

Blagnac, questions d'histoire **65**

Revue Semestrielle d'histoire locale - mai 2023

Les noyés,
le Bazacle
et Blagnac
p.1

La Seconde
république
à Blagnac
p.12

Jean Montariol :
un architecte
humaniste
p.23

Une enquête policière et
judiciaire sous l'Occupation
dans le Luchonnais
p.34



Bertrand Lavigne, acteur de la Révolution de 1848, maire de Blagnac sous la II^e République
Tableau de Henri Félix Emmanuel Philippoteaux, Lamartine devant l'Hôtel de ville de Paris, le 25 février 1848. Musée du Petit Palais

Pierre Guerre : le parcours
d'un résistant
des maquis de Haute-Garonne
p.44

Docteur Louis Desrus,
médecin du travail dans les usines
aéronautiques
p.51

Jean-François
Estellé d'Aussonne
p.65

Docteur Louis Desrus

Médecin du travail dans les usines aéronautiques

par Annie Thomas

Le docteur Louis Desrus a eu une longue carrière de médecin de famille mais aussi de médecin du travail à Blagnac et à Toulouse dans les usines aéronautiques et à la SNCF. Elle débute en 1935 avec l'obtention de son diplôme en médecine, se poursuit pendant la Seconde Guerre mondiale, l'après-guerre et se termine avec l'avènement du Concorde, fin 1968. Il a embrassé le formidable développement de l'industrie aéronautique.

LES DÉBUTS D'UNE LONGUE CARRIÈRE

Le docteur Louis Desrus est né à Toulouse le 6 juillet 1909. Son père était chef de bureau à la SNCF et sa mère tenait un stand place Esquirol qui vendait les cafés BIEC. Il mène une bonne scolarité qui se conclut par le baccalauréat de l'enseignement secondaire de la faculté de lettres de Toulouse en 1929. Il s'engage dans les études de médecine et obtient son diplôme de Docteur en médecine de la faculté mixte de médecine et de pharmacie de l'université de Toulouse. Son diplôme est enregistré à la préfecture de la Haute-Garonne sous le numéro 718 le 16 décembre 1935 et au greffe du tribunal de première instance de Toulouse le 19 décembre 1935 sous le numéro 1073. Ces opérations administratives se terminent par l'authentification de son titre par la commission de vérification de l'exercice de la médecine le 21 décembre 1935. Il peut désormais s'installer. Il choisira le quartier des Sept-deniers où il aura trois adresses toutes situées le long de la Route de Blagnac, ce qui explique qu'il



Louis Desrus



Diplôme de docteur en médecine

intervienne autant à Toulouse qu'à Blagnac et au-delà dans les villages au nord de l'aéroport, Cornebarrieu, Aussonne, Beauzelle et Seilh. Lorsqu'il s'installe il est le seul médecin du quartier, une situation qui durera longtemps. À son adresse se trouve à la fois son logement et son cabinet. Louis Desrus s'est marié le 9 juillet 1936 avec Paulette. Elle appartenait elle aussi au monde médical car elle était sage-femme libérale et accouchait ses patientes à leur domicile. Beaucoup plus tard avec deux gynécologues, les Dr Baux et Ferrier, elle a participé à la création de la clinique des Teinturiers, rue des Teinturiers, à Toulouse. Leurs trois enfants Michel, Solange et Françoise suivront eux aussi une carrière médicale.

UN MÉDECIN DU TRAVAIL DANS L'AÉRONAUTIQUE

Louis Desrus a cumulé deux facettes de sa profession-médecin généraliste et médecin du travail - tout au long de sa vie au prix de longues journées de travail. Nous avons choisi de nous concentrer sur sa carrière de médecin du travail pour deux raisons principales. D'abord un intérêt historique pour la médecine du travail. Ensuite parce que cette carrière s'est exercée en grande partie dans l'industrie aéronautique dont nous connaissons l'importance pour l'histoire de Blagnac et de ses habitants.

Jugez-en plutôt ! Dès 1938 il est sollicité par la SNCAM (Société nationale de construction aéronautique du Midi) que vient de créer Émile Dewoitine à la demande de l'État à la suite de la nationalisation des sociétés aéronautiques françaises. Son contrat est formellement établi en 1939. Il passe ensuite, en 1941, à la SNACASE qui a absorbé la SNCAM puis enfin à Sud-Aviation. Et en 1943, toujours pendant la guerre, il devient en parallèle médecin d'usine chez Latécoère l'autre pionnier de l'aéronautique.

Il exerce dans cette période difficile de la Seconde Guerre mondiale et après-guerre. Il est le témoin et aussi l'acteur du développement de cette industrie qui occupe la place que nous connaissons aujourd'hui. Il travaille dans les deux pôles moteurs de l'industrie aéronautique de notre métropole. Nous verrons qu'il y côtoie un grand nombre de figures marquantes mais aussi des lieux emblématiques comme l'usine Saint-Éloi ou le lac de Biscarosse où s'entraînent les hydravions de Latécoère. Il faut noter qu'il a aussi été médecin du travail à la SNCF dès 1939 et dans l'entreprise Glassco et Sicolac en 1948 qui fabriquait des peintures et des vernis à Colomiers.

LES RACINES HISTORIQUES DE LA MÉDECINE DU TRAVAIL

Si la médecine du travail s'impose au XX^e siècle, elle est en fait le résultat d'une très longue construction au confluent de l'histoire sociale et de celle de la médecine. Dès l'Antiquité des procédures pour veiller à la santé des ouvriers ou des descriptions de maladies professionnelles sont attestées en particulier par Hippocrate. Beaucoup plus tard l'ouvrage qui fera longtemps référence est attribué au médecin italien Bernardino Ramazzini (1633-1714). Son *Traité des maladies des artisans* publié en 1700 et traduit en plusieurs langues au XVIII^e siècle, fera de lui le précurseur de la médecine du travail et le fondateur de l'hygiène professionnelle.

Enfin aux XIX^e et XX^e siècles, le combat pour la reconnaissance de la santé au travail aura dans le monde entier des couleurs de lutte des classes. Dès l'origine les organisations ouvrières se sont battues pour que les travailleurs puissent gagner leur vie sans la perdre.

La situation en France

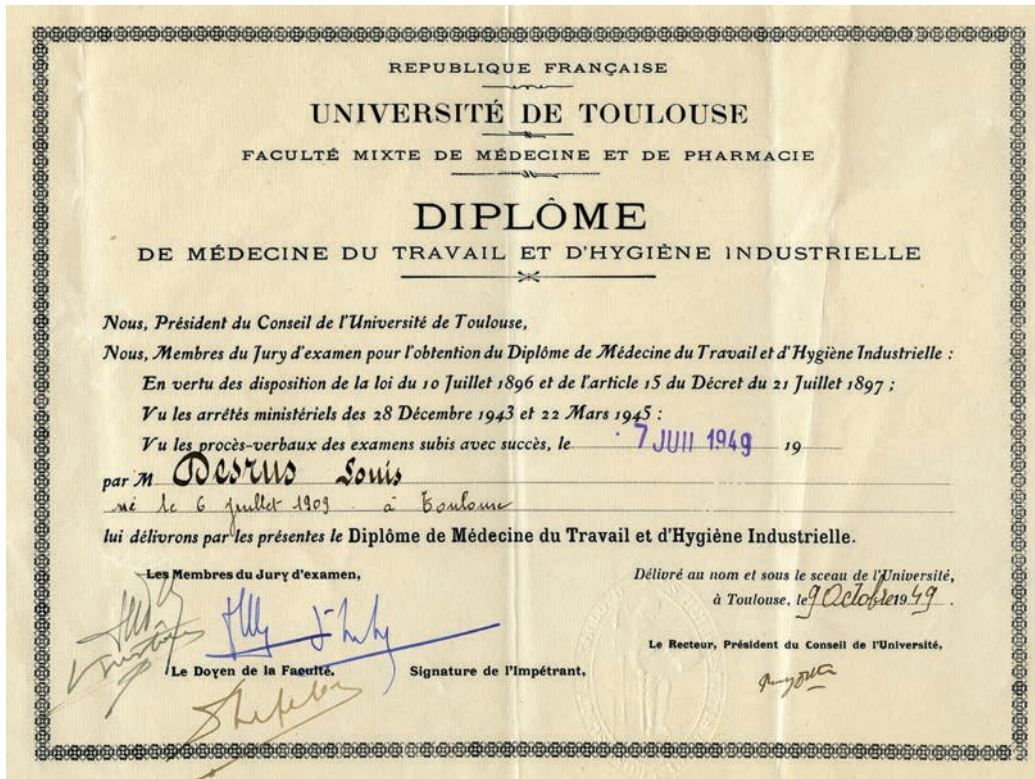
En France, le XIX^e siècle marque les débuts de l'histoire contemporaine de la médecine du travail et en particulier le développement de « l'hygiène industrielle ».

Mais il faudra patienter jusqu'en 1898 pour la première loi actant la responsabilité de l'entreprise dans les accidents du travail. Après cette loi les compagnies d'assurance qui prennent en charge ce risque encouragent les entreprises à créer des services médicaux du travail pour se prémunir des conséquences financières des atteintes à la santé des salariés. Le docteur Desrus travaillera au début de sa carrière avec ces compagnies d'assurance choisies par les entreprises.

L'idée d'une véritable profession définie sur des bases claires, officialisée par l'État, et reconnue par tous les acteurs ne s'installe que progressivement à partir de la Première Guerre mondiale. En 1915 Albert Thomas crée au ministère de l'armement une inspection médicale des usines de guerre tant la situation y est effroyable. Que l'on pense aux conditions de travail à la Cartoucherie à Toulouse et aux taux de mortalité des travailleurs venus des colonies françaises comme les Indochinois. Certains sont enterrés à Blagnac.

Le rôle pionnier de René Barthe

La réorganisation par le médecin René Barthe de la médecine du travail, entre 1923 et 1930, associant le corps médical, les ingénieurs et l'assistance sociale joue un rôle clé dans son développement. Il imposera le concept de médecine préventive et révolutionne le rôle du médecin d'usine en l'articulant autour de 6 pôles principaux et en particulier la pratique des soins d'urgence et des consultations, la sélection et l'orientation des ouvriers à l'embauche, l'organisation de l'hygiène industrielle, la collaboration avec les comités de sécurité... Les années 1930 sont aussi fécondes pour l'émergence des filières de formation et des diplômes. En 1930, est créé le premier institut universitaire de médecine du travail à Lyon. Et, en 1933, le diplôme d'hygiène industrielle et de médecine du travail voit le jour.



Diplôme de médecin du travail de Louis Desrus

Pendant la guerre la médecine du travail pratiqué par Louis Desrus fonctionnera sur les bases fixées dans les années 1930 et lui-même obtiendra son diplôme de médecine du travail et d'hygiène industrielle le 9 octobre 1949 bien longtemps après avoir commencé dans cette filière. Il est vrai que la période de la guerre et de l'immédiate après-guerre n'était pas propice au travail universitaire.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE CONSACRE LA CARRIÈRE DE MÉDECIN DU TRAVAIL DE LOUIS DESRUS

La guerre est déclarée le 3 septembre 1939 et elle entraîne des conséquences immédiates pour le monde du travail et les salariés. La semaine de 60 heures dans les usines liées à la Défense nationale est instaurée. La dégradation des conditions de travail engendre un afflux de malades. En juin 1940, la Commission de sécurité au travail préconise la création dans les entreprises d'un service médical, d'un service social et d'un comité d'hygiène du travail et de sécurité, donnant ainsi la première définition officielle de la médecine du travail par l'État. Quelques mois plus tard, le régime de Vichy s'empare de cette recommandation et impose une « doctrine » interventionniste de la médecine de travail dans les entreprises avec comme objectif le contrôle de l'État sur la main d'œuvre.

C'est durant cette période historique que débute la carrière de médecin du travail du Dr Louis Desrus en 1939 à la SNCAM, devenue en 1940 la SNACASE et en parallèle en 1943 chez Latécoère. Le secteur de l'aéronautique appartient à la métallurgie qui a déjà une tradition et des pratiques anciennes. Le contrôle médical y était devenu obligatoire comme dans les mines dès 1934.

1939 : entrée à la SNCAM (Société nationale de construction aéronautique du Midi)

Quand Louis Desrus rentre à la SNCAM le secteur de l'aéronautique vit un bouleversement total. Les sociétés aéronautiques et de défense françaises viennent d'être nationalisées en 1937 par le gouvernement du Front populaire y compris la dernière société créée par Émile Dewoitine, la SAF (Société aéronautique française). La comparaison n'était pas bonne avec l'Allemagne en termes de production et le gouvernement voyait déjà des noirs nuages se profiler. Pierre Cot alors ministre de l'Air charge Dewoitine de créer la SNCAM (Société Nationale de Construction Aéronautique du Midi). Celui-ci développe le site de Toulouse et les infrastructures et c'est à cette époque-là que seront créées les usines de St-Éloi et St-Martin-du-Touch.

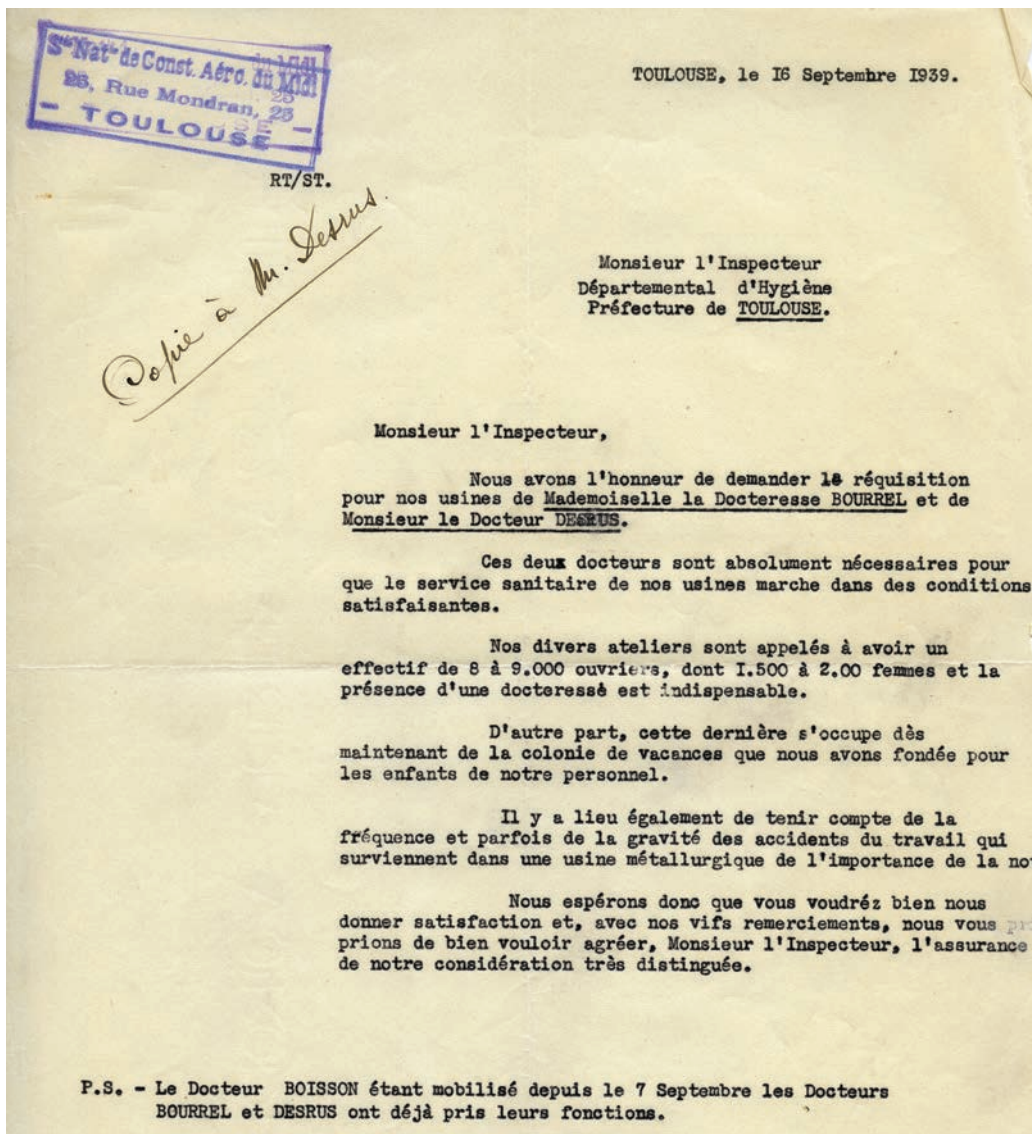
Le hangar
d'essais
de Saint-Martin
du Touch



Et en 1944 la SNACASE qui succédera à la SNCAM reprend le bâtiment de l'AIA (atelier de l'industrie aéronautique) à Blagnac et crée une usine sur ce qui était à l'époque une zone militaire. Selon Michel Desrus, lorsqu'il était enfant, son père travaillait chez Dewoitine c'est

comme cela qu'il disait lorsqu'on l'interrogeait. Malgré la nationalisation le lien est fait avec l'ancienne société.

Revenons à Louis Desrus. Il est sollicité car avant même la déclaration de guerre les entreprises se préoccupent de l'organisation de leurs usines ou de leur désorganisation possible. Ainsi la SNCAM le contacte dès le 14 novembre 1938 pour assurer le service médical de ses usines à Toulouse en cas de mobilisation. Elles se situent rue Mondran à Toulouse. Les services officiels avaient signalé à la direction que le médecin n'avait pour l'instant aucune affectation de mobilisation. Cette première prise de contact se concrétise par la demande de prendre son service dès le 2 septembre 1939, on a vu que la guerre est déclarée le 3. Dans le même temps la société demande à l'inspecteur départemental d'hygiène la réquisition pour ses usines du docteur Desrus et d'une de ses collègues la doctoresse Bourrel.



*Demande
de la SNCAM
de la réquisition
de deux
médecins*

L'entreprise argumente en indiquant que les divers ateliers vont avoir un effectif de 8 000 à 9 000 ouvriers dont 1 500 à 2 000 femmes. Elle estime nécessaire la présence d'une femme médecin. Cet argument confirme ce que l'on sait par ailleurs sur la mobilisation des femmes dans les ateliers d'armement et d'aviation pendant la guerre. La docteresse aura aussi à gérer la colonie de vacances fondée pour les enfants. La société ne cache pas à l'inspecteur qu'elle craint la fréquence et parfois la gravité des accidents de travail. Elle aura bien besoin de deux médecins du travail pour veiller sur la santé et la sécurité des salariés dans cette période d'intensification de la production.

Mais le contrat du Dr Desrus avec la SNCAM s'arrête le 5 juillet 1940 car le médecin titulaire, le docteur Boisson, est de retour de la guerre et a priorité pour être réembauché. L'armistice vient d'être signé le 22 juin 1940 par le maréchal Pétain avec les Allemands dans la clairière de Rethondes, en forêt de Compiègne. Le docteur Boisson, démobilisé, rejoint son foyer et son précédent emploi. Dans le courrier adressé au Dr Desrus la société signale aussi la compression des effectifs avec de nouvelles fabrications autres que l'armement. La guerre est finie et une grande partie de la France est occupée par les nazis. Les usines d'armement et d'aviation se tourneront vers d'autres productions : des bicyclettes, des bus voire des casseroles ! Quoiqu'il en soit le courrier transmet les profonds remerciements de la direction. Il y associe madame Desrus qui avait aussi collaboré avec elle.

1941 : contrat avec la SNACASE (Société nationale de construction aéronautiques du Sud-Est)

Les mouvements dans le secteur se poursuivent et fin 1940, pendant l'occupation, la SNCAM est absorbée par la SNACASE. Le Dr Desrus a peu à attendre avant qu'un autre contrat ne lui soit proposé. La SNACASE sous la signature de son directeur Eugène Héral lui confie le service médical des familles du personnel titulaire à partir du 1er août 1941. C'est une de particularités des services médicaux de certains secteurs ou entreprises. À côté de la mission auprès des salariés un service est proposé et géré par le médecin du travail pour les familles et particulièrement les enfants. Cette pratique était déjà répandue dans les compagnies des mines.

Le docteur Desrus anime une consultation, au dispensaire rue Mondran, tous les jours ouvrables à partir de 16 h pour les femmes et les enfants des salariés. Le contrat est précieux pour les historiens, car il nous apprend ce qui lui était demandé en terme médical. Faire les vaccinations, des injections, des rayons UV si nécessaire. Recevoir les femmes enceintes et les nourrissons avec le souci particulier de dépister la tuberculose et le rachitisme, signe d'une époque où l'on ne mange pas toujours à sa faim. Il peut effectuer aussi des visites à domicile en lien avec l'assistante sociale. Il suit aussi la colonie sanitaire installée à Ramonville-Saint-Agne où se trouvent 70 enfants et une infirmière. Là aussi sa mission est de dépister particulièrement les enfants chétifs. Pour cela il se rend à la colonie au moins deux fois par semaine. Son fils se rappelle qu'il intervenait aussi une fois par an comme médecin d'établissement à la colonie située à Labarthe-sur-Lèze ainsi qu'à celle de Super Bolquère (Pyrénées orientales).

Usine
de Saint-Éloi



Un an après, la société lui propose de devenir médecin préposé aux soins des accidentés du travail des usines de Toulouse à partir du 1^{er} janvier 1942. Il doit tenir chaque jour, et en particulier à Saint-Éloi, une consultation.

La procédure est très codifiée. À chaque accident il doit déli-

vrer un certificat en double exemplaire puis un certificat de guérison fixant la reprise du travail. En cas d'infirmité permanente c'est le médecin du travail qui indique la lésion ainsi que la date de l'état de santé définitif. Il fait le lien avec la compagnie d'assurance de la SNACASE pour les blessés en traitement et pour les questions d'indemnisation. Il gère aussi l'approvisionnement en produits pharmaceutiques des usines. Enfin, le contrat fixe son salaire mensuel, 2 500 francs, et indique qu'il devra visiter 80% des blessés au minimum.

Il est parfaitement intégré dans l'entreprise. Michel Desrus en donne la démonstration par le biais d'une photo qu'il nous a communiqué. Elle est prise fin 1943 lors de la réunion spectacle de « l'arbre de Noël » pour les enfants du personnel de la SNACASE. On y voit au deuxième rang à gauche le Dr Louis Desrus, son fils Michel et son épouse Paulette. La fête se déroule dans la salle du Parc municipal des sports, œuvre de Jean Montariol, et actuellement salle Jean Mermoz. Cette photo a été offerte par Robert Caussat que nous évoquons par ailleurs dans cette



revue au Dr Louis Desrus quand Caussat appartenait au comité d'entreprise de Sud-Aviation.

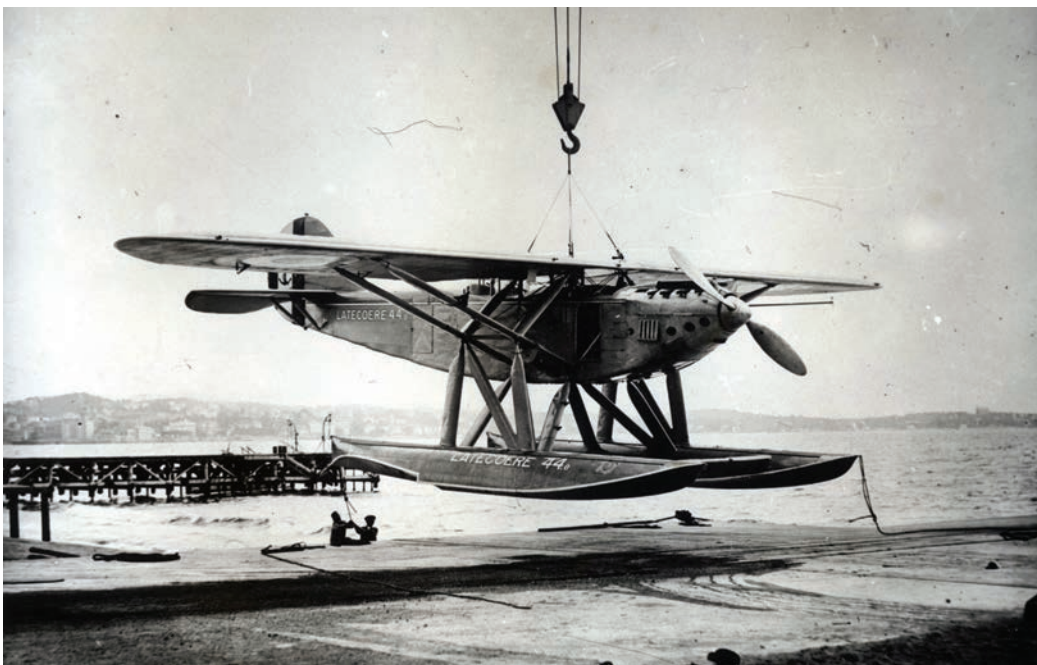
*Noël des enfants
de la SNACASE
fin 1943*

LATÉCOÈRE, L'AUTRE GRAND DE L'AVIATION À TOULOUSE

On connaît le rôle joué par Pierre-Georges Latécoère dans l'histoire de l'aviation par le biais de l'Aéropostale en particulier. Ses avions et hydravions ont joué un rôle primordial dans le développement et l'essor des premières lignes aériennes françaises en Afrique, dans l'Atlantique Sud et en Amérique du Sud. Mais, à l'automne 1943, quand le Dr Desrus signe un contrat avec la société la situation est très difficile. L'armistice de juin 1940 avait déjà mis en sommeil l'usine de Périole à Toulouse et seuls les hangars de Marignane restaient actifs avec le chantier du gros hydravion que le gouvernement de Vichy souhaitait voir achevé.

*Gros plan sur le
Noël des enfants
de la SNACASE*

Pierre Georges Latécoère s'éteint en août 1943, alors que ses usines de Toulouse font l'objet de tractations entre les firmes allemandes Heinkel et Junkers. Pour finir on confie à la société Junkers la construction du prototype du quadrimoteur de bombardement Junkers 488. Le travail est mené au ralenti ainsi que pour les autres prototypes. Les Résistants freinent ou cachent des pièces. Ils savent que les grands hydravions de Latécoère intéressent fort les Allemands et certains sont effectivement convoyés en Allemagne.



*Le Latécoère 44
en essai à
Biscarrosse*

1943 : Louis Desrus entre chez Latécoère

En parallèle de sa mission à la SNACASE la direction de Latécoère l'informe que conformément au décret du 13 août 1943 n° 1780, Latécoère est susceptible de l'accepter comme médecin d'usine. Le contrat est signé le 1er novembre 1943 après l'accord de l'Ordre des médecins. Tout contrat de médecin du travail devait être approuvé par l'Ordre des médecins. On confie à Louis Desrus l'organisation du service médico-social de l'usine rue de Périole. Sa présence est requise le lundi et le jeudi de 9 h à 12 h. Il doit mettre en œuvre les techniques médicales préventives et hygiéniques pour maintenir en bon état les ouvriers en mettant en place les secours d'urgence, les examens d'embauche, le dépistage, les fiches médicales, les



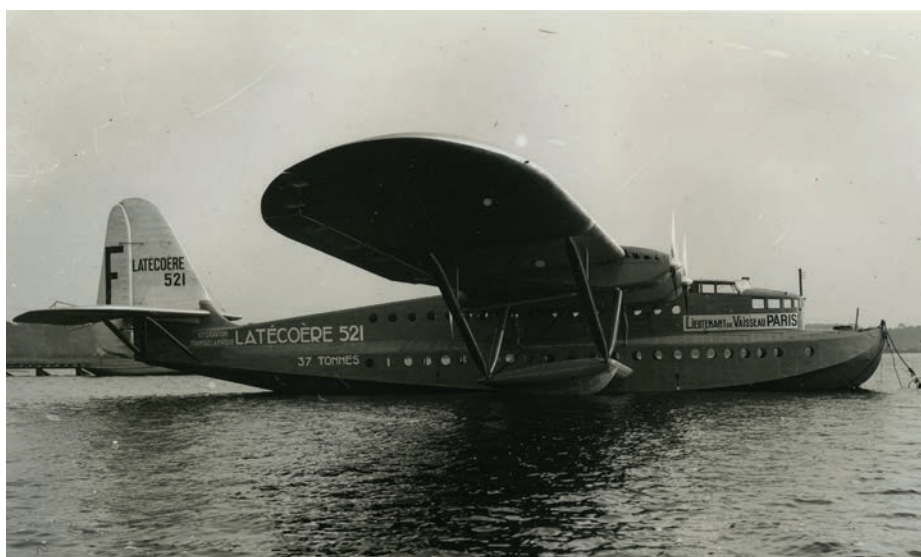
*Le Latécoère 582
sur le lac
de Biscarosse*

visites des installations et conseiller enfin les comités techniques de sécurité et d'hygiène. Seuls les ouvriers sont concernés, pas leurs familles. Pour tout cela il aura deux vacations par semaine et recevra 3 000 francs mensuels.

La saga des hydravions à Biscarosse : une extraordinaire aventure

Dans le cadre de sa mission Louis Desrus intervient une fois par an sur la base d'hydravions de Biscarosse dans les Landes créée par Pierre-Georges Latécoère. Sa construction s'était achevée en 1938-1939. C'était le lieu de montage et d'essais des plus grands hydravions français : plus de 120 partirent de là, les fameux Laté. Le voyage des appareils était une véritable épopée. Ils arrivaient démontés par la route depuis Toulouse par convoi, à 6 km/h et remontés à l'hydrobase. Elle servait à la fois à tester tous les appareils qui sortaient des usines de montage de Latécoère mais était également la plaque tournante de l'Europe vers l'Amérique du Nord et du Sud. Des avions mythiques y ont été testés : le Latécoère 300 baptisé la « Croix du Sud », le Latécoère 521 baptisé le « Lieutenant de vaisseau Paris » ... Ils étaient pilotés par des pilotes tout aussi mythiques : Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, Prévot...

*Paulin Paris
Pilote
de l'Aéronavale*



*Le Latécoère 521
Lieutenant
de vaisseau Paris*

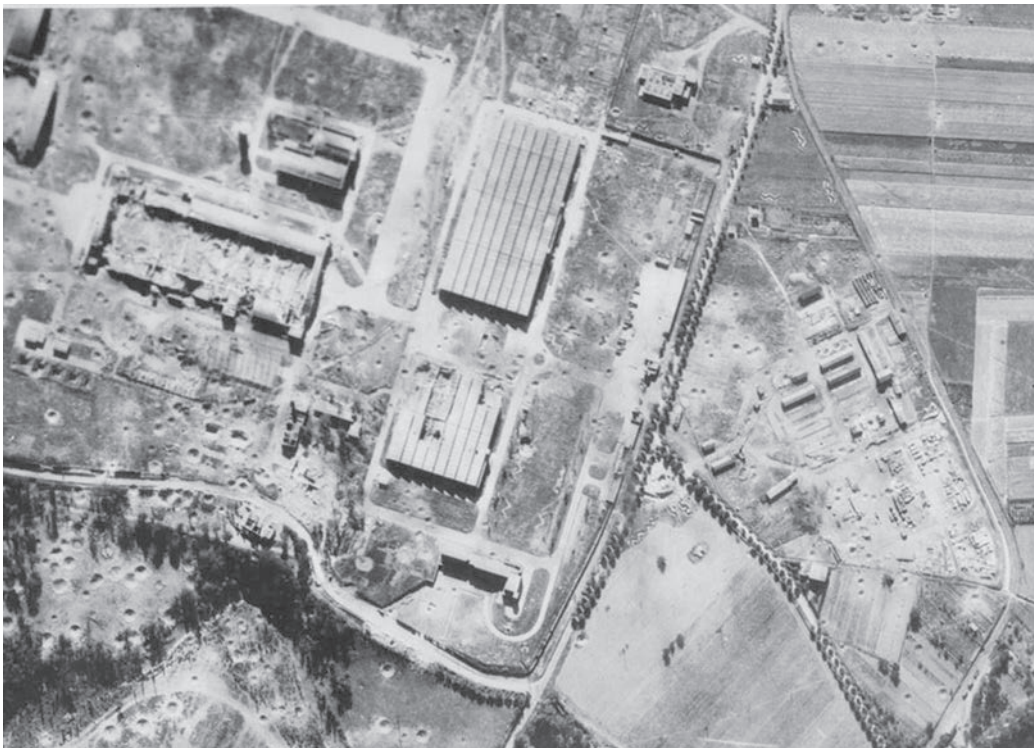
De cette extraordinaire aventure il reste à la famille Desrus un fond de photographies de l'époque qui représentent 31 avions de Latécoère et cinq pilotes dont certains sont photographiés par Harcourt. Elles furent données en cadeau au

Dr Desrus en remerciement de son implication dans la société. Certaines illustrent cet article.

Vivre la guerre en famille

Les journées de travail sont longues pour Louis Desrus. Débutées vers 7 h 30 elles s'achevaient le soir vers 20 h. Par exemple, dans les souvenirs de son fils, le Dr Desrus alternait les visites extérieures à ses malades à Toulouse, Blagnac, Cornebarrieu, Beauzelle, Seilh et Aussonne avec des visites au monde du travail le matin. Puis, l'après-midi, il assurait les permanences ou visites dans les usines et terminait par la consultation de ses malades à son cabinet route de Blagnac. Il travaillait aussi le samedi et le dimanche pour ses propres patients chaque fois que nécessaire. Pour aller soigner ses malades au nord de Blagnac, au-delà de l'aéroport de l'époque, par exemple chez les Pozza, les Van Rossem, les Raymondis, chez Simonis, au Petit Paris, au Petit Parisien son père empruntait la route qui coupait la piste de l'aéroport. Il y avait une barrière qu'il fallait lever et baisser à chaque passage. Cette fameuse piste a en fait été remaniée trois fois pour tenir compte du trafic et aussi du gabarit des avions d'essai comme l'Armagnac et le Concorde.

La guerre rendait la situation plus difficile pour tous. Le Dr Michel Desrus se souvient des faisceaux de la Flak, la défense aérienne des occupants (DCA), qui traquaient les avions ennemis. Il a toujours dans les yeux l'image des avions qui brillaient la nuit lorsqu'ils étaient éclairés. Quand il y avait des bombardements tout le monde se réfugiait dans l'abri creusé dans le jardin. Son grand-père possédait une maison près des usines Dewoitine. Elle a reçu une bombe pendant les bombardements de Toulouse au printemps 1944. Et il se rappelle qu'à l'emplacement de l'hôtel Pullman d'aujourd'hui à Blagnac un avion anglais était tombé et les gens venaient de partout pour ramasser des morceaux de la carlingue.



Un bombardement aérien sur Toulouse en 1944

Son père avait une Fiat commerciale avec une Croix-Rouge sur le toit pour bien indiquer qu'il était médecin. On pouvait y mettre les corps blessés. Il a eu ensuite une Simca mais un jour vers la fin de la guerre les Allemands arrivent dans le jardin de leur maison aux Sept-Deniers et viennent réquisitionner la voiture. On imagine le tracassé produit par cette réquisition pour un médecin amené à sillonner tout le grand Toulouse. Au moment de la Libération c'était la débâcle, mais la famille

a retrouvé la voiture. Il a fallu prouver qu'elle leur appartenait car le numéro d'immatriculation avait été limé. Le docteur Louis Desrus a retrouvé le numéro des pneus achetés à Muret en pleine guerre.

LA MÉDECINE DU TRAVAIL APRÈS LA LIBÉRATION

Avec la loi du 11 octobre 1946, tous les établissements employant des salariés, quelle que soit leur nature, doivent organiser des services médicaux du travail sous le contrôle de l'État. Suivant l'importance des entreprises, ils peuvent être propres à une seule entreprise ou communs à plusieurs. Comme pour beaucoup de nos lois sociales l'origine de cette réglementation vient du Conseil national de la résistance. Il crée à la Libération un plan d'ensemble dans une coopération étroite avec la Sécurité sociale. Une inspection médicale du travail et de la main d'œuvre est mise en place.

Annonce
du syndicat
patronal
d'Armentières

ROLE DES MEDECINS DU TRAVAIL

Rôle essentiellement préventif, destiné à éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur travail, en surveillant les conditions d'hygiène du travail, les risques de contagion et l'état de santé des travailleurs. (Art. 1^{er} de la Loi du 11-10-46).

OBLIGATIONS DES MÉDECINS DU TRAVAIL

- Visites d'embauchage. (Art. 10. Décret du 26-11-46).
- Examens médicaux périodiques des salariés: 1 fois par an pour les adultes; tous les 3 mois pour les salariés de moins de 18 ans. (Art. 11. Décret du 26-11-46).
- Visites de reprise, après un arrêt de travail de plus de 10 jours. (Art. 12. Décret du 26-11-46).
- Examens complémentaires. (Art. 13. Décret du 26-11-46).
- Soins au siège du service médical. (Art. 15. Décret du 26-11-46).
- Surveillance de l'hygiène des entreprises. (Art. 16. Décret du 26-11-46).

Note du docteur
Louis Desrus du
14 octobre 1946
relative à la mise
en place de la
Sécurité Sociale

Résultats :

Depuis le 1er Janvier 1942, date de prise en charge par l'ABRI :

- aucun incident d'ordre médical n'a eu lieu
- 40 à 70 % des ouvriers accidentés, se sont confiés au médecin de l'Assurance pour les soins
- les infirmeries ont été toujours pourvues de médicaments
- la prévention a été accrue (lunettes, écrans, bêtis, etc...)

II - Ce qui aurait lieu de prévoir avec le nouveau plan :

1°) - Le rôle du médecin serait le même, et il semble que ce service intérieur pour accidents de travail, doit subsister. Ses honoraires seront payés par l'AEROSUDEST sur la base des tarifs médecine du travail, soit 5 vacations de trois heures, par semaine environ. Une vacation équivaut à six consultations de médecine générale, soit actuellement 600 francs, soit douze mille francs par mois.

2°) - Les infirmières :

- même rôle
- un boni pourrait leur être donné, en fonction de l'absentéisme accidentés de travail

3°) - La fourniture de la pharmacie :

à la charge de l'AEROSUDEST; basée, sauf hausse des prix, de 250 à 300.000 francs par an.

Le budget à prévoir serait donc de l'ordre de 450 à 550.000 francs par an.

Il faut espérer que ce nouveau plan, laissera des résultats au moins égaux à celui des assurances privées. Le plan précédent a permis toujours une confiance réciproque entre ouvriers, corps médical, assureurs et dirigeants de l'Entreprise, et le nouveau devrait contribuer comme par le passé, au meilleur rendement.

Docteur DESRUS,
chargé du service
accidents de Travail
de l'AEROSUDEST depuis 1939.

Mais l'application est chaotique et révèle de grandes différences d'approche entre les syndicats, le patronat et l'État chargés désormais de l'élaboration de la réglementation et de la gestion de la Sécurité sociale. De plus le Code de déontologie de 1947 interdit à la médecine du travail de prodiguer des soins et l'oblige à lui soumettre tout contrat de travail. Résultat, en 1949, moins de la moitié des salariés bénéficient d'un service médical du travail. La CGT écrit : « *Les médecins du travail consacrent presque la totalité de leur temps à passer des visites médicales et ne vont que très peu dans les ateliers, parfois même jamais* ».

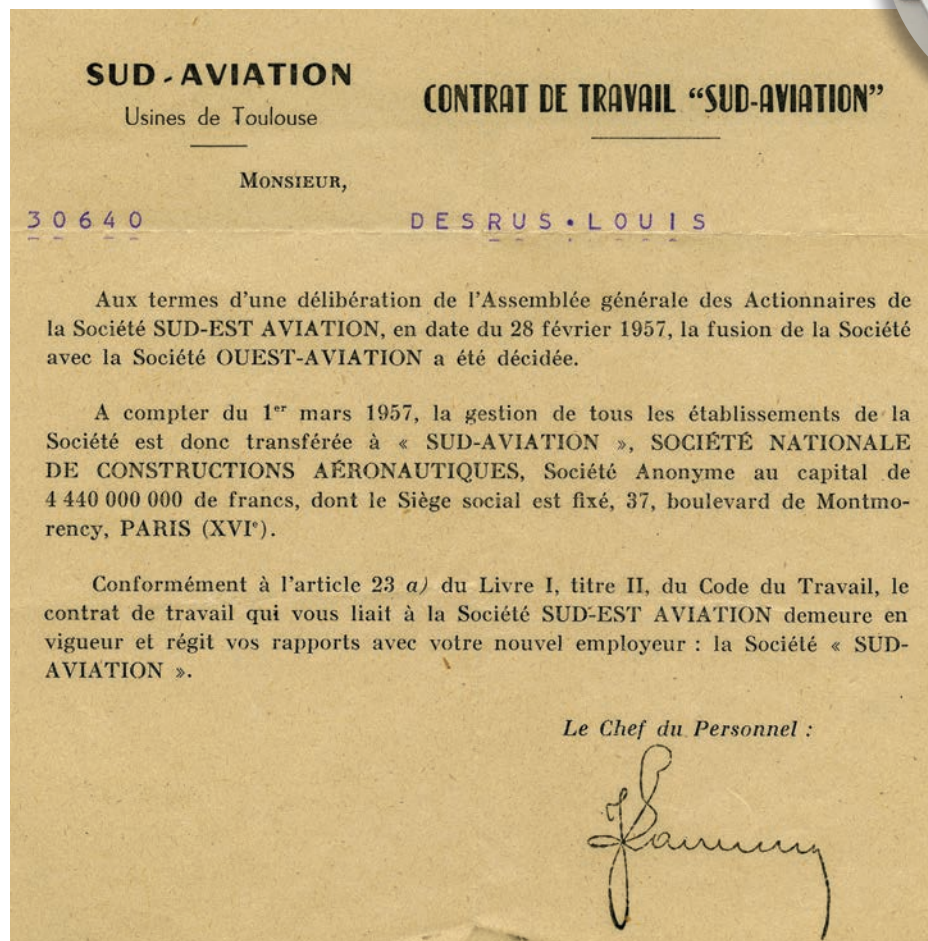
Le Dr Louis Desrus avait pressenti ces difficultés. Dans une note adressée à la direction de la SNACASE le 14 octobre 1946, trois jours après le vote de la loi, il évoque les nouvelles lois et la mise en place de la Sécurité sociale. L'État, par le biais de la Sécurité sociale, se substitue désormais aux assurances privées. Il indique que le contrat de la SNACASE avec la société d'assurances L'Abri va expirer et il propose une nouvelle organisation du service et le budget à prévoir. Mais à la fin de cette note, s'il se satisfait des résultats du partenariat passé avec les assurances privées, il exprime des doutes sur la nouvelle organisation.

Mais il faut rappeler, en citant l'historien de la Sécurité sociale Bruno Valat, que « *rétrospectivement, la création du régime général de la Sécurité sociale apparaît, à cinquante ans de distance, comme l'œuvre la plus durable de la Libération* ».

*Insigne de médecin
du Docteur
Louis Desrus*

LE MÉDECIN DU GOTHA DE L'AÉRONAUTIQUE

À lire les différents documents sur la carrière du Dr Louis Desrus ou à écouter son fils le Dr Michel Desrus, on voit se construire sous nos yeux une industrie qui pèse aujourd'hui 4,3 % du PIB français et on côtoie le gotha de l'aéronautique française. Bien sûr l'hydrobase de Biscarosse a vu passer tous les pilotes de l'Aéropostale et tous ceux



*Contrat de travail
de Louis Desrus
avec Sud-Aviation*

qui ont ouvert des lignes ou battu des records. Le lieu a gardé cette mémoire au même titre que la piste de Montaudran.

Louis Desrus soignait Léopold Galy entré chez Dewoitine en 1938 comme pilote d'essais. Il battit le record du monde de vitesse à près de 900Km/h avec son avion de chasse. Pendant la guerre il communique des photos aériennes à la Résistance et lors des combats de la Libération, il commande une des deux escadrilles du Groupe Doret. C'est lui qui pilotera la première caravelle. Michel Desrus l'a soigné ensuite ainsi que Max Fischl le pilote d'essai et le premier pilote de l'A300.

Le Dr Louis Desrus était très ami avec Pierre Nadot, ingénieur, pilote d'essais qui a conduit et exécuté de nombreux essais en vol d'appareils prototypes, tels que « *L'Armagnac* » et « *La Caravelle* ». Le Dr Michel Desrus a soigné ensuite une partie de sa famille. Pierre Nadot a laissé son nom à une des stations du tramway dans la zone aéroportuaire de Blagnac.

Enfin lorsque le contrat de Louis Desrus est renouvelé en 1967 avec Sud-Aviation il est signé par Bernard Dufour. Sud-Aviation avait été créé le 28 février 1957 par la fusion de la SNACASE et de la Société nationale aéronautique Ouest-Aviation. Bernard Dufour venait d'être appelé, en 1965, à la direction des usines de Sud-Aviation à Toulouse et il a supervisé à ce titre la fabrication des Caravelle, des Concorde et des Airbus.

Conclusion

À l'heure de conclure il faut signaler que le Dr Louis Desrus a reçu la Médaille du Travail pour tous les services qu'il a rendus à ses patients et à la médecine du

travail. Elle lui fut remise en présence du directeur de l'Usine de Saint-Eloi, Raymond Grimaud et d'un des fils de Pierre-Georges Latécoère. Il est décédé le 3 février 1989 à l'âge de 79 ans. Il resterait beaucoup à écrire et en particulier sur son implication à la SNCF. Mais cet article se veut à la fois un hommage à l'homme et un éclairage particulier sur la grande histoire de l'aviation à Toulouse et à Blagnac.

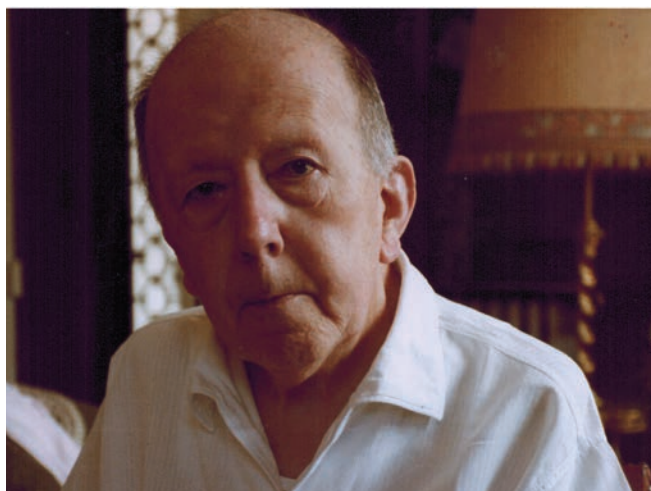


Photo de
Louis Desrus

REMERCIEMENTS

Cet article doit tout au docteur Michel Desrus, fils de Louis Desrus. Il en a souhaité la publication et a largement participé à sa réalisation par les témoignages livrés, les documents et photos communiqués. Il a mis à notre disposition 64 documents officiels liés à la carrière de son père, 31 photographies d'avions de Latécoère et 5 portraits de pilotes ainsi qu'un album sur les 53 avions qui ont fait l'histoire d'Air-France. Pour que tous les historiens puissent les exploiter il les verse actuellement aux Archives municipales de Toulouse. À travers le portrait d'un père qu'il nous a livré transparait l'amour d'un fils.

Notre gratitude va aussi au Dr Géraldine Desrus, petite-fille de Louis et Paulette et fille de Michel, pour les informations données. Trois générations de médecins à Blagnac, cela mérite d'être signalé.

Suzanne Ballarin est née le 30 janvier 1921. Elle a fêté ses 100 ans le 31 janvier 2021 avec ses proches aux Jardins de Maniban, Parmi les invités du jour, deux des trois générations de médecins qui l'ont accompagnée tout au long de sa vie. Elle a dé-



*Photo de la
Dépêche du Midi
du centenaire de
Suzanne Ballarin*

claré : « Le grand-père Louis Desrus était mon médecin de famille et la grand-mère Paulette, la sage-femme qui m'a accouchée de mes quatre enfants. Puis est venu le temps de Michel, et ensuite de Géraldine, tous deux installés à Blagnac ». La Dépêche du Midi était là !

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Valat Bruno. *Histoire de la Sécurité sociale (1945-1967). L'État, l'institution et la santé.* Economica 2001.

<https://www.aerotheque.com/galleries/>

<https://www.aerotheque.com/la-saga-airbus/>

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/la-medecine-du-travail-au-fil-de-l-histoire-depuis-les-pharaons-3198431>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_la_m%C3%A9decine_du_travail

La Dépêche du Midi du 31 janvier 2021 (Merci à Pascual Carrasco)



L'A300B
au-dessus de
la Garonne
collection de
la famille Desrus

L'AIRBUS A300B LE DÉBUT D'UNE GRANDE SAGA

Au départ du développement de l'A300B, on trouve dès 1965 le projet Gallion porté par Dassault et Sud-Aviation pour répondre à l'importante croissance du trafic aérien. Lorsqu'il vola pour la première fois à Toulouse, le 28 octobre 1972, l'A300 était le premier biréacteur à large fuselage au monde. Bernard Ziegler était le directeur des vols et Max Fischl le pilote.

L'A300B a inspiré les biréacteurs B767 et B777 de Boeing et ouvert la voie vers les vols ETOPS (survol de zones océaniques et désertiques par des avions bimoteurs). L'A300 est à l'origine de la création du groupe Airbus et constitue son premier modèle commercialisé.

Après son lancement, les ventes ont stagné durant quelques années, jusqu'à la commande en 1977 du géant américain Eastern Airlines. Cela marqua le succès commercial des ventes de cet avion. La production des Airbus A300 et A310 cesse en 2007, ils auront été produits à 821 exemplaires.

SOURCE :

<https://pyrros.fr/avion/airbus-a300b-entre-aeroscopia/>
<https://www.techno-science.net/definition/2.html>