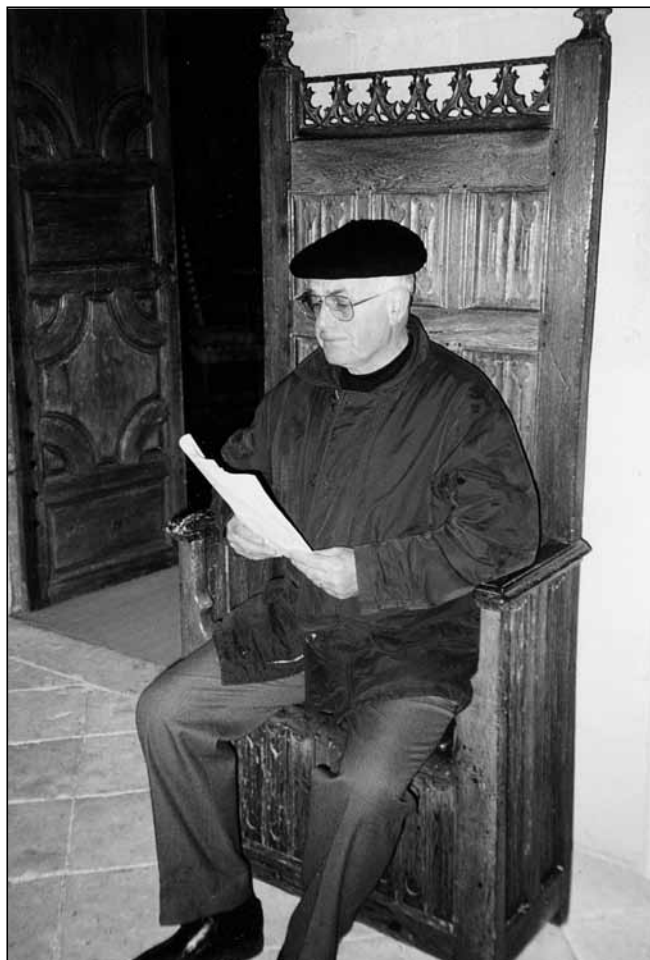
**Demandez-les au 06 78 41 32 37**

# Georges Lapoutge (1935 - 2011)

Le 7 octobre 2011, notre ami Georges Lapoutge, trésorier de notre association, s'en est allé aussi discrètement qu'il a vécu.

Second d'une fratrie de trois garçons, Georges naît à Auch en 1935 et passe son enfance et sa prime adolescence à Monclar-de-Quercy, dans le Tarn-et-Garonne où son père exerce le beau métier d'entraîneur de chevaux de course. Il a quinze ans lorsque ses parents s'installent rue du Bac à Blagnac où sa mère, native du village, crée une épicerie intégrée dans la maison familiale. Dès la fin de ses études secondaires suivies au Lycée Berthelot de Toulouse, Georges l'aide en assurant, tôt le matin, l'approvisionnement du magasin au marché de gros Arnaud-Bernard. Il débute en 1970 une carrière d'employé de banque, fonction qu'il occupe avec compétence jusqu'à sa retraite.

De son mariage célébré en 1967 naissent deux fils. Son paisible parcours est cependant bouleversé par deux tragédies. En 1958, son frère Robert, pilote de chasse âgé de 27 ans, trouve la mort dans son avion abattu pendant la guerre d'Algérie. Très proche de son aîné, Georges subit un douloureux traumatisme qu'il assumera toute sa vie avec discrétion. En 1995, son père âgé de 89 ans est brutalement renversé par une voiture. Le conducteur poursuit lâchement sa route sans lui prêter secours. Victime de graves fractures, le vieil homme au cœur fragile est transporté à l'hôpital Purpan où il décède quelques semaines plus tard. Le chauffard ne sera jamais retrouvé et cette nouvelle blessure morale sera longue à cicatriser pour Georges et les siens.



▲  
Au château de Bourdeilles  
(Dordogne)  
Collection famille Lapoutge

Curieux de tout, il s'intéresse vivement aux courses hippiques comme son père, à l'aviation comme son frère, à l'Histoire en général et au passé de Blagnac en particulier.

« Être est plus important que paraître » pourrait être sa devise. Sa modestie et sa simplicité assumées dissimulent une solide érudition acquise avec gourmandise en autodidacte. Passionné de lecture, de cinéma, de musique, de théâtre, il est pendant trente ans fidèle aux spectacles du « Capitole » avec une prédilection, partagée avec son épouse Bernadette, pour l'opéra. Ensemble, ils consacrent leurs loisirs à découvrir les beautés du grand Sud en privilégiant les itinéraires situés loin des sentiers battus, balisés par marchés de brocantes, vide-greniers et trésors d'architecture méconnus. Georges lit régulièrement les revues régionalistes concernant le Midi et affectionne nos montagnes au point d'appeler son chien : Pyrène. Son goût pour la culture ne l'éloigne pas des réalités quotidiennes. Bricolage, jardinage et mécanique automobile n'ont pas de secret pour lui. Son vif attachement à la commune de Blagnac est à l'origine de sa participation à nos recherches historiques. Il nous laisse de brillants articles publiés dans notre revue mais surtout le regret de la perte d'un ami doté d'une belle élégance de comportement.

**Le Comité de rédaction**

# Le photographe Georges Ancely (2<sup>e</sup> partie)

Nous avons le plaisir de vous présenter les plus anciennes photos de Blagnac et de Saint-Michel-du-Touch connues à ce jour. Nous les publions avec l'aimable autorisation de Marc Ancely, descendant de Georges Ancely. Nous le remercions chaleureusement.

Le plus récent cliché de notre série date de 1896, le plus ancien de 1877 soit six ans à peine après la fin du Second Empire. À cette époque, Napoléon III est mort depuis trois ans et l'impératrice Eugénie, âgée de 51 ans, réside en Angleterre. La République est définitivement rétablie. Blagnac compte alors environ 1 600 habitants parmi lesquels deux médecins, cinq aubergistes, quatre épiciers, quatre boulangers, deux bouchers, trois passementières, trois cordonniers, quatre charrons, un vétérinaire, un tonnelier, quatre forgerons, un marchand drapier, trois mercières, un marchand de tabac et quinze importants propriétaires.

Comme dans beaucoup de villages de France, quelques rares octogénaires racontent encore leurs exploits accomplis sous les ordres de Napoléon Bonaparte au crépuscule du Premier Empire.

Jacques Sicart



Le photographe  
Georges Ancely  
vers 1890 -  
Photo archives  
familiales



# Blagnac - Le pont sur le Touch

Construit au XVIII<sup>e</sup> siècle, il a permis à de nombreuses générations de traverser la rivière pour se rendre à Toulouse à une époque où le premier pont sur la Garonne reliant Blagnac à la ville rose n'existait pas encore. Lors des préliminaires de la bataille de Toulouse de 1814, les troupes impériales françaises l'ont occupé quelques jours avant que les troupes anglo-ibériques, commandées par Wellington, ne l'empruntent à leur tour. Les pêcheurs présents sur cette superbe photo regardent s'écouler une eau probablement bien plus limpide qu'elle ne l'est aujourd'hui.



Le pont de Blagnac sur le Touch en 1883 - Georges Ancely - Photo archives familiales

# Blagnac

On aperçoit l'arche du pont mis en service en 1844 ainsi que le monastère construit sous le Second Empire et la maison bourgeoise en bord de Garonne.



Vue sur Blagnac depuis le château d'Ancely en 1896  
- Georges Ancely - Photo archives familiales



Vue, de nos jours, de la maison bourgeoise figurant sur  
les clichés de Blagnac pris par Ancely

# Blagnac

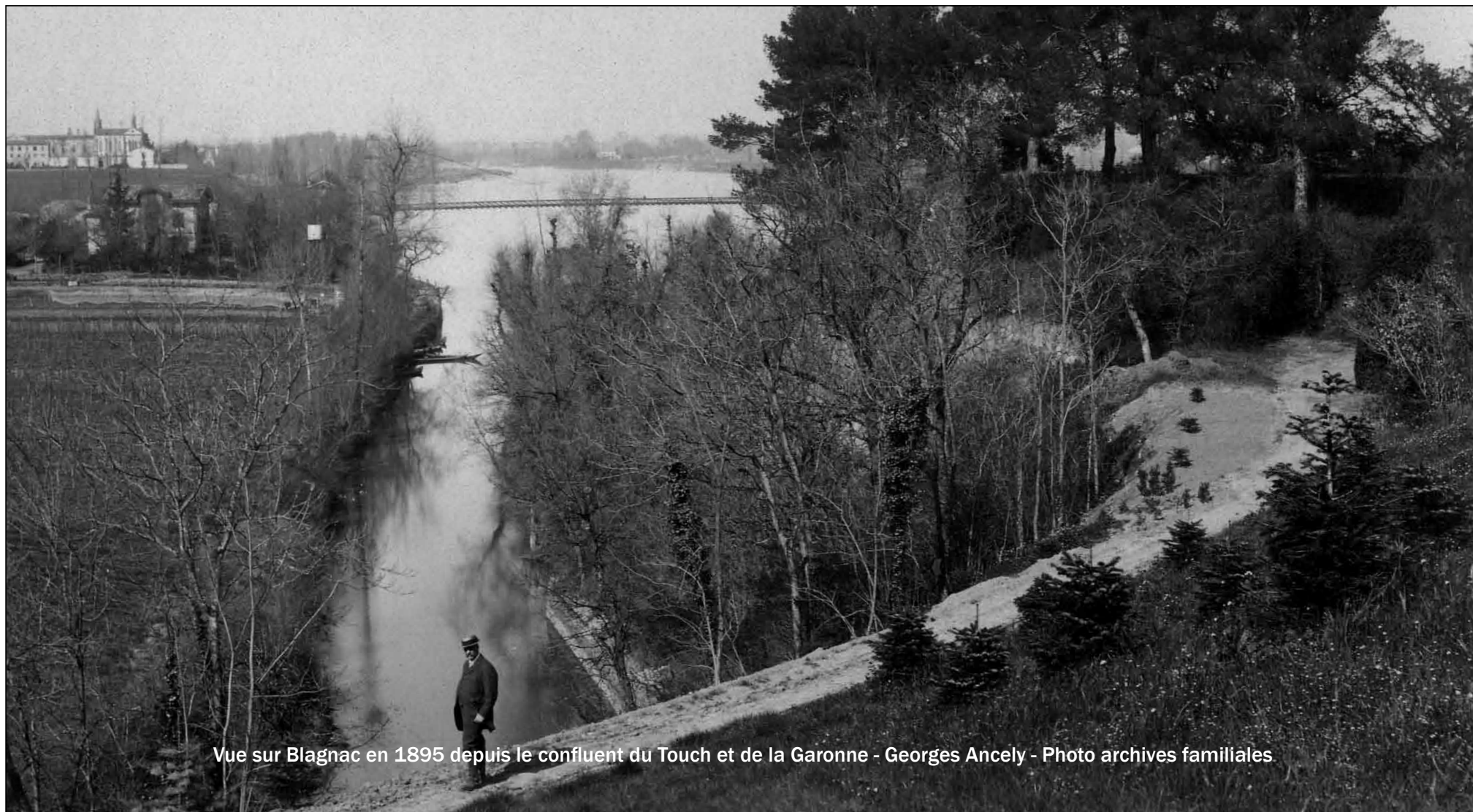
La maison bourgeoise semble être le seul édifice blagnacais en amont du pont dont on aperçoit, une fois de plus, l'arche d'entrée. Ce cliché confirme l'importance de la culture de la vigne à la Belle Époque en pays toulousain. Les souvenirs de témoignages familiaux recueillis par nos amis Jean-Louis Rocolle et Georges Lapoutge confirment la participation régulière de Blagnacais aux vendanges du domaine d'Ancely.



Vendanges à Blagnac en 1896 - Georges Ancely - Photo archives familiales

# Blagnac

Nous retrouvons la même maison bourgeoise et le monastère. Aucune construction n'est par contre visible entre le pont et le monastère.



Vue sur Blagnac en 1895 depuis le confluent du Touch et de la Garonne - Georges Ancely - Photo archives familiales

# Le château d'Ancely

Construit vers 1817 sur la rive droite du Touch, le château d'Ancely domine la commune de Blagnac dont il n'est séparé que par la largeur de la rivière. Sur le vaste domaine agricole qui l'entoure se trouvent les « communs » où travailleurs et travailleuses se réunissent après leur journée de labeur. Suivez le guide...



L'une des façades du château en 1877 -  
Georges Ancely - Photo archives familiales

Le château vu de la rive de la Garonne en 1879 -  
Georges Ancely - Photo archives familiales





Réception d'amis chez les Ancely en 1895. À gauche, en tenue claire et coiffé d'un canotier, le fils de Georges Ancely - Georges Ancely - Photo archives familiales

Le crépuscule du transport hippomobile s'annonce. Après plus de vingt siècles de bons et loyaux services, chevaux et bourricots vont bientôt inexorablement disparaître au profit des véhicules à moteur.



Calèche devant l'entrée du château en 1895 - Georges Ancely - Photo archives familiales



Le château vu de la rive droite de la Garonne en 1879 - Georges Ancely - Photo archives familiales

La bonne humeur est perceptible chez les paysans photographiés par Georges Ancely. La Belle Époque est une période marquée par une certaine joie de vivre. Le jeune garçon représenté à gauche du cliché deviendra-t-il, dix-huit ans plus tard, l'un des poilus de la Grande Guerre ? Cela est malheureusement très probable.



Domaine d'Ancely - Groupe de joyeux paysans en 1896 - Georges Ancely - Photo archives familiales

Chiens, ânes, volailles et chevaux font encore partie du paysage habituel des habitants des campagnes. Pour l'essentiel, leur univers n'est guère différent de celui des paysans du siècle précédent.



Domaine d'Ancely - Groupe de paysans en 1886 - Georges Ancely - Photo archives familiales

ANNEXE



CPA - Premier pont de Blagnac sur la Garonne

# Amélie Matisse, épouse et rebelle

Pour Henri et Amélie Matisse, le tournant des deux siècles s'amorce, tel un double Noël, par la naissance de leurs fils, Jean à Toulouse, le 10 janvier 1899 et Pierre à Bohain, le 13 juin 1900. C'est aussi à Bohain, aujourd'hui Bohain-en-Vermandois, que le baptême a lieu le 20 janvier 1901, Jean ayant pour parrain et marraine, son grand-père paternel et sa grand-mère maternelle, et Pierre, son oncle Auguste Matisse et sa tante Berthe Parayre.

Entre sa boutique de modiste de la rue de Châteaudun, et le minuscule appartement mansardé, à l'étage, Amélie ne ménage pas sa peine, toujours prête cependant à accueillir les amis d'Henri pour de chaleureux petits repas, car elle est aussi très bonne cuisinière.

Marguerite l'aide de son mieux à s'occuper des deux bébés, mais elle n'est elle-même qu'une enfant. À plusieurs reprises Amélie devra donc se résoudre à confier ses fils en bas âge à des nourrices, à leurs grands-parents Matisse ou aux Parayre.

Jean, enfant assez introverti s'attachera beaucoup à sa grand-mère paternelle, et Pierre, beaucoup plus expansif et qui passera une grande partie de son enfance chez Berthe, nouera avec cette dernière une relation privilégiée. Berthe avait de toute façon adopté comme siens les trois enfants Matisse qu'elle surnommait ses « Matissous ».

Il en coûte à Amélie de vivre trop souvent séparée de ses enfants, mais elle est déterminée à ce qu'Henri reste le centre de son univers, quel que soit le prix à payer.

## Les débuts difficiles

À cette époque, Henri déstabilise ceux qui le rencontrent et donne aux étudiants qui le côtoient l'impression d'un feu couvant sous la



endre, prêt à s'embraser. « Vous avez été le génie de la lampe, qui fait surgir tantôt des démons, tantôt des almées... » lui écrira l'un d'eux, quarante ans plus tard. Mais les démons viennent alors plus souvent que les almées hanter Henri, démons du rejet, de l'isolement, du manque d'argent ou, pire, démons aveugles de la routine qu'il va combattre sans relâche pour enfin réussir et s'imposer.

Exclu du cours de Gustave Moreau, parce que « trop âgé » (il a dépassé trente ans), il s'inscrit à un cours du soir gratuit de la municipalité, rue Étienne-Marcel, puis entre dans une académie de Montparnasse, au 76 de la rue de Rennes, établissement qui permet de travailler d'après modèle, sous la houlette d'Eugène Carrière, un proche d'Auguste Rodin. Carrière est un peintre reconnu mais en homme de valeur épris de liberté et d'égalité, il a choisi de respecter chacun de ses élèves dans son authenticité propre. Il accorde aussi à Henri la gratuité des cours, contre la tenue du registre des présences et la collecte des mensualités.

Henri, que ses camarades appellent « le docteur » à cause de son âge et de ses lunettes cerclées d'or, devient l'élément moteur du groupe de jeunes peintres.

Travailleur acharné, il étonne autant par ses audaces artistiques que par sa liberté de pensée.

Il lui arrive d'apporter son violon pour entrecouper les cours de chansons subversives, de préférence anticléricales. Il fait aussi la connaissance d'André Derain, de Maurice de Vlaminck, et d'Antoine Bourdelle.

Mais le succès, lui, n'est toujours pas au rendez-vous. L'argent non plus. Une « fine équipe » s'est formée dans la classe de Carrière, composée d'Henri, d'Albert Marquet et de Charles Camoin. En costume de velours élimé, quelle que soit la saison, ils courent les rues de Paris,

carnet de croquis et crayon à la main, cherchant à saisir la fugacité d'un instant, l'expression d'un visage. La nuit, les cabarets de Montmartre leur sont autant de sources d'inspiration, et souvent dans l'œuvre d'Henri ressurgiront des sarabandes de danseuses.

Pour ce qui est des « petits boulots » lucratifs, le trio cumule déconvenues et échecs.

Amélie garde la même influence apaisante sur Henri et n'aspire qu'à vivre par lui et pour lui, par et pour son oeuvre. Leur entourage les a dès le début surnommés : les « inséparables ».

Mais les temps sont durs. Amélie pourrait se lasser, notamment des retours tardifs d'Henri.

Au contraire elle travaille doublement afin d'assurer leur subsistance, sait comprendre son désarroi, lui répète sa confiance et fait tout pour le persuader de répondre par le mépris au mépris de la société et du monde de l'art. Soucieuse de dédramatiser la situation, elle s'arrange même pour participer de temps en temps aux escapades du trio, ou élaborer avec eux des farces dont fait souvent les frais la revêche concierge du 19, quai Saint-Michel, l'immeuble où Henri a gardé son atelier.

Amélie n'est pas une femme parfaite, c'est une femme amoureuse, absolue et inconditionnelle. Les copains d'Henri envient ce dernier et apprécient beaucoup sa jeune épouse.

Charles Camoin et Albert Marquet feront d'elle des portraits pleins de charme.

« *La petite personne d'allure si modeste, la tête penchée, les mains jointes, les pieds bien plantés sur le sol, pourrait représenter l'image même du sens pratique le plus sobre, si les roses piquées sur son chapeau noir et les ombres bleues ondoyant sur sa jupe sombre ne faisaient jaillir une pluie de couleurs pures à l'arrière-plan du tableau.* » « *Les mauves, les oranges, les citrons, les verts d'avril s'avancent par crescendo...* » écrira, au sujet du tableau de Marquet, Georges Duthuit, le gendre de Matisse, pour qui cette peinture annonce les tableaux fauves de Marquet et de Matisse, qui surgiront quatre ans plus tard.

Anecdote qui en dit long : en avril 1901, Henri participe pour la

première fois au Salon des Indépendants. Marquet et lui y sont les seuls à utiliser des couleurs pures. Aucun de leurs tableaux ne se vend, et sur le chemin du retour, poussant la charrette à bras chargée de leurs œuvres, les deux amis se prennent à rêver d'un accident providentiel dont l'indemnisation leur rapporterait quelque argent... Pour comble de malchance, par suite de divers problèmes, le père d'Henri se voit contraint de supprimer la pension annuelle de 1200 francs qu'il accordait à son fils aîné.

Voilà Henri totalement dépendant des bénéfices de la boutique d'Amélie. De toute façon, prendrait-il un emploi rémunéré, cette dernière y verrait une sorte de trahison.

En vertu de la loi des séries, au début de juillet, Marguerite, âgée de six ans, frôle la mort en contractant successivement la diphtérie et la typhoïde. Elle sera hospitalisée longuement, non sans qu'auparavant le médecin ait dû effectuer de toute urgence une trachéotomie à vif, sur la table de cuisine de l'appartement, la petite étant maintenue par son père. Le traumatisme de l'ensemble de la famille est facile à imaginer.

Marguerite que ses parents appellent Margot gardera une santé fragile et, malgré une brillante intelligence, ne pourra suivre une scolarité normale. Berthe Parayre s'efforcera plus tard de lui faire rattraper ses lacunes.

## Première éclaircie

L'automne 1901 apporte enfin l'espoir. Cet espoir a le visage d'une jeune femme d'environ trente ans, Berthe Weill, petite personne d'apparence effacée et modeste, mais aussi combative qu'entêtée et passionnée.

Contre l'avis de sa famille, elle a ouvert rue Victor-Massé une petite galerie d'art qui fait aussi office de brocante. En décembre, suite à un héritage, elle réaménage sa galerie et décide de prospecter de nouveaux talents. Pablo Picasso lui est présenté. Elle sera sa première acheteuse à Paris (trois pastels). « *Nous nous risquons aux œuvres modernes, c'est ce qu'on appelle faire l'école buissonnière* », dit-elle, amusée.

En février 1902, Henri fait partie de sa troisième exposition et en avril M<sup>elle</sup> Weill vendra pour 130 francs (Henri en recevra 110) une de ses natures mortes au collectionneur et critique d'art toulousain Arthur Huc. Henri participera aux autres expositions de la galerie Weill ainsi qu'aux salons à venir. Il commence enfin à être remarqué et fêté.

Berthe Weill, parfaitement désintéressée, n'accorde que très peu d'importance à l'argent, cela fait sa force mais finira par se retourner contre elle car la plupart des artistes modernes qu'elle a découverts, lassés de vivre un peu de l'air du temps, se résoudront à confier leurs intérêts à des marchands mieux avertis des réalités. Pour l'heure, cependant, ils sont quelques-uns à lui devoir beaucoup.

Le rythme des journées s'accélère, et l'insomnie recommence à harceler Henri.

Amélie, fidèle compagne de ses tribulations picturales, prend alors l'habitude de lui faire la lecture « *jusqu'à ce que le soleil se lève ou que le grand anxieux finisse par s'endormir.* »

Des années plus tard, c'est *Guerre et Paix* qu'elle égrènera au fil des nuits.

Au printemps 1902, Henri peint avec fougue. Ses couleurs commencent à imposer leur loi.

Il reprend notamment une série de vues de Notre-Dame peintes de la fenêtre de son atelier, il les pare à présent d'audacieuses compositions de couleurs: turquoise, violet, vert acide, rose rouge. Dès cette année 1902, tous les éléments détonants sont présents pour l'explosion fauve de 1905. Ce n'est pas le bonheur absolu, mais ça lui ressemble.

### **La « période sombre »... quand le passé à Beauzelle resurgit**

C'est à ce moment-là que l'ensemble de la famille est emporté par ce qui va devenir « l'Affaire Humbert ». Les parents d'Amélie, qui n'avaient jamais lâché le jeune couple pendant les années difficiles vont être submergés par leurs propres problèmes.

Amélie connaît l'honnêteté de ses parents et souffre cruellement de les voir sombrer.

Le 7 mai 1902, Armand dîne pour la dernière fois avec ses employeurs

et, naïf et loyal jusqu'au bout, porte un toast « *à la déconfiture des ennemis de Mme Humbert* »...

Deux jours plus tard, les Humbert et leur fille Ève ont disparu dans la nature. Armand et Catherine Parayre sont seuls, avenue de la Grande-Armée, pour accueillir le préfet de police et le procureur de la République venus en chœur faire procéder à l'ouverture du coffre des Humbert. Les Parayre n'en ont jamais eu la clé. Le serrurier entre en action et finit par extirper... un vieux journal, une pièce de monnaie italienne et un bouton de culotte...

Certains historiens d'art ont baptisé « *période sombre* » les deux années suivantes de la carrière de Matisse, étonnés de l'apparente régression de sa peinture.

En réalité, pendant toute la durée de l'affaire, de mai 1902 à août 1903, Henri n'a plus le cœur à créer, il voue toute son énergie à tenter de sauver son ménage et sa belle-famille.

Mari aimant et homme de cœur, il va rendre aux siens l'amour et la confiance qu'ils lui ont offerts sans partage quelques années plus tôt. Nous dirions familièrement qu'Henri « assure ».

Car, passé le saisissement et l'incrédulité, les parents d'Amélie, ruinés et désabusés, mesurent soudain avec désespoir l'ampleur du naufrage. « *Ils n'ont aucune ressource, puisqu'on ne leur a même pas offert un cadeau de départ ; ils ne peuvent rien espérer puisque leur âge ne leur permet pas de travailler, ils n'ont d'autre perspective que l'hospice ou la rue* », écrit le journaliste du journal *Le Matin* dont la longue enquête a largement contribué à la chute des Humbert mais que l'accablement des survivants du désastre ne laisse pas indifférent.

Thérèse Humbert est allée jusqu'à emporter les 40.000 francs en espèces obtenus la veille au Mont-de-piété par la mère d'Amélie contre le dépôt de ses bijoux personnels.

L'opinion publique, frustrée par la disparition des Humbert, s'acharne sur les Parayre.

Le sommet de l'État s'affole que de très hautes personnalités du monde politique, judiciaire et financier soient compromises. Si peu de temps après l'affaire Dreyfus qui a divisé la France, la République pourrait être à nouveau fragilisée par ce raz-de-marée de cynisme

et de corruption qui ne submerge plus la droite mais l'autre bord, celui du radical-socialisme, au travers de l'ex-député Frédéric Humbert et du sénateur Gustave Humbert, son père, décédé à Beauzelle quelques années plus tôt.

L'appartement des Parayre est perquisitionné le 14 mai 1902, suivi de la boutique d'Amélie et de l'atelier d'Henri, quai Saint-Michel. Sans résultat, bien sûr.

Amélie tombe malade, son magasin périclité et sera bradé en fin d'année.

Pour la première fois Henri est seul en mesure d'entretenir sa femme et ses trois enfants. Et il lui faut également aider ses beaux-parents. Ces derniers se sont réfugiés chez Berthe, tout jeune professeur à l'école normale de jeunes filles de Rouen, et qui occupe une petite maison à Bois-Guillaume. Mais dans cette région où les victimes des Humbert sont nombreuses, le nom des Parayre est pareillement honni. Traités en parias, humiliés, insultés, ils sont épiés nuit et jour par un détective.

Berthe et Amélie tombent dans un véritable état de prostration.

Les Parayre sont broyés.

Aux vacances, Henri s'évade quelques jours en Suisse, auprès de sa propre famille.

À son retour, il essaie de trouver refuge dans son atelier mais son inquiétude pour Amélie reste omniprésente.

Le 20 décembre 1902, les Humbert sont appréhendés à Madrid. Armand Parayre est aussitôt arrêté chez Berthe et transféré le lendemain à la Conciergerie... face à l'atelier de son gendre. La foule est telle qu'Amélie ne peut parvenir jusqu'à lui à sa descente du train.

Dans un état de surexcitation terrible, Armand proteste de son innocence et entame une grève de la faim, tandis que son frère Alexandre et le beau-frère Boutiq s'agitent à l'extérieur.

Henri est le seul élément masculin de la famille à garder la tête froide. Il se félicite pour la première fois de la formation juridique autrefois imposée par son père. Il trouve un bon avocat pour Armand, et tient à assister Amélie lors de l'interview qu'elle accorde au *Matin*. Forte de ce soutien, Amélie restera calme et posée bien qu'il lui ait été

interdit de voir son père.

Le 24 décembre, Henri peut enfin rencontrer le détenu. Rien ne filtre de leur conversation mais à partir de cette date Armand retrouve son sang-froid, ses moyens intellectuels, et saura affronter honorablement les interrogatoires exténuants quasi quotidiens. Il sera mis en liberté provisoire le 31 janvier.

C'est à ce moment qu'Henri lâche prise, moralement épuisé.

Le couple entasse ses affaires dans l'atelier du quai Saint-Michel et part se terrer à Bohain, chez les parents d'Henri. Mais le Nord a eu lui aussi à souffrir des exactions des Humbert, et les citoyens de Bohain n'apprécient guère le retour de celui qu'ils surnomment « *le sot Matisse* », « *triple raté incapable de succéder à son père comme de terminer sa formation d'avoué, et peintre inepte* », marié qui plus est à la fille du bras droit des escrocs Humbert.

C'est à Bohain cependant, au printemps 1903, dans une maison prêtée par le père d'Henri, que les Matisse vont avoir la joie de vivre en famille pour la première fois, ensemble sous le même toit sans qu'il soit besoin de confier l'un ou l'autre des enfants. Amélie reprend courage malgré les soucis matériels. Plus tard, ils loueront une maisonnette dans le village de Lesquiennes-Saint-Germain, sur une butte qui domine l'Oise. Enfin un peu d'air pur !

Le procès s'ouvre aux assises en août 1903. Henri s'y rendra seul, la seconde semaine, lorsque les Parayre seront cités à comparaître. Leur déposition ne soulève aucun incident, les soupçons à leur rencontre se sont évanouis. Ils ne sont plus que d'innocentes dupes morales dont l'intégrité a été indispensable aux Humbert pour jeter un voile sur leurs vraies intentions.

Thérèse et Frédéric Humbert sont condamnés le 21 août 1903 à cinq ans de réclusion criminelle.

Les Parayre repartent chez Berthe, mais Catherine ne surmontera jamais le traumatisme de la monstrueuse trahison affective de Thérèse. Elle mourra à 60 ans.

En revanche, Armand, l'ancien instituteur de Beauzelle, retrouvera vite courage, énergie et humour. Il vivra jusqu'à un âge avancé, aux côtés de Berthe, lisant, écrivant, pétillant de curiosité intellectuelle,

adulé par ses petits-enfants comme par les élèves de sa fille.

### Nouvelles espérances

À l'automne de 1903, Henri et Amélie rentrent à Paris avec Marguerite, laissant Jean à Bohain, et Pierre à Bois-Guillaume.

L'atelier devient aussi appartement, tandis qu'Amélie retourne travailler chez sa tante Nine. Marguerite se fait toute petite, s'occupe sagement dans un coin de l'atelier ou seconde Amélie. Parfois, afin d'économiser en récupérant les supports, Henri leur demande de racler la peinture des toiles que son exigence artistique lui commande de ne pas garder.

Les deux familles les aident du mieux qu'elles peuvent. La mère d'Henri envoie deux fois par mois par le train des paniers de produits frais et autres provisions.

Les Parayre, récemment installés à Perpignan avec Berthe qui y a obtenu sa mutation, gardent chez eux un stock de tableaux qu'ils présentent à des acheteurs potentiels.

Henri et Amélie parviennent à réunir les moyens nécessaires pour aller passer l'été de 1904 près de Saint-Tropez. De ce premier été, Henri rapporte quinze toiles, quarante aquarelles et une centaine de dessins. Amélie, elle, a découvert Collioure et elle persuade Henri d'y passer les vacances à venir.

La dizaine d'années qui suit verra se répéter les visites estivales des Matisse aux Parayre, et des Parayre aux Matisse, entre Collioure et Perpignan. Collioure tiendra une place importante dans l'oeuvre d'Henri et dans leur vie.

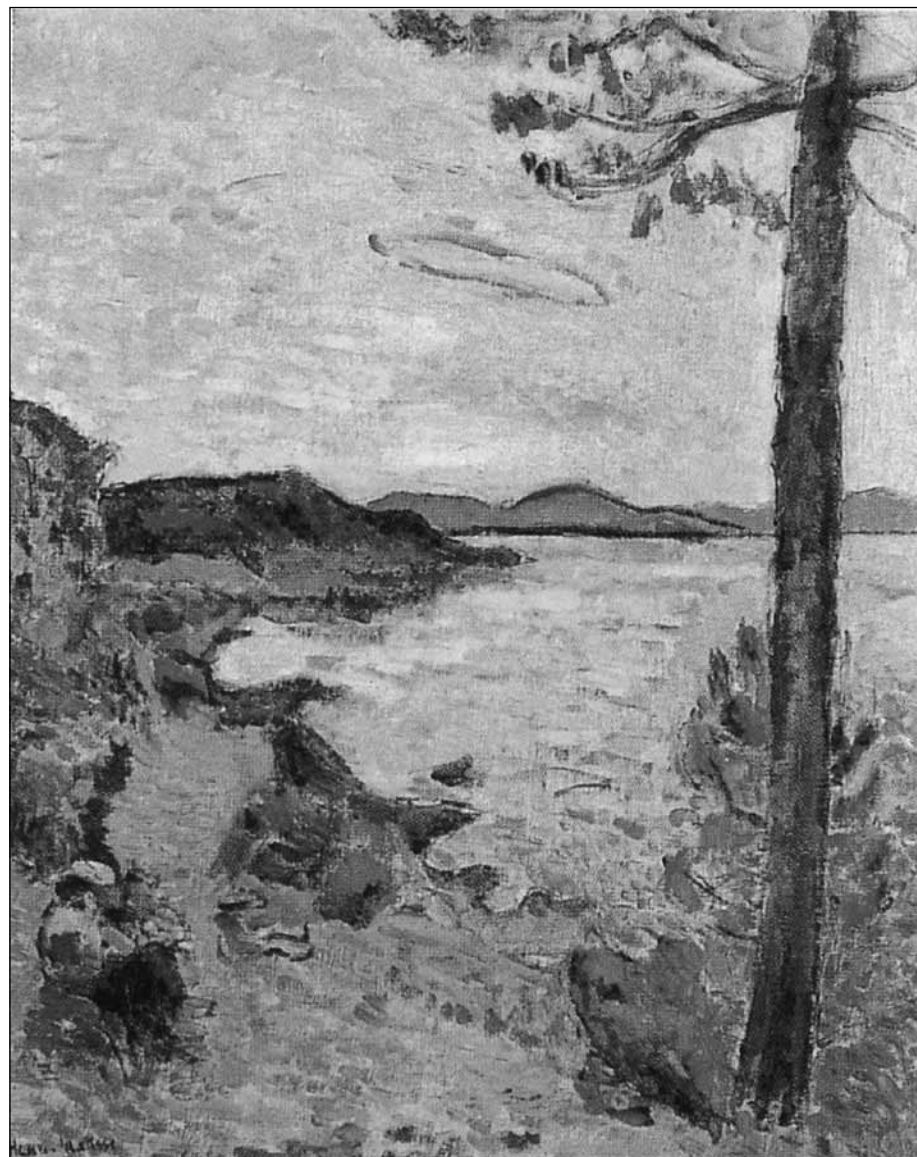
C'est l'époque où ils se lient d'amitié avec Aristide Maillol.

En octobre 1905, Henri troque son atelier du quai Saint-Michel contre une pièce plus vaste dans un couvent abandonné, le couvent des Oiseaux, à l'angle de la rue de Sèvres et du boulevard Montparnasse.

Octobre 1905, c'est surtout l'exposition de *la Femme au chapeau* au Salon d'Automne. Amélie a mis tout son cœur à la confection dudit chapeau, puis a sagement pris la pose.

Henri fonde de grandes espérances sur cette exposition.

►  
**Golfe  
de Saint-Tropez  
- 1904**  
Kunstammlung  
Nordrhein-  
Westfalen -  
Dusseldorf  
(le tableau  
représente en  
fait Amélie et  
son fils Jean en  
train de goûter)



Mais les visiteurs s'indignent face à tant de « *barbouillage bariolé* » et raillent la *Femme au chapeau*. Amélie, effarée et craignant d'être reconnue, n'ose paraître.

Le tableau tient la vedette malgré lui, le public se rend comme il irait

au cirque, à ce salon où les amis d'Henri exposent également et qui sera surnommé : le salon des fauves...

Une semaine avant la clôture, un télégramme arrive chez les Matisse. Il contient une offre de 300 francs pour la *Femme au chapeau*, soit 200 francs de moins que demandé. Amélie enjoint Henri de ne pas céder, arguant que la différence permettra d'acheter des vêtements d'hiver pour Marguerite. Après quelques jours de sueurs froides la réponse arrive. C'est un accord ! Les acheteurs sont un frère et une sœur, Léo et Gertrude Stein, de jeunes Américains de San Francisco, d'origine allemande, qui ont au départ des moyens relativement modestes. Mais ils possèdent l'intuition et le courage d'entreprendre. Pendant dix-huit mois, ils achèteront toute la production d'Henri, avec parfois quelques difficultés de paiement, mais sauvant ainsi l'artiste et sa famille de l'asphyxie.

Gertrude Stein est arrivée à Paris en 1903, rejointe par son frère Léo et sa belle-sœur. Installés 27, rue de Fleurus, dans un petit pavillon à deux étages, doté d'un atelier, ils ont vite rencontré le marchand de tableaux Vollard, le seul à cette époque à posséder des tableaux de Cézanne, et connu par lui les jeunes artistes sans le sou de l'avant-garde moderniste.

Braque, Picasso, Henri et Amélie assisteront souvent à leurs traditionnelles soirées du samedi.

Entre les meubles Renaissance, les murs de l'atelier de la rue de Fleurus se couvriront rapidement, du plancher au plafond, de toiles de Cézanne, Renoir, Gauguin, Vallotton, Toulouse-Lautrec, et Matisse bien sûr, pour ne citer qu'eux.

Gertrude s'amuse de la façon dont Amélie fixe son chapeau sur sa tête, « *plaçant une grande épingle juste au milieu du chapeau, au point médian aussi de la partie haute de sa tête, et, d'un grand geste l'enfonçant d'une main sûre.* »

Dans la famille Stein, il y a aussi Michaël et sa femme Sarah, née Samuels, jeune femme d'une grande sensibilité artistique. C'est avec elle qu'Henri développera le plus d'affinités.

Henri, devenu Matisse, n'oubliera jamais sa dette à l'égard de Berthe Weill et des Stein, car la confiance qu'ils lui auront témoignée dans

cette période critique, aura compté pour lui bien plus que leur aide financière.

Grâce à l'intervention de ces généreux mécènes plus tard relayés par bien d'autres, dont le Russe Chtchoukine, le destin d'Henri va faire un bond en avant que plus rien n'arrêtera.

Cela ne veut pas dire que les difficultés, notamment financières, vont s'estomper par enchantement, ni que le peintre cessera de se sentir incompris. Bien au contraire. La presse, le public, les institutions, ne le ménageront pas tout de suite. La reconnaissance sans partage sera encore plus lente à venir et Henri doutera toujours de lui-même. Mais son œuvre s'apprête à jaillir au monde, de façon exponentielle. L'espace d'une simple revue ne saurait rendre compte de l'œuvre si vaste du peintre de génie que fut Henri Matisse. C'est d'ailleurs à la personnalité d'Amélie que s'attache le présent article mais, justement à ce titre, il convient de rendre justice au petit cercle des débuts, celui qui malgré son apparence restreinte et modeste recèle tout ce qui fera la force de l'artiste et de son couple : le soutien des très proches, le sens de l'amitié, l'endurance face à l'adversité.

À la veille de ses quarante ans Henri sait qu'il peut compter sur sa famille, et que le soutien et les encouragements d'un petit groupe actif continueront à être un stimulant secret pour son énergie créatrice. C'est tout ce dont Amélie a rêvé.

L'évolution favorable de la carrière d'Henri va élargir leur horizon, à tous les sens du terme.

Ils commencent par déménager au 33, boulevard de Invalides, dans un autre ancien couvent, celui du Sacré-Cœur, ordre enseignant récemment expulsé. La bâtisse a été divisée en parcelles, louées pour des sommes modiques. La famille Matisse au grand complet s'installe confortablement dans l'ancien parloir des religieuses.

Le grand jardin empli d'arbres fruitiers fait le bonheur des enfants et Henri peut même ouvrir une petite académie gratuite dans l'ancien réfectoire, haut de plafond et très lumineux.

Les années de confinement dans deux pièces, dont l'une était

l'atelier d'Henri, ont forcé Amélie à être une mère sévère, exigeant que ses enfants soient polis, silencieux et discrets. Elle est heureuse de pouvoir enfin laisser libre cours à une exubérance insouciant qui lui rappelle sa propre enfance à Beauzelle.

À la rentrée de 1909, ils quittent Paris pour une maison à Issy-les-Moulineaux, qu'ils achèteront par la suite, au 92-94, route de Clamart, et qu'ils garderont environ vingt ans.

Au sommet d'une colline, parmi les jardins maraîchers et quelques maisons ouvrières, c'est une maison blanche avec un toit d'ardoises à la Mansart, exposée au Sud. Luxe suprême pour l'époque, il y a le téléphone, le chauffage central et une salle de bains. Henri va aussi faire installer un atelier en préfabriqué au fond du jardin.

Pendant des années, il se ménagera chaque jour des promenades à cheval dans les forêts alentour, entraînant parfois ses enfants, Léo Stein et son fils, ou même son ami Picasso.

Mais Amélie s'ennuie lorsque Henri est absent, et ils finiront par louer également l'appartement qui se trouvait en dessous de l'atelier d'Henri, quai Saint-Michel.

En 1914, pendant que dans le Nord sa belle-mère refuse d'évacuer et creuse le sol du jardin pour y enfouir ses « trésors », Amélie transforme la maison d'Issy en centre d'accueil pour les permissionnaires et réfugiés de tous bords. Active et hospitalière, elle organise le ravitaillement, les secours matériels, et tricote un nombre record de gants et de chaussettes, tandis que des tableaux d'Henri partent pour des tombolas de bienfaisance.

En 1917, Jean est mobilisé et Pierre doit partir en formation militaire. Heureusement tous les deux reviendront.

Quelques années plus tard, le couple ira s'installer à Nice.

Les diverses résidences des Matisse au fil du temps, voient défiler une foule d'amis et relations : artistes, collectionneurs et intellectuels, comme André Breton et Louis Aragon.

Amélie qui n'a pas fait de très longues études ressent parfois un sentiment d'infériorité face aux visiteurs instruits ou beaux parleurs qui se pressent autour d'Henri. D'autant que son propre effacement

en public a pu inciter certains, évidemment pas les plus doués, à un mépris aussi facile qu'infondé. Cela reste assez rare, mais Amélie en souffre.

C'est donc peut-être par désir de se ressourcer, de retrouver la chaleur du cocon initial, qu'Amélie restera toujours fidèle à Beauzelle, le village de sa jeunesse et de celle de sa mère.

## Beauzelle

Les Parayre et les Humbert ont quitté Beauzelle en 1882, mais Gustave Humbert, le sénateur, y a conservé la belle demeure près de l'église, où il finira ses jours.

Entre 1882 et son décès en 1894, Armand, Catherine et leurs filles, venus rendre visite à la famille pendant les vacances, ont souvent été ses hôtes. Frédéric et Thérèse Humbert leur ont sans doute volontiers confié par la suite les clés de la maison, du moins jusqu'en 1902.

Dans le courant des années 1930, après avoir enseigné dans les écoles normales de Cahors, Ajaccio, Agen, Pau et Aix-en-Provence, Berthe choisira de se retirer à Beauzelle. Elle élira domicile dans l'actuel presbytère, alors véritable palais des courants d'air.

Un témoin Beauzellois, gamin à cette époque, se souvient de M<sup>lle</sup> Parayre recevant les enfants dans son jardin pour des cours de catéchisme, et un peu d'aide aux devoirs.

Henri lui non plus n'est pas insensible au charme du village perdu dans les champs, à la cordialité de ses habitants, ni à la fraîcheur ombragée des bords de Garonne.

Amélie et lui ont sympathisé avec un jeune pédiatre toulousain, le docteur Pierre Bézy, fils du Professeur Paul Bézy, professeur à la Faculté de médecine, pionnier de la pédiatrie à Toulouse, et auteur de plusieurs ouvrages faisant autorité en la matière.

Pierre Bézy possède à Beauzelle une belle propriété, au lieu-dit *La Sur*, où ses six enfants peuvent s'ébattre au grand air quand viennent les fins de semaine et les vacances.

Il propose de mettre sa maison à la disposition des Matisse lors de

leurs séjours dans la région. Amélie et Henri y résideront à plusieurs reprises jusqu'au début des années 1940.

Les anciens de Beauzelle parlent donc aujourd'hui de « *la maison du peintre* ».

Les enfants de Pierre Bézy étaient très jeunes à ce moment-là, et leurs séjours à *La Sur* ne coïncidaient généralement pas avec ceux des Matisse. Ils n'en gardent donc guère de souvenirs précis, à l'exception de l'un d'entre eux qui revoit son père bavardant avec Henri dans les allées du jardin.

C'est par ailleurs à Pierre Bézy, en juillet 1939, qu'Henri adressera une lettre lui demandant de veiller sur Berthe dont la santé s'est gravement détériorée.

Le temps a passé, mais le même témoin qui se souvient des séances de catéchisme chez M<sup>lle</sup> Parayre se remémore Henri Matisse traversant la rue pour aller téléphoner à la poste, et interpellant au passage une voisine par la fenêtre ouverte : « Alors, Madame N..., vous en voulez des tableaux, vous en voulez ? » pour s'amuser aussitôt de l'exaspération feinte de cette dernière.

Beauzelle jouera un dernier rôle marquant dans la vie des Matisse. En juin 1940, au terme d'un effroyable voyage de deux semaines, Berthe accueille le frère d'Henri et sa famille, évacués de Bohain, ainsi que Marguerite et son fils Claude. Jean, fraîchement démobilisé, suivra. En septembre, craignant une occupation de Nice par les forces fascistes italiennes, Henri fait mettre tous ses tableaux à l'abri. Puis il expédie à Beauzelle, chez Berthe, sa collection de disques, ses derniers bronzes, et l'essentiel de ses meubles et tentures.

Marguerite, quant à elle, confie à Berthe son fils Claude, qui partira ensuite aux États-Unis.

Pour la petite histoire, c'est de Beauzelle enfin qu'en janvier 1942 Berthe enverra un beau chou-fleur et un lapin à son beau-frère... comme cadeau de Nouvel An...

Berthe est décédée à Beauzelle en juin 1945. Sa tombe se trouve au fond à droite de la première allée, celle qui longe le mur de l'église.

Le nom est gravé en lettres d'or sur la dalle de granit gris et rose, toute simple.

### **Le tournant trop périlleux**

Dans les années 1910, quand le succès apparaît à l'horizon, Amélie savoure pleinement la victoire si chèrement acquise, consciente qu'elle en a sa part et que le souvenir des épreuves affrontées ensemble les unit à jamais, Henri et elle. Mais toute médaille a son revers, et il n'en est pas moins vrai que leurs destins commencent alors à diverger.

Dans sa quête d'inspiration, Henri sillonne le monde, de l'Espagne au Maghreb, de l'Amérique à Tahiti, trop rarement avec Amélie.

Il y a aussi les modèles, de très jolies jeunes femmes dont Henri ne se cache pas d'attendre qu'elles exacerbent suffisamment sa sensualité pour qu'il puisse la traduire dans son œuvre.

Amélie s'en accommodera aussi longtemps qu'elle se saura l'irremplaçable, l'unique.

Elle traverse cependant des périodes de dépression, surtout lors des absences d'Henri, mais leur amour ne se dément jamais. Au contraire, ces phases de tristesse entremêlées de colère ou de bouderies sont comme l'impression en creux de la pérennité des sentiments.

Henri se sent alors très malheureux, se jurant d'être plus présent, dépêchant ses amis au chevet d'Amélie, et se répandant en courriers quasi-quotidiens.

Et puis un jour de 1932 une jeune immigrée russe, Lydia Nicolaevna Delectorskaya, se présente chez les Matisse. Née en 1910 à Tomsk, en Sibérie, elle a grandi en Mandchourie avant de fuir la révolution bolchevique.

Henri l'embauche d'abord comme aide d'atelier, puis comme garde-malade d'Amélie dont la santé n'est plus au beau fixe. Les deux femmes s'entendent très bien.

Mais Lydia n'est pas comme les autres, elle a plus que les autres et va devenir le modèle de prédilection d'Henri, puis sa muse. Henri qui jusqu'alors a toujours préféré les brunes de type méridional est envoûté par le charme slave de la jeune femme.

Pour la première fois, en tout cas la plus grave, Amélie est ravagée par la jalousie et la haine envers une autre. Les relations deviennent intenable, d'autant que Marguerite et les deux garçons ont à leur tour pris ombrage de la trop grande place accordée à Lydia. Le reste de l'entourage s'émeut, tout en restant persuadé que les relations de Lydia et d'Henri sont strictement professionnelles. Berthe est catégorique à ce sujet.

Lydia reste digne et affirmera toujours par la suite qu'elle n'a jamais été la maîtresse d'Henri. Mais peut-être faut-il voir là, justement, le nœud du problème car pour Amélie il ne peut y avoir de pire trahison. Elle qui a renoncé à tout pour consacrer sa vie à l'œuvre d'Henri se sent à présent exclue, de fait, du seul univers qui ait orienté sa vie. En février 1939, à sa demande, un notaire établit un acte de séparation. Le 5 mars, elle s'en va.

Lydia provisoirement écartée, ses enfants repartis, Henri se retrouve seul, désespéré, et « *comme dévasté par un cyclone* ».

Lydia reviendra et ne le quittera plus, mais il ne cessera jamais d'adresser des lettres touchantes à la seule femme qui ait vraiment compté : son « inséparable », son Amélie.

## La guerre

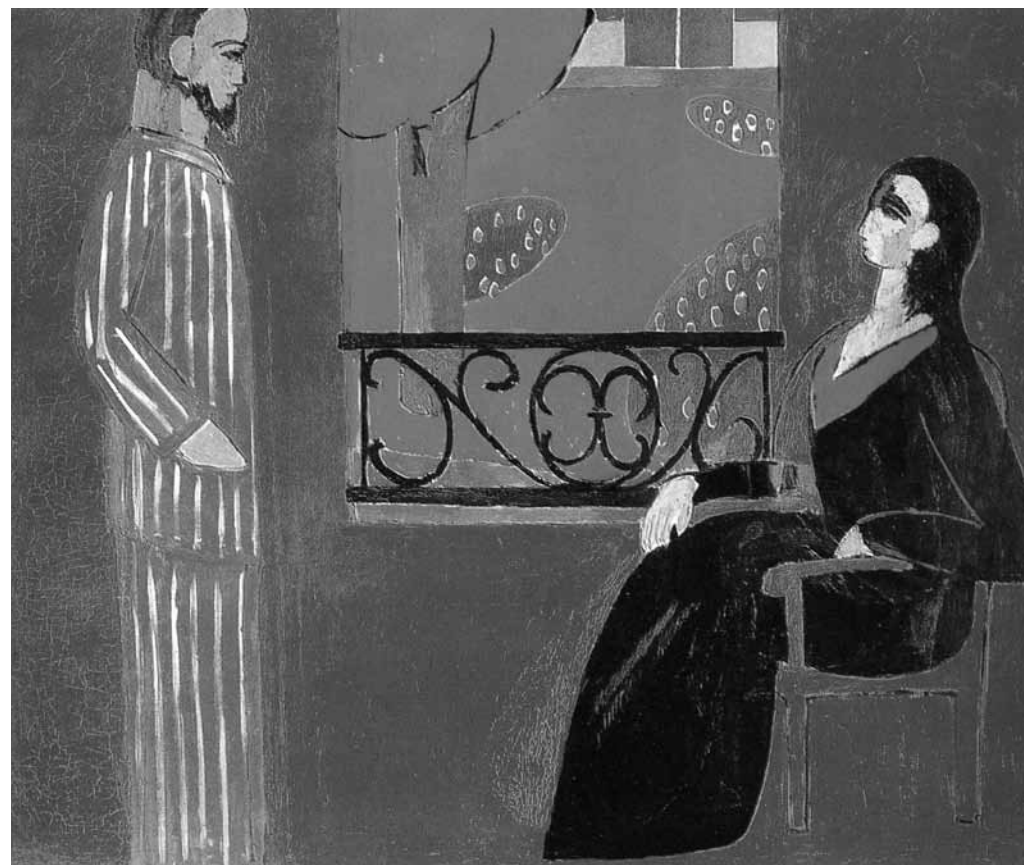
Les années suivantes vont apporter des soucis bien plus lourds. La guerre éclate et Henri, tombé très gravement malade, subit plusieurs opérations invalidantes.

Amélie est à Paris où Marguerite, récemment divorcée, l'a rejointe. Henri, isolé à Nice, fait parvenir de grosses sommes d'argent à sa femme et à sa fille, afin de prévenir toute urgence éventuelle.

Amélie rendue à elle-même a retrouvé l'indomptable énergie d'antan et fermement refusé la proposition de Marguerite d'aller chacune de son côté. « *C'est quand la maison brûle que je suis au meilleur de moi-même* » s'est-elle écriée, « *et ce n'est pas après tant de campagnes faites ensemble que je te laisserai partir* ». « *Mais maintenant que puis-je faire ?* »

La réponse lui sera fournie en 1943.

« *À l'exemple de [sa] mère adoptive* », Marguerite se réclame « *de la*



- ▲ *substance des guerriers, des fanatiques, des ardents* », comme elle l'écrit à son père.
- La Conversation - 1911 - Musée de l'Hermitage - St-Petersbourg**
- Toujours élégante, elle sert en fait de messagère aux francs-tireurs et partisans (FTP), l'organisation militaire du parti communiste clandestin, et transporte par le train entre Paris, Bordeaux et Rennes des dépêches cachées dans ses gants. Nom de code : « Jeannette ».
- Il lui arrive aussi de fournir des armes ou d'aider les réfractaires au travail obligatoire.
- Il n'est pas question pour Amélie d'être en reste, elle aussi veut participer à la lutte. Elle passera donc une grande partie de sa soixante-douzième année à taper avec deux doigts sur une machine à écrire

déglinguée des rapports destinés aux services de renseignements britanniques à Londres.

Pendant ce temps, bon sang ne peut mentir, son fils Jean a rejoint le maquis d'Antibes.

Le 13 avril 1944, Marguerite est arrêtée en gare de Rennes, à sa descente du train de Paris.

Le même jour Amélie est conduite au quartier général de la gestapo à Paris.

Henri fait appel à toutes les connaissances susceptibles de l'aider à retrouver leur trace. Après trois mois sans nouvelles, il apprend par son ami le sculpteur Demetris Galanis, dont la belle-fille avait mis Marguerite en contact avec les FTP, qu'Amélie purge une peine de six mois à la prison de Fresnes.

En août, le quartier général de la Croix-Rouge en Suisse l'informe trop tard que Marguerite était détenue depuis le début à la prison de Rennes. Avant qu'Henri ait pu lui faire parvenir un colis, elle part vers Ravensbrück le 3 août 1944, avec les autres prisonniers politiques, la veille du jour où les alliés entrent dans Rennes. Le convoi, camouflé sous des branchages, est bombardé à plusieurs reprises par la Royal Air Force, immobilisé devant des ponts infranchissables sur la Loire, et finalement stoppé à Belfort, juste avant la frontière allemande. Marguerite en profite pour s'enfuir et se terre dans la forêt vosgienne où elle sera découverte par la résistance locale.

D'abord recueillie par la famille de Léon Delarbre, peintre résistant et déporté, un des rares rescapés à avoir pu ramener des croquis pour témoigner, Marguerite est ensuite prise en charge par la Croix-Rouge qui la confie à la famille Bruno, de Giromagny. Elle pourra rejoindre les siens le 6 octobre 1944.

Amélie est sortie de prison dans le courant du mois d'août. Peut-être du fait de son âge et de sa notoriété, dans le contexte aussi de l'imminence annoncée du débarquement, son interrogatoire ne semble pas avoir été d'une extrême violence, mais en revanche sa fille adoptive



▲  
**Portrait  
de Madame  
Matisse - 1912  
Musée de  
l'Hermitage -  
St-Petersbourg**

a été sauvagement torturée car soupçonnée d'espionnage.

Pour la Gestapo, Marguerite est moins la fille du peintre Matisse que l'ex-épouse de Georges Duthuit, installé aux États-Unis et « speaker » de l'émission « *L'Amérique en guerre vous parle* ». Marguerite, elle, ne parlera pas, essayant seulement de se taillader les veines avec un bout de verre pour être sûre de ne livrer aucun nom. Il lui faudra de longs mois auprès de son père, bouleversé, pour se remettre des sévices subis, mais son moral est resté intact.

Amélie de son côté se précipite à Beauzelle où Berthe s'enlise inexorablement dans la maladie.

Après avoir créé son dernier chef-d'œuvre, la chapelle du Rosaire, Henri s'éteint à Vence, dans sa villa *Le Rêve*, le 3 novembre 1954, entouré de Lydia et de Marguerite. Lydia s'en va aussitôt, avec la valise qu'elle tenait prête depuis 15 ans, croisant en chemin Amélie qui revient, Amélie qui n'aura désormais plus de cesse que d'assumer la responsabilité de l'œuvre d'Henri.

En 1955, Amélie a alors 83 ans et Marguerite aborde la soixantaine, les deux femmes décident d'offrir un tableau à l'association *Art et Solidarité* qui organise une vente au profit des enfants de déportés. Elles téléphonent à Françoise Gilot, compagne de Picasso et amie

intime d'Henri, artiste elle-même, pour lui demander conseil et l'inviter à venir prendre le thé à leur appartement du 132, Boulevard Montparnasse.

« *J'étais émue, raconte Françoise Gilot, de me retrouver entre ces murs chargés d'histoire et, plus encore, de rencontrer Amélie Matisse pour la première fois. Je perçus tout de suite cette présence vitale, semblable à celle qui émanait des portraits que son mari avait faits d'elle bien des années plus tôt. Même si ses cheveux, coiffés en chignon, étaient devenus gris, sa silhouette bien musclée gardait son mordant. Elle avait des mouvements*

souples et précis et il se dégageait d'elle l'énergie intacte et puissante d'un grand fauve au repos. J'avais apporté des violettes [...] assorties à l'harmonie noir et argent de sa robe. [...] Madame Matisse déclara que c'était un devoir sacré de développer mon talent et que je ne devais jamais laisser rien ni personne me détourner de ma voie. [...] Mère et fille parlaient à tour de rôle, comme dans un duo pour piano et violon. Il régnait entre elles un amour et une harmonie palpables. Immobile, je contemplais leurs traits intenses, leur stature, colonnes jumelles à l'entrée du temple de Matisse. [...] c'était une expérience intemporelle. J'avais rencontré de vraies inspiratrices, des caryatides qui, en supportant le poids du temple, avaient permis à l'artiste de devenir pleinement lui-même et de créer. »

Amélie décéda trois ans plus tard à Paris, le 12 novembre 1958.

Amélie et Henri, redevenus inséparables, ont retrouvé la paix.

Ils reposent ensemble au cimetière de Cimiez, sur une colline qui surplombe Nice, « sous un figuier et un olivier auxquels le temps et le hasard ont ajouté un laurier sauvage » dit-on.

Leur fils Jean a lui-même gravé leurs noms dans la pierre.

Subsiste une légère énigme : Armand et Catherine avaient prénommé leur fille aînée Amélie, Noémie, Alexandrine, le second prénom, Noémie, étant parfaitement lisible sur l'acte de naissance, et une erreur d'écriture difficile à envisager dans la mesure où Armand faisait alors office de secrétaire de mairie de Beauzelle. Or le nom qui figure sur la pierre tombale de Cimiez au-dessous de celui d'Henri est : Noellie Matisse-Parayre.

Dernière espièglerie d'Amélie ? Dernier clin d'œil à Henri qui l'appelait parfois affectueusement ainsi ? Petite ruse émouvante pour que perdure à jamais, au même rang que celle des Matisse et des Parayre, la mémoire des Fuzié, sa famille maternelle, chez qui les archives de Vieillevigne révèlent que le prénom de Noelline était coutumier ? Peut-être un subtil bricolage des trois...

Amélie, fidèle Amélie... Si facile à déchiffrer, finalement...

**Anne-Marie Ducos de Lahitte**

## BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES :

SPURLING (Hilary) : *Matisse inconnu*, Éditions du Seuil, Paris, avril 2001, 503 pages ;

Du même auteur : *Matisse le maître*, Éditions du Seuil, Paris, février 2003, 562 pages ;

Idem : *La grande Thérèse*, l'escroquerie du siècle. Éditions Allia, Paris 2003, 128 pages ;

GILOT (Françoise) : *Matisse et Picasso*, une amitié racontée par Françoise Gilot, Éditions Robert Laffont, Malesherbes, août 1991, 342 pages.

*Blagnac, Questions d'Histoire*, n° 42 : « Amélie Parayre-Matisse, enfant de Beauzelle » pages 19 à 28.

- Archives départementales de Haute-Garonne, recueil des registres d'état-civil de la commune de Vieillevigne, série E : 2 E -IM4655.

- *Remerciements aux Beauzellois rencontrés en cours de route, pour la confiance de leur accueil.*

# Blagnac, le Tour de France... et Georges Gay

Pour la 8<sup>e</sup> fois, et 22 ans après sa dernière visite, notre ville accueille, cette année, la compétition annuelle sportive télévisée la plus regardée au monde. Seuls les Jeux Olympiques et la Coupe du Monde de Football ont une meilleure audience, mais ces deux manifestations ne se répètent que tous les 4 ans. Mais pourquoi la ville de Blagnac a-t-elle noué de tels liens avec le Tour de France ? C'est vraisemblablement grâce au Guidon Sprinter Club Blagnacais (G.S.C.B.) et à son emblématique président, Georges GAY, une des figures de la Grande Boucle des années 50.

## BLAGNAC et le Tour de France

Depuis 1984, Blagnac et le Tour de France entretiennent des liens très forts.

En 1984, à l'arrivée de la 12<sup>e</sup> étape, le peloton venant de Saint-Girons voit Pascal Poisson s'imposer devant l'ancien aéroport et sous un soleil de plomb. Le lendemain, départ vers Rodez pour la 13<sup>e</sup> étape. Vincent Barteau est maillot jaune.

En 1986, Niki Ruttimann l'emporte au Ritouret sous une chaleur orageuse au terme de la 14<sup>e</sup> étape Luchon-Blagnac. Bernard Hinault est maillot jaune. Le lendemain, départ de Carcassonne.

En 1987, Blagnac est le terme de la 15<sup>e</sup> étape venant de Tarbes. C'est Rolf Golz qui s'impose sous un terrible orage. À certains endroits, l'eau recouvre les boyaux. Le lendemain,

le Tour se dirige sur Millau. C'est Charly Mottet qui est en jaune.

En 1988, l'arrivée des coureurs venant des Alpes se fait par... la voie des airs. Ils repartent de Blagnac vers Guzet-Neige pour la 14<sup>e</sup> étape,



◀  
Georges Gay

Pedro Delgado est le leader.

En 1989, 11<sup>e</sup> étape Luchon-Blagnac : victoire de Mathieu Hermans. Le lendemain au départ de Toulouse vers Montpellier, Laurent Fignon porte le maillot jaune.

En 1990, Claudio Chiappucci repart en jaune de Blagnac vers Luz Ardiden pour la 16<sup>e</sup> étape, après la victoire de Charly Mottet la veille à Revel.

## Mais qui était Georges GAY ?

Georges GAY est né le 21 mars 1926 à Saint-Cirgues (Lot).

Encore adolescent, Georges Gay s'adonne au football dans le club de Saint-Céré. Les déplacements s'effectuent à vélo et les retours de chaque match donnent lieu à des courses entre équipiers. Déjà, Georges Gay se montre intraitable. Nous sommes dans les années 1946-1947, Georges se lance dans les courses cyclistes amateurs de la région. Il intègre le V.C. St-Céré et le Président Gambabe, reconnaissant un réel talent, ne jure que par lui.

## Le Coureur cycliste

En 1946, il gagne quelques courses en amateur.

En 1947, venant de passer 1<sup>re</sup> catégorie, il s'en faut d'un rien lors du Grand Prix de St-Céré, qu'il ne batte R. Piel, Champion de France de poursuite sur piste, et H. Massal, membre de l'équipe de France



sur le Tour. Il gagne à Nayrac et à Capdenac. À l'occasion de cette dernière épreuve, il rencontre Yvonne qui lui remet le bouquet du vainqueur. Il prendra le bouquet et la demoiselle.

◀  
Ravitaillement  
près  
de Périgueux

De leur union en 1948, naîtront quatre enfants.

Voulant donner un départ à sa carrière, il rejoint le club du CSO Paris en 1949. Mais le Midi lui manque trop et trois mois plus tard, ne pouvant s'adapter à sa nouvelle vie, il rejoint Toulouse et passe professionnel. Il installe sa famille à Toulouse grâce au Président du VC St-Céré qui lui prête une propriété.

En 1952, il finit 2<sup>e</sup> de la 11<sup>e</sup> étape de la Route de France et gagne une épreuve amateur à Maurs.

L'année suivante, en 1953, il est 3<sup>e</sup> du Bol d'Or des Monédières-Chaumeil et 67<sup>e</sup> de Paris-Tours.

Il sort de l'anonymat en 1954. Il rejoint l'équipe professionnelle TERROT. Il remportera le Prix d'Ussel, celui de Cazes-Mondenard et la 3<sup>e</sup> étape du Tour de la Manche. Il termine 3<sup>e</sup> de Bordeaux-Saintes, 2<sup>e</sup> du Tour de Corrèze, 10<sup>e</sup> de Bordeaux-Paris, 27<sup>e</sup> Paris-Tours.

En 1955, il intègre l'équipe ROCHET-DUNLOP. Il gagne le Prix d'Aubusson, une étape du Circuit des Marches ; il est 3<sup>e</sup> de Bordeaux-Saintes et se classe 10<sup>e</sup> du Tour d'Espagne après avoir terminé 2<sup>e</sup> à Bilbao et 3<sup>e</sup> à Valence. Il est également présent sur Milan San Remo où il termine 17<sup>e</sup>. Il se classe 12<sup>e</sup> du Critérium national et 63<sup>e</sup> de Paris-Roubaix.

À cette époque, le Tour de France se court en équipes nationales ou régionales. Ses résultats flatteurs lui permettent d'intégrer l'équipe du Sud-Ouest. Il fera un Tour des plus honorables en se classant notamment 3<sup>e</sup> de la 13<sup>e</sup> étape Millau-Albi, battu au sprint pour la 2<sup>e</sup> place par un certain André Darrigade, vraisemblablement le meilleur sprinter français et l'un des tout meilleurs sprinters au monde. Il terminera 43<sup>e</sup> du Tour de France.

Il est surnommé « la momie du Tour », à cause des innombrables pansements qui lui couvrent le corps à l'arrivée à Paris, ce qui lui vaut une ovation au moins aussi grande que celle que reçut Rick Van Steenbergen, vainqueur de l'étape.



En 1956, toujours sous les couleurs de l'équipe ROCHET-DUNLOP, il termine 73<sup>e</sup> de Paris-Bruxelles et 78<sup>e</sup> de Paris-Roubaix. Il est également 2<sup>e</sup> à Bessereix et à La Souterraine et termine 3<sup>e</sup> à Vergèze terme de la 3<sup>e</sup> étape de Paris-Nice.

Au départ du Tour, il est sélectionné dans l'équipe du Sud-Ouest. Ce Tour est difficile pour lui. Victime d'une chute au km 8 de l'étape

◀  
Dossard 104  
dans l'attente  
du départ

►  
Dans le  
Tourmalet, G.Gay  
emmène  
J. Anquetil  
fatigué.  
Il terminera  
22<sup>e</sup> du Tour de  
France



Bayonne-Pau, il est relevé avec une fracture de la clavicule. Il abandonne.

En 1957, toujours avec l'équipe ROCHET-DUNLOP, il est 2<sup>e</sup> à Mirepoix, 1<sup>er</sup> à Limoux et encore 3<sup>e</sup> à Castelnaudary lors du Tour de l'Aude. Il est 11<sup>e</sup> du Dauphiné et 28<sup>e</sup> du Critérium National.

Il est à nouveau au départ du Tour de France toujours dans l'équipe du Sud-Ouest. Il porte le dossard 104. Il se distingue dès la 2<sup>e</sup> demi-étape de la 3<sup>e</sup> étape Caen-Rouen où il termine 2<sup>e</sup> derrière Jacques Anquetil. À 100 km de l'arrivée, Georges Gay s'échappe en compagnie notamment de Bahamontes, Nencini, Walkowiak et une dizaine d'autres



◀ Licence

coureurs dont Jacques Anquetil qui l'emporte avec quelques mètres d'avance sur Georges Gay deuxième devant Bahamontes et Nencini. Il termine 6<sup>e</sup> de la 16<sup>e</sup> étape Barcelone-Ax-les-Thermes et 2<sup>e</sup> de la 18<sup>e</sup> étape Saint-Gaudens-Pau derrière Nencini.

Lors de cette étape, Georges Gay s'inscrit dans la légende du Tour de France. Alors que les membres de l'équipe de France sont décimés par un refroidissement, Jacques Anquetil, maillot jaune du Tour de France, se retrouve seul et subit une grave défaillance dans l'ascension du Tourmalet. Georges Gay, bien que ne faisant pas partie de son équipe, mais présent à ses côtés, l'emmène sans demander de contrepartie, jusqu'au sommet et dans une partie de l'ascension de l'Aubisque, lui évitant ainsi de perdre sa place de leader. Le maillot

définitivement sauvé, G. Gay joue la victoire d'étape mais est battu au sprint par Gastone Nencini à l'arrivée.

Le mois suivant, bien que le Maillot Jaune ne lui ait rien promis, Maître Jacques, retrouvant Georges Gay lors d'une course d'après Tour, lui remet une enveloppe contenant une importante somme d'argent en remerciement pour l'aide apportée. C'est grâce à cette somme d'argent que Gay pourra s'installer avec sa famille à Blagnac. En 1958, avec l'équipe Peugeot BP-Dunlop, il gagne le Tour de l'Ariège après avoir remporté une étape, terminé deux fois 2<sup>e</sup> et une fois 3<sup>e</sup>. Il se classe 11<sup>e</sup> du Championnat de France.

Il participe pour la 4<sup>e</sup> fois au Tour de France avec l'équipe Centre-Midi. Il termine 10<sup>e</sup> de l'étape Saint-Nazaire-Royan et 9<sup>e</sup> de l'étape Luchon-Toulouse. Victime d'une chute, il abandonnera lors de la 19<sup>e</sup> étape. En 1959, membre de l'équipe U.C.P.F., il gagne une étape du Tour de l'Ariège.

En 1960, il est recruté par l'illustre Fausto Coppi lui-même, dans son équipe Expressmatic Coppi. Mais au cours d'un cyclo-cross à Goujounac, il se fracture des vertèbres et doit mettre un terme à sa carrière.

### L'organisateur découvreur de talent

Après quelques années en dehors du cyclisme, il revient comme dirigeant et, en 1977, Georges Gay devient le 10<sup>e</sup> Président du Guidon Saint-Cyprien, un vieux club toulousain. Créé en 1897, au cours d'une réunion dans un café du faubourg Saint-Cyprien (le Café Tivoli) par une poignée de « mordus » de la bicyclette, ce club a connu un rapide essor à cette époque. J. Guy, initiateur du regroupement dès 1896, en est le premier président. Il le restera jusqu'en 1904.

La Ville de Toulouse se retirant, le Guidon Saint-Cyprien devient le Guidon Saint-Cyprien-Blagnac en 1979. Le 13 décembre 1991, le Guidon Saint-Cyprien-Blagnac devient le Guidon Sprinter Club Blagnacais.

Président également du Comité Départemental et vice-président du Comité Régional, Georges Gay est le père, de 1980 à 1997, du Grand Prix Cycliste de la ville de Toulouse. Grâce à son action, ce critérium

deviendra un des grands rendez-vous d'après Tour. Des champions internationaux (tels que Zoetemelk, Greg Lemond, Bernard Hinault et Miguel Indurain) et de jeunes coureurs s'y côtoient.

Au palmarès de ce Critérium figurent comme vainqueurs Dominique Sanders (1980) - Bernard Hinault (1981 et 1986) - Dominique Arnaud (1983) - Pierre Bazzo (1984) - Dominique Garde (1985) - Christophe Lavainne (1987) - Eric Caritoux (1988) - Robert Forest (1989) - Gilbert Duclos Lassalle (1990) - Miguel Indurain (1991) - Pedro Delgado (1992) - Laurent Jalabert (1993, 1995 et 2002) - Frédéric Moncassin (1994 et 1997) - Claudio Chiapucci (1998) - Stéphane Barthe (1999) - Jacky Durand (2000)

Georges Gay, amoureux et passionné de la petite reine, a toujours donné de son temps, de son énergie et de son savoir à tous les coureurs qui sont passés au GSCB. Sa faculté à dénicher les coureurs de talent comme Laurent Jalabert, Frédéric Moncassin, Philippe Louviot, David Moncoutié est reconnue de tous. Sous sa présidence, le nombre des licenciés du GSCB à prendre le statut professionnel va progresser considérablement :

1979 Dominique Sanders (Peugeot) - 1984 Pascal Andorra (Fagor) - 1985 Gilles Sanders (Kas) - 1986 Philippe Louviot (Toshiba) - 1989 Laurent Jalabert (Toshiba) Champion de France militaire en 1988 sous les couleurs du GSCB - 1990 Frédéric Moncassin (Castorama) - 1994 Philippe Bordenave (AG2R) - 1996 David Moncoutié (Cofidis) - 1997 Alexei Botcharov (AG2R).

Comme tous les grands champions, il occupe sa saison hivernale au cyclo-cross. En 1960, il est champion des Pyrénées. Cette discipline sera la cause de son retrait des pelotons.

Il n'en demeure pas moins qu'il organise, avec « le Guidon » comme disent familièrement les anciens du club, dès 1972 le cyclo-cross de Toulouse. Les meilleurs spécialistes français et étrangers n'hésitent pas à répondre à son appel. Au fil des ans, on trouve sur les listes d'engagés B. Thévenet, J. Esclassan, J.P. Daguillaume, P.R. Ville-miane, D. Sanders, J.J. Bernaudeau, D. Arnaud, J.C. Colotti, R. Forest, G. Sanders, L. Jalabert, F. Moncassin, L. Roux, C. Dupouey, C. Rineiro mais aussi W. Godefroot et les meilleurs espagnols. Ce cyclo-cross

existe toujours, il regroupe de nos jours les meilleurs amateurs de la région.

Georges Gay demeure président jusqu'à son décès, le 8 juillet 1997, dans la chambre 104 du CHU de Toulouse alors que le Tour de France 1997, dans sa 3<sup>e</sup> étape, arrive à Plumelec...

104 le numéro de son dossard au Tour 1957 !....

En son honneur est organisée la cyclo sportive nationale Georges Gay AéroConstellation, une manifestation annuelle patronnée par l'Association Cyclo Sportive Georges Gay avec le concours du GSC Blagnac.

Elle est ouverte à tous à partir de 18 ans, du coureur professionnel à l'amateur. Elle se déroule dans une ambiance conviviale et festive, pour tous les amoureux du vélo. Elle a lieu tous les ans le troisième dimanche de septembre.

*Je remercie particulièrement Madame Maité Gay et Monsieur Julien Sanquirgo qui ont eu la gentillesse de me raconter la vie de leur père et ami, et ont mis à ma disposition une masse de documents et photographies que nous ne pouvons, faute de place, insérer dans ce fascicule et sans qui cet article n'aurait pu être écrit.*

**Didier CHAPUY**

## SOURCES

Collection privée de Mme Maité Gay  
Collection privée de Julien Sanquirgo  
La Dépêche du Midi  
Le Populaire du Centre  
siteducyclisme.net  
Site internet du GSCB  
Mémoire du cyclisme.net  
cyclo sportive georges gay.com  
Les-sports.info

# Le Corps Franc Pomiès

Blagnac et une trentaine de villes en France ont donné le nom de Corps Franc Pomiès à une de leurs voies publiques pour rendre hommage aux valeureux Résistants de ce groupe et pour que leurs actions ne tombent pas dans l'oubli.

Le 18 septembre 1963, à Blagnac, les Conseillers municipaux, sous la présidence du maire, Jean-Louis Puig, « *décident de donner à une place du lotissement la Palme le nom du Corps Franc Pomiès* ». Après approbation du préfet, l'inauguration a lieu le 27 octobre en présence du Général André Pomiès, d'une grande partie de ses compagnons d'armes, regroupés en Amicale <sup>1</sup>, de personnalités régionales et de Blagnacais.

Avant de dévoiler la plaque, André Pomiès rappelle la formation de ce corps franc et de ses actions pour libérer la France de l'occupation nazie.

## Naissance du C.F.P.

En juin 1940, l'armée allemande envahit le territoire de la France vaincue. L'ennemi occupe la partie Nord-Ouest et autorise pour le maintien de l'ordre dans la zone Sud, dite libre, une armée de 100 000 hommes appelée « l'Armée de l'Armistice ».

Après l'armistice signé le 22 juin 1940, les Français « *se divisent rapidement en trois catégories, comme le note avec justesse Marcel Céroni, un ancien du C.F.P., une minorité qui joue la victoire allemande, une masse prête à basculer d'un côté ou de l'autre et une minorité qui refuse la défaite* ».

En effet, en ce mois de juin 1940, de nombreux cadres de l'armée répondent à l'appel du général de Gaulle et envisagent la reprise des hostilités dès que le moment favorable se présentera. Le capitaine André Pomiès, né à Bordeaux en 1904, sorti de Saint-Cyr, est de ceux-là.

De septembre 1940 à septembre 1942, affecté au 18<sup>e</sup> R.I. à Pau, il cumule les fonctions de commandant de compagnie et celui d'officier

▶ André Pomiès



Mobilisation Secrète (M.S.). En octobre 1942, il est muté à l'état-major de la V<sup>e</sup> division à Toulouse. Promu chef de bataillon, il entretient des contacts directs avec tous les officiers M.S. et ceux responsables du camouflage du matériel ainsi qu'avec les corps de troupe des dix départements du Sud-Ouest dépendant de la V<sup>e</sup> division.

Le 11 novembre 1942, à la suite de l'occupation de l'Afrique du Nord par les Alliés, les Allemands occupent la zone Sud. Dès le 17 novembre, A. Pommiès entre en liaison avec un certain nombre d'officiers M.S. et envisage des actions de sabotages et de guérilla. Pour cela, secondé par son ami, le lieutenant-colonel Ginestet, il amorce la création de noyaux de résistance dans les ex-garnisons. Il les dénomme « Corps Franc » en souvenir des unités d'élite des régiments de 1939-40. Dans ses Mémoires il précise : « *Désirant conserver à mon groupement l'esprit de sacrifice qui doit être le sien, je l'appelle globalement « Corps Franc » et je lui accole l'adjectif Pyrénéen qui rappelle son origine. En fait, celui-ci ne sera jamais employé, ni dans le langage, ni dans les écrits. Par souci de concision, on emploiera désormais l'expression Corps Franc P ou le sigle C.F.P.* ».

Le 27 novembre 1942, après la dissolution de l'Armée de l'Armistice, naît l'Organisation de Résistance de l'Armée (O.R.A.)<sup>2</sup> Le C.F.P., sans étiquette politique, formé de volontaires de toutes origines, est un des principaux éléments de cette organisation en zone Sud où le commandement est assuré par le Général Pfister, adjoint du Général Revers (chef national de l'O.R.A. à partir du 24 octobre 1943, après les Généraux Frère et Verneau, tous deux arrêtés par la Gestapo et déportés).

## La lutte clandestine

En cette fin 1942, certains cadres de l'armée préfèrent franchir les Pyrénées et rejoindre les Alliés en Afrique du Nord. Pommiès, désormais appelé « le chef », et ses camarades font le choix de demeurer en métropole pour y mener le combat.

Durant toute la période de la clandestinité, c'est-à-dire jusqu'aux

débarquements du 6 juin et du 15 août 1944, Pommiès, alias « le Bordelais », reste en contact avec l'O.R.A, avec les responsables des organisations de résistance civile de Toulouse, avec les Alliés et les militaires basés à Alger et avec le Bureau de Centralisation des Renseignements et de l'Action (B.C.R.A.) de Londres qui lui donne directement des ordres par radio sur le plan opérationnel.

Outre Ginestet, déjà cité, il prend comme adjoint civil un grand patriote, Jean d'Aligny, pour chef d'état-major, le capitaine Rougemont et un officier chargé des renseignements. Sous l'impulsion du chef Pommiès, le C.F.P. s'organise en trois puis quatre groupements comptant 9 000 volontaires à l'œuvre dans les dix départements du Sud-Ouest. En outre 3 000 hommes sont mobilisables si le besoin se présente. En attendant, ils restent à leur domicile et assurent certaines missions : ravitaillement, liaisons, renseignements, etc...

Chaque membre se dissimule derrière « une couverture ». Ainsi, pendant quelque temps, Pommiès, pour justifier sa présence à Toulouse et ne pas attirer l'attention sur lui alors que sa famille réside à Pau, signe un contrat régulier avec Jean d'Aligny pour l'exploitation en commun de 12 hectares de cultures maraîchères dans sa propriété de l'Esquité, près de Fonsorbes. Il en trouvera une autre après l'arrestation par la Gestapo, en mars 1943, de Jean d'Aligny.

L'activité consiste d'abord à recruter, à renseigner, à récupérer les armes en provenance de l'armée de l'armistice, des parachutages (le premier a lieu en mai 1943), des prises à l'ennemi, et à les camoufler. La principale cache se trouve au château de Lartus, à 23 kilomètres à l'est de Toulouse. Le C.F.P. crée des maquis pour les jeunes réfractaires du S.T.O.

Ensuite, commencent les actions de destruction méthodique des principaux noyaux de transport, de production et d'énergie dont l'ennemi dispose dans la région. Les équipes de sabotage font sauter les voies ferrées, neutralisent des locomotives, des pylônes à haute tension, endommagent des usines. Le bilan est éloquent :

- 40 locomotives hors d'usage
- 12 usines sabotées
- 7 lignes à haute tension interrompues en permanence ainsi que de

nombreuses voies ferrées.

Mais, ces actions d'éclat ne suffisent pas pour affronter l'ennemi et ses ruses diaboliques : savamment camouflés, les agents de la Gestapo s'infiltrèrent partout et réalisent d'innombrables rafles. Aussi, très rapidement l'état-major du C.F.P. organise un réseau de renseignements. Les hommes, recrutés avec soin, véritables « têtes froides », vont jusqu'à s'introduire dans les rangs de l'ennemi. Une fois « dans la place », ils signalent au C.F.P. et aux autres résistants, les collaborateurs de la Gestapo, l'arrivée des agents de l'ennemi, les opérations de police prévues... Ils accomplissent également, souvent au péril de leur vie, un travail de répression ingrat et obscur mais qui permet de supprimer, avant le 6 juin 1944, 68 officiers de la Gestapo. Ils établissent, en outre, 3 000 fiches d'agents français de la Gestapo,

collaborateurs ou suspects, ainsi que 200 fiches concernant des Allemands de la Gestapo ayant travaillé dans la région toulousaine.

### La lutte ouverte

Le 6 juin 1944, le Commandement français de Londres donne l'ordre de passer à l'insurrection générale. Dans notre région, elle est lancée sous l'autorité du Colonel Ravanel.

Dès le 8 juin, le C.F.P. appelle tous ses effectifs, soit 12 000 hommes, à intensifier les destructions et la répression et à mener la guérilla sous forme d'embuscades en direction de la Wehrmacht, la Gestapo et la Milice.

Comme pendant la période de la clandestinité, mais avec plus

▼  
**Les corps de troupe des dix départements du Sud-Ouest**

#### GROUPEMENT SUD-OUEST

*Zone d'action : Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Gers-Sud, Landes Sud-Est.*

Chef : Commandant BENONY

1<sup>re</sup> Demi-Brigade :  
Commandant BALADE

2<sup>me</sup> Demi-Brigade :  
Lieutenant-Colonel de CARRÈRE

Par la suite, ce Groupement fut dirigé par le Commandant de ROUGEMONT qui étendit son importance et forma une troisième demi-brigade placée sous les ordres du Capitaine CERONI. Avant de prendre ce commandement, le Commandant de ROUGEMONT avait été chargé par le Chef POMMIÈS de la liaison avec les autres formations de la Résistance.

#### GROUPEMENT NORD-OUEST

*Zone d'action : Gers-Nord, Lot-et-Garonne, Sud-Est des Landes, Sud-Ouest de la Gironde.*

Chef : Officier de Réserve ERNST, puis  
Commandant LEMAGNY

1<sup>er</sup> Bataillon : Commandant FRANÇOT  
(mort au Drumont)

2<sup>e</sup> Bataillon : Lieutenant Edmond ERNST  
(neveu du premier Chef du Groupement),  
mort le 13 juin 1944 au combat d'Astaffort.

#### GROUPEMENT NORD-EST

*Zone d'action : Lot, Tarn-et-Garonne.*

Chef : Commandant CRAMAUSSEL

1<sup>re</sup> Demi-Brigade :  
Commandant VIGNAUDON

2<sup>me</sup> Demi-Brigade :  
Commandant WURSTESSEN  
(tué à Autun)

#### GROUPEMENT DU SUD-EST

*Zone d'action : Haute-Garonne, Ariège.*

Chef : Lieutenant-Colonel de CLERCK

1<sup>re</sup> Demi-Brigade :  
Capitaine MILLER

2<sup>me</sup> Demi-Brigade :  
Capitaine REBOUL

#### SERVICE SPÉCIAUX

S. R. : Commandant SCHEIDER

C. E. : Commandant BONNEMAISON

Sabotages : Capitaine POTTIER  
Adjoints : BERNARD (alias Dillon)  
LAUZIER (alias Pasteur)  
Lieutenant DEJOIE

Matériel et Sabotage :  
Capitaine De la LANCE

d'intensité, les destructions visent la totalité des moyens utilisés par l'occupant : énergie, trains (voir en annexe un exemple de sabotage), voies ferrées, usines, télécommunications, ponts. En 68 jours, le C.F.P. peut s'enorgueillir de 88 attaques contre des postes ou des convois et de 344 contre les télécommunications, les ponts, les moyens de transport et les lignes de force.

La répression s'adresse à tous les agents et à tous les collaborateurs de l'ennemi contre lesquels existent des preuves de culpabilité irréfutables grâce aux fiches établies par les membres du réseau de renseignements.

L'ennemi réagit au bout d'une semaine. Il organise la contre-guérilla au moyen de détachements de 300 à 2 000 hommes comprenant de l'infanterie motorisée, des automitrailleuses, de l'artillerie et, parfois, de l'aviation.

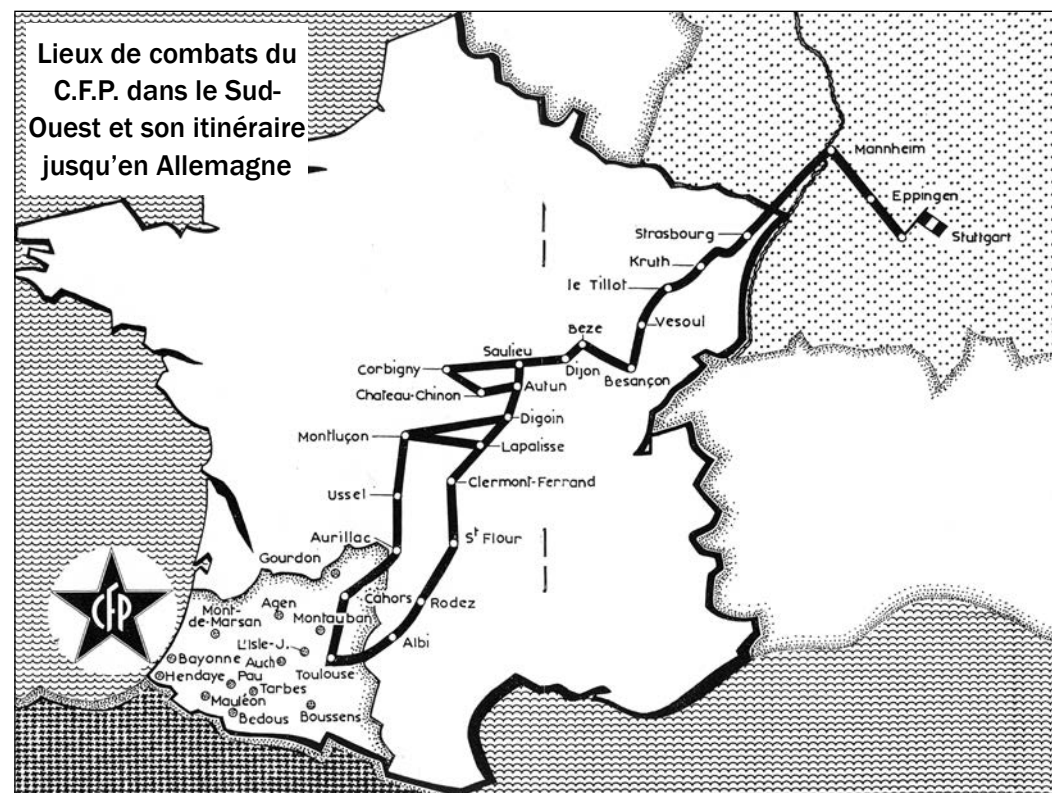
Le 15 août 1944, le temps de la guérilla est terminé. Celui de la Libération commence. Les 17 et 18 août, les maquisards de Pomiès

▼ **André Pomiès avec à sa gauche son adjoint, Jean-Louis de Rougemont et Scheider, responsable du renseignement ; à sa droite, le chef de l'état-major, Philippe Ginestet**



aident leurs camarades résistants à chasser l'ennemi de Cahors et de Montauban. Le 19, ils occupent Auch. Du 19 au 21, ils exterminent, sur le plateau de Lannemezan, la quasi-totalité de la garnison de Tarbes, faisant prisonnier le Général Mayer et son état-major. Les 20 et 21, ils rejoignent le bataillon d'Armagnac et obligent l'ancienne garnison d'Auch à capituler à L'Isle-Jourdain. Le 21, en liaison avec les résistants locaux, ils capturent la garnison d'Oloron qui tente de passer en Espagne.

Après avoir exécuté un plan conçu par le chef du C.F.P. visant à détruire les unités allemandes qui s'attardent sur la côte landaise, 5 000 hommes sont mis progressivement en place pour interdire à l'ennemi de gagner l'Espagne, mais celui-ci fuit vers le Nord.



1ère ARMÉE FRANÇAISE

-----  
Etat-Major  
1er Bureau  
-----

N° 30 238-1/CH.

ORDRE GENERAL N° 194

Le Général d'Armée DE LATTRE de TASSIGNY  
Commandant la 1ère Armée Française

CITE A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE,  
le CORPS FRANC POMMIÉS

“Corps Franc à l'effectif d'une Brigade, déjà réputé par ses brillantes actions contre l'ennemi dans la Région du Sud-Ouest, prend, sous le commandement du Colonel POMMIÉS une part décisive dans la poursuite de l'ennemi.

Transporté dans la Région du MORVAN, s'est par une marche audacieuse et rapide, jeté en travers des colonnes ennemies, les harcelant durant les 7, 8 et 9 septembre, jusqu'aux portes d'AUTUN.

A provoqué, après de durs combats, en liaison avec l'Armée d'Afrique, la capitulation d'un groupe de 3.500 allemands dont plus de 850 ont été faits prisonniers par les seules unités du CORPS FRANC.

Brigade très manœuvrière et ardente qui incarne l'esprit offensif des troupes du Sud-Ouest.

P. C. le 22 novembre 1944

Signé : DE LATTRE

P. A. le Cdt VANOUDIN,  
Chef de la Section Chancellerie.

Signé : VANOUDIN.

C'est alors le regroupement et le défilé triomphal à Toulouse, puis la montée vers le front du Nord-Est. Cette marche « *magnifique* » du C.F.P. « *s'inscrit en écharpe glorieuse sur la carte de France* ».

Les 7, 8, 9 et 10 septembre, avec l'appui intermittent du II<sup>e</sup> Dragons et d'un bataillon de l'Armée d'Afrique, 4 800 hommes du Corps Franc et leur chef se battent victorieusement à Autun. Ils chassent la garnison allemande de la ville et font 3 500 prisonniers.

Depuis le 8 juin, le bilan homologué de l'activité du C.F.P. est impressionnant : 1 531 ennemis tués, 847 blessés, 2 151 prisonniers, non compris les 2 115 faits en commun avec le II<sup>e</sup> Dragons.

De fin septembre jusqu'en février 1945, 800 hommes du C.F.P. participent aux durs combats dans les Vosges et en Alsace. Le Corps Franc subit de nombreuses pertes dues aux opérations menées, au terrain difficile et aux intempéries pour lesquelles il est mal équipé. Pourtant son moral reste intact car il termine là, dans cette Plaine d'Alsace, la mission qu'il s'était assignée : « *Chasser l'occupant hors de France* » en restant fidèle à sa devise « *En avant toujours !* ».

Le 15 février 1945, le Corps Franc Pommiés devient le 49<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie<sup>3</sup> et en tant que tel passe le Rhin le 31 mars. Après 21 jours de combats et de poursuites, il entre, le 21 avril dans Stuttgart « *terminant ainsi sa folle équipée* ».

Durant les opérations dans la clandestinité et dans la lutte ouverte, les divers groupements du C.F.P. déplorent 303 tués ou fusillés morts pour la France, 147 déportés dont seulement 86 seront rapatriés (ces chiffres diffèrent suivant les sources).

Une brillante citation à l'Ordre du Corps d'Armée, décernée par le Commandant en chef de la I<sup>re</sup> armée française, le Général de Lattre de Tassigny, récompense le Corps Franc Pommiés-49<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie pour sa belle conduite au feu.

### L'inauguration de la place

Comme Jean-Louis Puig, maire de Blagnac, prenant la parole après

le Général André Pommiès, le 27 octobre 1963, nous pouvons dire :  
« Voilà imparfaitement relaté ce qu'était, ce qu'avait fait le Corps Franc Pommiès-49<sup>e</sup> R.I. ».

Devant les personnalités civiles, militaires, religieuses, les représentants d'associations d'Anciens combattants, prisonniers ou évadés, du Colonel Georges Gaudron, président de l'amicale du C.F.P, section de la Haute-Garonne et de nombreux Blagnacais, Jean-Louis Puig justifie ensuite l'inauguration de cette place : « La Ville de Blagnac se devait de marquer définitivement la reconnaissance que nous devons à ces libérateurs du pays qui, malgré leurs dures souffrances, leur abnégation, nous permettent aujourd'hui de vivre en hommes libres (...). Cette plaque taillée dans la fonte et l'acier pour que les intempéries n'aient aucune prise sur elle, permettra à la génération de demain de se souvenir de ces héros ». La « Dépêche » du lundi 28 octobre fait une large place à cette cérémonie durant laquelle « les Anciens du Corps Franc Pommiès ont revêcu leurs heures de gloire (...) ». Les manifestations de la journée ont débuté à 9

heures dans la salle des fêtes de la mairie où se sont rassemblés les membres du C.F.P, leurs familles et les anciens du 49<sup>e</sup> R.I. pour assister à la réunion annuelle de l'Association (...).

À 11 heures, ils ont été conviés à un vin d'honneur à l'Hôtel de Ville (...)



Collection La Dépêche du Midi



puis se sont rendus en cortège au monument aux morts pour y procéder à un dépôt de gerbes avec le concours de l'Orphéon blagnacais qui a exécuté l'hymne national. Le baptême de la place (...) dans le lotissement La Palme s'est déroulé à 11h30 » devant « une foule nombreuse contenue par le service d'ordre (...) ». Une section de G.P. Air rendait les honneurs. L'Union musicale et la Clique municipale, firent résonner les accents de La Marseillaise, cependant que le Général Pommiès dévoilait la plaque devant les porte-drapeaux des amicales et les autorités... ».



◀  
Le colonel  
Georges  
Gaudron

Après les discours et l'apéritif offert par le C.F.P., tous se dirigent vers le restaurant de l'Aérogare où les attend un succulent banquet.

Toutes les personnes présentes et, en particulier, le Général A. Pommiès félicitent le maire de Blagnac pour l'organisation de cette journée qui s'est déroulée « sans bavure, dans une atmosphère digne et familiale ».

Jean-Louis Puig répond que cette réussite revient surtout « à la section du C.F.P.- 49<sup>e</sup> R.I. de Toulouse, présidée par le Colonel Gaudron<sup>4</sup>, qui lui a apporté son concours généreux et désintéressé ».

Presqu'un demi-siècle s'est écoulé depuis que le Général André Pommiès a terminé son discours avec ces mots : « On oublie vite, nous pensons pourtant que les jeunes générations se souviendront de la lutte des maquisards qui, au mépris de leur vie, se sont battus pour sauvegarder nos institutions républicaines ».

Puisse-t-il avoir raison...

Suzanne Béret

## SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Archives municipales de Blagnac  
Série I : 1I39

- « La Dépêche » du 28 octobre 1963

- CÉRONI (Général Marcel), « Le Corps Franc Pommiès », Tome I « *La clandestinité* », Tome II « *La lutte ouverte* », Ed. du Grand Rond, Toulouse 1980

- CHAMBERT (sous la direction du Commandant) « Corps Franc Pommiès - 49<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie »

- « Amicale du Corps Franc Pommiès - 49<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie » - Plaquette éditée en 1974 pour le 30<sup>e</sup> anniversaire de la Libération, écrite par un groupe d'anciens du C.F.P - 49<sup>e</sup> R.I.

**Je remercie M. Jacques Puig pour les documents qu'il m'a prêtés.**

# La destruction d'un train de munitions à Blagnac

Fin juillet 1944, à la suite de renseignements, Pierre Camus et Jean-Michel Maulik, membres d'une unité du C.F.P. commandée par Voisin, cantonnée au château de l'Arsène (commune de Thil), vont exécuter, avec une partie de leurs hommes, un raid audacieux sur le terrain d'aviation de Blagnac occupé par les Allemands.

J.M. Maulik, professeur, fait le récit de cette brillante action :

*« Le 27 juillet, le chasseur Etienne Cannelas nous quitte. Ayant appris qu'un train de marchandises allemand était arrivé sur le terrain d'aviation militaire de Blagnac, il part seul en reconnaissance, sans rien dire à personne. De retour d'un voyage à Toulouse, il descend de l'omnibus de Lévigac lors d'une halte et se cache dans le camp toute la nuit. Malgré la présence des sentinelles, il réussit à se glisser sous les wagons pour assister à leur déchargement. C'est ainsi qu'il constate que quinze d'entre eux sont bourrés de munitions dont un de très grosses bombes. Le wagon du milieu est occupé par un poste de garde. Il note aussi que le moins dangereux des itinéraires d'accès est une route dont les approches sont pourtant surveillées par sept postes : trois au nord (dont celui du château de Taffy où est un dépôt) et quatre au sud.*

*De retour au P.C., Cannelas rend compte au capitaine Voisin et conclut à la possibilité d'une attaque. Consulté, j'estime qu'avec notre matériel on peut faire sauter les six derniers wagons ; l'incendie qui suivra brûlera les autres ; et si les munitions qu'ils contiennent ne sont pas détruites, elles seront pour le moins inutilisables. Le capitaine décide que l'opération aura lieu la nuit*

*suivante, entre deux et trois heures. Placé sous les ordres du lieutenant Camus, le personnel d'exécution comprendra 16 participants.*

*Je suis responsable de la partie technique. Comme matériel de destruction, je choisis des bombes anglaises « Limpet » provenant d'un parachutage reçu le 6 janvier 1944 sur notre terrain de Ségoufielle (Gers). Ce sont des réservoirs en tôle contenant 1 kilo de « plastic », flanqués chacun de deux tiges supportant des aimants latéraux. Elles sont en principe destinées au sabotage de bateaux ou de péniches.*

*Ces engins sont en dépôt chez un chasseur du C.F.P., M. Magne, forgeron à Sainte-Livrade (H-G.). De 21 heures à 23 heures, je travaille avec mon groupe à les relier deux par deux au moyen de cordons détonants de trois mètres et à placer les bouchons amorceurs dans les trous desquels seront enfoncés les détonateurs « crayons » ayant un retard d'une demi-heure. Si j'opte pour ce système de couplage, c'est parce que je veux gagner du temps sur le terrain.*

*Trois « tractions avant Citroën », à bord desquelles a déjà pris place le groupe de protection à l'effectif de neuf hommes, passent nous prendre. Elles nous déposent à Cornebarrieu, le 29 juillet, à 1h 30.*

*Nous sommes alors à 6 km de notre objectif, quelque peu en retard sur notre horaire.*

*Laissant deux conducteurs à la garde des voitures, nous nous enfonçons dans la nuit et nous pénétrons dans le camp par une barrière que défendent uniquement des écriteaux ! Suit une marche forcée d'une heure environ sur une route avec le minimum de bruit. Parfois, on entend des chiens qui aboient ou des sentinelles qui causent.*

*Arrivés à proximité du train, le groupe de protection se déploie dans le fossé bordant la route. Puis Cannelas me fait signe : à moi de jouer. L'approche est délicate, sur un ballast dont les cailloux crissent. Nous passons devant le poste de garde endormi dans un wagon dont les portes sont ouvertes ; nous entendons même un Allemand rêver tout haut.*

*Mes saboteurs posent rapidement les bombes aimantées, à raison d'un couple entre deux wagons, là où ceux-ci, qui sont en bois, ont des ferrures. Passant ensuite, je place moi-même les détonateurs, écrase les crayons et récupère les goupilles de sécurité.*

*Aussitôt après, mon groupe de destructions décroche à vive allure par la route jusqu'à Cornebarrieu. Prenant ainsi au plus court, nous défilons notamment, sans précaution, devant une courte allée au bout de laquelle est une villa éclairée. En quarante-cinq minutes, nous rejoignons les voitures près desquelles nos conducteurs ont retenu quelques passants. Nous étions tellement*

*absorbés par le souci de nous éloigner le plus rapidement du camp que nous n'avons même pas entendu les explosions. Mais, au fait, y avait-il eu des explosions ? Notre entreprise avait-elle réussi ?*

*L'arrivée du groupe de protection, un quart d'heure après, nous tire de notre soudaine perplexité. Il avait, lui, prudemment emprunté l'itinéraire de l'aller.*

*Et lorsqu'il était sur les coteaux, il avait vu le train sauter et brûler. Il nous apprend aussi que :*

*- pendant la pose des bombes, une patrouille allemande, mise en éveil par les aboiements des chiens, s'était approchée à 50 mètres du train, avait écouté à l'arrêt, puis était repartie ;*

*- la villa éclairée devant laquelle nous étions passés au*

*retour était un P.C. et devait avoir un poste de garde. Mais, il ne convient pas de s'attarder : l'alerte est donnée, les projecteurs fouillent le terrain, un ratissage est sans doute en cours. La chance peut tourner.*

*À cinq heures, nous avons tous regagné l'Arsène... »*

(Extrait de « Le Corps Franc Pommiès » tome II, pages 332, 333 et 336)

Les Allemands, furieux, réagissent en attaquant les éléments du maquis qui avaient été repérés... Voisin et Camus seront abattus...

## NOTES

<sup>1</sup> André Pommiès crée l'Amicale des Anciens du C.F.P. dès la fin de la guerre et occupe la fonction de président jusqu'à son décès en 1972.

<sup>2</sup> La nouvelle Armée devient clandestine et l'O.R.A. assure, progressivement, son implantation sur tout le territoire métropolitain. Intégrée dans les Forces Françaises de l'Intérieur (F.F.I.), elle participe avec ses 60 000 hommes aux combats de la Libération.

<sup>3</sup> Le drapeau du 49<sup>e</sup> R.I. qui, depuis 1792, a participé à tant de batailles, s'enrichit alors de deux nouvelles inscriptions : LANGUEDOC - PYRÉNÉES - RÉSISTANCE 1944 - STUTTGART 1945.

<sup>4</sup> Georges Gaudron, ancien du C.F.P. (par exemple, chef du service de renseignements dans le secteur Est du Gers en 1944), apparenté à Jean-Louis Puig, a sans doute été à l'origine de la dénomination de cette place avec l'approbation du conseil municipal.

# On l'appela LE GALION

## D'un château à l'autre...

Blagnac reste pour moi indissociable d'un château : à quinze ans, je découvrais le vieux château de Pinot endormi dans la langueur de l'oubli (voir les numéros 21 et 26 de la revue). C'est un autre château qui m'attendait presque dix ans plus tard, en 1965. On appelait « château » un corps de bâtiment qui abritait, entre autres, la direction du Bureau d'Études dans l'usine de Sud-Aviation Blagnac. Un peu à l'écart de la « ruche » industrielle, il avait quelque charme, notamment parce que sa façade opposée à l'entrée principale dominait un espace arboré fréquenté par les lapins.

Un an auparavant, j'avais été muté de la production où j'étais employé en qualité de tourneur, à la faveur de mouvements précédant le redéploiement de quelques professions manuelles condamnées sur l'autel du progrès (puis manquant ensuite cruellement, comme les chaudronniers, mais ceci est une autre histoire...)

Affecté au Service « Masses », je fus peu après mis à la disposition d'un jeune ingénieur, Jacques Ségui ; ce dernier faisait partie d'un très petit groupe informel qui réfléchissait à l'avenir incertain de la Caravelle <sup>(1)</sup>. Mais, très rapidement, le cahier des charges du petit groupe évolua. La mission était bien définie : mettre « noir sur blanc » les spécifications d'un avion gros porteur, appelé « Galion » <sup>(2)</sup>. La filiation était nette : les galions étaient ces gros navires destinés à rapporter en Europe l'or des Amériques.

Quid du Galion ? Cette même année 1965, un symposium avait réuni à Londres onze compagnies aériennes européennes et les constructeurs français, britanniques et allemands : les discussions avaient montré le besoin d'un avion de 200 à 300 places, adapté aux besoins européens en terme de distance.

À ce moment, les constructeurs américains (Boeing, Douglas, Lockheed) étaient en position pour répondre à la demande, les motoristes (Pratt et Whitney, General Electric et l'Anglais Rolls-Royce) également. Boeing lancera son 747 en avril 1966 mais, en ce qui concerne le créneau des moyens-courriers, Douglas et Lockheed avaient dans leurs cartons un 250 à 300 places d'abord bi, puis tri-réacteur. Ce qui déboucha en 1968 sur le Douglas DC-10 et sur le Lockheed L-1011 Tristar.

En Europe, les industries nationales dans le cadre géopolitique n'avaient pas l'envergure pour mener, chacune de leur côté, un tel projet. Les développements éventuels de la Caravelle, du Trident, du Bac 111 et, un peu plus tard, du Fokker F28, n'avaient pas respectivement un marché qui pût justifier une concurrence intra-européenne. D'autant que l'heure était aux restructurations. Au Royaume-Uni, H.S.A. (Hawker Siddeley Aviation) absorbait De Havilland ; B.A.C. (British Aircraft Corporation) et H.S.A. fusionneront en 1977 pour constituer le groupe BAe (British Aerospace). En France, la Société des Avions Marcel Dassault prendra le contrôle de Breguet en 1967 ; la fusion Sud-Aviation, Nord-Aviation et SEREB (Société pour l'Étude et la Réalisation d'Engins Balistiques) pour créer la S.N.I.A.S. (Société Nationale Industrielle Aérospatiale) n'interviendra qu'en 1970. Quant à l'Allemagne, les limitations imposées depuis 1945 dans les activités d'armement et aéronautiques ont conduit l'industrie à se cantonner dans les domaines de la maintenance, de la sous-traitance ou de la fabrication sous licence. À partir de 1963, elle était engagée dans une politique de recomposition, à partir d'une mosaïque d'entreprises, qui débouchera en 1989 sur la constitution du groupe D.A.S.A. (Daimler-Benz Aerospace SA).

Dassault, orienté vers le militaire, souhaitait élargir ses activités aux

avions civils commerciaux avec le Mercure, au départ un avion de 50 places dérivé de l'avion d'affaires Mystère 20, projet qui avait évolué vers un 150 passagers.

Sud-Aviation, en fonction de son expérience avec la Caravelle et le Concorde, était en bonne position ; la société souffrait toutefois des « errements » politiques : après le départ du président Georges Héreil, son remplaçant, le général André Puget, avait pris des contacts avec l'administration et les partenaires européens en vue de préparer une coopération, mais il fut écarté de son poste <sup>(3)</sup> en janvier 1967 au profit de Maurice Papon, ancien préfet de police mis en disponibilité à la suite de l'affaire Ben Barka ; ce dernier n'avait aucune compétence ni autorité pour faire aboutir un quelconque projet.

À l'origine des spécifications du Galion, un appel d'offres lancé sur des spécifications du S.G.A.C. (Secrétariat Général à l'Aviation Civile). Ce service officiel avait élaboré une sorte de programme pour un avion « possible » dans le contexte de l'époque. Parmi les spécifications, il y avait une optimisation des coûts directs d'exploitation, au prix d'un confort réduit, qualifié même de « spartiate », ce qui débouchera in fine sur la notion d'Airbus = autobus <sup>(4)</sup>.

Le S.G.A.C. n'avait pas précisément l'oreille du ministère des Finances, opposé à tout nouveau lancement de programme aéronautique civil, compte tenu de l'inflation du coût de développement de Concorde ; par ailleurs, le programme Mercure de Dassault était jugé favorablement par plusieurs membres du gouvernement. Malgré ce contexte défavorable, un premier galop d'essai est lancé sur la base d'un avion de 250 à 300 places, d'un rayon d'action de 2 000 km, avec un coût d'exploitation inférieur de 30 % à celui des avions similaires américains. Dans un premier temps, entrent en lice Dassault, Breguet, Nord-Aviation et Sud-Aviation, cette dernière société avec le Galion en question.

## Hôtel des Globes

Nous fûmes regroupés au sein d'une petite équipe basée dans le bâtiment 102 de l'usine de Blagnac, plus connu sous le nom d'Hôtel des Globes, à cause de ses multiples lampes disposées à perte de vue dans les grandes salles.

Le groupe avant-projet Galion comprenait environ 25 personnes, auxquelles il faut ajouter certaines restées dans leur service, qui travaillaient en temps partagé sur deux programmes. Plus de quarante-cinq ans après, je n'ai pu me souvenir des noms d'au moins trois personnes, et j'ai oublié certains prénoms ; de sorte que si certains se reconnaissent et ne sont pas cités, ils pourront contacter la rédaction et se faire connaître (après tout, l'Histoire est un ensemble de contributions, quel que soit le niveau d'implication de ceux qui la font).

Sous la direction de Paul Ducassé <sup>(5)</sup>, sept ingénieurs se partageaient les différents domaines : André Bérenger, calculs structuraux, Louis Boyer, aérodynamique et performances, Jean Lagrange, aménagements commerciaux, Michel Lugan, structure et calculs, Ange Ortéga, motorisation (dont carburant), génération auxiliaire, bruit, conditionnement d'air, pressurisation, protection contre le givre, oxygène, génération électrique et hydraulique, Gilles Pichon, avionique, commandes de vol, hydraulique, distribution électrique, Jacques Ségui, masses. Il y avait également Dalbéra, dont je ne me souviens plus du rôle exact.

Pour ce qui concerne les autres cadres et techniciens, l'équipe Lagrange était composée de Robert Petit, Georges Courtiade, Jean Lère, et Raymond Cantié. La suite est malheureusement moins nette : Calmettes, issu du C.E.A.T. (essais), Monnereau (Bureau de Calcul), Higounenc (Aide à la navigation), Bourthoumieux, Pousse, Cluchier, René Debons, « John » Surcin, Maynadier, Pompon, Gleyzes. À temps partiel, restés dans leur service d'origine : François (calculs

structuraux) et Nazair-Blanc (trains d'atterrissage).

Jacques Ségui avait la responsabilité du devis de masses et centrage : en ce temps, on disposait de très peu d'informations relatives à un avion de ce type, toutefois, la connaissance de la masse était un aspect déterminant quant à la viabilité commerciale de l'avion. Il y avait donc un aspect « prévision » fort délicat. Personnellement, j'assurais la compilation des données recueillies, affinées au fur et à mesure de l'avancement de la définition.

Le problème du type de moteurs avait été résolu en amont : de nouvelles générations de réacteurs s'imposaient, moins bruyants et moins gourmands en carburant. C'étaient et ce sont toujours des « double flux », avec une partie « chaude » conventionnelle, et une partie « froide » qui est assez analogue à une grande hélice carénée. Leur image a été largement popularisée par les médias. Restait le problème du nombre, également imposé par les services officiels. En effet, les Américains privilégiaient le tri-moteur, pour le cas de double panne ; mais cette formule avait pour inconvénient, par rapport au bi-moteur, l'aggravation du coût de la maintenance, d'autant que la fiabilité des moteurs avait atteint un très haut niveau, ainsi que l'a montré depuis l'expérience en service.

Bi-moteur donc. Ce qui était moins clair était le fabricant des dits moteurs. Coopération européenne sous-jacente oblige, Français et Allemands étaient favorables au Pratt & Whitney JT9 D qui devait équiper le B 747, mais les Anglais voulaient un moteur européen, le Rolls-Royce RB-207. Je ne vais pas laisser le lecteur avec la saga des moteurs. Aujourd'hui, les Airbus sont livrés avec plusieurs motorisations au choix.

Moteurs sous la voilure. Mais Sud-Aviation, après la Caravelle, ne pouvait faire l'économie de réfléchir à une implantation à l'arrière du fuselage. Les moteurs à l'arrière ont l'avantage de laisser à la voilure sa pureté aérodynamique, de provoquer moins de bruit en cabine,

de nécessiter un train d'atterrissage plus court. La solution adoptée pour la Caravelle fit l'objet d'un brevet, donc de royalties <sup>(6)</sup>.

Or, tout avion est soumis à une contingence : son centre de gravité doit correspondre avec le point résultant des forces qui le maintiennent en l'air. Il y a heureusement une « plage » de tolérance mais, au-delà, l'avion devient difficile à manœuvrer jusqu'à devenir incapable de voler. La presque totalité de ces forces s'appliquant sur la voilure, celle-ci doit donc être disposée de façon judicieuse (donnant la possibilité d'évolutions ultérieures en capacité par adjonction de tranches supplémentaires de fuselage).

Il apparut assez vite que les moteurs en position arrière, par leur masse, nécessitaient une voilure également placée très en arrière ou, si l'on veut, un fuselage avant très long et très excentré du centre de gravité. Toutefois, les passagers et le fret sont dépendants du fuselage ; sur des appareils comme la Caravelle, le pilote, à l'embarquement, disposait d'un abaque qui lui permettait rapidement de contrôler le centrage de l'avion en fonction de la charge embarquée. S'il y avait une crainte pour le centrage résultant, quelques sièges, à l'avant, étaient condamnés. Cette servitude n'était plus possible pour un avion de 300 places, avec la philosophie « autobus », où chacun se place où il veut. Suivant le coefficient de remplissage, le centre de gravité de la cabine peut se situer à des positions très différentes, quand on sait que les passagers pèsent 7,5 tonnes à la centaine. Il faut ajouter à cela l'influence du fret et du carburant qui, lui, situé dans les ailes en flèche, voit son centre de gravité évoluer avec la consommation. Il apparut donc que la formule « moteurs à l'arrière » avait ses limites au-delà de 100/150 places ; de ce fait, les moteurs furent placés sous la voilure.

Il y eut également discussion sur la possibilité d'une voilure haute, comme ce sera plus tard le cas des A.T.R. 42 et 72 (Avion de Transport Régional), formule qui a l'avantage de diminuer la hauteur du train d'atterrissage. Elle ne fut pas retenue à cause du poids du caisson de



◀  
De gauche à droite :  
René Debons,  
Pousse, « John »  
Surcin, Cluchier,  
Bourthoumieux et  
Pompon.  
Le dessin sur la  
planche montre la  
voilure dans la zone  
d'implantation du  
moteur.



De gauche à droite : George Courtiade, Robert Petit, Jacques Ségui et Jean Lagrange. Le dessin sur la planche semble montrer l'implantation des toboggans impératifs sur un avion de cette taille pour évacuer les passagers en cas de crash.



L'équipe des aménagements commerciaux.  
De gauche à droite : Georges Courtiade, Jean Lagrange,  
Raymond Cantier, Jean Lère et Robert Petit.

▶  
Lucien Gratté.  
Dans les boîtes  
fabriquées par  
le service Entretien, le  
premier fichier  
des masses de l'avion.



voilure - réservoir de kérosène pour un avion de cette taille, suspendu au-dessus des passagers en cas de crash, et de la flottabilité (temporaire mais parfois utile, on l'a vu) qu'entraîne une voilure basse.

Un autre problème se fit jour : à cette époque, toutes les pistes ne pouvaient pas accueillir un tel avion. Il y eut beaucoup de calculs pour déterminer la nature du train d'atterrissage (plus tard, le même problème amènera à multiplier les jambes de train, donc les pneus et les freins, donc le coût...)

Un avion civil commercial ayant pour vocation de transporter des passagers et du fret, c'est le fuselage qui est d'abord l'objet de toutes les attentions, et plus particulièrement sa section. Elle détermine l'habitabilité et la capacité à contenir le fret, sans place perdue. Nos concurrents, notamment Breguet et Nord-Aviation, eurent la tentation de passer à la formule deux-ponts, comme Breguet l'avait fait (mais pour 130 passagers) et comme fera plus tard Airbus avec l'A380. Nord-Aviation pensa même à un deux-ponts côte à côte. Pour le Galion, la solution retenue fut un fuselage circulaire de 6,400 m de diamètre, avec 9 sièges de front et deux couloirs (6,400 m correspondait au double du fuselage de Caravelle...). Par la suite, lors du passage à la phase A300B, le fuselage fut redéfini pour pouvoir accepter le container standard LD3, ce qui aboutit à un diamètre de 5,640 m, avec 8 passagers de front et toujours deux couloirs.

Autre problème crucial : le type et la surface de la voilure. C'est sur elle que s'appliquent les forces aérodynamiques qui maintiennent l'avion en vol. Or, cette force est fonction de plusieurs paramètres, dont la surface et la vitesse. On comprend que, si la surface est suffisante pour maintenir l'avion dans les faibles vitesses (décollage, atterrissage...) elle devient surabondante à grande vitesse (donc, du poids inutile...) On pallie ce problème avec une surface de voilure « basse » et des hypersustentateurs (volets mobiles) pour les faibles vitesses. Ces volets, en fait, augmentent peu la surface proprement dite, mais

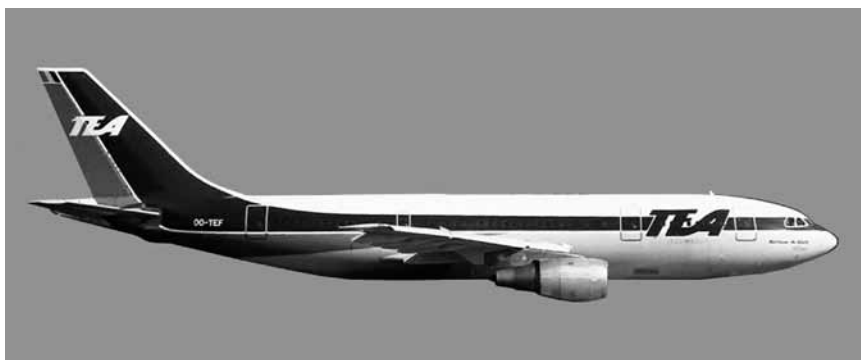
génèrent un profil de voilure plus porteur. Toutefois, la même voilure doit être capable d'absorber les augmentations de masses générées par les évolutions de capacité de l'avion. Donc, l'on doit pouvoir allonger un fuselage en ajoutant des « tranches de saucisson », sans modifier la voilure, ce qui reviendrait à faire un nouvel avion.

La voilure retenue pour le Galion fut donc une voilure très étudiée au niveau de ses différents profils (qui conditionnent le rapport portance/trainée) et dotée de grandes surfaces hypersustentatrices. Elle fut redéfinie plus tard avec la coopération anglaise <sup>(7)</sup>.

On se souvient que les services officiels étaient favorables à une définition « spartiate », pour des raisons de coût. Il fut un temps envisagé de ne pas mettre de hublots à la cabine. En effet, les hublots, qui sont des « trous » dans le fuselage, nécessitent des renforcements, obligent à une maintenance spéciale (polissage régulier de leur surface extérieure) et, de surcroît, dans le cas de 8 à 9 passagers de front, ne sont utilisés que très partiellement. Contre toute logique industrielle, les hublots furent maintenus pour des raisons de claustrophobie ; on note d'ailleurs que, depuis, aucun constructeur n'a pensé à les supprimer (au contraire, les « vues d'artistes » des avions du futur, montrent des fuselages presque entièrement transparents !) Toutefois, il a été proposé pour l'A340, une suppression des hublots, avec caméras en bout de voilure, de dérive et sous le fuselage, raccordées à des écrans télé pour les passagers : l'avenir ?

Autre point visé par la réduction drastique du poids et des coûts : le service « hôtelier ». En effet, sur les vols courts et moyen-courrier, on offre des collations et autres douceurs, qui ont une répercussion importante sur la masse. Là encore, les vœux pieux ne résistent pas à la pratique.

Après le grand voilier qu'avait été la Caravelle, avec son fuselage « dodu » et ses ailes réduites au strict minimum, notre Galion



apparaissait bien pataud. L'œil n'était pas encore habitué à de nouvelles proportions ; avec la réduction du fuselage à 5,640 m de diamètre de l'A300 et l'allongement résultant, le vilain petit canard devint un beau cygne.

Je ne veux pas faire l'impasse sur un aspect qui détonne dans la légende dorée, à savoir quelle était l'attitude de la communauté du Bureau d'Études vis-à-vis du « petit dernier »<sup>(8)</sup>. Je rappelle que la Caravelle mobilisait encore une bonne partie de l'effectif et que



◀ **L'avion n° 2, de type A300 B1, aux couleurs de la compagnie charter belge TEA. Il fut remplacé dès le numéro 3 par le type B2, avec un fuselage allongé de 5 pas de cadres.**

◀ **Maquette Galion - Vue d'artiste de ce qu'aurait été le Galion**

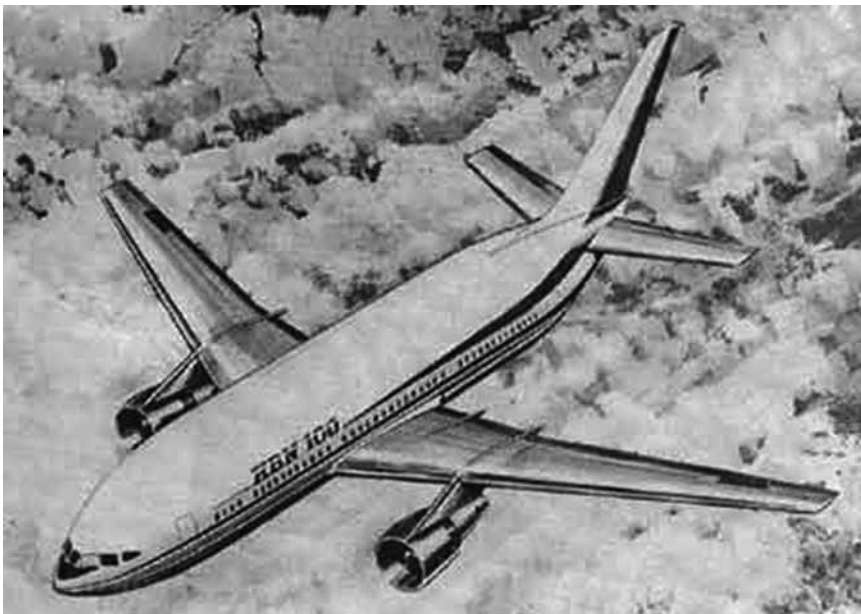
Concorde était en l'état de grâce. Je ne crois pas qu'il y ait une réponse unique. Pour ce qui me concerne, je peux dire seulement qu'au cours des deux ans que j'ai passés au groupe avant-projet, pas une seule fois, le chef de mon service d'origine, qui était à quelques dizaines de mètres, ne m'a posé une question sur ce que je faisais. Comportement limite ? Pas sûr, si l'on se reporte au moment où le Galion, devenu l'Airbus, a été officiellement lancé en études. En ce temps, le Concorde, qui n'avait pas encore affronté la réalité commerciale était sur un piédestal : certaines personnes considèrent avec condescendance ceux qui avaient travaillé et travaillaient sur l'autobus, alors qu'eux étaient sur une Formule 1. D'ailleurs, les premières équipes qui ont basculé sur l'Airbus officiellement lancé, commencèrent à revoir les définitions que nous avons établies par de nouvelles définitions élaborées à la lumière de leur « culture supersonique », au grand dam de l'efficace simplicité que nous avons voulue. Fort heureusement, très vite, tout rentra dans l'ordre.

### **Le temps de l'Airbus**

En mai 1966, au salon de Hanovre, le Britannique Hawker Siddeley Aviation, associé à Breguet et Nord (Aviation), avait présenté la maquette du HBN-100, 250 places. Le seul dessin que j'ai pu retrouver montre qu'il était très semblable au Galion.

L'heure des arbitrages politiques était venue, dans la mesure où il était évident que, seule une coopération européenne pouvait porter ce programme. Entre cette date de mai 1966 et le 26 septembre 1967, une série de rencontres entre ministres et industriels concernés déboucha sur un protocole d'accord, lançant la phase de définition du projet d'Airbus, et posant ainsi la première pierre de la coopération européenne.

Baptisé A300 en avril 1967, l'avion doit avoir une capacité de 250 à 300 passagers, un rayon d'action à pleine charge de 2000 km et un coût d'exploitation direct inférieur de 30 % à celui du Boeing 727-200. Le moteur est le Rolls-Royce RB207, réalisé spécifiquement pour



◀  
**Le projet concurrent  
 HBN 100 était  
 très semblable  
 au Galion**

ce programme. Mise en service en 1972. L'affectation des travaux « cellule » est de 37,5% pour Sud-Aviation (maître d'œuvre), 37,5 % pour Hawker Siddeley Aviation, contractant associé, et 27,5 % pour Deutsche Airbus, également contractant associé. Pour les travaux moteurs, Rolls-Royce, maître d'œuvre, a une part de 75 %, tandis que la S.N.E.C.M.A. et M.A.N. <sup>(9)</sup> ont respectivement 12,5 %.

Le groupe Avant-projet Galion avait déjà plus ou moins « basculé » et alimenté la définition de ces nouvelles spécifications. Depuis quelques temps, déjà, nous ne parlions plus du Galion, mais de l'Airbus. C'est pourquoi il y eut un moment de stupéfaction quand les membres de l'équipe furent « brutalement » renvoyés dans leurs services respectifs. J'écris « brutalement », et le mot n'est pas trop fort. Je n'oublierai jamais le désarroi de Paul Ducassé (nos bureaux étaient contigus), nous regardant emmener nos quelques affaires, car rien n'avait été prévu, sinon une petite cérémonie de remerciements, au moins une explication <sup>(10)</sup>.

La suite de l'Histoire est plus connue. Les spécifications évolueront

un peu, les partenaires beaucoup. Dans un contexte peu favorable <sup>(11)</sup>, il faudra bien de la ténacité à Roger Béteille <sup>(12)</sup>, puis à Henri Ziegler <sup>(13)</sup>, ainsi qu'à leurs homologues allemands, pour que le programme Airbus devienne le succès que l'on sait.

Il y a un point que je tiens à préciser : on a entendu, ou lu, notamment au moment de la ratification du traité de Maastricht, que, sans l'Europe (politique telle qu'elle existe actuellement), l'Airbus n'aurait pas existé. À aucun moment, et ceci n'engage dans un premier temps que moi, nous n'avons eu l'impression que l'Europe « constitutionnelle » nous avait aidés : nous étions dans un accord États/constructeurs. Dans un deuxième temps, en lisant des ouvrages sur le sujet, on voit même des acteurs de premier plan déclarer que, dans le contexte européen actuel, les restructurations et ententes industrielles auraient été « retoquées » au nom du sacro-saint principe de la libre concurrence.

Disons-le tout net : après la décision de ne pas aller au-delà de 16 Concorde, avec la Caravelle en fin de course, le niveau de sous-activité était élevé. On racla les fonds de tiroir sur des programmes « exotiques », on fit de la sous-traitance. En d'autres termes, contrairement aux pratiques américaines <sup>(14)</sup>, on maintint autant que faire se peut les équipes (malgré un déficit d'embauches qui a été préjudiciable). L'essentiel a toutefois été préservé, et quand l'Airbus a démarré, les moyens techniques et humains étaient là. Je doute qu'aujourd'hui la même chose soit possible <sup>(15)</sup>...

**Lucien Gratté**

## NOTES

<sup>(1)</sup> La « Super Caravelle », alors dans les cartons, était un avion supersonique court-moyen courrier de 80 tonnes au décollage, formule peu réaliste sur les courtes distances, ne serait-ce que parce que les temps morts sont plus importants que le temps de vol.

<sup>(2)</sup> Avant ce nom de Galion, le projet initial avait été appelé « la Grosse Julie ». Historiquement, on trouve, affublé de ce surnom, le Nieuport 82 piloté par Bessie Coleman, première femme noire venue du Texas pour apprendre à piloter au Crotoy, en baie de Somme, le bombardier Amiot 122 BP3 de 1930, et le MB 300 (Marcel Bloch, qui prit le nom de Dassault) de 1935. Ce qui est le plus vraisemblable, c'est que ce nom a désigné très passagèrement un appareil pensé dans la période de succession de la Caravelle ; il aurait eu un aspect très proche du Galion, mais avec des réacteurs simple flux, comme ceux de la Caravelle, implantés sous la voilure.

<sup>(3)</sup> J'ai rencontré le général Puget dans des circonstances plutôt cocasses. À cette époque, il y eut un conflit catégoriel (dessinateurs) au Bureau d'Études de Toulouse. La revendication était une augmentation de salaires de 14% (à replacer dans le contexte d'une inflation à deux chiffres). Outre une « animation » assez vive au sein de l'entreprise, il y eut des manifestations à Toulouse, dont parla la presse. J'étais délégué du personnel suppléant pour la C.F.D.T., et je fus convié au Siège parisien pour les négociations. J'étais également membre du Spéléo-Club E.P.I.A. ; or, à cette époque, il était pratiquement impossible de trouver de la corde de montagne nylon sur Toulouse. Mon club me demanda de ramener cent mètres de cette précieuse drisse. Je fis cet achat dans un magasin spécialisé rue de Rome ; ceci faisait un paquet assez important que le vendeur avait juste entouré d'un morceau de papier. En bon provincial peu habitué aux distances parisiennes, je choisis une station de métro très éloignée du Siège, et quand j'arrivais, le paquet avait une allure peu présentable ! Je me dirigeai vers la salle des négociations quand un huissier, affolé, m'intercepta et consigna la corde le temps de la réunion. Comme souvent, ce fut un dialogue de

sourd. À la fin, dans le brouhaha de fin de séance, André Puget me prit à part et eut cette phrase énigmatique : « À Toulouse, vous m'avez chié dans les bottes ! » Ce n'est que bien plus tard que j'ai compris que ce conflit médiatisé avait dû être exploité contre lui pour justifier son limogeage (il fut nommé ambassadeur à Stockholm). Pour clore cette journée agitée, un des directeurs nous amena, mes camarades de la C.G.T. Toulouse et moi, dans les dédales du bâtiment, où se trouvait un coffre-fort. Là, il prit... trois porte-clés « Concorde » qu'il nous remit. Nous ne sommes donc pas revenus les mains vides !

<sup>(4)</sup> Toutefois, la notion de « spartiate » ne connut pas un franc succès de la part des compagnies aériennes, qui utilisaient les prestations annexes comme argument commercial.

<sup>(5)</sup> Paul Ducassé avait fait l'École Centrale de Paris, promotion 1944. Pressenti pour être Directeur des Études d'Airbus Industrie, il dut renoncer à ce poste début 1976 pour raisons de santé.

<sup>(6)</sup> On ignore généralement que la Caravelle avait une « finesse » (capacité de planer) de l'ordre de 22 (30 à 60 pour un planeur moderne) ; en juin 1959, une Caravelle mit ses moteurs au ralenti à 13 200 m au-dessus de Paris et à presque 700 km/h, effectua un vol plané jusqu'à Dijon, où elle avait encore 1 600 m d'altitude.

<sup>(7)</sup> Il y eut une curieuse polémique initiée par le journaliste Jean-Jacques Servan-Schreiber (J.J.S.S.), patron du Mouvement Réformateur (alliance des radicaux valoisien et du MRP) sur cette voilure. À Toulouse, le 14 mars 1973, entre les deux tours d'une élection législative, dans un meeting, il mit en cause la définition aérodynamique, sous les huées de la foule. Il semblerait que l'éphémère ministre des Réformes de Giscard d'Estaing se soit aventuré sur ce terrain « glissant » pour des raisons bien éloignées de l'aéronautique. Ce qui lui valut le surnom de « Je Jacte Sans Savoir ».

<sup>(8)</sup> Par exemple, André Turcat n'était pas disposé à adapter les méthodes d'essais en vol mises en œuvre pour le Concorde aux spécificités Airbus ; de ce fait, Roger Béteille prit cette responsabilité au sein d'Airbus Industrie, avec l'aide de Bernard Ziegler.

<sup>(9)</sup> Sur ce point, M. Ange Ortéga qui fut, on l'a vu, responsable des moteurs dans le groupe Galion, me signale qu'il existe MAN SE (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Societas Europaea) basée à Munich, Allemagne, constructeur de machines et de véhicules industriels. C'est au sein de cette entreprise que Rudolf Diesel conçut en 1897 le premier moteur qui porte son nom. Pendant la Seconde Guerre mondiale, MAN construisit de nombreux moteurs (camions, chars d'assaut, avions...). On trouve actuellement la filiale MAN Technologie à Augsburg, toujours en Allemagne, qui fabrique des éléments de propulseur de la fusée Ariane dont la S.N.E.C.M.A. est responsable de la conception.

<sup>(10)</sup> Personnellement, revenu dans mon service d'origine, j'ai continué à travailler avec quelques personnes du groupe Galion et quelques autres, restées sur le programme pendant les « heures sombres d'incertitude ». Les mêmes locaux avaient été réutilisés mais, luxe suprême, le sol avait été moqueté (sauf le bureau de la secrétaire, qui n'avait eu droit qu'au balatum...). La fréquentation des partenaires augmenta ; j'ai en mémoire un Écossais dont chaque phrase commençait par « Yes, but... », et aussi d'un Allemand que ses collègues avaient surnommé « Mister Pipe » ; en début de séance, il bourrait trois ou quatre pipes qu'il disposait devant lui, pipes qu'il fumait à tour de rôle et laissait refroidir de même. En 1974, après le premier vol de l'A300 B1, le groupe rejoignit Airbus Industrie, à l'exception de Jacques Ségui, désormais responsable des Modifications, resté intra muros, et d'André Bérenger, qui avait fait valoir ses droits à la retraite. Pour ma part, j'ai participé à la réalisation du fichier informatisé des masses de l'Airbus, avant de rejoindre le Bureau de Calculs où j'ai participé au suivi en service de ce que — ironie du temps qui passe ! — on a appelé les « vieux avions », soient les Airbus antérieurs aux A320, A300, A340 et, désormais, A380.

<sup>(11)</sup> Il existe une note signée de Maurice Papon dont je livre, sinon la lettre, du moins l'esprit, disant qu'il faut abandonner le gros porteur et « mettre le paquet » sur Concorde.

<sup>(12)</sup> Roger Béteille est entré à la S.N.C.A.S.E. Marignane en 1943. Il devient directeur des essais en vol de la même société à Toulouse, participe aux programmes Armagnac et Caravelle, avant de devenir directeur de la division des missiles et satellites de Sud-Aviation, et ingénieur en chef du

Groupe Technique de Cannes. En 1967, il est nommé directeur technique du programme Airbus. En 1970, il est directeur technique adjoint d'Aérospatiale Toulouse, puis directeur du programme A300. On le considère comme l'un des pères fondateurs du consortium européen Airbus, avec Henri Ziegler, Felix Kracht et, dans une certaine mesure, Bernard Lathière, qui ouvrit à l'Airbus le ciel américain.

<sup>(13)</sup> Henri Ziegler, diplômé de Polytechnique et Supaéro, est officier de l'Armée de l'Air et pilote d'essai. Directeur adjoint du Centre d'Essais en vol en 1938, chef d'État-Major des Forces Françaises de l'Intérieur pendant la Seconde Guerre mondiale, directeur général d'Air France, président de la S.N.I.A.S. en 1970. Premier administrateur gérant d'Airbus Industrie. On considère qu'il sauva le programme Airbus en 1969.

<sup>(14)</sup> On se souvient que Boeing vint faire de la « retape » d'ingénieurs à Toulouse, sans grand succès d'ailleurs.

<sup>(15)</sup> Peu avant 1990, Pierre Muller, chargé de recherches au C.N.R.S. écrit ceci (Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État, logique de marché. L'Harmattan éditeur) : « ... *Les hommes qui ont fait l'avion européen s'effacent devant les détenteurs de capitaux : l'Europe de 1993 ne sera pas exactement celle dont avaient rêvé les pères d'Airbus... Prenons garde à ne pas dilapider, par une sorte d'adhésion naïve (parce que récente) à l'idéologie du marché, le fantastique capital d'innovation accumulé à travers Airbus... En somme, il ne faudrait pas abandonner la part du rêve au profit des parts de marché...* » Texte prémonitoire ? En 2005 et 2006, dix-sept dirigeants d'E.A.D.S. (EADS a été créé en juillet 2000, par le regroupement des activités d'Aérospatiale Matra, de Daimler Chrysler Aerospace AG (DASA) et de Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) ont été soupçonnés de délit d'initié et d'avoir vendu leurs actions avant une chute consécutive due à des retards dans le programme A380. Même si l'on suit les conclusions de l'Autorité des Marchés, qui les a absous, l'inquiétant est que cela soit possible. Les hommes, en tant qu'individus, sont évidemment faillibles ; c'est aux systèmes et aux structures d'être « vertueux » pour eux.

Remerciements à Ange Ortéga, qui a bien voulu relire cet article et apporter des précisions.

# De classe en classe



Photo de classe de 1910. Le seul connu : assis, le 6<sup>e</sup> en partant de la gauche, Jean Rocolle  
Collection Edouard Rocolle

Henri Matisse



*Intérieur à la fillette - La Lecture, 1905-1906, Coll.part. (portrait de Marguerite)*

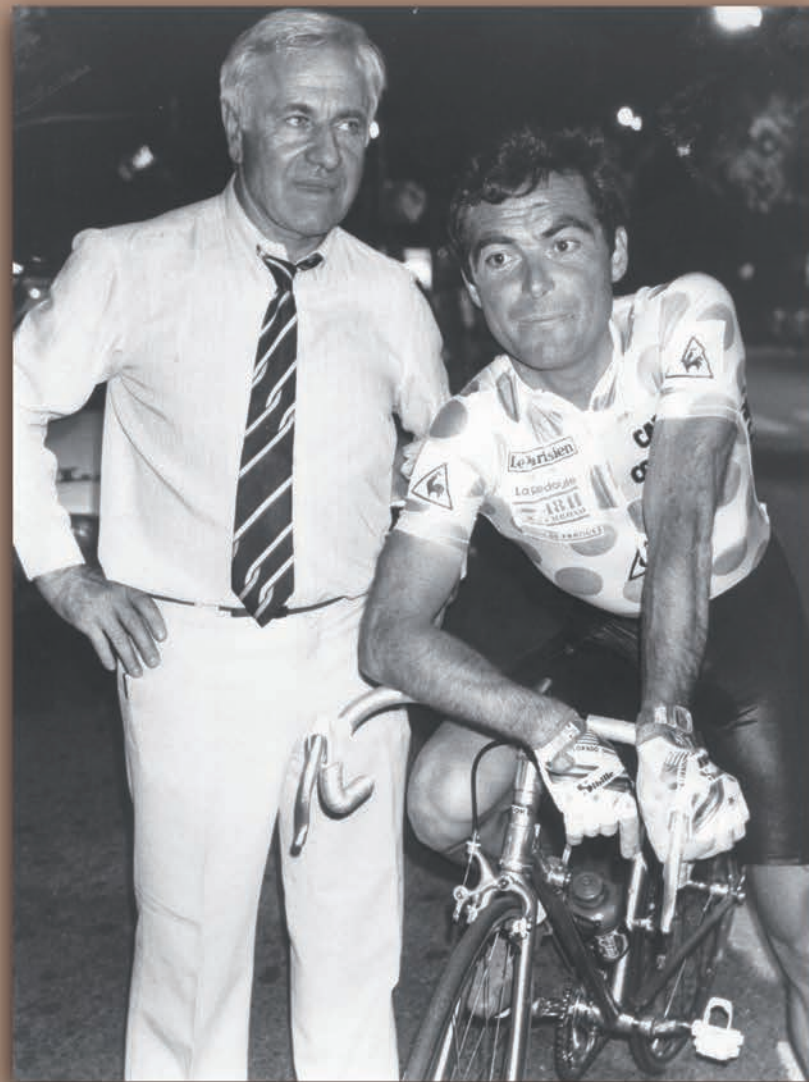
*Georges Lapoutge à l'Exposition Garonne...*



*... en voyage d'étude à Gramont (Gers)*



Georges Gay en 1955 - Départ pour le Tour de France



Grand Prix de Toulouse 1986 : G. Gay et le vainqueur B. Hinault