

# Le S.T.O à MORANE - SAULNIER sous l'Occupation



MORANE-SAULNIER



# LE S.T.O. à MORANE-SAULNIER

## sous l'Occupation

A la fin de l'année 1943, le Groupement de Chantiers de Jeunesse auquel nous étions attachés nous a accordé un congé de Noël de trois jours. On venait de nous annoncer que nous étions soumis au service du travail obligatoire et que nous allions être dirigés vers la manufacture d'armes de Tulle. Sitôt arrivés à Lourdes, mon ami Manolé et moi nous rendons chez M. Leborgne qui était chef du personnel de l'usine Morane-Saulnier et que nous savions très ouvert à l'embauche de jeunes en difficulté. C'est avec empressement qu'il nous promet l'entrée à Morane, nous évitant ainsi le départ vers la Corrèze. Au retour au Groupement, le télégramme envoyé par l'usine Morane avait décidé nos chefs à nous libérer aussitôt pour rejoindre l'usine d'Ossun où nous entrons début janvier 1944. Ma position est la suivante : fonctionnaire de l'Etat, stagiaire instituteur. C'est l'Inspection départementale du travail qui assure ma surveillance en m'imposant une ligne de conduite irréprochable, des mesures de rétorsion étant envisagées contre moi et ma famille si je faillissais à ma tâche.

### **L'Installation**

Dès mon entrée en service, je suis versé à l'équipe de manœuvres de M. Bourguine, forte d'une dizaine d'unités de corpulence variée. Bourguine est une masse de cent kilos, haute de 1,90 mètre, toute en rondeur, le mégot éteint pendant à ses lèvres, le sourire absent. Mais il va vite se révéler un être plein de bonté et de mansuétude à notre égard, nous qui sommes jeunes de vingt ans mal préparés aux efforts qui seront exigés. L'équipe n'a pas de bureau, seul un point de rassemblement à l'entrée du bâtiment 1, il faudra donc rester debout tout le jour. Chacun de nous a un casier métallique de rangement des vêtements de travail.

L'équipe est surveillée par un civil allemand qui nous suit en tous lieux. Cet homme, chef de famille, se montre très compréhensif, travaillant sans cesse son français, fin musicien, nous parlons souvent des compositeurs et de leurs œuvres. C'est lui qui gèrera nos déplacements demandés par les divers services.

Tout à côté évolue la deuxième équipe de manœuvres dits spécialisés dirigée par M. Cazalé et qui travaille à l'intérieur de l'usine. J'y serai versé trois mois plus tard.

ÉTAT FRANÇAIS

DÉPARTEMENT DE

# SERVICE DU TRAVAIL OBLIGATOIRE

(Loi du 16 Février 1943)

Tous les jeunes gens, nés en 1922, et quelle que soit leur profession ou leur activité, devront se présenter à la Mairie de leur chef-lieu de canton, le **VENDREDI 4 JUIN 1943, à 9 heures**, pour passer une visite médicale, munis de leur carte d'identité ou de toute pièce officielle en tenant lieu.

Ceux qui ne répondraient pas à cet appel seraient passibles des peines prévues par l'article 5 de la loi du 16 Février 1943 (emprisonnement de 3 mois à 5 ans et amende de 200 à 100.000 francs).

En cas de force majeure (malade alité, étudiant en période d'examen par exemple), les familles devront déposer avant le 5 Juin, à la Mairie du domicile de l'intéressé, une pièce justifiant qu'il est dans l'impossibilité de répondre à la présente convocation, et indiquant la date la plus proche à laquelle il pourra être à nouveau convoqué (certificat médical, attestation du Chef d'établissement scolaire, etc.).

Au vu de cette justification, un récépissé provisoire lui sera délivré par le Maire.

Angers, le 31 Mai 1943.

Le PRÉFET DÉLÈGÉ :



Imprimerie W. HERBES, 17, Angers. — 43.1715

ÉTAT FRANÇAIS — DÉPARTEMENT

Commune de

# CONVOCAATION

## Service Obligatoire du Travail

(Loi du 16 février 1943.)

**Recensement des Français et ressortissants Français  
nés en 1920, 1921 et 1922.**

En exécution des prescriptions de la loi du 16 février 1943 et du décret du même jour, tous les Français et ressortissants français du sexe masculin, nés entre le 1<sup>er</sup> janvier 1920 inclus et le 31 décembre 1922 inclus et domiciliés sur le territoire de la commune, devront se présenter aux opérations de recensement qui aura lieu à

aux jour et heure indiqués ci-après.

## **Le Trajet LOURDES-OSSUN**

Pour nous rendre de Lourdes à Ossun, Morane a mis à disposition deux camions à banquettes, logés dans un garage près de la Poste. C'est là qu'il faut se rendre le matin à 7 heures 30 pour l'embauche à 8 h. à l'usine. C'est là qu'on nous dépose le soir après 18 h. Ces camions sont équipés du gazogène et notre chauffeur François Caussade, toujours aidé par l'un de nous, commence une heure avant la mise en route : allumage et surveillance du feu de bois, chargement d'eau et réglages. Il m'est arrivé souvent, par le froid glacial de l'hiver 1944, de participer à cette opération. Ces mêmes camions servaient durant la journée à nous transporter, notre équipe étant une des seules à se déplacer hors des murs, en particulier sur la piste d'essais.

## **Le Essais sur la piste**

L'usine Morane fabrique des avions français ( Dewoitine 520, Morane 470 ) mais répare aussi les avions allemands, en particulier le Focke Wulf 190, chasseur très efficace. Dès les réparations faites sur les F.W.190, c'est un officier allemand metteur au point qui prend en charge les appareils pour leur réglage. Pour cela, il doit effectuer ses examens sur la piste haute de l'usine, battue régulièrement par les intempéries d'hiver. L'avion est amené en un point donné et notre équipe doit s'y rendre pour obéir aux ordres du metteur au point placé dans l'habitacle de l'appareil.

Notre travail consiste à assurer à l'appareil une rotation de 360° sur place par petits déplacements de 50 centimètres et d'attendre que les réglages d'appareils de pilotage soient faits à chaque arrêt entre les déplacements. L'opération dure environ deux heures pour chaque avion et c'est pour nous un supplice que d'évoluer là, par tous les temps, matins clairs à la bise glaciale par des températures sous 0°, neige au sol, ou sous des pluies fines et pénétrantes, notre corps toujours en position d'attente des ordres venant trop lentement.

C'est alors que quelquefois le pilote d'essais de Morane, M. Cliquet, travaillant sur les Dewoitine 520, passait et repassait en rase mottes sur notre groupe, à la grande colère de l'officier allemand voyant ses travaux troublés par cet intrus et qu'il fallait reprendre.

Ces opérations se sont répétées deux à trois fois par semaine tout le premier trimestre, matin et après-midi, puis occasionnellement après le bombardement, étant appelé en renfort car j'avais changé d'équipe. C'est le plus pénible souvenir qui me soit resté de mon service obligatoire.

MORANE SAULNIER MS 406



DEWOITINE 520



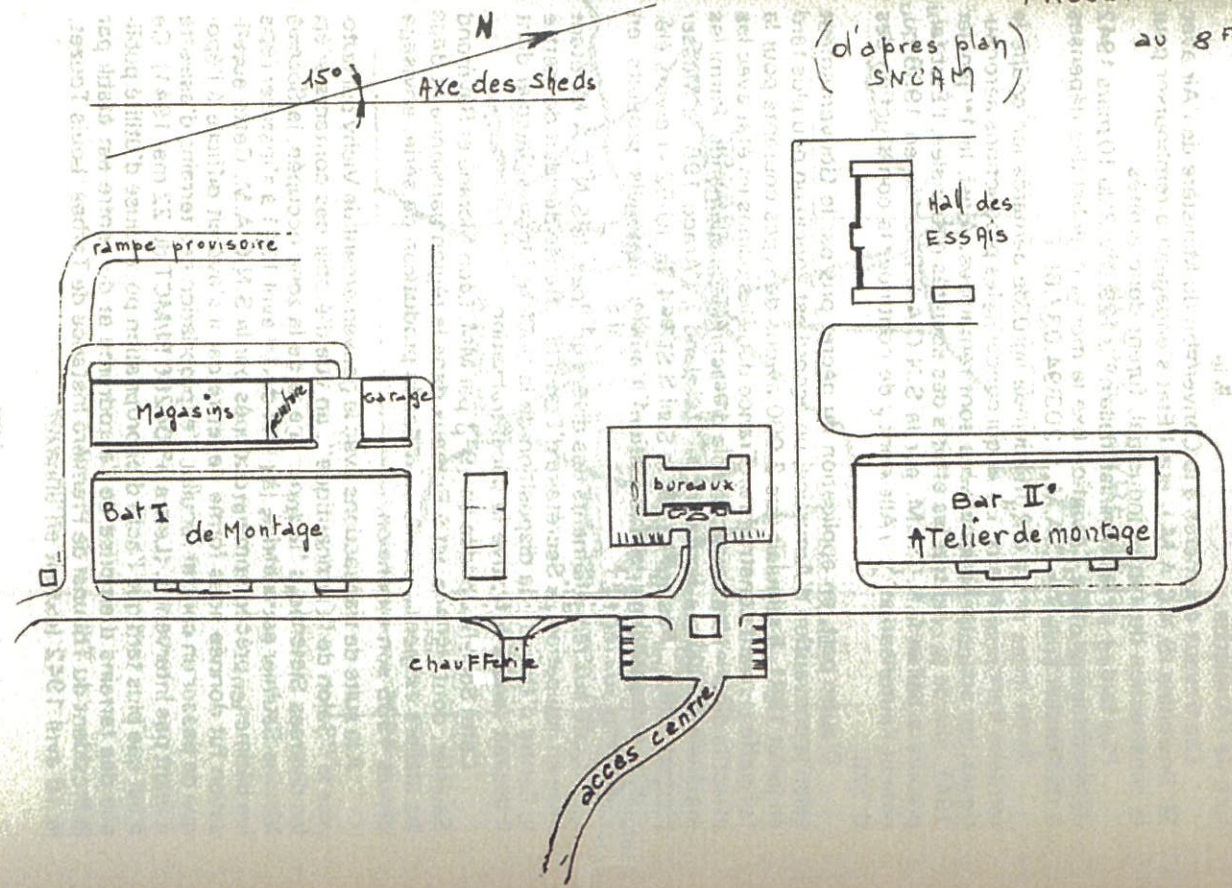
FOCKE-WULF FW 190



PROJET de CENTRE

au 8 Février 1940

(d'après plan)  
SNCAM



**CHANTIERS DE LA JEUNESSE**  
 Groupement N° 35  
 LABRUGUIERE - (Tam)



Le Chef du Groupement N° 35 certifie que vous avez été libéré des Chantiers de la Jeunesse le 20 Janvier 1943 pour être mis à la disposition du ministre de la P.I. en vertu de la permission.

*Me Zaillo. Roge*

Il est autorisé à travailler dans la Société *Morain. Sautier. SSM (Hauts Pyrénées)* qui l'a réclamé comme ouvrier spécialiste en attendant d'y être affecté régulièrement par le Commissaire Chef de la Zone Méditerranée du Secteur Ile (Jeunes mis à la disposition de la P.I.)

A Labruguière, le 20 Janvier 1943.  
 Le Commissaire HENRY-BIABAUD  
 Chef du Groupement 35.

*Perçu carte d'identité  
 semestrielle, ainsi  
 que verse à partir  
 du 20/1/43*



*10/1/43*



## **La Vie intérieure dans l'usine**

Nous n'avions aucun rapport avec les Allemands autre que notre contact journalier avec le surveillant civil contremaître, homme de qualité soumis par force aux impératifs de la guerre, ne parlant jamais de politique ni de propagande. A l'intérieur de l'équipe Bourguine beaucoup de solidarité, puis d'amitié, dévouement total au chef qui payait toujours de sa personne dans les efforts.

Aucun rapport avec le bureau d'études et son armée de dessinateurs en blouse blanche, dans son espace bien agencé. Déception totale par contre au sein de l'usine. Les professionnels venus de la région parisienne, fiers de leur qualification et de leur place justifiées, nous regardaient de haut. Pour eux, comme nous étions souvent en mouvement, nous n'étions que des va-nu-pieds ambulants. Même les pyrénéens occupant les postes "nobles" : tourneurs, ajusteurs, soudeurs, peintres, nous ignoraient. Nous ne trouvions de conversations possibles et de contacts amicaux qu'avec les chauffeurs des camions qui nous transportaient.

Que dire de la direction ? M.Keller était le directeur allemand. Ingénieur de formation, il n'avait quitté l'usine que trois jours, sa famille ayant été gravement touchée lors d'un bombardement aérien américain sur Munich. MM. Gauthier et Caillette étaient les directeurs français. Les chefs d'atelier ne sortaient pas de leur cabine aménagée au centre des bâtiments.

Chefs d'équipe et ouvriers qualifiés touchaient des salaires élevés. J'étais au dernier échelon des manœuvres et gagnais presque autant qu'un instituteur. La journée était longue, sans possibilité de retour à Lourdes, il fallait prévoir le casse-croûte de matin et le repas de midi. C'était le seul moment où nous étions assis. La semaine de travail était de six jours entiers. Après le bombardement, j'avais dû assurer la présence quelques dimanches.

## **Une punition : le balayage**

Début mars, l'ami Manolé et moi profitons d'une absence de Bourguine pour quitter l'équipe sous un vague prétexte, dans l'espoir de pouvoir admirer une série de Dewoitine 520, fin prêts pour le départ en opérations. L'entrée du bâtiment est interdite, mais nous y entrons. C'est en sortant que nous tombons sur le chef d'atelier fort mécontent et qui nous assure de ses prochaines nouvelles. Elles ne tardent pas et nous sommes condamnés à balayer pendant un mois le bâtiment n°1.

Nous voici donc avec un jeu de balai, seau, pelle, à passer entre les machines pour nettoyer en surface, ceci pendant des heures, jusqu'à ce que, chaque jour, l'astucieux Bourguine vienne nous délivrer pour assurer une autre tâche. La sanction ne durera pas car le 10 mars le bombardement se chargera de supprimer notre emploi.



Société "Aéroplanes MORANE-SAULNIER"  
USINES DE LOUEY (H.-P.)

848

Carte d'Abonnement  
"TRANSPORT"

de **LOURDES** à **LOUEY-USINE**  
et vice-versa

délivrée à M. **MEZAILLE Roger**  
LOUEY, le **3-2-1944**

Le Chef du Personnel  
AÉROPLANS MORANE-SAULNIER  
OSSEUX (HAUTES-PYRÉNÉES)  
Téléphone 1305 TAFES  
C. N. 497 A

Société "Aéroplanes MORANE-SAULNIER"  
Usines de LOUEY (H.-P.)

Usine classée "B" BETRIEB  
Décision O.O. 3017, 20 Oct. 1943  
Personnel non prélevable

LAISSEZ-PASSER

Nom et Prénoms **MEZAILLE Roger** N° **524**  
Qualité **O.S., réduction Service T**

LOUEY, le **1. février 1944**  
Le Chef du Personnel,

**MORANE SAULNIER**  
Le chef du Personnel  
*[Signature]*

**PALAIS de JUSTICE**  
Rue Brauhauban  
**TARBES**

LES PYRÉNÉES, le 27 Avril 1944  
Monsieur le Directeur de l'Office du  
Départemental des Hautes-Pyrénées

**OFFICE DÉPARTEMENTAL  
DU TRAVAIL  
HAUTES-PYRÉNÉES**

M. Mezailles Roger  
8. Rue Guyenne - Lourdes

J'ai l'honneur de vous informer  
que la demande d'autorisation d'embauche  
établie par Monsieur le D<sup>r</sup> des Usines  
Morane Saulnier  
concernant, a reçu un avis favorable.  
En conséquence, veuillez vous  
présenter dans cet établissement, muni  
de la notification ci-jointe, à la date  
indiquée.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance  
de mes sentiments distingués.

Pr. le Directeur de l'Office  
*[Signature]*

**OFFICE DÉPARTEMENTAL  
DU TRAVAIL  
DES HAUTES-PYRÉNÉES**

**TARBES**  
29 IV 44 1944

**MORANE-SAULNIER**  
Usine de Louey (H.-P.)

Bulletin de paie tenant lieu de récépissé  
de versement aux Assurances Sociales.

Payé du **15 JUIN 1944**

M. **Mezailles Roger**  
Atelier : **Equipe M**  
Taux affûtage **8.60**  
**79.15** Heures présence.

Détermination du Salaire	Salaire de base	814.95
	Majorations	
	H. suppl.	
	Primes ou Boni	
	Cong. pay.	
	<b>Salaire brut</b>	<b>814.95</b>
	Rég. de prévoy.	
	Ass. Soc.	32.40
	Impôts	34
	<b>Salaire résiduel</b>	<b>748.55</b>
à déduire	Acomptes	
	Oppositions	
	Délégations	
	Transports	25
	Appoint	1.80
	<b>Salaire net</b>	<b>721.75</b>
à ajouter	Frais de bureau	
	Appoint	3.25
	<b>Net à payer</b>	<b>725</b>

**MORANE-SAULNIER**  
Usine de Louey (H.-P.)

Bulletin de paie tenant lieu de récépissé  
de versement aux Assurances Sociales.

Payé du **30 JUIN 1944**

M. **Mezailles Roger**  
Atelier : **Equipe R**  
Taux affûtage **8.60**  
**115.2 + 23.04** Heures présence.

Détermination du Salaire	Salaire de base	1188.85
	Majorations	
	H. suppl.	
	Primes ou Boni	
	Cong. pay.	
	<b>Salaire brut</b>	<b>1188.85</b>
	Rég. de prévoy.	
	Ass. Soc.	117.60
	Impôts	81
	<b>Salaire résiduel</b>	<b>1053.25</b>
à déduire	Acomptes	
	Oppositions	
	Délégations	
	Transports	25
	Appoint	3.25
	<b>Salaire net</b>	<b>1030</b>
à ajouter	Frais de bureau	
	Appoint	
	<b>Net à payer</b>	<b>1030</b>



## **Les Déplacements**

Nous devions aller souvent en gare d'Ossun. C'est là qu'arrivent et sont entreposées les pièces d'avions Focke Wulf. Dès leur arrivée, les deux équipes Bourguine et Cazalé se transportent en gare pour assurer le déchargement des matériels, passant des plates-formes SNCF sur des plates-formes routières pouvant aller de la gare aux ateliers de la piste.

Travail exigeant force – que certains n'ont pas – pour soulever les coques blessées, les ailes, les moteurs et le tout venant. La sortie était dure, surtout par mauvais temps, mais en rien comparable avec la pénibilité des stations d'essais sur la piste.

Nous n'étions pas seuls : c'est là que nous avons vu les colosses de l'agence Todt traiter avec cruauté une équipe de jeunes vietnamiens, obligés de décharger sous la férule un train de sacs de ciment pour les transporter sur des camions.

## **Les Alertes aériennes**

Bien avant le bombardement de mars 1944, la direction avait prévu d'initier le personnel à des alertes aériennes. Elles consistaient simplement à quitter les lieux dès la sirène et à se rendre côté est, hors de l'usine, après avoir traversé la R.N.21, dans les espaces en direction de Lanne.

La première sortie avait dénoté une certaine pagaille, beaucoup de désordre, rentrée trop tardive dans l'usine. Pour les suivantes, on avait aménagé des "couloirs" réservés à certaines équipes, qui assuraient moins de risques. Ce divertissement était apprécié, chacun de nous étant persuadé que, s'il y avait visite de bombardiers, cela ne pouvait être que la nuit, sans danger pour le personnel absent. Ce qui se réalisa le vendredi 10 mars.

## **Le Bombardement**

Le bombardement de l'usine a été relaté avec grande précision par MM. Bottari et Rousse et a fait l'objet de publications (Bulletin de la Société Académique des Hautes-Pyrénées). C'est avec facilité qu'ils ont pu avoir accès aux documents le relatant dans les archives de la RAF. Comme tous les Bigourdans, j'ai entendu le fracas des bombes sur l'usine vers 23 h 30 sans pouvoir assister au spectacle lumineux de l'évènement.



L'usine Morane -Saulnier en 1944



L'usine après le bombardement



En 1945, l'usine tourne à plein régime. On l'a même raccordée au chemin de fer.  
Observez le train à droite, et le panneau "Tarbes"

Ce n'est que le lundi que l'on eut accès à l'usine pour voir l'état des lieux et surtout constater l'intense animation qui y régnait déjà. Car les Allemands ont réagi vite. Des entreprises privées, françaises et allemandes ( la Boleitum, la ERLA ) sous la direction de l'agence Todt, étaient déjà en action pour le déblaiement, et il semblait que nous étions là comme des intrus, ne sachant que faire, ne recevant aucun ordre, ne voyant aucun chef. Bourguine était sans ressort, son surveillant allemand absent. Nous avons longuement erré dans les gravats, notre vestiaire métallique et son contenu disparus, pulvérisés.

Tout ce nouveau personnel attaché à la remise en marche de l'usine avait créé la nécessité d'aménagement d'une cantine privée attachée à l'entreprise Boleitum et à laquelle nous avons accès. Aussi le problème du ravitaillement fut-il un temps résolu.

C'est alors que j'apprends que je suis promu manœuvre spécialisé dans l'équipe de M. Cazalé. Je n'ai jamais su pourquoi ni de quelle spécialisation il s'agissait. M.Cazalé entreprit de me former à la connaissance d'instruments, mais il comprit vite qu'il ne tirerait pas grand chose de moi, par suite de ma maladresse naturelle et d'une certaine mauvaise volonté que je cachais de mon mieux.

## **Le 6 Juin 1944 : le débarquement allié**

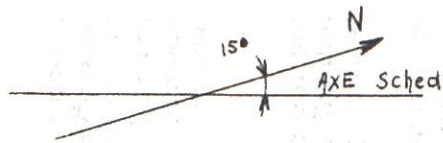
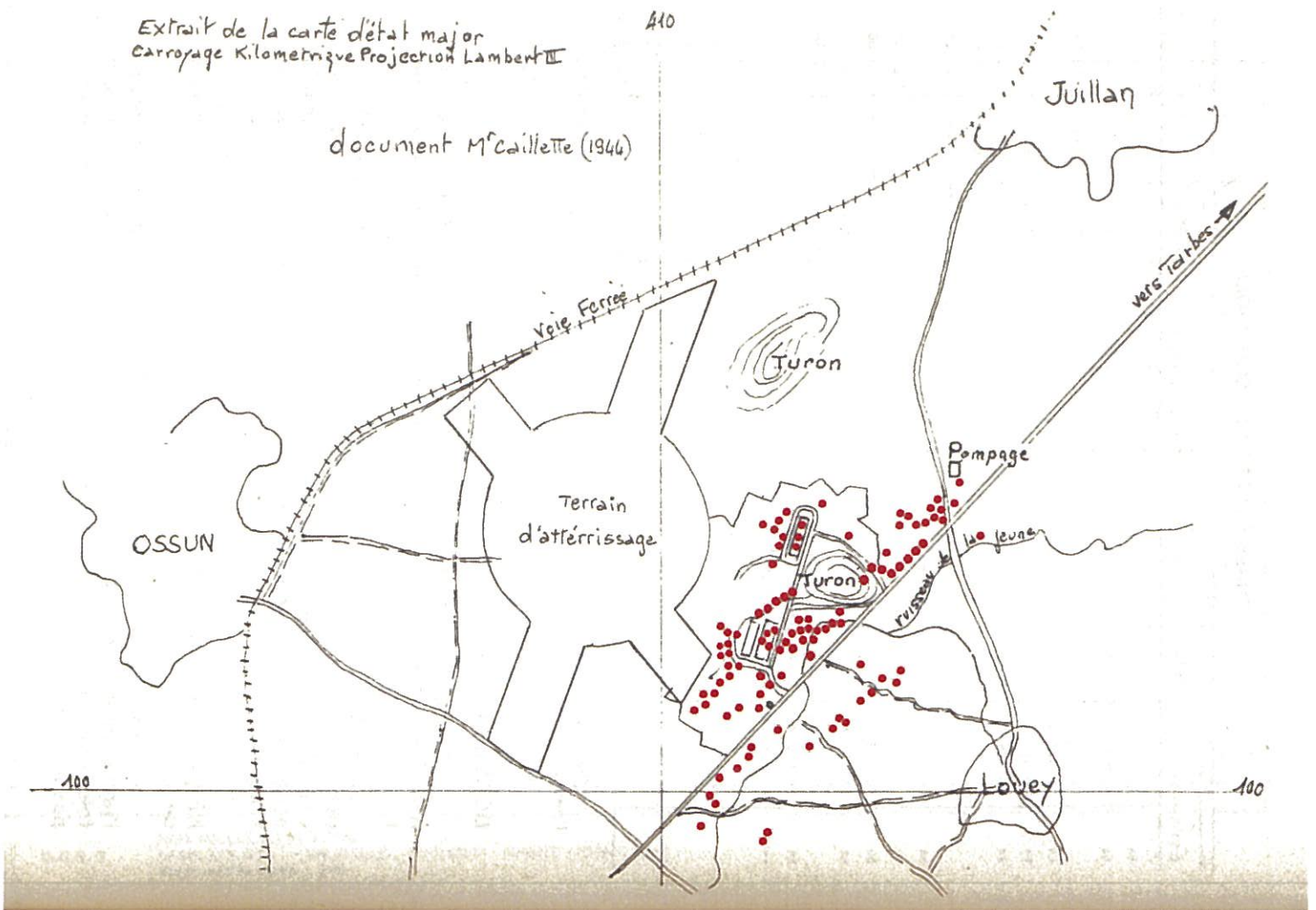
Dès 6 heures du matin, radio Londres a annoncé le jour J, jour tant attendu du débarquement allié. Dans le camion qui nous mène à l'usine, chacun se demande ce qui nous attend. Eh bien, tout simplement l'entrée est habituelle et chacun reprend ses activités.

Vers 9 heures, nous remarquons que des soldats allemands sont postés à divers points alentour et que leurs matériels (mitrailleuses en batterie) sont pointés vers l'intérieur. Cela restera ainsi toute la journée. Le soir, à la fin du travail, fouille générale au pied des camions avant le départ. Rien dans la journée ne fut signalé, mais une ambiance d'inquiétude régnait dans tous les services. Les jours suivants n'apporteront pas de changements. Sauf pour moi à qui une nouvelle affectation se présente.

Extrait de la carte d'état major  
Carroyage Kilométrique Projection Lambert III

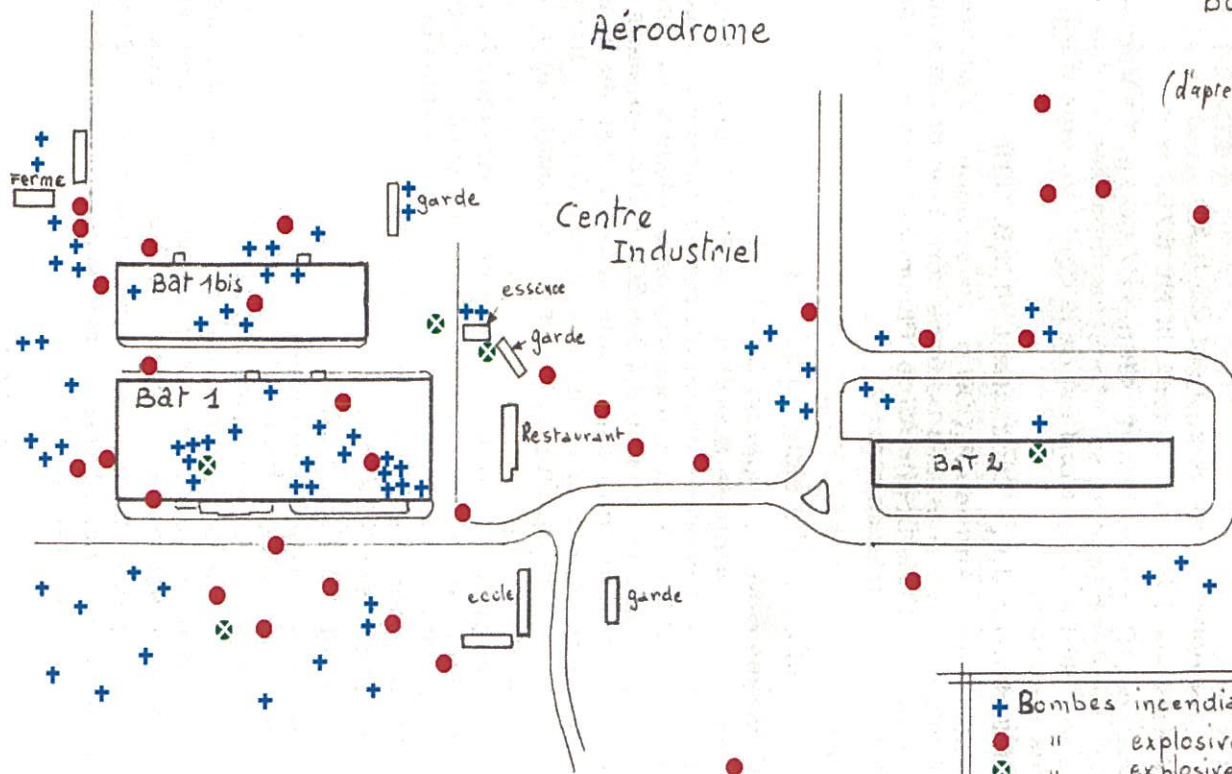
410

document M'caillette (1944)



ETAT du CENTRE après

bombardement  
10/11 mars 1944  
(d'après rapport Caillette)



- |   |                            |
|---|----------------------------|
| + | Bombes incendiaires        |
| ● | " explosives               |
| ⊗ | " explosives non explosées |

## **Les Aciers**

Je rencontrai un jour de juin un camarade de classe travaillant au bureau d'études et lui demandai s'il pouvait me trouver un emploi différent de manœuvre. Avec l'accord du chef Cazalé qui me détache auprès de lui, Destarac (c'est son nom) m'installe dans une partie du grand bâtiment aménagée en bureaux. J'avais un bureau, une chaise, le rêve ! Seul voisin, le fils du directeur M. Gauthier avait son service et ses secrétaires. Destarac se présente un matin, les bras chargés de fiches et de documents. Mon travail consistait à classer ces fiches et les compléter par des éléments donnés par les services, toutes sur un même thème, la présence et l'utilisation de l'acier.

J'ai tout oublié aujourd'hui, mais au bout d'un mois de ce travail, j'étais assez connaisseur de l'acier, m'étant pleinement impliqué dans cette étude, de la mi-juin au mois d'août.

Morane s'était focalisé sur un acier spécial, l'acier 34. Les fiches le concernant revenaient souvent. Cette classification était différente de la classification générale qui voulait qu'il soit un acier tendre, avec un taux de moins de 0,35% de présence de carbone. L'acier spécial 34 était adopté par le bureau d'études, m'affirmait Destarac, qui n'en disait pas plus. Je n'ai jamais su ce que sont devenues mes nombreuses fiches établies avec grand soin. Ce stage dura jusqu'à la fin de mon séjour à Morane. J'avais donc abandonné l'équipe de manœuvres, mais la nécessité voulut que je la retrouve une dernière fois au cours d'un déplacement.

## **L'Hôtel Impérial à Lourdes**

Le début du mois d'août marque les premiers signes du retrait des Allemands du sud de la France. A cet effet, la direction de Morane va retirer de ses divers entrepôts les matériels qui seront évacués par camions.

Il en est ainsi pour ceux qui reposent à l'hôtel Impérial de Lourdes, loué à Morane par M. Loquet, gérant de l'hôtel. Un jour de la première quinzaine d'août, l'équipe de manœuvres de Cazalé ( il était venu me chercher, rassemblant tous ses hommes) est transportée à Lourdes où il nous faut charger une série de camions allemands placés devant l'hôtel. Le déménagement commence à partir du 5ème étage, tout par l'escalier. Toutes sortes de matériels d'aviation sont à descendre : canons, mitrailleuses, armes diverses, caisses de montres, de goniomètres, tôles, armatures, etc. Travail pénible car de nombreuses chambres sont occupées à chaque étage, et les nombreuses montées et descentes d'escalier meurtrissent nos jambes.



# AÉROPLANES MORANE-SAULNIER

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

CAPITAL : 5.500.000 FRANCS (dont 1.500.000 remboursés)

SIÈGE SOCIAL : 3, RUE VOLTA  
PUTEAUX (SEINE)

**USINE d'OSSUN**

LOUEY PAR JUILLAN  
(Hautes-Pyrénées)

GARE : OSSUN

BOITE POSTALE N° 49 - TARBES

Adresse télégraphique :  
MORASAU TARBES

Téléph. TARBES 10-50-51-52

Reg. Com. Seine 100-726

C/c. Postaux TOULOUSE 54022

LOUEY, LE  
(Ch.-P.)

*9 août 1944*

Monsieur ROGER MEZAILLE

8, rue Guynemer, 8

LOURDES

RECOMMANDÉE

M *Monsieur*

Nous avons le regret de vous aviser que par suite d'une réduction massive de nos commandes, nous nous trouvons dans l'obligation de vous licencier.

La période de préavis commencera le *16 août* et vous serez libre de tout engagement à partir du *27 août 1944*

Nous vous donnerons toutefois accord pour procéder à une mutation, à votre choix, ceci dès que vous le désirerez.

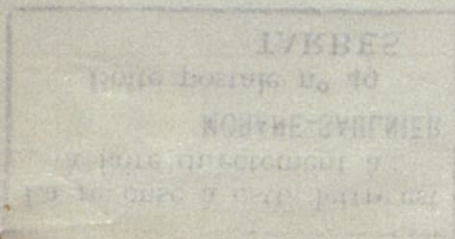
Nous vous prions d'agréer, *Monsieur*, nos salutations distinguées.

Pour le Directeur Général

et par délégation

L'ingénieur en Chef

*A. Gaudin*



La réponse à cette lettre est à faire directement à :  
MORANE-SAULNIER  
Boîte postale n° 49  
TARBES

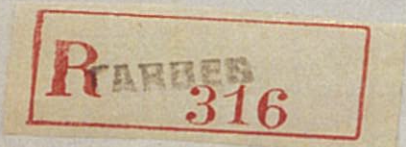


Monsieur ROGER MEZAILLE

8, rue Guynemer, 8

RECOMMANDÉE

LOURDES



Ce fut la dernière journée de mon travail d'équipe. Peu de temps après, j'appris que ces convois de camions avaient été interceptés par la Résistance dans leur fuite vers le Nord.

## **La fin du séjour**

Je quittais l'usine quelque temps après, ayant reçu ma lettre de licenciement du 9 août. Non sans que notre surveillant allemand m'ayant dit que, toujours soumis au régime du S.T.O., je serai versé au service de l'agence Todt. Il n'eut pas le temps de le faire, car la libération de la Bigorre le 20 août vint me rendre la liberté.

Eloigné aussitôt de Lourdes, je ne suis pas revenu à l'usine. Mais au début de septembre, mon frère André faisait son entrée à Morane, âgé de 17 ans, pour y suivre une longue et heureuse carrière.

*Roger Mézaille ( Octobre 2012)*

