

STUDIO DIFFÉREMMENT

Les textes et les illustrations
de cette rubrique historique
sont protégés par l'article L-111-1
du code de la propriété intellectuelle,
pour toute utilisation nous contacter.

© Studio Différemment



Les premiers tramways

TRANSPORTS EN COMMUN Lancé en 1863, le réseau toulousain d'omnibus passe en 1887 au tramway à cheval et, en 1906, au tramway électrique. À sa tête pendant près de 50 ans, celui qu'on a surnommé « l'empereur Pons ».

Sur les trois premières lignes d'omnibus à circuler au printemps 1863 au départ de la gare Matabiau, Eugène Pons fait rouler des omnibus à deux ou trois chevaux, 1 qui lui a fabriqué le carrossier Mandement, installé rue du rempart Saint-Étienne, non loin des bureaux toulousains du minotier, place Dupuy.

C'est en 1887 que commencent à rouler les premiers tramways à chevaux 2 qui permettent d'améliorer le confort des passagers.

Au printemps 1891, premier essai (malheureux) 3 du tramway électrique entre le pont des Amidonniers et la Foire de Toulouse, installée au ramier du Bazacle.

LE 12 AVRIL 1863 « à une heure du soir », avec plus de deux semaines d'avance sur le calendrier prévu, les omnibus à cheval flambant neufs de la Compagnie Pons arrivent place du Capitole où ils doivent d'abord « être reçus officiellement par l'Administration municipale. L'inspection terminée et sur le signal de Monsieur le Maire », ils sont « livrés immédiatement à la circulation publique et sur tous les points exploités. » Pour entamer cette révolution qui fait entrer la ville dans l'ère des transports en com-

mun, le réseau n'a que trois lignes aboutissant toutes à la gare Matabiau. Cela va changer, mais le prix des places, lui, à 10 centimes « de tous les points de départ à tous les points de destination » ne bougera pas jusqu'en 1920. Il est notamment modique pour l'époque, même si ce n'est pas rien quand la paye va de 2 à 3 francs par jour.

UN RÉSEAU EN MARCHÉ. Cela faisait longtemps que la municipalité rêvait d'un réseau cohérent et bon marché de transports en commun, au lieu de la dizaine de

de fer en 1857, si loin du centre-ville, l'ont forcé à se jeter à l'eau... Eugène Pons, un riche minotier quinquagénaire d'Auterive qui a ses bureaux toulousains place Dupuy, est le seul candidat à

l'appel d'offre lancé en 1862. Un premier dépôt est installé sur les allées Louis-Napoléon (actuelles allées Jean-Jaurès). Le réseau, victime de son succès, doit vite s'étoffer et se centrer sur la place du Capitole. Début 1871, alors que son ingénieur de fils défend Belfort avec le 2^e bataillon d'artilleurs mobiles de la Haute-Garonne, Eugène Pons meurt et lui lègue sa très rentable affaire. Car, comme pour le train à la même époque, le trafic ne cesse d'augmenter : de 1,1 million de passagers par an en 1863 à 1,5 en 1870, 6,3 en 1882, 16,5 en 1905...

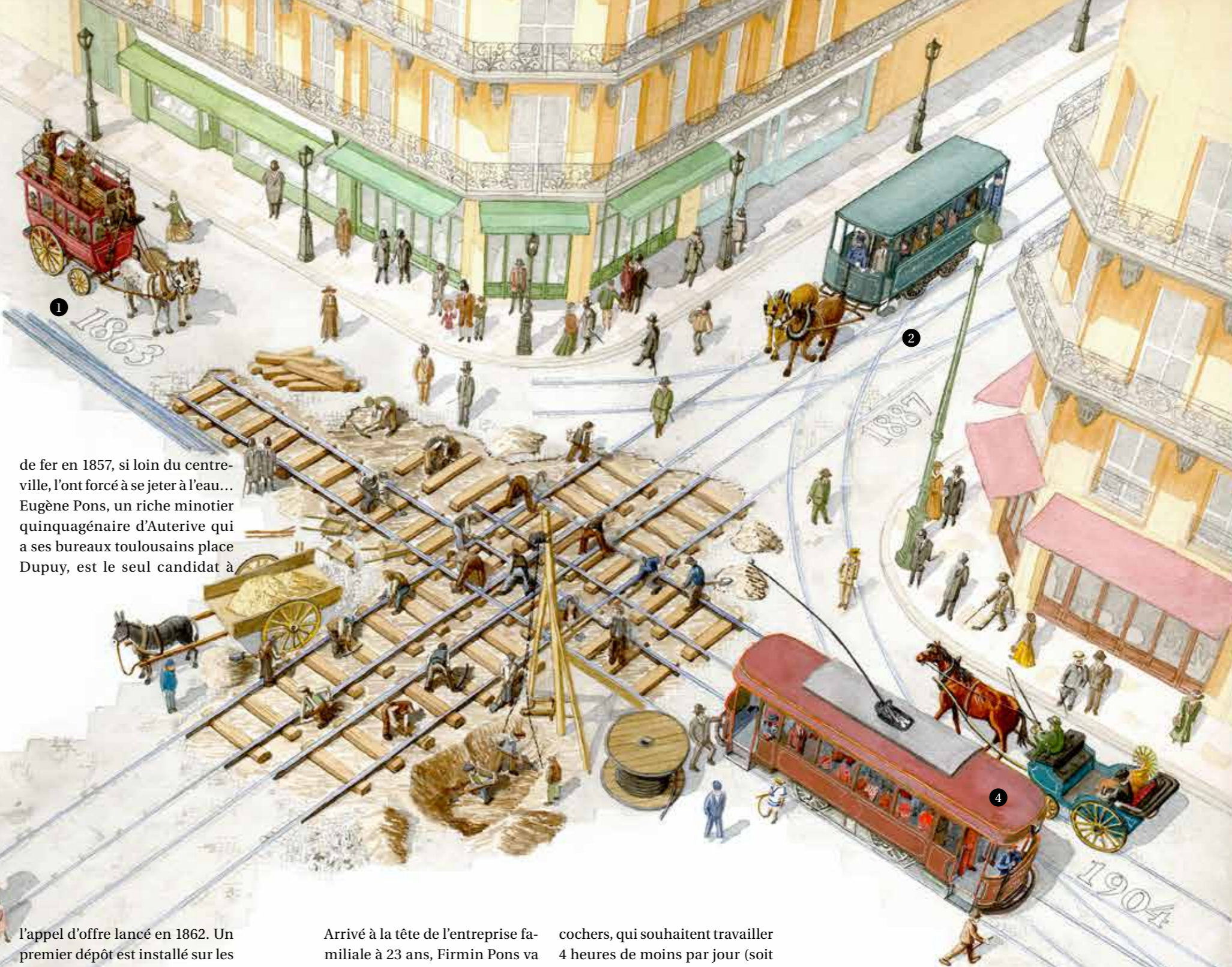
Arrivé à la tête de l'entreprise familiale à 23 ans, Firmin Pons va incarner, jusqu'à sa mort en 1920, le développement régulier, prudent et profitable du réseau toulousain. Non sans quelques heurts : sa gestion paternaliste et au plus juste, de ce qui devient vite l'une des plus grosses entreprises de la ville, ne tarde pas à faire des étincelles. Jean Jaurès, alors adjoint municipal à l'Instruction publique, est ainsi chargé fin juillet 1891 de régler le très violent désaccord entre « l'empereur Pons » – comme on l'a surnommé à Toulouse – et ses

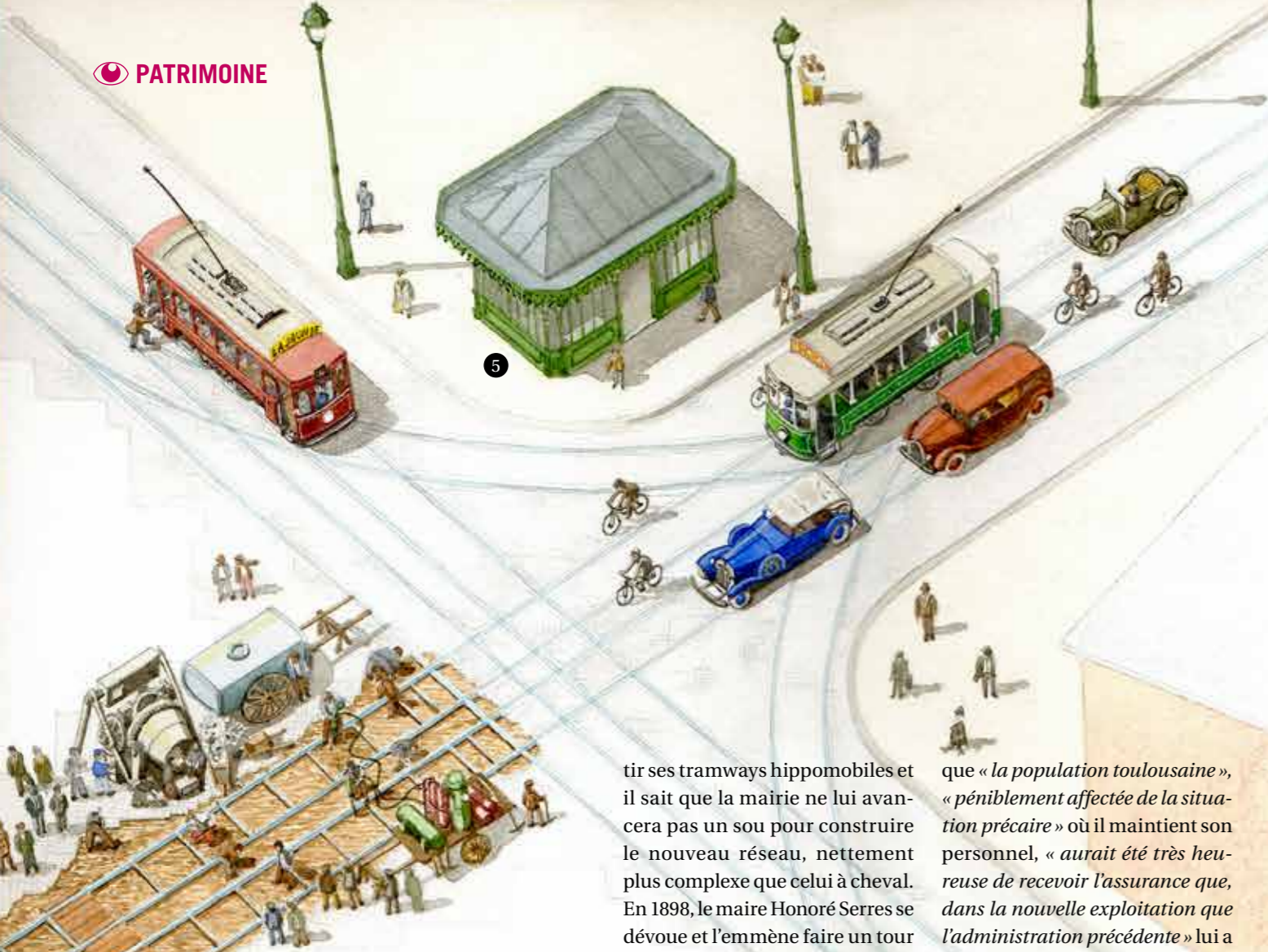
cochers, qui souhaitent travailler 4 heures de moins par jour (soit 12 heures au lieu de 16). Pragmatique avant tout, Pons cède sur les horaires, mais obtient une importante ristourne de la municipalité.

PASSAGE À L'ÉLECTRIQUE. La tension, cet été-là, vient du canal de Brienne. C'est en effet le long de cette voie d'eau que roule alors un premier prototype de tramway électrique pour mener les visiteurs jusqu'à la Foire de Toulouse. Prototype qui ne semble pas encore parfaitement au point,

comme le relate le 14 juin *La Dépêche* : « Dans l'après-midi d'avant-hier, vers 5 heures et demie, le coquet tramway électrique qui fait le service du Bazacle au pont des Amidonniers a manqué son arrêt en revenant du Parc du Bazacle et, sortant des rails, il est venu tamponner sans trop de violence la baraque où l'on distribue les tickets pour ce petit voyage. La baraque a ainsi reculé de 4 ou 5 mètres. Personne n'eut de mal. » ►

En 1902, la mairie convainc Firmin Pons d'électrifier peu à peu ses tramways. Les premières motrices Jeumont, 4 en mai 1906, peuvent accueillir 40 passagers, 19 debout et 21 assis. Elles sont peintes en « rouge chocolat ».





► Cet échec technique ne décourage pas la municipalité : elle a déjà obtenu de Pons qu'il modernise ses voitures en 1882 et qu'il passe au rail (avec des tramways à cheval) en 1887. À chaque fois, Pons, habile négociateur, a obtenu un substantiel rallongement



Ci-dessus, un carrefour dans les années 1920 alors que les automobiles commencent à se faire nombreuses dans les rues toulousaines et que tout le réseau est désormais électrifié. Des kiosques 5, où l'on peut acheter billets et abonnements, sont installés aux arrêts les plus fréquentés.

Ci-contre, le réseau de centre-ville en 1906, année de lancement du tramway électrique (en vert les nouvelles lignes électrifiées, en brun les lignes d'omnibus ou de tramway hippomobile).

de sa concession, qui court maintenant jusqu'en 1922. Mais pour l'électrification, Pons va longtemps faire de la résistance. Alors que Marseille et Bordeaux ont fait ce choix dès le début des années 1890 : il veut d'abord amor-

tir ses tramways hippomobiles et il sait que la mairie ne lui avancera pas un sou pour construire le nouveau réseau, nettement plus complexe que celui à cheval. En 1898, le maire Honoré Serres se dévoue et l'emmène faire un tour d'Europe des nouveaux réseaux électriques. Deux ans plus tard, Pons fait sa demande officielle. Dans une lettre pleine de réticences, « l'empereur » consent à envisager l'électrification de certaines lignes... et obtient, en 1902, une prolongation de 30 ans de sa concession.

Mais la municipalité, désolée du retard toulousain, est pressée. Et Pons, fidèle à son caractère, est prudent. D'où des relations de plus en plus tendues entre le Capitole et la rue des Prés (le dépôt au bord du Canal du midi où Pons a installé ses bureaux depuis la fin des années 1870) ; alors que les travaux de construction des nouvelles lignes électrifiées perturbent la circulation et semblent avancer au ralenti de 1903 à 1906. Année où Albert Bédouze (premier socialiste à accéder à la mairie) décide même de boycotter le lancement du nouveau réseau en écrivant à Pons

que « la population toulousaine », « péniblement affectée de la situation précaire » où il maintient son personnel, « aurait été très heureuse de recevoir l'assurance que, dans la nouvelle exploitation que l'administration précédente » lui a « très généreusement rétrocédée », il adopterait « un régime plus humain » pour ses employés. Sans parler de « la dévastation des allées Lafayette », des « rails déposés sur les promenades et dans les rues depuis des mois entiers » et de son « silence obstiné » qui empêchent la municipalité d'apporter par sa présence « la marque de sympathie » qu'il a jugé bon de solliciter « à l'occasion de la très tardive sortie officielle des voitures électriques »... Résultat : Pons ne viendra pas non plus lors de l'inauguration des trois premières lignes le 7 mai, alors « qu'une véritable foule stationne aux points de départ et aux terminus ».

28 MILLIONS DE PASSAGERS. Les relations s'apaiseront par la suite, au fur et à mesure du développement et du succès du réseau électrique (28 millions de passagers en 1913), presque complètement terminé à la veille de la Première Guerre mondiale. Les

tramways vont désormais plus vite et plus loin, ce qui permet de multiplier les liaisons vers la banlieue et d'accélérer l'urbanisation dans les faubourgs désormais plus accessibles depuis le centre-ville. Les pétitions se multiplient pour obtenir des « prolongements ». En 1912, Pons, qui accumule les bénéfices, accepte même de signer avec le département la création d'un réseau électrique « suburbain », rayonnant depuis la place Esquirol vers les communes de la grande banlieue toulousaine.

PLACE AUX AUTOMOBILES ET AUX AUTOBUS. À côté des motrices Jeumont qui se multiplient donc un peu partout dans la ville, les « paisibles petits chevaux » continuent un temps de traîner leur « cage à poulets qui s'arrête à tous les arbres du boulevard ou à tous les becs de gaz, selon le caprice ou les convenances des voyageurs ». En 1914, la Guerre marque un coup d'arrêt et Firmin Pons ne lui

survivra pas longtemps. Il meurt en 1920 après avoir vainement demandé à la mairie une augmentation du billet. Sa compagnie devient la STCRT ; une autre époque, celle de l'automobile et des autobus, commence. ●

À lire : « La « Belle-Époque » du tramway (1902-1936) : les débuts du tramway électrique à Toulouse », Florian Nicolas, Université Toulouse-Le Mirail, 2003 ; « Omnibus, tramways et autobus de Toulouse », Christian Lacombe et Patrice Malterre, Éditions du Cabri, 1983.



Ci-contre, le réseau de centre-ville vers 1913, (en vert les lignes électrifiées, en brun les lignes d'omnibus ou de tramway hippomobile).

STUDIO DIFFÉREMENT

© Studio Différement 2013
Illustrations : François Brosse,
Pierre-Xavier Grézaud
Texte : Jean de Saint Blanquat.



Le dépôt des Minimes 6 rue des Prés (aujourd'hui rue Danielle-Casanova) et boulevard de la Marquette, qui servira jusqu'en 1982. Firmin Pons s'y est installé en 1877 et il a dû notamment l'agrandir lors de l'électrification afin de disposer d'une centrale qui donne du courant à ses fils trolley. Les ateliers de maintenance 7 ont remplacé les écuries. Un des premiers autobus, 8 apparu en 1926 et qui vont finir par éliminer (provisoirement) les tramways en 1957, se présente à l'entrée.