

Tramways à chevaux sur la place Esquirol, après la démolition de l'ancien marché couvert à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

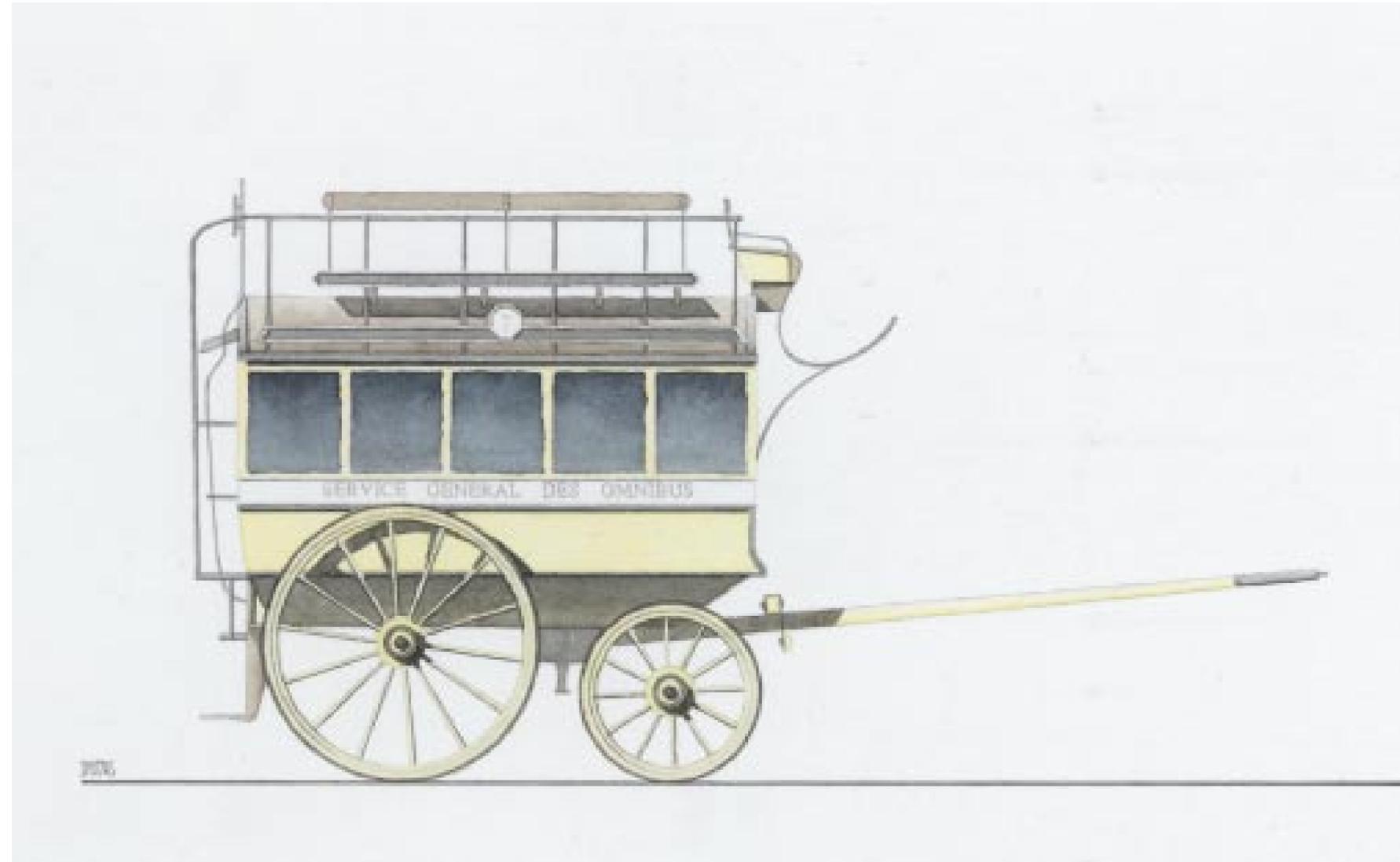


## Quand les tramways chaperonnaient les jeunes filles

À l'occasion de la cérémonie donnée en l'honneur des cinquante ans du lycée de jeunes filles de Toulouse en 1934 – actuellement le lycée Saint-Sernin –, madame Cazelles, présidente de l'Association des anciennes élèves, se souvient du rôle qu'ont joué les tramways dans la sauvegarde des bonnes mœurs des jeunes filles à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, à cette époque où les transports en commun en sont encore à leurs balbutiements dans la Ville rose, les Toulousains apprennent très vite à en apprécier les avantages. Le tramway devient un moyen très pratique d'accompagner les jeunes filles de bonne famille au lycée en assurant leur surveillance, et donc la préservation de leur précieuse moralité. Les Toulousains venaient en quelque sorte d'inventer les premiers « transports scolaires » ! « Il y a donc cinquante ans, les élèves ne se

rendaient pas seules au lycée ; il n'était pas admis par les mœurs qu'une jeune fille parût dans la rue sans la sauvegarde du papa, de la maman, d'une bonne sérieuse ; les frères même n'étaient pas des chaperons suffisants : "Le public, disait la directrice, en voyant un jeune homme, n'est pas tenu de croire que c'est un frère." Cette nécessité d'accompagner les élèves causait un grave dérangement aux familles ; et, pour celles dont le domicile était éloigné du lycée, c'était la quasi-impossibilité d'y faire élever leurs filles. M. le recteur Perroud et la directrice Melle Baillaud eurent alors l'idée de s'adresser à M. Pons : c'était le grand directeur des tramways, tramways à chevaux bien entendu, car les voitures électriques n'étaient pas encore en usage à Toulouse. On pria M. Pons de choisir des chevaux pacifiques et des conducteurs prudents et de bon ton ; tous

les matins à 8 heures, moyennant 6 francs par mois, deux tramways, surveillés l'un et l'autre par une répétitrice, prenaient les élèves et les amenaient au lycée. Ils s'arrêtaient à certains carrefours où se groupaient les élèves du quartier. Puis, suivant les boulevards, ils gagnaient le lycée par la rue Saint-Bernard et faisaient le tour de Saint-Sernin ; ils nous cahotaient rudement sur les pavés pointus, hargneux, inusables ; "ils sont du temps", disait-on, et cela signifiait qu'ils dataient du jour même des fondations de la basilique ; ils n'ont pas encore tous disparu ! Le soir, à 4 h 30, les tramways poussifs de M. Pons ramenaient à leur domicile les externes libres ; à 6 h 30 c'était le tour des externes surveillées et des demi-pensionnaires. Ah ! Les tramways de M. Pons ! Il m'arrive encore, les nuits de cauchemar, de m'éveiller en sursaut : j'ai manqué, en rêve, le tramway du lycée ! »



Omnibus impérial n°7 de la Compagnie Pons (première série, 1863). Longueur : 5,70 m, hauteur : 2,95 m, 12 places intérieures, 10 places extérieures.

Quatre ans plus tard, le 7 mai 1906, les trois premières lignes étaient mises en service : elles circulaient sur les boulevards depuis le carrefour avec les rues d'Alsace et Bayard ; l'une se dirigeait vers les Ponts-Jumeaux, l'autre s'en détachait pour atteindre la barrière de Paris par le pont des Minimes, la troisième enfin conduisait à la barrière Matabiau par la rue du Faubourg-Bonnefoy. Le succès fut immédiat et, au prix de grands travaux et de lourds investissements supportés par le concessionnaire, l'essentiel du réseau était électrifié dès 1912 ; on enregistrait cette année-là une fréquentation record avec 26,5 millions de voyageurs.

L'abandon des omnibus à chevaux entraîna des conséquences multiples dans la vie urbaine et modifia les pratiques de déplacement. Dans le centre de la ville, à l'intérieur de la ceinture des boulevards, la plupart des anciens itinéraires durent être abandonnés, car ils suivaient des rues beaucoup trop étroites pour accueillir les tramways électriques. Têl fut le cas de toutes les rues qui partaient de la place du Capitole, à l'exception des rues Lafayette et du Poids-de-l'Huile, par lesquelles les tramways qui circulaient rue d'Alsace arrivaient ou quittaient leurs terminus, presque tous maintenus devant les arcades. Ailleurs, seules les rues nouvelles récemment percées, parfois à peine terminées, se prêtaient à l'établissement de la voie et des lignes électriques



Un employé de la Compagnie des Tramways.

## Le tramway fantôme

Le premier tramway électrique a roulé à Toulouse le 7 mai 1906. C'est ce que la grande Histoire a retenu. Mais ce n'est pas tout à fait vrai. Un tramway électrique aurait circulé à Toulouse en 1891.

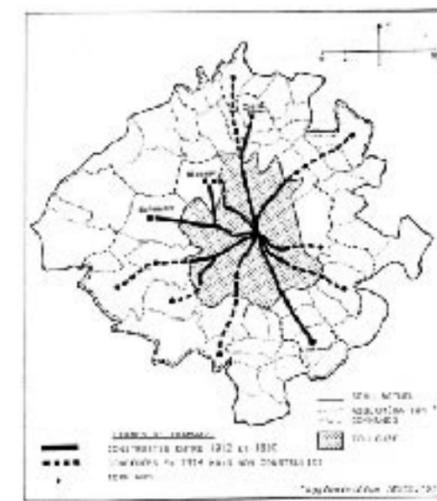
À l'époque, l'Europe est saisie par la folie du tram électrique. Dès 1881, un essai est effectué à Berlin (par une certaine firme Siemens). La même année, un tramway électrique circule à Paris entre la place de la Concorde et le palais de l'Industrie. Partout, on s'intéresse beaucoup à l'application de l'électricité dans les transports en

commun. Clermont-Ferrand est la première ville à électrifier son réseau en 1890. Et les Toulousains ne sont pas en reste. Dès 1891, la Ville rose envisage la création de son premier tramway électrique. Ce tram constituerait une navette entre le terminus de la ligne A des tramways hippomobiles (Saint-Michel - Amidonniers) et le site de la foire de Toulouse. Soit un trajet de 565 mètres entre la rive gauche du canal de Brienne et le ramier du Bazacle. Or, il est difficile de savoir si ce tram a réellement circulé ou s'il est resté à l'état de projet. Les archives ne conservent qu'un plan des voies. Heureusement, un fait divers relaté dans *La Dépêche du Midi* du 14 juin

1891 montre qu'un tramway électrique a bel et bien circulé à Toulouse avant l'avènement du xx<sup>e</sup> siècle : « Dans l'après-midi d'avant-hier, vers 5 heures et demi, 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. » Tramway d'attraction ? Tramway de démarchage commercial ? On n'en saura pas plus... hormis que l'usage électrique des transports n'était pas encore bien maîtrisé !

## Les tramways à chevaux

En 1887, Toulouse inaugure ses deux premières lignes de tramways hippomobiles sur rails : Lafayette - Saint-Michel et Lafayette-Amidonniers. En tout, la ville comptera 8 lignes de tramways à chevaux, qui se rajoutent aux omnibus à impériale et aux tramways Ripert. Comme ces derniers, les tramways à chevaux présentent un type été et un type hiver. Les baladeuses de la version estivale offrent 28 places assises, avec 7 bancs de 4 places chacun. On monte et on descend en route, grâce au long marchepied qui court le long du châssis. L'hiver, la voiture est fermée. On y accède par l'une des deux plates-formes, soit à l'avant soit à l'arrière, plates-formes ouvertes aux quatre vents, sur lesquelles on s'entasse souvent à plusieurs quand toutes les places à l'intérieur sont prises. En 1902, pas moins de 118 de ces véhicules sont en service à Toulouse.



aériennes. Ce sont en fait les tramways qui firent leur succès, car elles étaient auparavant boudées par la population à cause des nombreux chantiers en cours pour l'édification des immeubles riverains, ou parce qu'elle les jugeait peu propices aux manifestations de la convivialité méridionale. On prit ainsi l'habitude de « faire » ou de « monter » la rue d'Alsace, de rêver devant les vitrines de ses magasins, ce qui contribua à déplacer le centre de gravité de la ville de la place du Capitole vers le square Wilson et les allées Roosevelt, leurs grands cafés, le théâtre des Variétés, détruit par un incendie en 1907 (à l'emplacement actuel de l'UGC), et les premières salles de cinéma.

Sur sa lancée, Firmin Pons équipa même en tramways électriques des lignes qui desservaient les zones rurales à la périphérie de la commune, qu'on appelait alors la « banlieue urbaine », atteignant les noyaux villageois toulousains de Croix-Daurade, Saint-Agne, Lardenne, Saint-Martin-du-Touch ou Lalande. Puis, sans même attendre la signature d'un traité avec le département – qui n'interviendra

Ci-dessus, tramway à chevaux venant de Saint-Cyprien sur le Pont-Neuf. Sur la gauche, petit bâtiment de style dorique, aujourd'hui disparu, qui permettait l'accès des piétons à l'Hôtel Dieu. Sur l'autre rive, la façade monumentale de l'église de la Daurade.

À gauche, le réseau de tramways électriques dans la banlieue suburbaine (1912-1920).

## La Première Guerre mondiale et la fin de l'« âge d'or » des tramways électriques

● Au siège de la STCRT, receveurs et receveuses préparent leurs tickets et vérifient leurs comptes.

La guerre porta de rudes coups à l'organisation des transports en commun de Toulouse, qui ne retrouvèrent jamais, par la suite, l'âge d'or qu'ils avaient connu au moment de l'installation des tramways électriques. Les projets furent brutalement arrêtés, et l'exploitation souffrit beaucoup de la mobilisation de 430 de ses employés en 1914, sur un effectif total de 900 environ. Firmin Pons fit alors appel à un « personnel de fortune » qui manquait d'expérience, et on vit apparaître sur le réseau, dès 1915, de nombreuses femmes, qui seront parfois surnommées les « ponsinettes ». Si le trafic retrouva peu à peu son niveau d'avant guerre, les usagers pâtissaient d'un matériel moins bien entretenu, de pannes nombreuses et de la réduction des fréquences.

Les tramways toulousains ont contribué à l'effort de guerre. Un service de transport des blessés arrivant en gare Matabiau fut organisé vers les hôpitaux, dont Firmin Pons était administrateur depuis 1912 ; des titres de transport gratuits étaient distribués à ceux qui pouvaient ensuite sortir en ville pendant leur convalescence. Mais la guerre, c'était aussi le développement des activités de la cartoucherie, et surtout de la poudrerie, qui employait plusieurs milliers de personnes, dont beaucoup de femmes. Ses installations s'étendirent au sud de Toulouse dans les ramiers situés entre les deux bras de la Garonne. Pour acheminer du matériel et faire circuler des « trains ouvriers », le réseau des transports urbains fut adapté. Des embranchements permirent ainsi aux tramways de relier directement les ateliers de l'arsenal et ceux de la cartoucherie. Pour desservir la poudrerie, on la dota de deux accès. Sur la rive droite fut créée, avec l'aide du ministère de l'Armement, une ligne Carmes-Empalot, qui se détachait rue Saint-Michel, à hauteur de la rue des Récollets, de la ligne existante qui conduisait à la gare Saint-Agne. Sur la rive gauche, une ligne nouvelle prévue avant la guerre pour atteindre Pinsaguel et



### Qui étaient les « ponsinettes » ?

Août 1914. Mobilisation générale. Les Toulousains partent au front. La guerre force la ville, et notamment les transports en commun, à une réorganisation totale. La Compagnie des tramways se voit obligée d'embaucher les « non-mobilisables », autrement dit les retraités, les exemptés, mais surtout... les femmes. Dès 1915, on voit des femmes conduire les tramways. Celles qu'on surnomme très vite les « ponsinettes », en référence au directeur de la Compagnie, Firmin Pons, sont les wattmen (conducteurs de tramways électriques) de sexe féminin. Autrement dit les wattwomen. L'été 1914, la Compagnie Pons emploie 896 personnes. L'essentiel de ces emplois est occupé par des hommes. Durant les quatre ans que dure la guerre, près de 600 employés sont mobilisés. Dans une lettre qu'il adresse à l'un de ses employés parti au front, Firmin Pons évoque son projet : « Soyons prêts à tous les sacrifices, ●●●

●●● il ne faut plus songer à rien qu'à la patrie et toute votre énergie doit être employée à terrasser ces maudits Boches. Nous allons employer des femmes pour notre exploitation... » Peu à peu, elles occupent toutes les fonctions de l'exploitation, de la conduite des convois à la perception des droits de transport. Les femmes se montrent aussi bonnes conductrices que les hommes. On trouvait même, à l'époque, des gens pour jurer qu'elles étaient plus prudentes... La silhouette des ponsinettes devient vite familière aux Toulousains. Même malgré l'énorme veste de cuir en hiver. Lucie Auriol était une de ces « ponsinettes ». Son témoignage nous parvient par Jean-Claude Auriol, son petit-fils : « Elle est née en 1900, et a commencé à travailler à 18 ans dans la société Pons, comme wattwoman et receveuse. Elle était parfois en colère contre la Compagnie, car, un jour d'orage, en "tournant la flèche" [quand le tram arrivait au terminus, il fallait tourner la flèche pour qu'il puisse repartir dans l'autre sens], elle avait pris l'électricité. C'était une partie du boulot très pénible et pourtant réservée aux femmes, et cela la mettait hors d'elle. La conduite était de toute façon très physique, le frein était son cauchemar. Enfin, elle trouvait à redire au costume qu'elle devait porter, pas assez seyant à son goût. Elle me racontait ces nuits où, après avoir quitté son service très tard, elle devait rentrer à pied le long de la Garonne jusqu'à Casselardit... À l'époque, c'était un coin assez sauvage ! Vous trouvez peut-être qu'elle râlait beaucoup. Mais son métier était sa passion, et elle le vivait à 200 % . » Les conductrices de tramway continuèrent à piloter leurs motrices dans les rues toulousaines longtemps après la guerre. Elles marquèrent durablement la mémoire collective des Toulousains.



Portet fut mise en chantier : elle s'embranchait sur le réseau à l'extrémité de l'avenue de Muret et suivait la route nationale 20, qui longeait les nouvelles extensions de l'usine, jusqu'à Braqueville, où se trouvait l'asile d'aliénés, aujourd'hui hôpital Marchant.

Avec la fin de la guerre commencèrent des temps difficiles pour Firmin Pons, malade, qui dut affronter plusieurs grèves en 1919 et 1920. Le temps de la stabilité monétaire était révolu ; qu'il s'agisse du matériel ou des salaires, les charges de l'exploitation s'alourdissaient, réduisant les capacités d'investissement pourtant nécessaires pour remettre le réseau en état. Les demandes de révision des tarifs donnèrent lieu à d'âpres négociations avec la municipalité avant la signature d'un avenant au traité de concession de 1902. La mort de Firmin Pons, le 17 septembre

● Dans les années 1930, une receveuse devant un guichet du bureau central de la STCRT où s'effectue la délivrance des tickets et l'encaissement des recettes.