

Blagnac, questions d'histoire **55**

Revue Semestrielle d'histoire locale - mai 2018



Abjurations à Blagnac
sous Louis XIV

p.1



Le Blagnac
de 1918 et de 1968

p.10



Le charron Jean Rocolle rue Sarrazinières vers 1918 (page 10 - Le Blagnac de 1918)

Mon Mai 68 : *p.22*
les souvenirs d'un ingénieur
gréviste de Sud-Aviation

Crash *p.29*
d'un Mirage IV
aux Quinze-Sols

Toulouse-Blagnac *p.33*
l'aéroport de tous
les records

Aeroscopia : *p.42*
le premier musée
de notre ville

Blagnac, questions d'histoire

Responsable de publication :
Christiane Combelles

Comité de rédaction :
*Lucien Alemanni - Suzanne Béret -
Didier Chapuy - Christiane Combelles -
Anne-Marie Ducos de Lahitte - Roger Gau -
Monique Lanaspèze - Alain Lauret -
Jean-Louis Rocolle - Jacques Sicart - Annie Thomas*

Maquette :
Philippe Garcia

Impression :
Multi-Copies Blagnac

N° ISSN 1169-4408

*Revue éditée par l'association
Blagnac Histoire et Mémoire*

Siège social :
*BHM - 36, rue Carrière
31700 Blagnac*

blagnachistoire.e-monsite.com



C onscient de la richesse du fonds local des archives de sa commune, le maire de Blagnac a soutenu un projet que lui avait soumis Monique Kermel en 1988 : mettre en place un petit groupe de travail sur la Révolution à Blagnac. Avec la participation, notamment, de Germaine Ricard, de Jeannette Weidknet et de Robert Cazalé.

Ainsi, fut décidée la publication d'une revue, « *Blagnac, Questions d'Histoire* », revue semestrielle, dont le premier numéro parut en novembre 1990. À cette époque, le petit groupe fut rattaché au CERRAVHIS (Centre de recherche et de représentation audiovisuelle de l'Histoire) créé en 1987 par Serge Ravanel, l'ancien chef des forces F.F.I. de la région de Toulouse en 1944. La préoccupation essentielle de ce Centre était l'étude de la Résistance, mais le maire de Blagnac, Jacques Puig, a demandé que l'histoire de Blagnac soit également abordée dans les travaux de l'Association.

Une « Commission d'histoire locale », sous la responsabilité de Germaine Ricard, fut créée au sein du *CERRAVHIS*.

En 2001, à la disparition du CERRAVHIS, les responsables de la revue ont décidé d'en poursuivre la publication sous le même titre. Pour ce faire, a été fondée l'Association « *Blagnac, Histoire et Mémoire* » qui s'est donné un but précis : conserver et transmettre la mémoire historique de Blagnac en recueillant des témoignages et en utilisant des documents d'archives (en particulier, les Archives municipales de Blagnac et les Archives municipales de Toulouse et les archives départementales de la Haute-Garonne. Depuis 17 ans, dont 14 sous la présidence de Suzanne Béret (déjà membre de la Commission d'histoire locale en 1990), l'Association, en liaison étroite avec la municipalité de Blagnac, a pris une place importante dans la vie culturelle blagnacaise. La publication de la revue reste l'élément central de son activité. Aux numéros semestriels s'ajoutent des numéros spéciaux (« *Les Blagnacais dans la Première Guerre mondiale* », « *Les Blagnacais dans la Seconde Guerre mondiale* », « *Blagnac et ses rues* », « *Blagnac et son Patrimoine* »). En lien avec la revue, l'association a organisé plusieurs expositions (« *La Garonne à Blagnac* », « *Les Blanchisseuses* », « *Blagnac d'hier et d'aujourd'hui* », « *Des calèches à Airbus* »). L'association participe activement aux manifestations organisées par la Municipalité : Forum des Associations ; publication d'une page d'histoire dans le bulletin municipal *Forum*. Une part importante de l'activité des membres de BHM est représentée par l'encadrement de visites guidées à la demande des écoles, des Associations ou des Conseils de quartiers. Certains occupent leurs loisirs à la surveillance des travaux effectués dans Blagnac pour assurer la sauvegarde d'éventuelles découvertes archéologiques. Tous restent à l'écoute des habitants de Blagnac, en particulier par l'intermédiaire du site internet de l'association. Celle-ci offre volontiers son aide à tous ceux qui désirent satisfaire leur curiosité sur le passé de leur ville et répond à toutes les questions qui remontent jusqu'à elle. L'Association est présidée depuis 2015 par Didier Chapuy. Elle a actuellement 35 adhérents dont 15 écrivent et 20 fournissent des renseignements ou des documents, ou sont simplement des sympathisants.

*Alain LAURET « Blagnac, Histoire et Mémoire »
(déjà membre de la Commission d'histoire locale en 1990)*

Abjurations à Blagnac

sous Louis XIV

par Suzanne Béret

Durant l'année 2017, les Protestants ont commémoré les 500 ans de la naissance de leur religion. À première vue, rien à voir avec Blagnac et pourtant, le curé recteur, Dominique Delort, accueille, de 1673 à 1676, des personnes qui renoncent à la foi protestante pour entrer dans la communauté catholique. Le nombre de ces abjurations que le prêtre a inscrites dans le registre des baptêmes infime par rapport à Toulouse, mais, fait notable pour un petit village, le plus important de la région très proche de cette ville.

ABJURATION À BLAGNAC

8 décembre 1673

« Le Sieur Samuel de Villeneuve 48 ans natif de la paroisse Cozes, diocèse de Xaintes présentement avec Messire Charles Dumont Seigneur et Baron de Blagnac diocèse de Toulouse a fait abjuration de l'hérésie de Calvin et de tout autre qu'il pourrait avoir cydevant professé, et il a été absous dicelle suivant la commission a nous Recteur concédée par le vicaire général de Monseigneur l'Eminentissime Cardinal Pierre de Bonzi archevêque de Tolose dattée du 14 décembre mil six cent septante quatre a esté reçu, reconcillié dans la communion de l'église catholique apostolique et Romaine a promis juré garder et observer vivre et mourir en icelle, a fait profession de foy le tout suivant les cérémonies du Rituel Romain. En présence de M^e Jean Dubois prêtre docteur en sainte théologie, Me Joseph Rivière prêtre, Pierre Pech et de Charles Cazeneuve clerc tonsuré dans l'église St Pierre de Blagnac ce 8 décembre devant la solennité de la Messe de l'Immaculé Conception ; En foy de quoi avons paraffé au registre » Delors

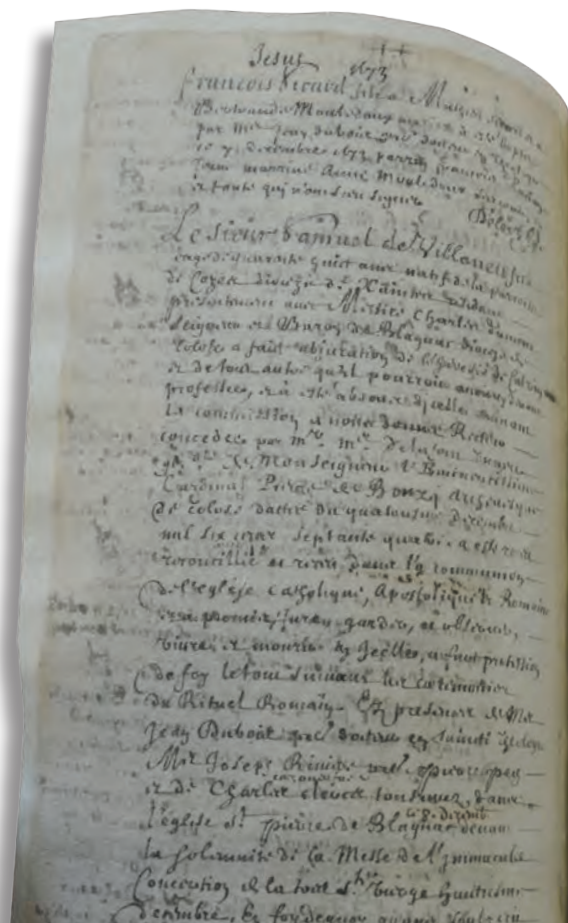
Des baptêmes entourent cet acte d'abjuration. L'enfant baptisé et le personnage qui abjure entrent tous deux dans la communauté catholique.

Samuel de Villeneuve, venu du diocèse de Saintes (aujourd'hui en Charente-Maritime) séjourne chez le baron Charles Dumont et son épouse, la baronne Marguerite de Voisins au château (monastère actuel) avant de renoncer à sa religion.

LE CONTEXTE

En 1673, Louis XIV règne sur le royaume de France et désire l'unité religieuse pour que tous ses « sujets » aient la même religion que lui : le catholicisme. Il a tendance à « désapprouver » son grand-père, Henri IV, qui, le 13 avril 1598, a promulgué l'Édit de Nantes pour apaiser les tensions entre catholiques et protestants.

Notre région et particulièrement Toulouse connaît bien ces rivalités. Déjà, pendant le carême en 1561, les huguenots perturbent les offices, parcourent les rues en entonnant les psaumes de Marot (Clément Marot, 1496-1544, humaniste, favorable à la Réforme et ami de Calvin, met en vers des psaumes de la Bible, chantés dans toute la France et qui deviendront le psautier



huguenot). Malgré les mesures prises par les autorités pour maintenir l'ordre public, « *l'inquiétude grandit chez les catholiques* » qui craignent que Toulouse « *passe à la Réforme* » comme Montauban, Castres, Gaillac, Lavaur, Revel, Pamiers et L'Isle-Jourdain.

En 1562, les incidents se multiplient plus violemment que l'année précédente. Après le massacre des réformés à Wassy par François duc de Guise, le 1^{er} mars, Toulouse bascule dans la guerre civile. À partir du 11 mai et durant une semaine particulièrement sanglante, s'affrontent la minorité protestante qui cherche à prendre le contrôle de la ville pour, selon la rumeur, la livrer au prince de Condé, chef des protestants, et la majorité catholique qui tente de résister et qui finit par l'emporter grâce à d'importants renforts.

La répression est d'une rare brutalité, selon Michel Taillefer : décapitation ou



Expulsion des huguenots de Toulouse ». Esquisse de Raymond Lafage faite en 1683 à la demande des capitouls qui désirent orner les murs de l'Hôtel de Ville avec des éléments marquants de l'histoire municipale - Musée Paul Dupuy.

pendaison des chefs huguenots qui n'ont pas pu s'enfuir, emprisonnement ou bannissement de plusieurs centaines de particuliers protestants.

Cet épisode appelé « *Délivrance* », entre dans « *le panthéon* » de l'histoire de Toulouse, bastion du catholicisme. Jusqu'à la Révolution, il est commémoré par des processions à chaque date anniversaire. Ensuite, il tombe peu à peu dans l'oubli. Il ne figure pas dans la série de tableaux peints dans les années 1990 par Raymond Moretti au plafond des arcades de la place du Capitole aux côtés, par exemple, de la croisade albigeoise.

Le 31 août 1572, jour de la Saint-Barthélemy, a lieu le massacre des protestants à

Tableau d'un autre artiste toulousain, Antoine Rivalz : « Expulsion des huguenots de Toulouse » d'Antoine Rivalz, Toulouse Musée des Augustins, STC Mairie de Toulouse. Après la mort de R. Lafage en 1684, A. Rivalz est chargé d'achever la galerie historique et notamment ce tableau. L'œuvre finale conserve le même esprit que l'esquisse mais diffère dans sa composition. Peinte en 1727, soit 50 ans après l'esquisse initiale, elle prouve que le projet iconographique tenait à cœur l'élite toulousaine.



Paris. Perpétrée dans la nuit du 3 au 4 octobre, la Saint-Barthélemy toulousaine fait entre deux cents et trois cents morts. Après ces événements tragiques, l'épuration religieuse commencée lors de la Délivrance atteint son but : la présence huguenote à Toulouse est quasi nulle et sans encadrement religieux. Les églises protestantes organisées les plus proches se trouvent dans le Montalbanais, autour de Réalmont, Revel, et Castres, en Pays de Foix et autour de L'Isle-Jourdain, Cologne et Mauvezin. En mars 1596, les capitouls et les bourgeois prêtent serment de fidélité à Henri IV mais le parlement n'enregistre l'Édit de Nantes que le 19 janvier 1600. Les guerres de Religion se terminent enfin à Toulouse et dans les campagnes environnantes mais, ajoute Michel Taillefer « *les passions et les rancœurs sont encore loin d'être apaisées* ».

NAISSANCE DE « L'HÉRÉSIE »

Traditionnellement, le 31 octobre 1517, veille de la Toussaint, marque la naissance du protestantisme.

Ce jour-là, l'Allemand Martin Luther (1483-1566), moine augustin et docteur de l'Église, aurait affiché (certains historiens réfutent cet affichage et pensent que Luther a simplement envoyé ce document aux universités) ses 95 thèses en latin au sujet des indulgences à la porte de l'église du château de Wittenberg. Il est scandalisé par le « trafic » des indulgences. En effet, dès 1515, le pape Léon X promulgue une indulgence plénière à tous ceux qui verseront des aumônes pour achever la basilique Saint-Pierre à Rome. Le dominicain, Tetzl, organise alors une grande campagne de prédication organisée avec le soutien de nombreux dignitaires

de l'Église, comme Albert de Hohenzollern, archevêque de Mayence, qui, selon Jacques Blandinier, « *prélève la moitié des sommes récoltées pour son propre compte !* ». Les fidèles peuvent en achetant des indulgences obtenir le pardon de leurs fautes et également celui de leurs parents décédés qui souffrent au purgatoire. Tetzl les encourage en disant « *l'âme des défunts s'envolera du purgatoire au moment même où le denier résonnera dans le tronc* ».

Le moine Martin Luther critique « cette fausse sécurité » donnée par les indulgences et par suite le pouvoir du pape mais aussi l'égoïsme spirituel de ses contemporains, le manque de recueillement des prêtres, la vie luxueuse des dignitaires... En Allemagne, un grand débat théologique suit la publication de ses thèses, bases du protestantisme et donc de la Réforme qui se répand dans tout le pays. Comme Luther ne veut pas se rétracter, le pape le condamne comme hérétique et l'excommunie en 1518.

En France le message religieux de Luther commence à se propager dans les années 1525 en particulier parmi les membres de la noblesse. Le Français, Jean Calvin (1509-1564), juriste de formation, s'intéresse à la théologie en prenant connaissance des écrits de Luther ; Il quitte l'église de lui-même et se convertit à la Réforme. Il est alors condamné comme hérétique dans le royaume de France et se réfugie à Bâle. Il écrit, d'abord en latin puis en français en 1541, son œuvre majeure au retentissement considérable, « *L'Institution de la religion chrétienne* » solidement ancrée dans la foi et la parole de Dieu et qui reflète déjà une pensée très ordonnée. D'ailleurs, Calvin « l'intellectuel » apparaît comme « *l'organisateur de la religion réformée* » en France. Ses ennemis, par dérision, appelleront celle-ci « *Religion Prétendue Réformée* ». Cette formule devient officielle dans tous les actes publics à partir de l'Édit de Nantes et se retrouvent dans les abjurations. Le pasteur Calvin s'installe définitivement à Genève vers 1540. Ses idées radicales qui tendent à construire « *une nouvelle Église plus conforme à l'Évangile* » selon Jean Volff, supplantent rapidement celles de Luther. Vers 1560, le calvinisme fait de plus en plus d'adeptes dans tout le royaume et dans tous les milieux grâce notamment à la prédication des pasteurs, disciples de Calvin, envoyés par l'église réformée de Genève et à la diffusion par des colporteurs de livres, de psaumes et d'un « *catéchisme* ».

L'ATTITUDE DE LOUIS XIV

La promulgation de l'Édit de Nantes place la France dans une situation paradoxale et unique en Europe occidentale. En effet, la minorité religieuse, celle des protestants, dits huguenots ou réformés, disciples de Calvin, jouit d'une reconnaissance légale dans le royaume alors que la foi catholique et romaine reste celle du roi et de la majorité des Français.

D'après Louis XIV « *on doit avoir la même religion que son roi* ». Aussi, très hostile au protestantisme, il cherche à le faire disparaître. De 1661 à 1679, il agit « *pacifiquement* » en interdisant tout ce que ne prévoit pas l'Édit. Par exemple, il ordonne la fermeture ou la démolition des lieux de culte protestants ou temples bâtis depuis 1598. Dès 1680, au sommet de sa puissance, il durcit sa politique religieuse. Des restrictions de plus en plus nombreuses sont imposées aux protestants pour accéder à des fonctions publiques (souvent achetées au roi !) ou à certains métiers et, déjà en 1682, toutes ces professions leur sont interdites. Des avantages financiers sont consentis aux nouveaux convertis : dispense de la taille et moratoire pour les dettes. Les enfants protestants qui se convertissent (les filles de plus de douze ans, les garçons de plus de quatorze ans) reçoivent une pension proportionnée à leur condition sociale. La déclaration royale du 17 juin 1681 permet aux enfants de la Religion Présumée Réformée d'abjurer dès l'âge de sept ans, c'est-à-dire lorsqu'ils sont encore malléables. Ce qui provoque de nombreuses protestations indignées,

dont celle de Pierre Bayle (né à Carla, devenu Carla-Bayle, dans l'Ariège en 1647, membre de l'Église réformée). Les « *dragonnades* » se généralisent pour obtenir des conversions. Des soldats, les dragons, logent chez les protestants pour les pousser souvent avec violence à renoncer à leur foi. Ce qui fait dire à Pierre Bayle dans son « *Commentaire philosophique* » publié en 1685 « *il n'y a rien de plus abominable que de faire des conversions par la contrainte* ». Des ordonnances royales interdisent aux protestants de séjourner dans certaines villes ; celle du 15 septembre 1685 concerne Toulouse.

Le préambule de l'Édit de Fontainebleau, le 17 octobre 1685, qui révoque celui de Nantes affirme : « *Nous voyons présentement avec la juste reconnaissance que nous devons à Dieu, que nos soins ont eu la fin que nous nous sommes proposée, puisque la meilleure et la plus grande partie de nos sujets de la Religion Prétendue Réformée ont embrassé la catholique* ».

La Révocation qui suit logiquement ce « raisonnement », frappe d'illégalité tout exercice du culte en public, ne laissant aux protestants que la liberté de conscience en privé dans l'attente de leur conversion. Elle provoque le départ d'environ 200 000 huguenots à l'étranger malgré l'interdiction royale de quitter la France. Grâce à ces exilés le protestantisme se répand dans de nombreux pays jusqu'aux États-Unis.

Il faut attendre un siècle pour qu'un autre Édit, celui de Tolérance, promulgué par Louis XIV le 7 novembre 1787, tempère un peu ces « sévères mesures ». Il accorde aux protestants un état civil (le mariage célébré hors de l'église devient valable) et le droit d'exister dans le royaume sans y être troublés. Les protestants ne retrouveront toutes leurs libertés qu'avec la Déclaration des Droits de l'Homme en août 1789.

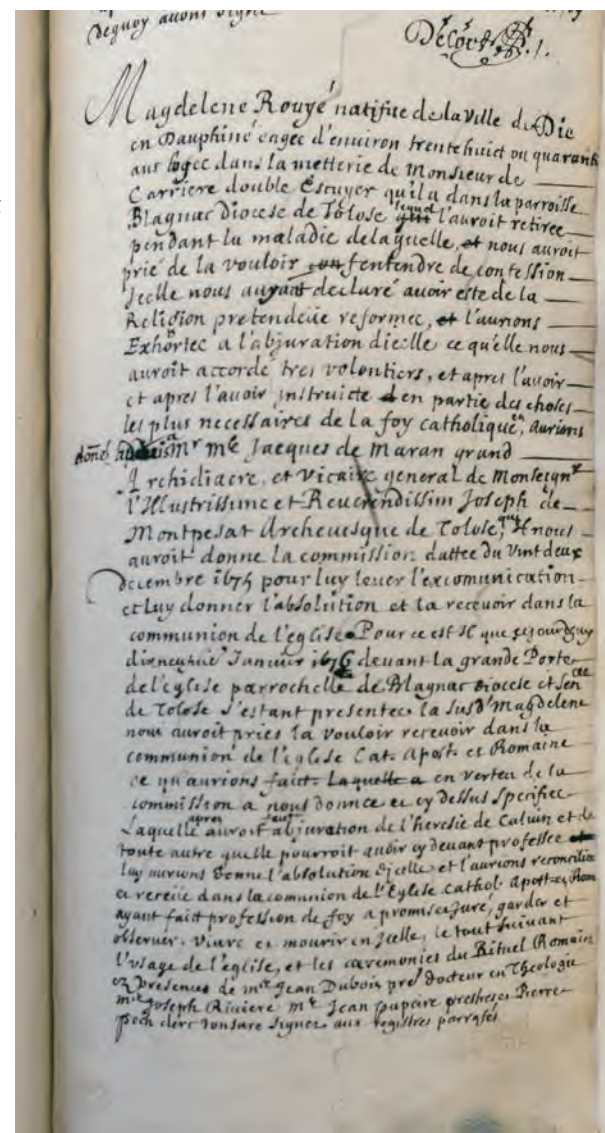
Il faudra attendre le « *texte constitutionnel du 24 décembre 1789* » pour que les protestants soient admis à tous les emplois civils et militaires et celui du « *3 septembre 1791* » pour que la liberté de culte soit effective.

LES ACTES D'ABJURATION

Le pasteur Paul Romane-Musculus a relevé les abjurations de protestants de Toulouse et de sa région. De l'Édit de Nantes à la Révolution, il en dénombre 153 à Toulouse (il pense qu'il faut augmenter ce chiffre d'un quart car ne sont pas comptés les prisonniers ou les nombreux jeunes gens et jeunes filles internés dans des couvents et contraints d'abjurer) et 9 dans les environs dont 2 à Montastruc la Conseillère, 2 à Muret (où « le 11 septembre 1685 une veuve prénommée *Calvine* est appelée désormais *Marie* » après avoir abjuré), une à Portet et 4 à Blagnac.

Nous avons déjà cité un acte, en voici un autre :
19 janvier 1676

Magdelene Rougé native de Dié en Dauphiné 38 ou 40 ans logée dans la métairie de M.de Carrière Double écuyer qu'il a dans la paroisse de Blagnac diocèse de Tolose lequel l'auroit retirée pendant sa maladie de laquelle nous auroit priée de la vouloir entendre. Icelle nous aurait déclaré avoir esté de la Religion prétendue réformée et l'aurions exhortée à l'abjuration



d'icelle ce qu'elle aurait accordé très volontiers et après l'avoir instruite en partie des choses les plus nécessaires de la foy catholique, aurions donné à Maître Jacques de Maran grand Archidiacre et vicaire général de Monseigneur l'illustrissime e reverendissime Joseph de Monpesat Archevêque de Tolose qui nous aurait donné la commission dattée du vint deux décembre 1675 pour lui lever l'excommunication et lui donner l'absolution et la recevoir dans la communion de l'église. Pour ce est-il que cejourd'hui 19 janvier 1676 devant la grande Porte de l'église paroissiale de Blagnac diocèse et Sénéchaussée de Tolose s'étant présentée la susdite Magdelene nous aurait prié de la vouloir recevoir dans la communion de l'église cath. Apost. Et Romaine ce qu'aurions fait en vertu de la commission à nous donnée et ci-dessus spécifiée. Laquelle auroit fait abjuration de l'hérésie de Calvin et de tout autre qu'elle aurait professée luy aurions donné l'absolution dycelle et l'aurions reçue dans la communion de l'Eglise cath. Apos. Et Romaine. Ayant fait profession de foy a promis et juré garder et observer, vivre et mourir en icelle, le tout suivant l'usage de l'église et les cérémonies du Rituel Romain en présence de Me Jean Dubois prêtre docteur en théologie, Me Joseph Rivière, Me Jean Papeire prêtres et Pierre Pech clerc tonsuré signer au registre parrafés

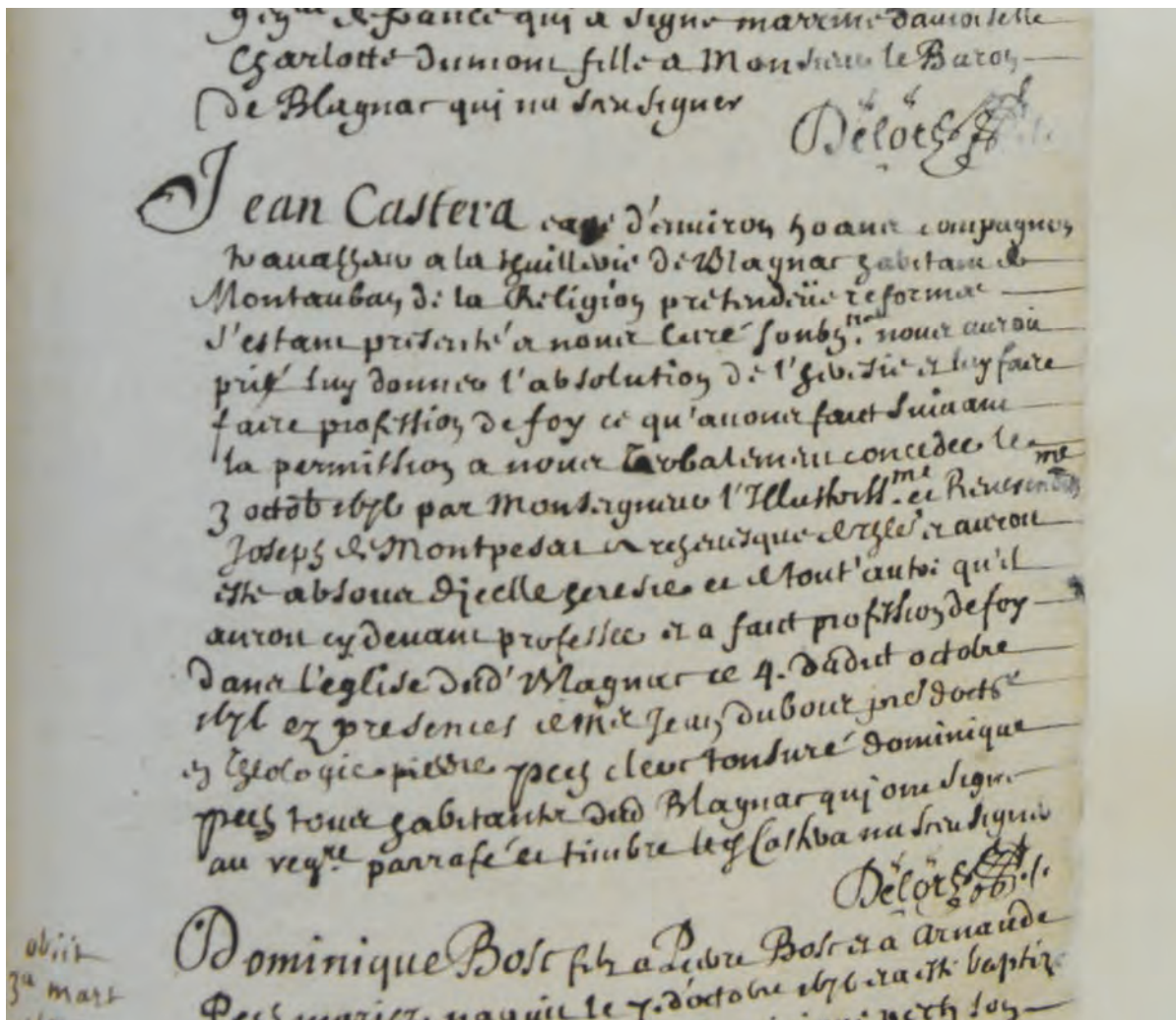
Madeleine Rougé née à Dié (aujourd'hui dans la Drôme) loge chez Guillaume de Carrière-Double dans sa « métairie » ou château (au croisement de la rue de Carrière et du Vieux chemin de Grenade démoli au milieu du XIX^e siècle) avant de demander à être reçue « dans la communion de l'église catholique, apostolique et romaine ».

Chateau
de Carrière -
plan du XVIII^e s.
A.M. Blagnac



En octobre, ce même personnage accueille Judith Prévode « âgée d'environ 28 ans native du Bourg d'Aigre » (département de la Charente) qui vient abjurer à Blagnac comme Jean Castera âgé d'environ 50 ans « compagnon travaillant à la thuilierie » (celle du baron, la seule à cette époque), originaire de Montauban, ville aux nombreux réformés : 26, d'après Paul Romane-Musculus.

Celui-ci trouve les chiffres d'abjurations les plus importants dans les régions protestantes du Midi : Ariège, Tarn, Hérault, Gard et ensuite dans l'Agenais, le Dauphiné, le Poitou et le Béarn. Les quatre réformés qui abjurent à Blagnac sont justement originaires de ces régions : un de Montauban, un du Dauphiné et deux de Saintonge. Leur sociologie est diverse : un noble, un artisan et deux femmes aux



(absence de ponctuation...)

« Jean Castéra âgé d'environ 50 ans compagnon travaillant à la tuilerie de Blagnac, habitant Montauban, de la religion prétendue réformée, s'est présenté à nous curé soussigné, il nous a prié de lui donner l'absolution de l'hérésie et de lui faire faire la profession de foi, ce que nous avons fait suivant la permission à nous verbalement concédée le 3 octobre 1676 par Monseigneur l'illustrissime et révérendissime Joseph de Montpezat archevêque de Toulouse et il a été alors absous de cette hérésie et de tout autre qu'il aurait auparavant professée, il a fait profession de foi dans l'église de Blagnac ce 4 octobre 1676 en présence de Me Jean Dubour, prêtre docteur en théologie, Pierre Pech clerc tonsuré tous habitant Blagnac et qui ont signé au registre, le dit Castéra n'a pas su signer »

Cet acte est particulièrement court par rapport aux autres et à celui ci-dessous : est-ce parce que Jean Castéra est un travailleur illettré ?

« Judith Prévode âgée d'environ 28 ans native de Bourg d'Aigre (suit un mot que nous n'avons pas compris) est venue à Blagnac devant la grande porte de l'église paroissiale Saint Pierre le 10 décembre 1676. Elle a habité dans la maison de Monsieur Guillaume de Carrière-Double. Elle a été instruite par nous curé du lieu des points les plus importants et nécessaires au salut et à la foi. Elle nous a prié de bien vouloir la recevoir dans la communion et le giron de l'église catholique apostolique et romaine. Ce que nous avons fait en vertu de la commission que nous a accordé M^e Jacques de Moran grand archidiacre et vicaire général de Monseigneur l'illustrissime et révérendissime Joseph de Montpezat archevêque de Toulouse le 19 du présent mois pour recevoir sa profession de foi, son abjuration de l'hérésie et pour lui donner l'absolution. Aussi aujourd'hui 26 décembre 1676 devant la grande porte de l'église paroissiale

de Blagnac, Judith Prévode nous a prié de bien vouloir la recevoir dans la communion de l'église catholique apostolique et romaine, ce que nous avons fait selon la commission ci-dessus et après avoir fait l'abjuration de l'hérésie de Calvin et de tout autre qu'elle aurait auparavant professée, nous lui avons donné l'absolution. Comme elle a fait profession de foi nous l'avons réconciliée et reçue dans la communion de l'église catholique apostolique et romaine. Elle a promis et juré de garder, d'observer, vivre et mourir dans la foi suivant l'usage de l'église et les cérémonies du rituel romain. Présents M^e Jean Dubois docteur en théologie, Mr Joseph Rivière, Mr Guillaume Dupuy, Jean Laporte, Charles Cazeveuve, Exupère et Antoine Dadé tous habitant et résidant dans l'église de Blagnac qui ont signé et plusieurs autres qui n'ont pas su signer et nous Dominique Delor prêtre recteur de cette église qui ai signé au bas »

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Archives municipales de Blagnac
Série E : 1 E2 Baptêmes de 1621 à 1691

TAILLEFER Michel (sous la direction de), *Nouvelle histoire de Toulouse* Ed. Privat
Toulouse, 2002

BLANDENIER Jacques, *Martin Luther Jean Calvin contrastes et ressemblances* Ed.
Excelsis, 2016

VOLFF Jean, *Luther, hérétique ou docteur de l'Église ?* Ed. Les Amis des Archives
Toulouse, 2012

ROMANE-MUSCULUS Paul, *Les abjurations de protestants de Toulouse entre l'Édit
de Nantes et la Révolution*, *Annales du Midi*, 1959

MARTINAZZO Estelle, *Se convertir ou fuir, la question protestante dans le diocèse de
Toulouse (1580-1685) Cahiers d'études du religieux. Recherches interdisciplinaires* Mis
en ligne le 7 février 2011

SOURIAC Pierre-Jean, *Guerres religieuses, histoire et expiation : autour de l'émeute
toulousaine de 1562* Ed. Chrétiens et Sociétés Mis en ligne le 23 décembre 2014

Revue Blagnac, Questions d'Histoire numéro 13 pour en savoir plus sur les
de Carrière-Double

DANS LES RECENSEMENTS DE BLAGNAC AU XIX^E SIÈCLE

les Blagnacais sont dits encore « calvinistes » et non « protestants »
En 1851 sur 1681 habitants, 1666 sont « catholiques romains » et 15 « calvinistes »
En 1861 sur 1683 habitants, 815 hommes et 863 femmes sont « catholiques »,
un homme et quatre femmes « calvinistes ».

Le Blagnac

de 1918 et de 1968

par *Suzanne Béret*

L'année 2018 comporte son lot d'événements mémoriels dont le tout premier et le plus important, le centenaire de la signature de l'armistice le 11 novembre 1918 qui met fin à quatre ans de conflit. S'ajoutent le cinquantenaire de Mai 1968 et plus aléatoirement, les 60 ans de la V^e République qui a débuté le 4 octobre 1958, les 70 ans de la Déclaration universelle des Droits de l'Homme signée le 10 décembre 1948 à Paris au Palais de Chaillot par les 58 membres de l'ONU, notamment par René Cassin, représentant la France et dont une école de Blagnac porte le nom.

Sur le plan purement blagnacais, après les 30 ans d'Odysud, restent à commémorer l'incontournable 11 novembre avec un éclat tout particulier et, en juin prochain, à la demande de l'Administration et du Foyer socio-éducatif du Collège d'enseignement secondaire Henri-Guillaumet, le cinquantenaire de la construction de cet établissement achevée pour la rentrée de janvier 1969.

Ces commémorations amènent les Blagnacais d'aujourd'hui à s'interroger sur le Blagnac de 1918 et sur celui de 1968. Pour satisfaire leur curiosité un petit retour en arrière s'impose.

BLAGNAC EN 1918

La population

Blagnac, petit village rural, compte presque 1 800 habitants, écarts compris. Dix-huit épouses ont la douleur d'être « veuves de guerre ». D'ailleurs chaque famille déplore la perte d'un soldat plus ou moins proche, aussi la tristesse et le désir de se souvenir l'emportent sur tout autre sentiment. L'idée d'un monument dédié aux soixante-treize Blagnacais « morts pour la France » germe déjà. Les enfants dont au moins une dizaine d'orphelins, baignent dans cette ambiance. Les garçons vont





*Mairie-école
des garçons*



à l'école place de la mairie, les filles place du Charron (place Jeanne-Hérissou). Les enseignants les incitent à ne pas oublier et leur font dire « mort pour la France » après chaque nom des Blagnacais tués.

L'environnement

Les habitations se pressent autour de l'église, débordent très peu rue des Nobles (rue Bacquié-Fonade), rue des Ormes (rue Prosper-Ferradou), rue Coucourou (rue Pasteur). De petites fermes avec l'élevage des vaches laitières se nichent place Intérieure de l'église, place de la Mairie. Par contre, les grandes entourées de champs de céréales et de plantes légumières occupent l'espace au-delà de la route de Grenade. Carottes, choux-fleurs, salades se cultivent également sur les terres alluvionnaires près de la Garonne. Après avoir prélevé la quantité nécessaire à leur famille, les agriculteurs et leurs épouses vendent le surplus au marché d'Arnaud Bernard à Toulouse avec leur attelage personnel en empruntant le pont à péage construit en 1840. Ils vont également à Cadours avec le train et, bien sûr, à Blagnac même, au marché du jeudi ou à la foire du 10 novembre.

*La rue
des Nobles*



*À droite,
le poids public
et deux fermes*





*Le marché
d'Arnaud-Bernard*

Durant la décennie suivante, des Italiens viennent travailler la terre à la place des hommes emportés par la guerre.

Les commerces et l'artisanat

Même si le trajet jusqu'à Toulouse s'effectue facilement avec le tramway électrique depuis avril 1914, les différents métiers et boutiques satisfont les besoins des Blagnacais. Les commerces d'alimentation regroupés rue de la Mairie (rue Lavigne) ou sur les boulevards ne manquent pas : plusieurs épiciers dont l'Épargne, trois boulangers qui font des tournées dans les fermes au moins une fois par semaine, deux bouchers qui utilisent l'abattoir à la descente du Ramier, le marchand de grains et de farine au moulin. Tous les professionnels du bâtiment, maçons, menuisiers, plâtriers, charpentiers attendent le client. Le forgeron, Joseph Lamarque,



tout en chantant de sa belle voix, ferre des chevaux ou des ânes le matin, répare les outils aratoires l'après-midi. Également « préposé à la bascule » ou poids public, il pèse à la demande : les charrettes de paille, de foin ou de bois qui sera livré à Toulouse, et les animaux, cochons, vaches... Les deux charrons, Jean Rocolle dans





la rue Sarrazinière et Léon Mercadier route de Toulouse (rue du Docteur-Guibaud depuis 1921), donnent une seconde jeunesse aux roues endommagées ou en fabriquent de neuves. Les hommes fréquentent le bureau de tabac, le perruquier-coiffeur, le marchand-tailleur et les sept cafés-limonadiers. Les Toulousains venus en promenade s'arrêtent chez « Barthès », le plus renommé qui fait aussi restaurant. La sage-femme et les deux médecins revenus de la guerre soignent tous ceux qui en ont besoin. Le tambour-afficheur répand les nouvelles au centre ou au « port ». Bien sûr, durant quatre années, les plus âgés exercent ces activités. Certaines femmes remplacent les hommes absents dans les champs et même dans les usines d'armement toulousaines, d'autres, en grand nombre, continuent dans la mesure du possible leur travail de blanchisseuses ou de passementières pour apporter un revenu supplémentaire à la famille. Les couturières ou les ménagères habituées à faire durer les vêtements trouvent le nécessaire dans les merceries : Pélissier rue des Nobles, Denjean, rue de la Mairie où vont aussi les enfants avec quelques pièces de monnaie car la propriétaire dite « Françoquette » vend des bonbons, Marceillac, au bas de la rue Coucourou, propose des sabots en plus des bobines de fils... À La Poste, jouxtant la mairie, la Receveuse contribue à acheminer lettres et colis vers le front. Les prisonniers n'étant pas encore rentrés, des familles angoissées attendent le facteur à sa sortie du bureau et même l'interpellent à travers les barreaux des fenêtres.

Après la guerre

À Toulouse, le 11 novembre 1918, les habitants expriment leur liesse place du Capitole. Rien de tel à Blagnac où tout le monde se connaît car, comme le disent des personnes qui l'ont vécu « *il y avait trop de malheureuses veuves, d'orphelins de guerre, de parents tués pour se réjouir, c'était plutôt un simple soulagement* ».

Mais, peu à peu, avec le retour des mobilisés et des prisonniers, la vie reprend son cours sans que le souvenir des quatre années passées ne s'efface, les nombreux mutilés le rappellent tous les jours.

Le bitumage des rues va s'étendre au-delà de celles du centre. La municipalité nouvelle va améliorer l'adduction d'eau qui n'allait qu'à « Malard » grâce au château d'eau implanté depuis la fin du XIX^e siècle au 12 de la Grande rue (rue du Vieux-Blagnac) et un second à bâtir au coin des rues Coucourou et Malard. Elle pense aussi à remplacer l'éclairage au gaz par l'électricité, mais cela prendra plusieurs années surtout pour les écarts.

BLAGNAC EN 1968

La population

En 1968, le nombre d'habitants de Blagnac s'élève à 8 417, il a triplé en 15 ans. Cette hausse, déjà impressionnante, va s'accroître (24 241 en 2015 !). Elle profite surtout aux cadres moyens et aux professions libérales au détriment des agriculteurs en forte baisse. En dix ans le village essentiellement rural disparaît et devient une cité satellite de Toulouse et sa véritable banlieue. La croissance de la population extrêmement rapide entraîne l'arrivée à l'école de nombreux enfants. L'effectif total de l'enseignement primaire dépasse 1 500. Deux groupes scolaires les accueillent en séparant filles et garçons (la mixité se généralisera durant les années 1970). L'un au centre, avec les petits de la maternelle, place J. Hérisson, les garçons, place de

*École de filles
(en mars 2018
la façade a été
conservée)*



la mairie et les filles, rue Sarrazinière et l'autre à l'Aérogare avec la maternelle, l'école des filles et celle des garçons côte à côte. Un troisième, Les Prés, se dessine, avec des préfabriqués et des enfants venant en car de ramassage depuis la Cité Jardin, chemin d'Aussonne ou habitant à proximité de cette école en devenir. Après le primaire, les enfants se rendent à Toulouse pour continuer leurs études. Avec le Collège d'enseignement secondaire en construction sur un terrain de

*Vue aérienne
du CES
et de son
environnement*



2 hectares et demi acheté par la municipalité à Bernard Vincent, ils pourront rester près de leur famille et éviter la fatigue des trajets. Les bâtiments de cet établissement prévus pour 690 élèves s'élèvent au milieu des champs, comme plantés là sans rien autour. Inachevés pour la rentrée d'octobre 68, ils seront opérationnels en janvier 1969. Le chemin d'accès tracé dans les terres tout exprès part de la route de Cornebarrieu.

Les parents des écoliers ou des collégiens travaillent en grand nombre dans les usines de la Société Nationale Sud-Aviation. En mai, ils suivent les mots d'ordre de grève avec occupation continue des locaux. Durant ce mois, ils se contentent de veiller « jalousement » sur l'avion de transport supersonique « Concorde » pratiquement prêt pour son premier vol.

L'environnement

Le cœur de Blagnac avec les maisons regroupées autour de l'église a peu changé. Toutefois, une toute nouvelle mairie à côté de la vieille école de garçons s'étale jusqu'à la rue Prosper-Ferradou à la place de la Poste aménagée au coin de la rue de la Croix-Blanche et du boulevard Jean-Rivet. De plus, le monument aux morts trône maintenant devant le cimetière au milieu d'un square arboré offrant l'espace nécessaire aux cérémonies officielles, ce que ne permettait pas son emplacement d'origine près des tombes et de la chapelle Saint-Exupère. Enfin, les ateliers municipaux trop exigus au centre déménagent vieux chemin de Grenade.

Même si le plan d'urbanisme n'en est qu'à ses « balbutiements » de nombreuses constructions ont vu le jour. Plus on s'éloigne du centre plus elles sont récentes. Des villas « modernes » bordent l'avenue du Général-Compans depuis la vente des terrains par les religieuses du monastère peu avant la Seconde Guerre mondiale. En continuant vers le sud s'élèvent les bâtiments des lotissements de la Palme, de Montplaisir, de Layrac et à l'opposé ceux de la Cité Nord, du chemin Barrieu et des rues adjacentes.

Le quartier du Ritouret en projet se réalisera dans les années 1970 et, pour éviter son isolement, deux passages sous la route de Grenade le relieront au Centre, l'un pour les véhicules rue des Mûriers, l'autre pour les piétons et les cyclistes rue Pasteur.

Outre le problème d'adduction d'eau potable, la grande préoccupation de l'équipe municipale concerne l'assainissement. Il se fait en trois tranches : la première dans le centre, la seconde à l'est de la route de Grenade et du chemin d'Aussonne et entre les rues des Sœurs et Saint-Exupère, la troisième, commencée en 1967 est encore inachevée en 1970, au sud.

Dès avril 1968, l'ancien canal d'amenée au moulin ou « canalet » busé et recouvert n'exhale plus d'odeurs pestilentielles. Les ponts qui l'enjambaient disparaissent. La fermeture de l'abattoir est programmée pour janvier 1969.

1968 est l'année charnière entre l'ancien Blagnac et le nouveau avec l'amorce de grands projets encore irréalisés comme l'extension de la mairie, un quartier à construire avec ses aménagements, un groupe scolaire, une piscine, une maison pour personnes âgées, le futur Hôtel des Postes, l'éclairage public, la signalisation des carrefours (les ronds-points n'existent pas !), l'amélioration de la voirie...

Non directement liée à l'équipe municipale, l'aérogare inaugurée en 1953 arrive à saturation, aussi s'impose la construction d'une nouvelle mieux adaptée au trafic des voyageurs et du fret en plein essor.

Les commerces et l'artisanat

Certains artisans ont disparu, comme les charrons avec l'invention du pneu, le maréchal-ferrant, faute d'un repreneur mais surtout d'animaux de trait, les blanchisseuses chassées par la machine à laver ou les briquetiers par la mécanisation.




SUPERMARCHÉ PRIMODIC
34, rue Pasteur - BLAGNAC

VOTRE MAGASIN A VOTRE SERVICE - TOUT SOUS LE MÊME TOIT

ALIMENTATION - BOUCHERIE - CHARCUTERIE - CRÈMERIE
FRUITS ET LÉGUMES - DROGUERIE - PARFUMERIE - PAPETERIE - CADEAUX
ARTICLES D'ÉCOLIERS - JOUETS - QUINCAILLERIE - MÉNAGE - BONNETERIE

PRIX — QUALITÉ **VASTE PARKING**



ENTREPRISE DU BATIMENT

MAÇONNERIE
CIMENT ARME
CARRELAGES
en tout genres

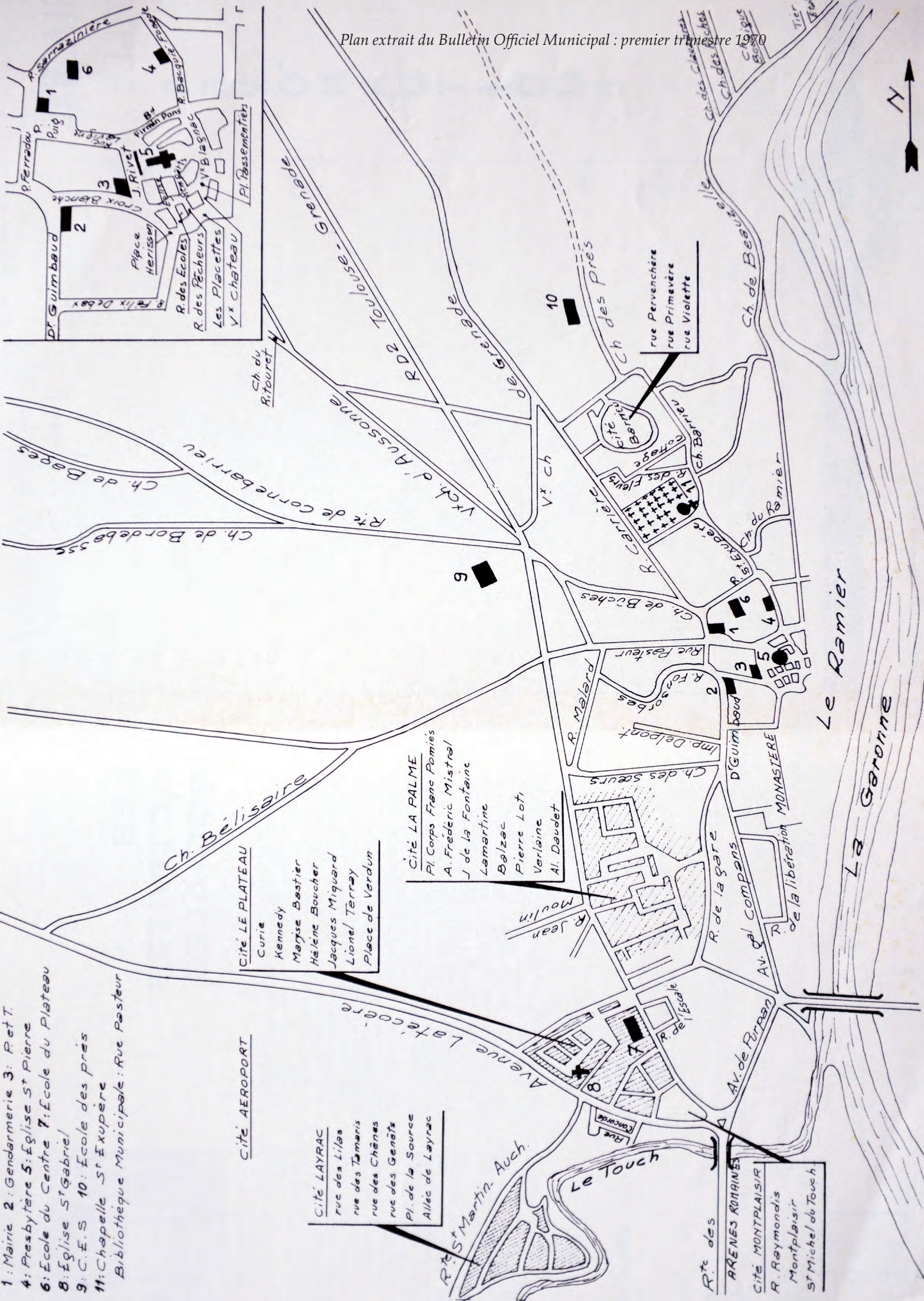
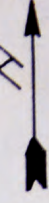
A. MENON

Vieux Chemin de Grenade
Tél. 85-82-35 -- BLAGNAC - 31

*Epicerie Daubèze
rue du Vieux
Blagnac*



Par contre, ceux du bâtiment travaillent toujours autant et même plus. Les anciens commerces d'alimentation perdurent avec au moins quatre épiceries : l'Épargne qui ouvrira bientôt sous l'enseigne Casino, celle de Barthet, au coin du boulevard Firmin-Pons et de la rue Lavigne devenue un bureau de tabac, celle de Daubèze rue du Vieux-Blagnac transformée depuis en appartements et celle des



- 1: Mairie
 - 2: Gendarmerie
 - 3: Ret T.
 - 4: Presbytère
 - 5: Eglise St Pierre
 - 6: Ecole du Centre
 - 7: Ecole du Plateau
 - 8: Eglise St Gabriel
 - 9: C.E.S
 - 10: Ecole des prés
 - 11: Chapelle St Eupère
- Bibliothèque Municipale: Rue Pasteur

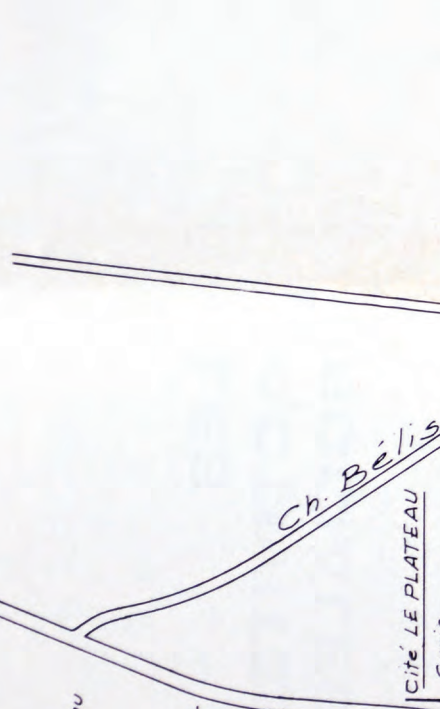
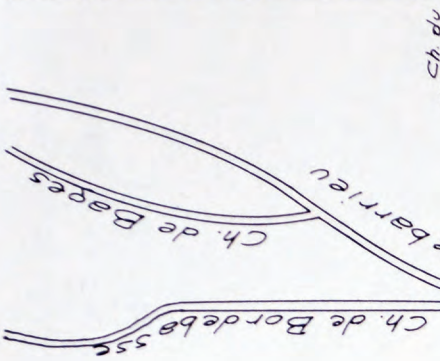
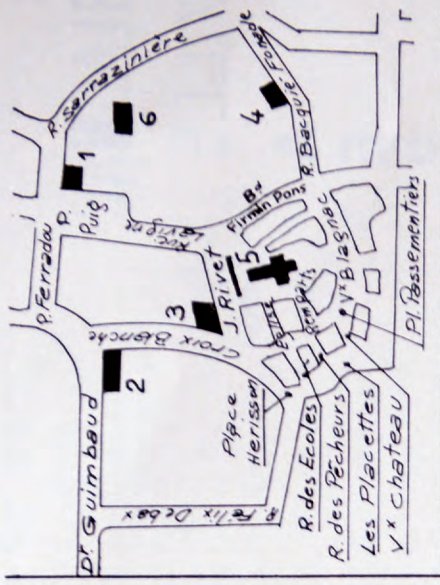
Cité AEROPORT


- Cité LAYRAC
- rue des Lilas
 - rue des Tamaris
 - rue des Chènes
 - rue des Genêts
 - Pl. de la Source
 - Allée de Layrac

- Cité LE PLATEAU
- Curie
 - Kennedy
 - Maryse Beattier
 - Hélène Boucher
 - Jacques Miquard
 - Lionel Terray
 - Place de Verdun


- Cité LA PALME
- Pl. Corps Frère Romies
 - A. Frédéric Mistral
 - J de la Fontaine
 - Lamartine
 - Balzac
 - Pierre Loti
 - Verlaine
 - Al. Daudet


- ARENES ROMAINES
- Cité MONTPLAISIR
- R. Raymondis
 - Montplaisir
 - St Michel du Touch





RELAIS DE GASCOGNE



B. GAIGHER 

STATION SERVICE

VENTE — ACHAT — REPRISE

Mécanique -- Tôlerie -- Peinture
Toutes fournitures automobile

Route de Grenade - BLAGNAC - Tél. 85-80-21

Entreprise V. FURLAN
DRAGAGE DES 15 SOLS
Fourniture et transport de sables, graviers
et matériaux concassés
Tél. 85-81-07 BLAGNAC



Ernest ARGELES
Sables - Gravieres
40, route de Lectoure
31 - BLAGNAC
Tél. 85-80-34

époux Serin au bas de la rue Pasteur remplacée par l'agence de la Banque Populaire. En plus des deux boucheries tenues par MM. Azam et Le Denmat ouvertes sur les boulevards, une charcuterie s'est installée rue Lavigne. Le nombre de boulangeries ne cesse d'augmenter pour satisfaire l'ensemble de la population, en particulier celle des nouveaux lotissements.

Un premier « Supermarché », rue Pasteur à l'emplacement actuel des Archives municipales, avec comme slogan « tout sous le même toit », va attirer une nouvelle clientèle, changer les modes d'approvisionnement et entraîner la mort des petites boutiques.

Dans le même esprit du « tout sous le même toit » mais sur un autre plan, le magasin « Catena » des frères Lapasset, rue Prosper-Ferradou, offre tout le nécessaire pour les travaux dans les maisons : peinture, tapisserie... outillages divers même pour



MAGASIN



DROGUERIE
VITRERIE
TAPISSERIE
PEINTURE
OUTILLAGE
QUINCAILLERIE
CHAUFFAGE
ÉLECTRO-MÉNAGER
ARTICLES DE MÉNAGE
FAIENCE - VERRERIE
CAMPING
REVÊTEMENT DE SOL
ISOREL - CONTREPLAQUÉ
BOIS ET DÉCOUPÉS

LAPASSET FRÈRES
3, rue Prosper-Ferradou
BLAGNAC — Téléphone 85-82-73

le jardin... et toutes les nouveautés en électroménager.

La façon d'acheter à crédit entrée dans les mœurs, demande la présence de banques. La Caisse d'Épargne ne suffit plus. La B.R.E.C. (Banque Régionale d'Escompte et de Crédit ou Banque Populaire) se met au service des utilisateurs place du Corps-Franc-Pommies.

Les professionnels de santé comprennent quatre médecins, deux dentistes...et, bien sûr, des pharmaciens au nombre de trois. Pour prendre un rendez-vous ou demander un renseignement, le numéro de téléphone comporte encore six chiffres. Une station-service, route de Grenade, fournit l'essence aux voitures dont la place prend de plus en plus d'importance et qui font naître un nouveau métier : mécanicien-garagiste. Les véhicules à moteur bannissent tous les autres (ou presque) modes de déplacement ; ainsi des bus qui vont de Blagnac à Toulouse, avec le terminus place Jeanne d'Arc, remplacent les tramways depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ils traversent la Garonne sur le pont libre d'accès construit en 1923. Lieu



de passage et de vie, le quartier attenant appelé « Plan du Port » en souvenir du passé, offre entre autres aux habitants un bureau de tabac, une boucherie, un restaurant, un bar...

Blagnac se défend d'être une ville dortoir car avec tous les commerces, les artisans, l'aéroport, les usines : Aérospatiale, biscuiterie « Jeannot », fabrique de voitures d'enfants Henon... Il existe sur son territoire 4 000 emplois.

Même si le tableau n'est pas exhaustif, les Blagnacais de 2018 peuvent se rendre compte que le Blagnac de 1968 possède déjà tout ce que demande la vie moderne. Il suffira de réaliser les projets en cours et de continuer à s'adapter à la progression de la population et aux changements de la société pour que la ville reste en phase avec son temps.

SOURCES et BIBLIOGRAPHIE

Archives municipales de Blagnac

- Série D : 1D 32 ; 1D33 ; 1D34

- Série M : 4M15

Archives municipales de Toulouse

- Annuaire de la Haute-Garonne : années 1915-1920

Bulletin Officiel Municipal (a précédé FORUM) : premier trimestre 1970

- Revue « *Blagnac, Questions d'Histoire* » numéros 10, 12, 15,16, 20, 25, 27, 50 et les Hors Séries « *Les Blagnacais et la Seconde Guerre mondiale* », « *Blagnac et ses rues* » et « *Blagnac et son patrimoine* »

- ÉCHÉ, Guy, « *Blagnac Ville et Village* » Éd. Éché, Toulouse, 1985

Témoignages de Blagnacais que je remercie infiniment.

Mon Mai 68 :

Les souvenirs d'un ingénieur gréviste de Sud-Aviation

par Roger Gau

Nous commémorons cette année les cinquante ans des événements de « mai 68 » qui, pour être plus précis, se sont déroulés en mai et juin 1968. Je ne peux attendre plus longtemps pour écrire mes souvenirs sur cette période. J'étais alors ingénieur au bureau d'étude de Sud-Aviation à Blagnac. J'étais chargé du système de génération d'air de la climatisation — conditionnement d'air — du Concorde.

ORIGINE

Depuis le début des années 1960, les conflits sont nombreux à Sud-Aviation. Notamment, on observe une multiplication des grèves pour les salaires ou l'obtention d'un accord d'entreprise. La pratique du « tam-tam », qui consiste pour les travailleurs des ateliers à taper sur des morceaux de tôle au signal d'un délégué, se développe de manière importante ; elle montre la volonté des salariés de retourner les conditions de travail qu'ils subissent au quotidien contre la hiérarchie. Cette décennie marque aussi la coordination progressive du mouvement social à l'échelon local — lutte commune aux diverses entreprises du Midi Toulousain — et à l'échelon national — conflits unitaires à l'échelle de la Société —. Après un conflit dur en 1967, le début de l'année 1968 est marqué par une hausse des tensions dans l'industrie aéronautique.

LE DÉBUT DU MOUVEMENT

Le mouvement démarre le jeudi 21 mars de cette même année par des manifestations des étudiants parisiens. Avec plus de 20 000 étudiants, Toulouse a été la première ville universitaire à réagir aux événements parisiens. Des débats quotidiens ont lieu dans les universités et au lycée Pierre-de-Fermat (mon ancien lycée). Pour Sud-Aviation, — dont Maurice Papon était le PDG depuis le 1^{er} janvier 1967, remplacé par Henri Ziegler le 3 août 1968 —, l'occasion était bonne de manifester, car en février 1968, la direction avait annoncé une réduction d'horaires sans compensation intégrale de salaire. Ainsi, le lundi 13 mai 1968, les salariés sont en grève et ne se mobilisent pas seulement en réaction à la répression qui frappe le mouvement étudiant, mais bien pour la satisfaction de leurs propres revendications, dont les plus connues sont les salaires et la reconnaissance du fait syndical dans l'entreprise. Le lendemain, les grévistes de l'usine Sud-Aviation de Bouguenais près de Nantes — 98 % de grévistes — occupent leur usine et « enferment » durant douze jours les membres de la direction dans l'usine. L'usine Sud-Aviation de Bouguenais fut la première usine occupée de France durant les événements de 68 et lança cette forme de contestation en parallèle aux occupations des universités. Coïncidence ou pas, comme en mai-juin 1936, l'industrie aéronautique s'impose comme l'un des fers de lance de la contestation. Mon mai 68 a vraiment commencé à ce moment-là. D'autres occupations d'usines et grèves vont suivre aux usines Renault du Mans

ou encore dans les chantiers navals de Saint-Nazaire par exemple. À Toulouse, si la situation reste calme, un événement met toutefois le feu aux poudres. Le mercredi 15 mai, la direction propose à ceux qui le désirent de venir récupérer la journée de grève le samedi 18 mai, ce que n'apprécient pas les syndicats. Dans un contexte de mobilisation croissante au plan national, les choses s'accélèrent.

L'OCCUPATION DES USINES

Le lundi 20 mai, un référendum est organisé par le personnel dans le « hall prototype » sur l'opportunité de se joindre au mouvement interprofessionnel. Près de 63 % se déclarent pour la grève illimitée, mais aussi pour l'occupation des usines. Aussitôt, la direction de l'établissement de Toulouse dirigée par Bernard Dufour réagit et demande par lettre au personnel de ne pas se rendre sur leur lieu de travail :

Également, dès le début de l'occupation, la Direction Locale (DL) retire ses gardes des usines et demande aux grévistes d'en assurer la pleine responsabilité. Elle rappelle aussi que l'outil de travail comme les productions, et en particulier le prototype Concorde ou les ordinateurs, nécessitent un entretien régulier. Les

*Lettre
du directeur
Bernard Dufour*

SUD-AVIATION
Usines de Toulouse

Monsieur ,

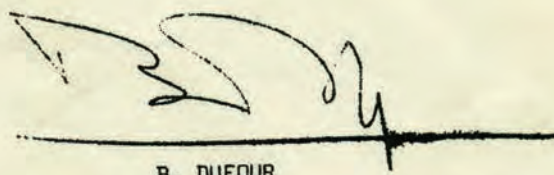
La Direction des Usines de Toulouse vous demande, à compter du Lundi 20 Mai à 17 heures, de ne plus vous présenter sur les lieux de travail jusqu'à nouvelles instructions .

Vous êtes prié de les rechercher par les voies hiérarchiques habituelles.

Nous vous signalons que le Service du Personnel assure une permanence 24h sur 24 à Saint-Eloi, et vous pourrez trouver auprès de lui les indications qui pourraient vous faire défaut .

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées .

Le Directeur :



B. DUFOUR

syndicats font tout d'abord séparément des assemblées générales. Rapidement, il est nécessaire de maintenir un équilibre dans la conduite du conflit et modérer les plus combatifs. Cela ne surprendra personne, mais c'est la Confédération Générale du Travail (CGT) qui est la plus combative alors que Force Ouvrière (FO) et la Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT) sont plus modérées. Rapidement cependant les trois organisations citées ci-dessus se rassemblent. Les cadres de ces mêmes syndicats sont très vite dans le mouvement. J'étais alors adhérent du syndicat Force Ouvrière dans la section cadre. Une assemblée générale des cadres est rapidement organisée le mercredi 22 mai. Lors de cette assemblée, par un vote à bulletin secret une motion a été adoptée. Celle-ci, distribuée au personnel, mentionne que les ingénieurs et cadres des principales organisations syndicales (la confédération générale des cadres n'en fait pas encore partie)

- 1) — *se déclarent grévistes solidaires de l'ensemble du personnel.*
- 2) — *rappellent leurs propres revendications et préoccupations concernant :*
 - *La réduction du temps de travail,*
 - *Les appointements,*
 - *La formation permanente,*
 - *Les contraintes abusives comme celles de la fiscalité et des ordonnances sur la Sécurité sociale,*
 - *La liberté syndicale et le droit à la grève,*
 - *Leur désir d'entamer des discussions sur l'organisation efficace de l'Entreprise sur la participation réelle des cadres.*
- 3) — *précisent enfin que le cadre de cette grève est strictement limité à des objectifs professionnels et sociaux.*

Pour renforcer le consensus, un comité central de grève (CCG) paritaire, composé de deux membres de chacun des syndicats est mis en place. Il a pour rôle de diriger la grève, d'articuler la lutte entre les établissements, d'organiser les manifestations en dehors des usines et de gérer les rapports avec l'extérieur. Il est relayé par un comité de quatre membres qui prend en charge la gestion quotidienne de la grève dans chacune des trois usines toulousaines (Saint-Eloi, Saint-Martin, Blagnac).

Le comité de grève cité plus haut anime la grève, mais doit aussi organiser la discipline et la sécurité afin de permettre à l'occupation de se poursuivre dans de bonnes conditions. Des cartes individuelles qui identifient les grévistes sont réalisées et doivent être présentées à chaque entrée et sortie de l'usine. Le rôle des grévistes est, par équipes se relayant, de contrôler les allées et venues et de faire des rondes de sécurité. Certains sont particulièrement affectés à l'entretien de l'outil de travail. Des tours de garde sont institués pour le jour et également la nuit, auxquels j'ai bien sûr participé. La garde de nuit ne dure qu'une partie de la nuit et le reste du temps nous dormons dans nos bureaux sur des lits de camp, mais nous sommes prêts à intervenir en cas d'alerte.

Le comité d'établissement joue un rôle dans le mouvement en apportant son aide financière et/ou matérielle aux salariés. Il met à la disposition des repas chauds et froids et ses locaux pour les réunions. Il organise des activités culturelles et sportives. Un comité de liaison des cadres (CLC) est constitué pour contourner la difficulté d'associer la hiérarchie au mouvement et afin que celle-ci puisse faire valoir ses spécificités. Rassemblant plus de 250 ingénieurs et cadres travaillant en lien direct avec le CCG, il participe activement à la grève : création d'un comité d'étude des revendications, travail d'expertise et de conseil sur l'entretien de l'outil de travail, etc.

La manifestation importante de cette période à laquelle j'ai participé est l'assemblée générale des cadres en grève du lundi 27 mai. Dans les conclusions de cette assemblée, il est demandé à la direction locale et à la direction générale de faire aboutir dans

LES ACCORDS DE GRENELLE

Le même jour à Paris, après un week-end marathon, les « accords de Grenelle » sont signés entre le gouvernement d'un côté, la CGT et la CFDT de l'autre, qui se traduisent par :

- Relèvement du SMIG de 35 %, ce qui le portait de 2,22 F à 3 F Généralisation du SMIG à toute la France (le SMIC n'existait pas encore — il sera institué en 1970 —. Le minimum était le SMIG, Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti, basé et indexé sur l'indice des prix à la consommation, mais il ne s'appliquait pas partout en France, ni dans tous les secteurs d'activité).
- Hausse des salaires de 10 % en 7 mois. Extension des droits syndicaux. Reconnaissance de la section syndicale d'entreprise
- Accords de réduction du travail pour revenir progressivement aux 40 heures
- Travaux sur le droit à la formation continue (sanctionnés par l'accord de juillet 1970 instaurant la formation professionnelle rémunérée).

Réponse
du comité
de liaison
cadre à
la direction
du 30 mai

COMITE CENTRAL DE GREVE.-

COMITE DE LIAISON CADRES.-

Le 30 Mai 1968

Cher Collègue,

Les difficultés actuelles d'information nous amènent à vous faire parvenir cette lettre, ainsi que les documents joints.

Comme vous pouvez vous en rendre compte à la lecture de ceux-ci, notre action s'est matérialisée successivement par :

- la constitution du Comité de Liaison des Cadres en grève;
- l'adoption, le 22 Mai, d'une motion définissant nos objectifs;
- l'adoption, le 27 Mai, d'une motion transmise à la Direction Générale par le Comité de Grève, garantissant la participation du Comité de Liaison aux négociations;
- la rédaction d'une lettre à la Direction Locale, lui précisant les raisons de notre présence actuelle sur les lieux de travail.

Simultanément, diverses commissions se sont constituées, qui préparent les éléments de négociation et réfléchissent aux conditions futures de fonctionnement de notre Entreprise.

Enfin, nous participons tous, activement et en permanence, à la sauvegarde de l'outil de travail.

Nous espérons, Cher Collègue, que cette lettre aura atteint son but d'information, et nous vous assurons de nos sentiments très cordiaux.

Le Comité de Liaison des Cadres.

P.S.- Nous vous informons qu'une Assemblée Générale des Cadres en grève se tiendra le Samedi 1er Juin, à 9 h. 30, au Restaurant Potez de BLAGNAC.

Ces avantages étaient considérés par les plus conservateurs comme catastrophiques pour la France : l'économie ne pourrait supporter ces augmentations de salaire et ce serait la faillite. La suite a donné un puissant démenti à leur pessimisme.

* Le nom de Grenelle est tiré du lieu où se négocièrent les accords, au ministère du travail situé rue de Grenelle à Paris. Cet hôtel, construit à la fin du XVIII^e siècle, est un ancien palais archiépiscopal. La « salle des Accords », ainsi nommée depuis lors, est une ancienne salle à manger dont le décor a été préservé.

*Lettre
du comité
de liaison cadre
du 30 mai*

L'OCCUPATION CONTINUE

La grève ne s'arrête pas pour autant. Une lettre circulaire est envoyée par la direction

Sud-Aviation Toulouse.

COMITE CENTRAL DE GREVE

à

Monsieur le Directeur des
Usines de T O U L O U S E

Monsieur le Directeur,

Le Comité de Liaison des Cadres en grève nous prie de vous transmettre la communication suivante :

" Les Cadres en grève des Usines de Sud-Aviation Toulouse ont pris connaissance avec surprise de la lettre-circulaire que vous leur avez fait parvenir.

"

" Pour dissiper toute équivoque, le Comité de Liaison des Cadres, parlant au nom des 264 signataires, rappelle que la présence de ces derniers aux Usines résulte, outre leur motivation personnelle, de la décision majoritaire, prise le 20 Mai 1968 au matin, par le vote à bulletin secret auquel ils ont été conviés par l'ensemble des organisations syndicales : C.G.T.-F.O., C.G.T., C.F.D.T., C.G.C.

"

" Le Comité de Liaison des Cadres rappelle que ce vote a été organisé avec le plein accord de la Direction qui a, en outre, vivement encouragé la participation massive des Cadres.

"

" De plus, les Cadres considèrent que leur présence dans l'Usine, aux côtés de l'ensemble du Personnel, est un des garants majeurs de la sauvegarde de l'outil de travail dans les circonstances actuelles, et sera un élément déterminant au moment de la remise en marche de nos Usines."

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

LE COMITE CENTRAL DE GREVE.

Toulouse, le 30 Mai 1968

aux syndicats. Le comité de liaison des cadres (la confédération générale des cadres est désormais associée) n'apprécie pas et répond par retour le jeudi 30 mai sous couvert du comité central de grève (voir page 33).

Le même jour, une lettre du comité de liaison cadre qui résume son action est distribuée aux cadres de l'entreprise (voir ci-contre).

C'est le début des négociations. La reprise est dans l'air, mais les discussions sont vives dans les diverses usines et les divers syndicats. La reprise est votée le 10 juin avec une majorité qui est loin d'être écrasante. Le 14 juin, un mois après le début de l'occupation, c'est l'usine de Bouguenais, qui avait lancé le mouvement, qui est la dernière à rentrer dans le rang.

RÉUNIONS INTERNES

En plus des avantages très intéressants donnés par les accords de Grenelle, nous avons obtenu une chose qui va vous paraître dérisoire : des réunions internes des cadres du service. Chaque mois, nous pouvions débattre de tous les sujets concernant de près ou de loin le service. Les conditions matérielles de travail, l'organisation du travail, etc. aucun sujet n'était interdit, à l'exception des problèmes strictement personnels. Un cahier notait les actions à entreprendre pour faire suite à la réunion et un suivi de ces actions était noté jusqu'à la clôture du sujet. La conclusion n'était pas toujours positive, mais on avait eu l'occasion de discuter et de comprendre les tenants et aboutissants du sujet.

C'est dans cet ordre d'idée qu'on a pu dire : « Si en 1789, on a pris La Bastille, en mai 68, on a pris la parole. »

Mais ces réunions internes vont durer quelques années et tomber peu à peu dans l'oubli.

LES À-CÔTÉS

Pendant cette période, les enseignants étaient aussi en grève et les enfants en vacances forcées. Comme je n'étais pas de garde tous les jours, j'ai profité un peu plus de mes enfants. L'après-midi, nous allions à « notre campagne », un petit coin sur les bords de Garonne à la Croix-Falgarde. La météo était très favorable et je garde un très bon souvenir de ces sorties.

Crash d'un Mirage IV aux Quinze-Sols

par Monique Lanaspèze et Didier Chapuy

Il est 16h45 en ce mercredi 23 octobre 1968, Christian Rascagnères est sur le terrain qu'il vient d'acheter à la limite de Beauzelle et de Blagnac au sortir de la zone des Quinze-Sols (ndlr : nom donné à la zone des Quinze-Sols par les anciens Blagnacais), en compagnie du géomètre qui fait le relevé de son terrain.

Un avion passe, une première fois, au-dessus d'eux, un avion de chasse de type Mirage IV.

Christian Rascagnères sait que cet avion sert à des essais en vol destinés à entraîner les futurs pilotes du Concorde. Parfois André Turcat est aux commandes. Celui-ci vient d'ailleurs de passer le relais à l'équipage Pierre Dudal, pilote au Centre d'Essai en Vol (C.E.V), et à l'ingénieur Pierre Caneill.

Il le suit des yeux.

Au deuxième passage, les moteurs semblent avoir des ratés et de longues flammes s'en échappent. Le pilote effectue un virage vers le village de Blagnac en suivant la Garonne à très basse altitude.

« Il va s'écraser » s'écrient ils !

L'avion continue à descendre. Il est maintenant masqué par des arbres. Soudain un bruit d'explosion.

« Il s'est écrasé » pensent-ils.

Le pilote vient d'actionner son siège éjectable, ils le voient redescendre déjà, alors qu'une seconde explosion indique que l'appareil vient de s'écraser, sentiment confirmé par la vue d'une épaisse fumée noire et de flammes.

Christian Rascagnères raconte :

« J'ai immédiatement sauté dans ma voiture pour me rendre sur les lieux distants d'une centaine de mètres de l'endroit où je me trouve.

Je suis surpris de trouver le pilote, debout non loin de l'avion, apparemment indemne. Celui-ci s'inquiète immédiatement :

- Avez-vous vu mon équipier ?

- Je ne l'ai pas vu s'éjecter !

Rapidement, près du fuselage, nous trouvons le second membre d'équipage apparemment indemne lui aussi, mais se plaignant du dos et d'une jambe. »

L'équipage demande alors à notre témoin de les ramener à la tour de contrôle du

C. Rascagnères avec
M. Carassou chef de poste à la
Police de l'Air de l'Aéroport
de Blagnac et le commandant
Sohet du groupement
de gendarmerie de Toulouse
- La Dépêche du Midi du 24
octobre 1968



Centre d'Essai en Vol à Saint-Martin-du-Touch. En chemin, ils croisent les premiers secours. Ils les interceptent pour les informer qu'il n'y a pas de victimes et leur précisent l'endroit du crash : « *Près de la déchetterie* ».

Ils reprennent la route mais à leur grande surprise, les secours font demi-tour. Ils les arrêtent une seconde fois, ceux-ci ne sachant pas qu'il y a une déchetterie dans la zone aux Quinze-Sous, se dirigeaient vers la zone de Sesquières.

L'équipage arrivé à destination, C. Rascagnères revient sur les lieux de l'accident pour porter son témoignage.

UN AUTRE TÉMOIN RACONTE

Gérard Argelès, lui, arrive à la drague. Soudain dans son rétroviseur il voit une boule de feu. Comme il écoute la radio, il sait que la capsule Apollo doit amerrir dans l'Océan Atlantique. Un instant il pense qu'elle a changé de trajectoire et est tombée à ... Blagnac.

Il se dirige, alors, vers le lieu de l'accident.

L'avion est tombé aux Ramiers alors que les agriculteurs travaillaient leurs champs, raclant le sol à partir du champ de Panozzo à la quatrième "carrétière" (ndlr : rue ou chemin carrossable qu'empruntaient les « carretous » carrioles, petits véhicules attelés ou brouettes à deux roues).

Il est passé à quelques mètres de Lougarre et Ruffié, semant son kérozène enflammé sur les champs de carottes pour se crasher à la "tapie" (ndlr : la digue ou la levée de terre), dans les "pibouls" (ndlr : les peupliers).

Les pilotes se sont éjectés du côté de la drague de Furlan sans trop de mal pour le premier mais le second souffrait de la colonne (ndlr : vertébrale).

Vingt minutes après arrivent les pompiers de l'aéroport dont un Blagnacais qui connaît le terrain et Turcat qui, vêtu d'un pantalon rouge, a dit à Gérard :

"Alors p'tit gars, t'as pas eu trop peur ???"

Ensuite arrivent les "rampants" (ndlr : militaires de l'Armée de l'Air non naviguant) de Franczal pour sécuriser l'endroit car des visiteurs se présentent déjà : des

« gens du voyage » de Ginestous venant récupérer le métal de l'avion ! Les sapeurs-pompiers de Toulouse et de l'Aéroport de Blagnac, dotés d'un matériel performant, maîtrisent en quelques minutes le brasier ainsi que les nombreux foyers allumés par le carburant échappé de l'avion.

On peut alors voir distinctement les endroits où se sont dispersées les différentes parties de l'avion.

A 18 heures tout danger de propagation de l'incendie est écarté. Les pompiers continuent cependant une surveillance active.

La surveillance de l'épave est assurée par le groupement départemental de gendarmerie.

Certains essaient de récupérer des pièces électroniques (transistors, circuits

*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*

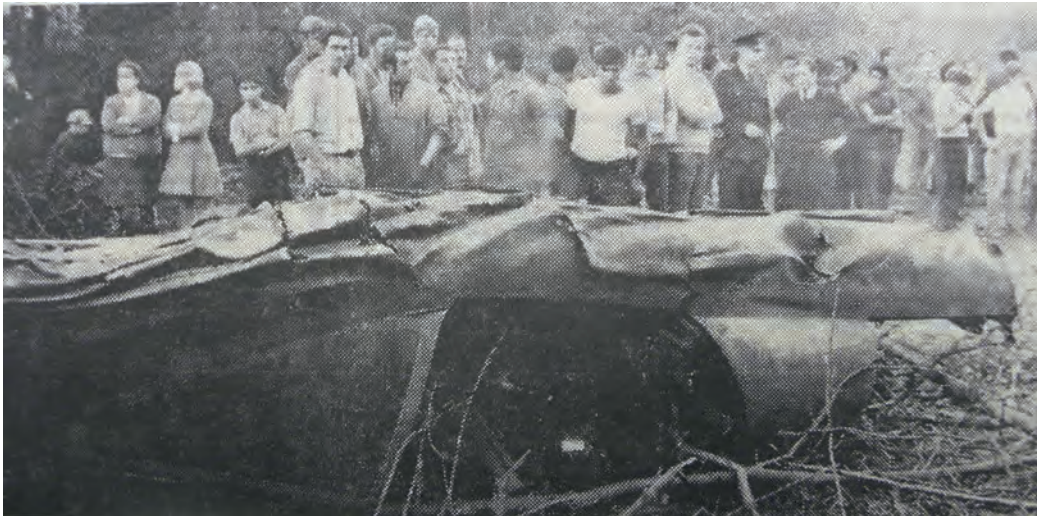




*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*

imprimés...) rares à cette époque.

Il faut quinze jours pour débarrasser les morceaux de l'avion sous la pluie avec une grue de piste qui s'embourbe souvent et qu'il faut tirer avec les engins de la gravière.



*La Dépêche
du Midi du
24 octobre 1968*

Les pauvres soldats en faction mangent tellement frugalement que les Blagnacais leur apportent de quoi améliorer la ration !

Les agriculteurs, qui avaient perdu quelques récoltes, furent indemnisés plus tard.

Que fait cet avion au-dessus de Blagnac et à quoi servent ces essais ?

Selon *La Dépêche du Midi* dans son édition du jeudi 24 octobre 1968, l'appareil accidenté est un MIRAGE IV. Il est mis à disposition de Sud Aviation par le Centre d'Essai en vol de Brétigny. Il s'agit d'un appareil de présérie non opérationnel.

Les commandes se comportent, dans certaines situations, comme celles d'un Concorde. Cet appareil sert donc à former les futurs pilotes à certaines manœuvres.

Cet appareil a été choisi pour son aérodynamisme, rappelant celui du futur avion de transport. Les pilotes ne sont pas les seuls à bénéficier de ces essais. Les contrôleurs aériens apprennent à appréhender les problèmes engendrés par la cohabitation entre les avions à ailes delta volant à grande vitesse et les autres.

La note technique de l'opération nous est apportée par la Revue *Aéromed* n°13 d'août 2005 :

« L'exécution de la mission « mesures anémométriques » comporte des survols à très basse altitude d'une base équipée de cinéthéodolites, et à des vitesses croissantes.

Cette mission est d'ailleurs connue sous le terme suffisamment explicite de « passages à la tour ».

Les points de mesure obtenus permettent d'établir une courbe d'étalonnage.

Au cours d'un de ces passages bas et vers 500 kts, le pilote veut augmenter rapidement sa vitesse : le bruit de canon perçu et la décélération franche résultant de la manœuvre l'amène à identifier une double extinction moteur, annoncée aux observateurs en salle d'écoute [...]

L'ingénieur André Cavin, qui supervise la mission a l'intuition, postérieurement, à cause d'une des particularités de l'avion [...] que l'on vient d'assister non à une extinction, mais à un type courant de décrochage tournant du moteur [...] L'enquête technique confirme (enregistreurs et expertise), que les moteurs ne se sont pas éteints [...] ».

Tout est bien qui finit bien (malgré la perte de l'avion ?).

Cet incident a alimenté les discussions des Blagnacais pendant des semaines, puis est tombé dans l'oubli jusqu'à ... jusqu'à ce jour où nous avons été sollicités par un passionné de l'aéronautique, adhérent à Aérotech et Aux Ailes Anciennes, qui recherche des renseignements sur un crash d'avion à Blagnac qui aurait pu avoir lieu dans les années ... 50-60 !!!

Il n'en fallait pas plus pour réveiller ces souvenirs.

Merci à Gérard Argelès et Christian Rascagnères pour leur aide.

Créé en 1937, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est intimement lié à l'histoire de l'aviation civile et de l'industrie aéronautique et à sa place toujours plus importante dans notre économie. Il assume une double fonction, commerciale et d'essai. Il s'agit aujourd'hui du sixième aéroport français et plus de 8 millions de passagers l'ont fréquenté en 2016 alors que lors de l'ouverture de la première aérogare en 1953, la prévision d'accueil était de 900 passagers par jour. Sa deuxième caractéristique est d'être aussi un aéroport d'essai, depuis 1945, pour les constructeurs dont les usines bordent ses pistes, SNCAM, Sud-Aviation, Bréguet et Potez-Fouga puis Airbus et ATR. La plupart des aéroports en France et dans le monde n'ont pas cette double vocation.

par Annie Thomas et Jack Thomas

Toulouse-Blagnac

l'aéroport de tous les records

QU'EST-CE QU'UN AÉROPORT ?

Un aéroport est un aérodrome certifié pour recevoir des vols commerciaux. Le terme d'aérodrome est un mot créé au début du XX^e siècle sur la base du radical issu du grec dromos (course ou route). Ainsi le mot aérodrome signifie littéralement la route de l'air ou la course dans l'air dans le sens d'un endroit où des courses ont lieu. On retrouve cette même origine dans des mots créés bien plus tôt comme les hippodromes ou les vélodromes. De nombreux aérodromes parmi les plus anciens avaient d'ailleurs adopté une forme ovale et les premières courses aériennes où les premiers meetings se déroulaient dans un ovale marqué par des pylônes délimitant la zone à parcourir. Au fur et à mesure du développement de l'aviation commerciale (pour les marchandises comme pour les passagers) le terme d'aéroport est devenu de plus en plus répandu. L'aéroport tire son nom du mot latin portus (un havre).

DE MONTAUDRAN À BLAGNAC EN PASSANT PAR FRANCAZAL, LA NAISSANCE DES AÉRODROMES TOULOUSAINS



Usines Latécoère -
Archives
départementales

Il y a 100 ans, en 1918, les premiers avions des « Lignes aériennes Latécoère » décollent de Toulouse depuis la piste de Montaudran. Les passagers ne disposent au départ que d'une caisse en bois comme salle d'attente. Le succès de la ligne, bientôt amplifié par la mythique Aéropostale, amène l'État à créer un deuxième aérodrome à Franczal, officiellement inauguré en mars 1923 mais avec une activité attestée depuis 1911.

Il a une vocation à la fois civile et militaire. En effet, la base aérienne de Franczal, créée en 1934, a été la toute première base aérienne de l'armée française, la BA 101. Dans les années 1930, activités civile et militaire se côtoient : point de départ de la ligne France Amérique du Sud d'Air France entre 1933 et 1936, piste d'essai des avions Dewoitine / SNCAM (la Société nationale de constructions aéronautiques du Midi après les nationalisations du Front populaire) et base aérienne de l'armée.

Dès la fin des années 20, le site de Blagnac est envisagé comme aéroport civil mais le projet s'arrête vite au grand soulagement des élus et des propriétaires pour la plupart cultivateurs. Mais, la dévolution aux militaires de l'aéroport de Franczal, en 1933, change la donne et remet le projecteur sur le site de Blagnac.

UNE DÉCISION FONDATRICE DES POUVOIRS PUBLICS

La Ville de Toulouse vote, dans sa délibération du 1er août 1934, la création d'un aéroport commercial à proximité de Toulouse et demande à la CCIT (Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse) et au Conseil Général d'apporter leur aide. Les trois collectivités locales proposent à l'État de financer le futur aéroport à hauteur de 50 % et de confier sa gestion à la Chambre.

La place particulière de la CCIT, qui se prolonge jusqu'à nos jours, a pour origine les initiatives du Ministère de l'Air nouvellement créé qui, dès 1928, invite les chambres de commerce à participer à la création et à l'aménagement des « ports aériens ». La loi du 20 juin 1933 les autorise ensuite à fonder et administrer les aérodromes.

La chambre de commerce, le Conseil général et le gouvernement prospectent une vingtaine de sites y compris le site du futur aéroport de Blagnac. Quatre sites ont été particulièrement étudiés à la moitié des années 30 : le nord de Toulouse entre la nationale 20 et la route de Fronton, le nord-ouest de Toulouse entre Colomiers et Cornebarrieu, l'ouest de Toulouse entre Colomiers et la Salvetat-Tournefeuille et enfin la zone comprise entre Saint-Martin-du-Touch et Blagnac-Colomiers.

1937, L'ANNÉE DÉTERMINANTE

En premier lieu, l'aéro-club de Toulouse et des Pyrénées organise le premier meeting aérien à Blagnac, le 11 novembre 1937. C'est un immense succès public qui préfigure tous les succès à venir. Cette fête des Ailes voit s'affronter Marcel Doret, Jérôme Cavalli, René Drouillet, Jean Thomas... et Suzanne Picat, fière représentante de l'aviation féminine. Des démonstrations militaires et des sauts en parachute sont aussi organisés. 15 000 personnes et les autorités officielles dont le maire de Toulouse, Ellen Prévot, assistent ébahis et admiratifs aux exercices de virtuose des différents pilotes et au « match » entre Marcel Doret et Jérôme Cavalli, déclarés *ex aequo* par les délégués



de l'aéro-club de France et l'aéro-club des Pyrénées après le vote des spectateurs. Ce même mois de novembre, le gouvernement retient le site de Blagnac pour le nouvel aéroport de Toulouse. Il s'agit d'un ensemble de 213 hectares au sol très plat situé sur une vaste terrasse dégagée par le lent déplacement géologique de la Garonne, d'ouest en est, sur 25 000 ans.

Le site correspondait aux meilleurs critères d'implantation d'un aéroport :

- Un grand terrain plat bien drainé ;
- Près du centre-ville ;
- Libre d'obstacles dangereux (immeubles, tours...) ;
- Avec peu de brouillard ;
- Direction dominante du vent compatible avec l'orientation des pistes.

Le Ministre de l'air signe l'arrêté d'expropriation le 13 août 1938 alors que la situation internationale s'est singulièrement aggravée. Cette urgence explique sans doute pourquoi les autorités se sont dispensées des consultations des habitants prévues par la loi. 146 propriétaires sont expropriés. La construction commence en 1939 avec deux pistes en ciment de 800 m sur 40 m de large sur les territoires de Blagnac et de Colomiers et un hangar de 70 m et large de 50 m. Tout cela avait été précédé de travaux pour installer des lignes électriques souterraines, des adductions d'eau, le drainage des pistes et des alentours ... La première usine aéronautique est construite par la SNCAM, la Société Nationale des constructions aéronautiques du Midi (ex-Dewoitine) dans l'objectif de construire les D 520 chasseurs que le Ministère de l'Air a commandés en prévision de la guerre (1939).

LES ÉPREUVES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Quand la guerre est déclarée à l'été 1939, Blagnac comme Franczal et Montaudran sont déclarées zones militaires et la production des D 520 se développe alors que

*Les impacts
des bombes
du 25 juin 1944*



plus en plus d'ouvriers sont mobilisés y compris certains venant de Saint-Nazaire. Des femmes sont recrutées comme riveteuses ainsi que des travailleurs étrangers comme les Républicains espagnols alors internés dans de nombreux camps du Sud-ouest.

Quand l'armistice est signé avec les Allemands en juin 1940, la production des avions français ralentit immédiatement. Avec l'invasion de la zone libre en novembre 1942, l'aéroport est occupé par les forces allemandes et la production d'avions reprend pour le compte de la Luftwaffe (les D 520 sont désormais utilisés par les Allemands qui peignent des croix noires sur les fuselages). L'armée allemande prolonge la piste principale bétonnée à 1 700 mètres et effectue sa jonction par bretelle avec la piste secondaire. L'agglomération toulousaine est visée par quatre bombardements alliés au printemps et à l'été 1944. Certains des objectifs prioritaires sont bien sûr les aéroports. Le bombardement américain du 25 juin 1944 vise particulièrement Blagnac et Francazal. 143,5 tonnes de bombes sont déversées sur Blagnac sur un total de 521, deux B17 y sont abattus. Les bombardements entraînent de très gros dégâts pour les usines et l'aéroport. Et avant de s'enfuir précipitamment, le 19 août 1944, les troupes allemandes font exploser un train de munitions, un stock de V1 et de V2, incendient des maisons réquisitionnées ne faisant que rajouter au chaos. Les pilotes français et anglais, dont Marcel Doret, utilisent alors l'aéroport pour conduire des raids contre les Allemands, en particulier le long de la côte atlantique, sur les poches de résistance allemandes comme à Royan.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la quasi-totalité de l'industrie aéronautique de la région toulousaine est à reconstruire ou à restaurer. L'État prend à sa charge les travaux d'infrastructure de l'aéroport qui vient d'être définitivement réaffecté à l'aviation civile et la CCIT met au point, avec le concours du Service des Ponts et Chaussées, son projet définitif de l'aérogare. Mais en attendant sa réalisation, les baraques en bois existantes doivent être réaménagées comme aérogare provisoire.

BLAGNAC 1, LA PREMIÈRE AÉROGARE

Lorsque l'aéroport reprend ses activités après la guerre, le service postal aérien devient l'activité principale. Il faut se rappeler que les lignes de chemin de fer avaient été très endommagées pendant la guerre et particulièrement les derniers mois. De ce fait, le transport aérien du courrier entre Paris et les régions ou entre les régions est privilégié. Le transport des passagers met plus longtemps à se développer.

Il faut attendre le début des années 1950 pour que débutent les travaux de construction de l'Aérogare. Elle est inaugurée officiellement le 12 juillet 1953. Pendant ce temps, la construction aéronautique se poursuit avec l'Armagnac (premier vol en 1949 et premier vol commercial en 1952). L'Armagnac, malheureusement, comptera peu d'exemplaires construits (9 au total). D'après *La Dépêche*, en 1948, l'aéroport comptait 5130 mouvements d'avions, 20 588 passagers et 1,284 million de tonnes de fret.

Avec le nouveau terminal en 1953, Toulouse-Blagnac achève sa période d'aéroport pionnier et rentre dans une nouvelle dimension avec un développement du trafic aérien et de la construction aéronautique qui n'a jamais cessé. En 1953, 27 000 passagers utilisent l'aéroport, en 1977, ils étaient près d'un million. Cette fréquentation entraîne très vite une obsolescence des installations comme le rapporte avec beaucoup d'humour un article de *La Dépêche* de 1956 :

«Tu es en avance ! Alors prends un fauteuil et attends... Ah, oui, il n'y en a que 18 dans ce vaste hall et tous occupés. Eh ! Je le sais bien, ton appareil a 70 places et nombre de gens sont venus accompagner des partants. Reste debout alors et promène-toi... »



En 1956, la ligne quotidienne Toulouse / Paris exploitée d'abord par Air France et reprise en 1960 par Air Inter entre enfin en service. Au début des années 1960, l'aérogare est étendue pour un meilleur accueil des passagers et une meilleure fonctionnalité. Jusqu'en 1962, le trafic extérieur est essentiellement orienté vers l'Afrique du Nord, avec Air Algérie et Royal Air Maroc. Mais déjà d'autres liaisons se développent : Palma de Majorque, Athènes, Londres, Dublin... Après 1965, le trafic décolle pour atteindre pratiquement 1 million de passagers en 1977. Cela entraîne la saturation de l'aérogare et dès 1974, on prévoit la construction d'un nouveau bâtiment. Il sera de conception modulable permettant une extension future. Autre aspect innovant, l'aérogare est conçue pour séparer le flux de passagers au départ et à l'arrivée, comme à Orly quelques années auparavant.

*Blagnac 1
au milieu
des champs -
fonds BHM*

BLAGNAC 2 EST MISE EN SERVICE EN 1978

Inaugurée le 16 juin 1978, en présence du ministre des transports Joël Le Theule, la nouvelle aérogare, baptisée Blagnac 2, celle que nous fréquentons aujourd'hui, porte la capacité de l'aéroport à 2 millions de passagers par an. En 1983, l'aéroport Toulouse-Blagnac est le quatrième aéroport de France. L'ancienne aérogare, à 800 mètres de là, est conservée et affectée à l'aviation d'affaires. De nouveaux aménagements, l'installation d'entreprises aéronautiques d'envergure nationale et internationale et l'ouverture de nouvelles liaisons portent la capacité de l'aéroport à 5 millions de passagers par an en 1993. Dès lors, la croissance s'accélère et de nombreux aménagements sont menés pour suivre la courbe du trafic. Ainsi différents halls sont ouverts ou modifiés : B, puis C puis A et le dernier, le magnifique hall D, mis en service le 10 mars 2010. Des parkings, une nouvelle tour de contrôle sont construits, de nouvelles voies de liaison sont aménagées et en 2015, la ligne T2 du tramway (ligne Envol) arrive à l'aéroport depuis le Palais de justice et à travers les quartiers ouest de la ville de Toulouse. En termes de fréquentation, les aéroports

de Paris constituent aujourd'hui la principale destination. La ligne Toulouse-Blagnac - Paris-Orly est la plus fréquentée d'Europe. Dans le domaine international, la principale destination est Londres. L'ouverture vers l'Europe et le monde est désormais une réalité, plébiscitée par les passagers de la grande région autour de Toulouse. L'aéroport est devenu un acteur économique majeur de la région.

L'AVENTURE DES ESSAIS EN VOL ET LE POIDS DE L'ÉCONOMIE AÉRONAUTIQUE

On l'a vu, les essais en vol sont une spécificité de l'aéroport et ce dès 1939. L'aéroport de Blagnac est entouré de sociétés importantes qui n'ont cessé d'évoluer au gré des nationalisations mais aussi des fusions et des privatisations. La SNCAM (ex Dewoitine) devient, en 1957, Sud-Aviation puis l'Aérospatiale, après sa fusion avec Nord Aviation en 1970. Au tournant des deux millénaires, l'Aérospatiale connaît un grand bouleversement. À la demande de son actionnaire, l'État, elle fusionne, en étant privatisée, avec Matra, filiale de Lagardère en février 1999. L'année suivante, elle intègre un consortium européen à l'origine d'EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Plus tard, le nom de la société prendra celui d'Airbus Group. Les sociétés Bréguet, Potez-Fouga et ATR sont aussi dans le voisinage des pistes de Blagnac. De là, sortiront les nouveaux prototypes comme l'Armagnac, la Caravelle qui effectue son premier vol le 27 mai 1955 sur la piste de l'aéroport. En 1968, la deuxième piste est créée. Longue de 3 500 mètres, elle doit permettre l'envol du dernier-né de l'aéronautique franco-britannique, le Concorde, dont le prototype 001 décolle de Blagnac, le 2 mars 1969. Trois ans plus tard, en 1972, c'est au tour

*Premier vol
du Concorde sur
les pistes de
Toulouse-
Blagnac,
2 mars 1969.
Fonds
André Cros,
Archives
municipales
de Toulouse*



du tout premier avion Airbus, l'Airbus A300. Il sera suivi par tous les avions de la gamme Airbus.

Cette activité économique tire l'emploi de l'agglomération et de toute la région. Selon la DIRECCTE Occitanie, autour de Toulouse, plus du quart des salariés dans l'industrie travaille dans la fabrication de matériels de transport, qui inclut la construction aéronautique et spatiale. La Haute-Garonne regroupe à elle seule plus d'un tiers des emplois salariés industriels de la région, et se positionne en tête en termes d'emploi dans presque tous les secteurs de l'industrie. Les usines toulousaines d'Airbus sont devenues, avec près de 14 000 salariés, le premier site industriel de France.



Usine de Saint-Martin de Touch, grand hall de montage, 5 février 1972, vue d'ensemble de l'Airbus A 300 B, premier tractage de l'avion, Fonds André Cros

L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE

Le 29 mars 2007, la Société Anonyme à Directoire et Conseil de surveillance Aéroport Toulouse-Blagnac est créée (ATB). Elle devient la gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Le capital est réparti entre l'État (60 %), la CCIT (25%), les collectivités territoriales (15%). Mais l'État annonce en 2014 le lancement d'une procédure de vente de ses actions et le décret n° 2014-795 du 11 juillet 2014 autorise le transfert au secteur privé d'une participation majoritaire au capital de la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac.

Un appel d'offres est lancé pour la cession de 49,9% du capital, assortie d'une option de vente pour les 10,1 % restants. Il s'inscrit dans le cadre de la loi de 2005 sur la modernisation des aéroports français. Le 4 décembre 2014, le gouvernement désigne comme acquéreur le groupement chinois Symbiose, composé de Shandong Hi Speed Group et de Friedmann Pacific Asset Management. Madame Anne-Marie Idrac, ex-ministre est désignée Présidente du Conseil de Surveillance. Elle vient de déclarer récemment qu'elle ne solliciterait pas le renouvellement de son mandat en mai 2018.

La vente est officialisée le 17 avril 2016 à Casil Europe (China Airport Synergie Investment Limited), tandis que les collectivités locales et l'État conservent 50,01 % du capital. La privatisation partielle d'ATB a fait débat, à la fois sur des questions politiques et stratégiques, la vente d'un bien de service public comme sur les modalités de gouvernance : transparence des débats, redistribution des dividendes, répartition du fonds de réserve... Un certain nombre de recours juridiques sont en cours. De plus, la vente annoncée des 10,1 % restants de l'Etat suscite l'opposition des élus locaux, Mairie de Toulouse, Conseil départemental et Conseil régional unis, malgré les différences politiques.

Le 26 février 2018, Le gouvernement s'est enfin exprimé sur ce point, en indiquant que la cession des 10 % n'aurait pas lieu. Cette décision empêche que le groupe chinois ne devienne actionnaire majoritaire à l'heure où ces lignes sont écrites.

L'AÉROPORT ET LES NUISANCES

Le développement d'un aéroport ne peut s'imaginer sans la prise en compte et le

respect des risques qualité, sécurité, sûreté et environnementaux alors même que l'aéroport de Toulouse-Blagnac est inséré dans un tissu urbain très dense. Le bruit généré par les avions est la première cause de nuisance ressentie par les riverains. Des progrès importants ont été accomplis depuis les années 1950. Ils sont d'abord techniques. Ainsi, l'empreinte sonore au sol produite par un A320 au décollage est plus de dix fois inférieure à l'empreinte sonore produite par un tri réacteur comparable représentatif des années 70. Ils sont aussi institutionnels avec la mise en place d'instances de concertation qui réunissent tous les acteurs concernés ainsi que des associations représentant les habitants de l'agglomération comme le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine. La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) traite en particulier les plaintes déposées par les riverains et les habitants de l'agglomération. Les progrès consistent aussi en des aides pour insonoriser les habitations. Ils s'appuient enfin sur une politique de certification renouvelée avec succès depuis 2008.

L'AVENIR EST MARQUÉ PAR UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Alors que le trafic connaît une croissance record (exemple au mois d'août 2017, +23,1 %), l'avenir se présente sous des couleurs flatteuses. L'aéroport investit fortement pour devenir une porte d'entrée internationale. Les actionnaires d'ATB



étaient réunis le 28 juin 2017, pour poser la première pierre du projet initié par Casil Europe en 2015. Cette vision commune du futur aéroport, au service de l'économie du territoire repose sur la croissance du trafic avec comme objectifs l'extension de la plateforme, le développement du low cost, l'ouverture de lignes long-courrier et une politique de diversification immobilière. Parallèlement, la concession attribuée à la CCIT a été prolongée jusqu'en 2046.

À l'occasion de la réunion du 28 juin, la Présidente du conseil de surveillance, Anne-Marie Idrac a indiqué « Cette première pierre concrétise notre engagement à construire un aéroport encore plus performant et dimensionné pour le trafic international. Développer l'aéroport, c'est un enjeu commun et au bénéfice de tous, car la compétitivité de la plateforme et la qualité des services qu'elle propose sont autant de leviers pour la croissance de l'économie régionale ».

En conclusion de cet article sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, comment ne pas rappeler la chanson symbole de Claude Nougaro, *Ô Toulouse*, si évocatrice pour tous les Blagnacais et les Toulousains.

*... Aujourd'hui tes buildings grimpent haut
À Blagnac tes avions sont plus beaux
Si l'un me ramène sur cette ville
Pourrai-je encore y revoir ma pincée de tuiles
Ô mon pays, ô Toulouse, ô Toulouse...*

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

De l'aéro-gare à l'aéroport... ou l'odyssée d'une ville - journées européennes du Patrimoine, 18 et 19 septembre 2004, Ville de Blagnac, Archives municipales.

- Bacrabère (Georges), Jorré (Georges), *Toulouse terre d'envol*, Privat, 1966.
- Marc (Yves), *Des avions et des hommes*, Ed. Loubatières, Toulouse, 1989.
- Danel (Raymond), Emile Dewoitine, *Créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*, Paris, Edith Larivière, coll, 1982, 276 pages.
- *Ces années-là 1945-1975 : Envols*, Hors-série *La Dépêche du Midi*, Février 2007.

Revue *Blagnac, questions d'histoire* n° 5-6-8-11-21-23-24-25-26-29-42.

- Sur la Seconde Guerre Mondiale et les bombardements alliés : *Blagnac, questions d'histoire*, n° 6 et 11.



Vue de la façade © Aeroscopia

Aeroscopia : le premier musée de notre ville

par Annie Thomas

L'agglomération toulousaine a vu naître l'aviation en France et est devenue, depuis ces temps héroïques, la capitale européenne de l'aéronautique et de l'espace. Cette conquête de l'air méritait un musée. Blagnac, siège mondial d'Airbus et qui abrite l'aéroport international, s'imposait pour l'accueillir. Cet événement tant espéré eut lieu le 13 janvier 2015 avec l'ouverture d'Aeroscopia. Il couronna les efforts de centaines de passionnés qui depuis plus de 30 ans se mobilisèrent pour que vive, à côté des pistes, un lieu consacré à la mémoire de l'industrie aéronautique. Il permit aussi d'élaborer une construction institutionnelle inédite qui allie la ville de Blagnac qui a toujours manifesté un soutien actif et déterminant, des associations, la société Airbus et une entreprise délégataire d'un service public, le Groupe Manatour.

À L'ORIGINE, LE RÊVE D'UN GROUPE DE PASSIONNÉS

Il y a plus de 30 ans, des passionnés de l'aviation inquiets de la disparition silencieuse de nombreux appareils créent l'association les Ailes Anciennes et se mobilisent pour recueillir et restaurer des aéronefs civils et militaires. Certains sont rares et d'autres sont des avions de ligne utilisés fréquemment comme la Caravelle. D'autres militants de la mémoire venus de plusieurs associations comme l'Aérothèque se regroupent ensuite dans l'association « Terre d'envol ». Avec l'aide d'Aérospatiale puis d'Airbus ainsi que des collectivités locales ils ont lancé le mouvement qui a abouti à la création du musée.

LE GRAND-TOULOUSE DONNE L'IMPULSION

Le projet d'espace d'exposition aéronautique « Aeroscopia » a d'abord été porté par le Grand Toulouse qui fut la préfiguration de Toulouse Métropole (née le

premier janvier 2015). C'est lui qui a retenu le site de Pinot. Il correspondait à tous les critères requis, près de l'usine Jean-Luc Lagardère, de l'aéroport et au cœur du projet AeroConstellation. Une étude de faisabilité est lancée en 2004. Les responsables de l'époque comme Alain Fillola, vice-président du Grand Toulouse, justifiait le projet comme « constituant un atout supplémentaire pour l'agglomération en favorisant le développement touristique et en proposant un éclairage historique complémentaire de l'offre de tourisme industriel d'Airbus ». La vocation du futur musée sera double : la diffusion des savoirs scientifiques et industriels de l'aéronautique et la mise en valeur du patrimoine aéronautique. Le 2 juin 2009, l'instance intercommunale, présidée par Pierre Cohen, donne le feu vert à la réalisation du musée.

LA MUNICIPALITÉ DE BLAGNAC PREND LA MAIN

Mais par délibération du Conseil Communautaire en date du 30 septembre 2010, la communauté urbaine décide de retirer cet équipement de la liste des équipements d'intérêt communautaire et de transférer la compétence à la ville de Blagnac. En concordance, le Conseil municipal, présidé par Bernard Keller, accepte, le 7 octobre 2010, ce transfert et reprend la maîtrise d'ouvrage du projet. Décision est prise d'associer un certain nombre de partenaires à l'exploitation d'Aeroscopia. Des associations dont les collections auront vocation à intégrer l'espace d'exposition et la société AIRBUS qui a développé un circuit de visites de ses usines de construction à proximité. Dès le départ, ces deux activités sont conçues de manière à pouvoir mutualiser certains équipements comme l'évoque le rapport présenté au conseil municipal du 29 novembre 2010 sur la délibération sur le principe de la délégation. Le rapport fait un inventaire des modes de gestion du service public susceptibles d'être mis en œuvre. La solution d'une exploitation en régie par la ville est écartée et c'est finalement la délégation de service public qui est choisie et particulièrement l'affermage qui « apparaît bien adapté au projet et permet, à la différence de la régie intéressée, de conférer au délégataire une autonomie complète de la relation avec les usagers ». La durée choisie est de six ans.

LE CONTENU DE LA DÉLÉGATION ET LE CHOIX DU MANDATAIRE

La délégation fait l'objet d'une convention qui balaye les objectifs poursuivis, la nature et l'étendue des prestations déléguées, les conditions d'accueil des usagers, la durée de la convention et l'économie du futur contrat avec des éléments tarifaires. Ainsi concernant la relation financière avec Blagnac, la ville perçoit une redevance en fonction de la fréquentation de l'équipement. La convention aborde aussi la gestion du personnel et la répartition des biens.

En l'occurrence, la ville de Blagnac met à la disposition du délégataire un ensemble de bâtiments dont elle est propriétaire comme la grande halle de 5 000 m², le bâtiment d'accueil, la ferme de Pinot rénovée et les équipements extérieurs comme les parkings.

La convention prévoit aussi l'apport des associations regroupées au sein de « Terre d'envol » ainsi que celui d'Airbus. Tous mettent à disposition des avions mythiques dont certains ont effectué leur premier vol des pistes de Blagnac. Le délégataire doit produire des tableaux de bord trimestriels et chaque année, un rapport retraçant la totalité des opérations.

Enfin, pour clore ce cycle institutionnel, le conseil municipal dans sa séance du 15 décembre 2011 approuve le choix de la société MANATOUR comme délégataire de l'équipement Aeroscopia et du service public auquel il sert de support.



Pose de la première pierre : à gauche de Bernard Keller, maire de Blagnac, Pierre Cohen, maire de Toulouse et président du Grand-Toulouse et Fabrice Brégier directeur exécutif d'Airbus et à sa droite, Nicole Belloubet, vice-présidente du Conseil régional de Midi-Pyrénées
© Aéroscopia

La première pierre avait été posée le 16 juin 2011 en présence des autorités communales, intercommunales, départementales et régionales qui soutiennent le projet. Airbus, se dit « très heureux que ce projet aboutisse, au moment du 40^e anniversaire... Nous sommes favorables, depuis des années, à la conservation et à la valorisation du patrimoine aéronautique et aussi à sa transmission aux jeunes ».

UN ÉCRIN D'EXCEPTION ET DES COLLECTIONS UNIQUES

Le bâtiment qui abrite le musée est étonnant et magnifique. Il présente l'aspect d'une ellipse d'une centaine de mètres recouverte d'une peau de zinc gris qui attrape la lumière et les couleurs du ciel. La fine résille qui supporte la structure est très originale.

Elle a été conçue pour permettre l'installation des gros avions du musée qui ont été installés avant la fin de la construction. Le bâtiment est construit autour d'eux. Il est signé par l'agence Cardete Huet Architectes qui a emporté le concours organisé en 2006. Elle avait déjà réalisé le hall d'assemblage de l'A380. L'architecture sublime subtilement l'imaginaire aéronautique par le rappel du hangar aéronautique, mais



La résille du hangar
© Aéroscopia

un hangar courbe. À l'intérieur, le musée est doté d'une charpente métallique et s'élève à 25 mètres de hauteur intérieure. Sa forme frappe par sa modernité.

Le Super Guppy
entre au musée
© Aeroscopia



Il accueille de nombreux appareils petits et grands, un Concorde que l'on peut visiter, un Airbus A 300B et un Super Guppy...

Une fresque historique de 58 m de long, au départ de la visite, retrace l'histoire de l'aéronautique depuis l'Éole de Clément Ader jusqu'à nos jours. Elle rend hommage aux pionniers et aux héros de cette épopée. Elle est complétée par un ensemble de 40 maquettes au 1/25, mises à disposition par l'Aérothèque, du D.1 C1 produit par Émile Dewoitine à l'Airbus A 350. Le musée présente aussi des photographies aéronautiques du grand photographe toulousain Jean Dieuzaide. Le bâtiment est complété par un tarmac qui expose les plus gros avions comme la Caravelle, le A400M et le deuxième Concorde du musée.

Au-delà de l'aviation civile, le musée fait aussi la part belle à l'aviation militaire étrangère avec le Lockheed F-104 G, et à l'aviation militaire française avec le Fouga Magister CM 140 ou le Mirage III par exemple. N'oublions pas non plus la collection d'hélicoptères et les avions de tourisme et d'affaires comme le Gringo ou le Dassault Falcon 10. La présentation est complétée par des supports pédagogiques, des jeux interactifs comme les simulateurs de vol qui passionnent toujours les enfants.

Enfin la belle ferme de Pinot, construite au XVIII^e siècle, a été réhabilitée pour accueillir le centre de ressources documentaires Pierre-Sparaco, des associations, des activités et un restaurant.

LE MUSÉE EST TRÈS ATTRACTIF

Trois ans après son ouverture, le succès public est au rendez-vous. Près de 260 000 visiteurs ont été accueillis en 2017 sur le complexe touristique (musée et visites des usines d'Airbus). Ces visiteurs viennent du monde entier, ils ont de 7 à 77 ans voire plus. Le musée s'enorgueillit d'accueillir de nombreux enfants et jeunes. Il a su créer un lieu attractif qui suscite des vocations scientifiques et techniques et permet aux jeunes de découvrir et d'apprendre. Enfin, par sa proximité avec Andromède, il complète l'offre de qualité de ce nouveau quartier blagnacais.

SA VOCATION PATRIMONIALE EST APPELÉE À SE DÉVELOPPER

À travers son projet scientifique et culturel le musée questionne l'actualité aéronautique et son évolution tout en préservant son histoire et son patrimoine. Aeroscopia s'est dotée de moyens pour récolter, conserver et enrichir des fonds patrimoniaux en lien avec les associations partenaires, les industriels de l'aéronautique et les institutions locales. C'est la vocation du centre de ressources

(Suite page 48)

Entretien avec

Fabienne Péris-Raimbaud,

Responsable des collections et de la diffusion culturelle d'Aéroscoopia



Après des études en lettres et civilisation italienne, en histoire et en documentation et une expérience professionnelle chez Manatour et à la Fondation Bemberg, Fabienne Péris-Raimbaud est depuis l'ouverture du musée la responsable des collections et de la diffusion culturelle d'Aéroscoopia. Elle a bien voulu nous présenter l'apport du musée pour la protection et la valorisation du patrimoine aéronautique.

BHM : qui était Pierre Sparaco dont le centre de ressources documentaires porte le nom ?

Fabienne Péris-Raimbaud : *M. Sparaco était un des plus grands journalistes aéronautiques de notre époque. Il est décédé en 2015 après avoir consacré plus de 50 ans de sa vie au secteur aérien. Il a aussi écrit une vingtaine d'ouvrages en particulier sur l'aventure des Airbus. Son épouse, en nous donnant sa bibliothèque et ses documents d'archives, nous a permis de lancer le centre, cette collection étant en adéquation parfaite avec les collections muséales.*

BHM : pouvez-vous nous présenter les points forts du centre de ressources ?

Fabienne Péris-Raimbaud : *le centre comprend une collection de revues et de périodiques, une bibliothèque, de nombreux fonds prestigieux issus de dons de particuliers ou d'entreprises, des œuvres d'art, des uniformes, en relation avec l'aéronautique. Signalons aussi les 3 000 photos réalisées par Jean Dieuzaide de 1954 à 1972 et achetées par la mairie de Blagnac.*

Nous effectuons actuellement un important travail de numérisation et

d'accessibilité de toutes ces sources. Notre logiciel est labellisé Musée de France. D'ores et déjà à partir du site du musée et de celui du centre, l'amateur curieux ou l'historien professionnel peut accéder à différentes collections : archives, documents, photographies... Le centre est un lieu de recherche et de diffusion, ouvert à tous, comme le souhaite la ville de Blagnac.

Sa deuxième mission est la transmission de la culture aéronautique, fondamentale dans la construction de l'identité régionale depuis le début du XX^e siècle. Le centre collecte des témoignages oraux, souvent des anciens salariés qui ont participé à l'aventure Concorde ou travaillé chez Dewoitine par exemple et qui ont à cœur de transmettre leur savoir-faire, leurs valeurs... Ces témoignages peuvent être consultés directement au centre.

Par ailleurs, nous apportons des expertises et des conseils, nous participons à la coordination de travaux de recherche, de publications, de supports de formation... Enfin, je voudrais souligner l'importance que nous accordons aux partenariats universitaires.

BHM : pouvez-vous nous présenter un exemple de types de documents que vous recevez et que vous traitez ?

Fabienne Péris-Raimbault : très volontiers. Nous avons reçu le 17 mars, très récemment donc, le fonds André Leymarios. M. Leymarios était radio-navigant sur Air France et il est décédé dans l'accident du Dewoitine D.338 « Ville de Toulouse » qui assurait la liaison Casablanca-Toulouse, le 23 mars 1938, sur le Mont Canigou. C'est son fils, M. Claude Leymarios qui a fait ce don.

Parmi les documents remarquables, on peut noter une note manuscrite sur un message capté par M. Leymarios d'un sous-marin gouvernemental espagnol dans les premiers jours de la guerre civile espagnole. Nous avons aussi tous ses bulletins de salaire de 1935 à 1938 alors qu'il assurait les lignes d'Air France : Toulouse/Casablanca, Toulouse/Alicante et Toulouse/Oran. Enfin je relève un très joli document d'Air France qui était une carte de route de la zone survolée offerte aux voyageurs, en l'occurrence, le trajet Toulouse/Casablanca.

Je peux évoquer aussi le don de la famille blagnacaise Malgouyre lors des journées du patrimoine. Nous avons reçu l'uniforme de contrôleur aérien de leur père, M. Gaston Malgouyre, une attestation de sa participation à la Résistance signée Lucie Aubrac, des photographies dont celle des logements de fonction des personnels techniques de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

BHM : y a-t-il un axe de partenariat possible avec notre association, Blagnac Histoire & Mémoire ?

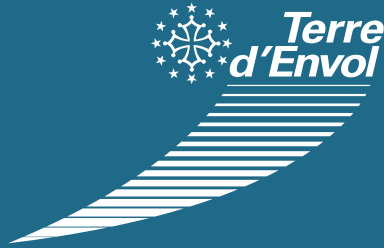
Fabienne Péris-Raimbault : par votre intermédiaire, nous lançons un appel à tous les anciens salariés de la filière aéronautique et en premier lieu les membres de votre association pour participer à notre programme d'archives orales. Il est important de consigner la mémoire des salariés, de valoriser leurs témoignages et leurs apports à la grande histoire et à l'aventure aéronautique, de travailler pour la postérité. Le patrimoine immatériel est un matériau transmissible.

BHM : quels sont enfin les projets du musée pour l'avenir ?

Fabienne Péris-Raimbault : nous allons ouvrir le tarmac Nord en 2019 avec l'entrée de l'A380, du prototype A320 et de l'A340-600. Nous souhaitons enrichir le volet de culture scientifique avec la création de nouveaux espaces dédiés aux moteurs et autres systèmes propulsifs. Enfin une grande exposition aura lieu du 22 mai 2018 au 10 janvier 2019. Elle a comme thème l'aéronautique dans l'œuvre d'Hergé et en particulier dans les albums de Tintin.

documentaires Pierre-Sparaco, nouvelle pierre essentielle de la conservation et de la valorisation du patrimoine aéronautique toulousain.

Aeroscopia vit avec et pour son environnement de manière très originale et qui compte peu d'exemples en France. Le musée est un lieu de mémoire vivant, véritable pont entre le passé et le futur ; son rayonnement ne fait que commencer.



Depuis plus de 30 ans, l'association « Terre d'Envol » milite pour la réalisation d'un espace scientifique et d'exposition sur l'aéronautique. Elle est présidée par Michel Dewerd. Il faut souligner le rôle fédérateur de « Terre d'Envol » qui a su rassembler toutes les associations aéronautiques gardiennes de la mémoire qui œuvrent à la conservation de ce patrimoine historique :

- Académie nationale de l'air et de l'espace
- Ailes Anciennes Toulouse
- Cap Avenir Concorde
- Aérothèque
- Flight Heritage
- Spot Air
- Virtu'Ailes
- Aérocherche
- Replic'air

SOURCES :

- *Aeroscopia musée aéronautique - le guide*, textes de Fabienne Péris et Philippe Ollivier, Photographies d'Alain Baschenis, Toulouse, éditions Privat, 2015.
- *Aeroscopia, musée aéronautique : Cardete Huet*, texte de Jean-Philippe Hugron, collection « L'esprit du lieu, Architecture », Paris, Archibooks, 2015.
- Site du musée : <http://www.musee-aeroscopia.fr/>
- Site du centre de ressources documentaire : <http://documentation.musee-aeroscopia.fr/>
- <http://www.ladepeche.fr/article/2009/05/29/613738-blagnac-aeroscopia-le-musee-de-l-air-prend-son-envol.html#dtIutc7IHjyF7DZJ.99>
- Délibérations du conseil municipal de Blagnac : 29 novembre 2010, 16 décembre 2010, 15 décembre 2011, 10 octobre 2012, 20 décembre 2012, 12 août 2013, 29 août 2013, 23 avril 2014, 8 octobre 2014. Archives Municipales de Blagnac que je remercie vivement.
- Rapport de présentation sur la délégation de service public pour l'exploitation de l'espace aéronautique « Aeroscopia » 29 novembre 2010. Archives municipales de Blagnac.
- La revue FORUM : avril 2007, septembre 2009, septembre 2011, juin 2012, avril 2013, novembre 2013, février 2014, novembre 2014. Archives municipales de Blagnac.

Je remercie Fabienne Péris-Raimbault, responsable des collections et de la diffusion culturelle d'Aeroscopia, de l'entretien qu'elle a bien voulu m'accorder le 21 mars 2018.

La reconnaissance pour Suzanne BERET

Judi 8 février 2018, à l'occasion de la sortie de son numéro hors série « Blagnac et son Patrimoine », le Maire de Blagnac a reçu les membres de l'Association Blagnac Histoire et Mémoire.



À cette occasion, il a tenu à honorer Suzanne Béret, co-fondatrice de cette association en compagnie de Jeanne Weidknett en 2001 et qui en a été la présidente durant 14 années.

Bien qu'ayant laissée cette responsabilité, elle n'en demeure pas moins une des membres les plus actives dans les prises de décisions, les recherches aux archives municipales, l'animation des visites commentées de Blagnac et assurant encore la rédaction de la rubrique « Histoires de Caouecs » dans le magazine d'information municipale Forum.

Le PEDT avec les enfants des écoles

Notre association a participé au Projet Éducatif De Territoire (P.E.D.T.) organisé pour les enfants des écoles primaires par la mairie. Ils ont comme objectifs l'enrichissement culturel,



l'épanouissement et le mieux-vivre des enfants. Nous sommes intervenus à l'école des Prés et à l'école Jean-Moulin. Autour du thème « Ma place dans la ville », les enfants volontaires ont pu s'approprier l'histoire de Blagnac du Moyen-Âge à nos jours à travers des visites et des déambulations, utiliser les cartes de la ville, de France et du monde pour retrouver l'histoire de leur famille, découvrir la Garonne et son écosystème, reconnaître les différents pouvoirs municipaux au fil des ans, revivre la Seconde guerre mondiale avec un témoin de cette époque... Une première passionnante, à renouveler !

Les visites de Blagnac pour les Conseils de Quartiers

Depuis septembre 2016, à l'initiative du Conseil de Quartier Centre, mais aussi le Conseil de Quartier Sud, nous avons assuré une série des visites ciblées sur une rue, un monument où un lieu caractéristique de Blagnac. Après le Chemin des Sœurs, qui a ouvert la série, ce sont les histoires et anecdotes liés au vieux cimetière, à la chapelle St-Exupère, au Ramier, à l'église St-Pierre et au vieux Blagnac, au pont, à la gare et



l'école de l'aérogare ainsi que le Quartier Layrac. C'est une moyenne de 70 à 80 personnes qui a accompagné chacune de ces interventions avec 2 pointes à 100 personnes pour Layrac et l'église.

Interventions diverses

Nous avons été amenés à intervenir également pour différentes structures et pour des actions ciblées. Des visites pour des Associations (Espace de parole, Association franco-allemande, Association Franco-italienne), des collèges (collège Henri-Guillaumet : échanges



linguistiques avec des élèves espagnols et américains). Mais aussi des appuis aux enseignants dans le cadre des programmes scolaires ou de soutien (Collège Le Ferradou, Collège Henri-Guillaumet).



Aeroscopia : le premier musée de notre ville