

BLAGNAC

QUESTIONS D'HISTOIRE

Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 11 (Mai 1996)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

LES TRAMWAYS ELECTRIQUES

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les déplacements des hommes et des femmes ont été grandement facilités par l'essor des moyens de transports en général et en particulier par ceux des transports en commun. Nous nous contenterons de nous intéresser aux omnibus à traction animale qui font leur apparition à Blagnac vers 1870 et surtout aux tramways électriques qui les remplacent quelques décennies plus tard. Dès 1907, Toulouse possède plusieurs lignes de ce nouveau moyen de transport. C'est alors au tour de la banlieue d'être équipée.

En 1910, l'ordre vient de la préfecture, mais il faudra quatre années à Blagnac, pourtant si proche de Toulouse et qui compte déjà 1800 habitants, pour être reliée à sa grande voisine.

La présence de la Garonne explique ce long délai. Mais c'est, peut-être, à cause de cette attente que la joie des Blagnacais éclatera si fort à l'arrivée du premier tramway.

AVANT LES TRAMWAYS

En 1862, Eugène Pons obtient de la ville de Toulouse la permission d'utiliser des omnibus à chevaux pour le transport des voyageurs. Dès 1866 huit lignes amènent ceux-ci de la place du Capitole à la gare et jusque dans les faubourgs à la limite de l'octroi.

Vers 1870, ces omnibus à impériale, partant toujours de la place du Capitole, desservent Blagnac en y arrivant une heure après. Durant la saison d'été trois voyages (matin, midi, soir) sont prévus et en hiver celui du soir est supprimé. Une place à l'intérieur coûte, durant la semaine, 30 centimes et seulement 25 centimes sur la banquette ; le dimanche, le prix est fixé à 30 centimes pour tous.

Selon les lois en vigueur, l'autorité municipale doit "prendre et faire exécuter toutes les mesures propres à assurer la liberté et la sûreté de la circulation sur le territoire communal". A ces fins, le maire de Blagnac, Mr Joseph Bézard prend un "arrêté" en date du 23 octobre 1870 exécutoire à

partir du 1^{er} novembre suivant. Il considère, en effet, que "des accidents graves sont souvent occasionnés par l'imprudence des conducteurs des voitures publiques".

Aussi "le conducteur ou le postillon de l'omnibus sera muni d'une trompe, un cornet ou tout autre instrument bruyant" pour avertir de l'arrivée ou du départ de sa voiture. Pendant le stationnement ou le parcours il devra "se tenir constamment à la portée des chevaux, avec défense de les laisser seuls ou de les débrider sous quelque prétexte que ce soit, à moins qu'ils ne soient solidement attachés". Si un rassemblement de personnes ou tout autre obstacle embarrasse la voie publique "le postillon devra tenir ses chevaux au pas afin d'éviter tout accident". Si la stricte exécution de cet arrêté n'est pas respectée, les agents de police de la commune donneront "des contraventions constatées par procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois".

L'omnibus passe dans la rue de la Croix-Blanche, suit "la Grande rue du village" (les boulevards actuels) et s'arrête devant "le café Barthès" où une salle d'attente est mise "gracieusement à la disposition des voyageurs". A l'intérieur de l'omnibus "un avis" indique les heures d'arrivée et de départ, ainsi que le prix des places.

En 1885, l'entreprise Pons décide d'augmenter ceux-ci : "pour la semaine 40 centimes à l'intérieur et 35 centimes la banquette ; le dimanche 40 centimes pour tous". Mais le maire, Mr Félix Debax, obtient la réduction de ces prix qui reviennent à ceux que nous avons indiqués plus haut. Le conseil municipal le remercie, dans sa séance de février 1886, pour son "zèle".

Ainsi, va "tranquillement" l'omnibus à impériale au fil des ans... jusqu'au 11 Avril 1914. Il est alors le dernier spécimen encore en circulation régulière dans la banlieue : son remplaçant tarde à venir !



Denjean, mercier, ébénier à Blagnac - Cliché Chataigner

L'omnibus (coll. R. Espanol)

LA DIFFICILE ARRIVEE DES TRAMWAYS

UN PROJET.

Le 4 octobre 1910, le Préfet de la Haute-Garonne adresse une lettre au maire de Blagnac, Mr Jean Garric, pour lui demander de réunir son Conseil Municipal. En effet, dans "sa séance du 1^{er} octobre courant", le Conseil Général a décidé l'établissement des tramways électriques dans les communes suburbaines (Toulouse a déjà plus de cinq lignes). En ce qui concerne Blagnac, ce projet comprend une ligne d'une longueur de 4,800 km, partant de la place Matabiau et passant par les Ponts-Jumeaux et les Sept-Deniers.

Le Préfet insiste sur la facilité des relations rapides avec Toulouse que procurerait une telle ligne. Il ajoute qu'"en raison de l'intérêt direct que retireront les habitants de votre commune de l'établissement des tramways électriques, le Conseil Général a pensé que votre commune pourrait participer à la dépense annuelle dans une proportion qui vous reste à déterminer, d'accord avec le conseil municipal, d'après les ressources dont votre budget peut disposer..."

C'est pourquoi, le 6 novembre suivant, Mr Garric donne lecture de cette lettre devant le conseil municipal. Celui-ci délibère et considère "que les ressources de la commune sont faibles et qu'elle est déjà desservie par le chemin de fer de Toulouse à Cadours". (En effet depuis 1903, "un petit train" part de la gare Roguet à Toulouse, s'arrête à Blagnac et va jusqu'à Cadours en passant par Grenade). Toutefois, il "décide de participer à l'établissement des tramways pour une somme annuelle de 1500 francs" car il ne lui "paraît pas possible que la subvention dépasse 1 franc par habitant".

L'AJOURNEMENT.

L'argent à verser, la desserte par le train, la Garonne à franchir freinent l'enthousiasme des élus blagnacais et expliquent leur réticence à réclamer une ligne de tramways électriques. Sans le vouloir vraiment, notre commune fait exception. Car, le réseau municipal toulousain à peine achevé par la Compagnie des Omnibus et Tramways présidée par Firmin Pons successeur de son père, les communes voisines sollicitent son prolongement sur leur territoire.

Grâce à l'appui financier du Conseil Général et au labeur de Mr Pons et de ses collaborateurs, dès septembre 1912, les tramways électriques desservent Castanet et son canton. C'est le début de 80 km de voies autour de Toulouse.

A la même période, le conseil municipal de Blagnac réduit sa participation à 400 francs (au lieu des 1500 initiaux). Mr F. Pons envoie une lettre au maire en lui faisant remarquer que "c'est sur les divers engagements demandés aux communes par le Préfet et votés par elles... que le Conseil Général a voté le projet de Réseau de Tramways Electriques Départementaux Suburbains". Il ajoute : "Assurément, il n'accepterait pas que vous réduisiez la subvention, déjà réduite à moins de 1 franc par habitant, alors qu'elle aurait dû d'être de 1,50 franc..."

Les élus blagnacais doivent donc faire face à deux problèmes : celui du financement et surtout celui, bien plus difficile à résoudre, de la construction du nouveau pont suspendu métallique sur lequel passerait la

ligne des tramways. Mais nous sommes en 1912, l'adjudication pour cette construction n'a pas encore eu lieu (voir dans le numéro 10 de la revue "Blagnac, Questions d'Histoire" l'article "Du bac au pont" pages 7 et 8). Les conseillers municipaux sont bien conscients que, sans ce nouveau pont, un délai de plusieurs années sera nécessaire pour que les tramways arrivent à Blagnac.

UNE SOLUTION PROVISOIRE.

En 1913, Jean Garric, maire de Blagnac depuis 1909, démissionne et Charles Toulouse lui succède. De nombreuses communes sont alors reliées à Toulouse par les tramways. Le conseil municipal blagnacais n'est pas contre le progrès, loin de là ; mais l'affaire du nouveau pont n'est toujours pas réglée.

En avril 1913, un service est ouvert sur Purpan et Saint-Martin-du-Touch. Le 25 du même mois, le maire et des délégués de la commune font une démarche pressante auprès de Mr F. Pons pour lui demander si, dans l'intérêt de la population de Blagnac qui est la plus importante cité de la banlieue de Toulouse non encore desservie par les tramways électriques, il ne consentirait pas, vu la durée de construction du pont projeté, à prolonger la ligne de Saint-Martin-du-Touch depuis le rond-point de Purpan jusqu'à Blagnac. Ce tronçon de raccordement ne nécessiterait que 1,970 km de voie principale et 300 m de voie de service et de garage jusqu'à la sortie du pont à construire où arrivera la future ligne partant des Ponts-Jumeaux (comme celle-ci ne se fera pas, il faudra en fait poser 3,340 km de voie nouvelle).

Le 21 juin suivant, le maire, Mr Toulouse, rend compte de cette demande aux conseillers municipaux réunis en séance extraordinaire. Mr Pons en a reconnu la légitimité, mais comme il l'a fait remarquer "il appartient au conseil municipal d'en faire l'objet d'une délibération spéciale qui sera transmise à Mr le Préfet et aux membres du Conseil Général pour la



Le tramway place de la Mairie et de La Poste.

prochaine session de septembre" Les conseillers municipaux délibèrent et acceptent cette solution.

Le 1^{er} août Mr F. Pons écrit au maire de Blagnac "Nos projets étant terminés, nous estimons que nous devrions les remettre ensemble à Mr le Préfet". C'est chose faite le mercredi 6 août à 10 heures. Une nombreuse délégation, composée, de Mr Toulouse, maire de Blagnac; de Mr Vié, adjoint; de divers membres du conseil municipal, de personnalités comme Messieurs Durand, Ancely, Bayle, Roumengous... accompagnent Mr Pons à la préfecture pour remettre les projets en question. Mr Martin, secrétaire général, reçoit très aimablement les membres de cette délégation et tous se retirent "avec l'entière conviction que dans très peu de temps l'importante commune de Blagnac sera enfin desservie par les tramways électriques".

Le 25 août suivant, Mr F. Pons écrit à nouveau au maire de Blagnac pour lui indiquer toutes les démarches administratives à faire et l'informer que "la société des tramways et omnibus F. Pons de Toulouse s'engage à construire immédiatement à ses risques et périls" le tronçon de raccordement entre Purpan et Blagnac.

Tramways et Omnibus F. Pons de Coulouse

Société Anonyme au Capital de 4.000.000 Francs.

Administration Générale : Rue des Pêches, 43, Coulouse.

Frémont Pons

Président du Conseil d'Ad.
Directeur Général

Coulouse, le 25 Août 1913.

Signe Electrique A²E²

Place Esquivol, Tarzan, Blagnac

A Monsieur le Maire
de Blagnac

Monsieur le Maire,

La prochaine session du Conseil Général étant fixée au Lundi 1^{er} Septembre, nous vous rappelons comme suite à la démarche faite ensemble à la Préfecture le Mercredi 6 août, dont vous avez fait paraître le compte-rendu dans le numéro de la Dépêche du 10 août; vu l'accueil favorable qui a été fait à notre démarche qui a eu pour but de remettre, en double expédition à Monsieur le Secrétaire Général les Plans du tronçon de Raccordement de la ligne de Tarzan à Blagnac — nous vous conseillons pour ne pas perdre le bénéfice de cette démarche si favorablement accueillie :

1^o — de demander à Monsieur Cuzpi, Président du Conseil Général, de vouloir bien recevoir et permettre au Maire et à la délégation du Conseil Municipal de Blagnac

d'être entendus par la Commission des Chemins de fer dans la prochaine session de Septembre, relativement à la demande qui a adressée le Conseil Municipal de Blagnac, par sa délibération en date du 21 Juin 1913, ayant pour objet de demander la construction immédiate d'un tronçon de Raccordement entre la ligne de St. Martin-du-Touch, de Tarzan à Blagnac; Tronçon que la Société des Tramways et Omnibus F. Pons de Coulouse s'engage à construire immédiatement à ses risques et périls, et dont les plans, déposés par une délégation importante ont été soumis à l'avis de M. M. les Ingénieurs. — Il conviendrait de demander que la dite délégation soit entendue par la Commission des Chemins de fer du Conseil Général en même temps que Monsieur Pons.

2^o — Prier M^o Teuga, conseiller général qui a bien voulu accompagner à la Préfecture votre délégation de vouloir bien vous faciliter cette entrevue avec la Commission Départementale — et à cet effet, pour qu'il soit bien au courant de la question, le voir, au préalable et lui remettre copie : 1^o = de la délibération prise par le Conseil Municipal de Blagnac le 21 Juin 1913 — 2^o = de la note parue dans "La Dépêche" du 10 août 1913 — dont je vous envoie un exemplaire — 3^o = de la demande adressée au Président du Conseil Général dont vous voudrez bien également me faire tenir une copie.

De mon côté je vais faire semblables démarches,

Veuillez agréer, Monsieur le Maire,
l'assurance de nos meilleurs hommages.

Frémont Pons

Lettre de M. F. Pons

UN MOMENT EXCEPTIONNEL : L'INAUGURATION

Le Conseil Général donne son accord. Le 4 octobre 1913 s'ouvre le chantier de construction de la ligne de Blagnac (le personnel vient de la ligne voisine de Colomiers qui sera mise en service le 30 octobre) et les travaux se terminent au printemps 1914.

UNE DATE INOUBLIABLE.

Le 11 avril 1914, le dernier omnibus effectue son ultime tour dans Blagnac tandis que le premier tramway va y faire son entrée. C'est devenu une tradition d'inaugurer avant la lettre toute nouvelle ligne.

En cette veille de Pâques, le soleil est radieux, mais l'Autan souffle fort. Place Esquirol, Mr F. Pons reçoit ses invités avec bonhomie et courtoisie.

A 3 heures précises, les deux tramways aux motrices et aux remorques pavoisées de drapeaux tricolores se mettent en route vers Blagnac. A leur bord environ 150 personnes ont pris place : Mr F. Pons, quelques-uns de ses amis, ses collaborateurs, de nombreux contrôleurs, conducteurs et wattmen ainsi que les représentants de la presse (grâce aux comptes-rendus de ces derniers nous avons pu écrire cette partie de notre article). Le long du parcours une foule souriante ovationne par des marques flatteuses ces personnalités.

Mr. F. Pons étant administrateur des hospices, une halte s'impose à Purpan devant l'hôpital suburbain en construction bien avancée, mais qui, selon le journaliste du "Télégramme", aurait du être déjà presque achevé. Le tramway repart et après être passé devant "la coquette mairie" de Blagnac s'arrête à l'église où se trouve le terminus.

Notre "élégante et charmante cité", toute décorée de verdure et de drapeaux est en liesse. Les deux gardes champêtres vêtus de noir et jaune écartent avec peine la foule des Blagnacais pour permettre à Mr. Pons et à ses invités de rejoindre le maire, Mr. Toulouse, Messieurs Vié, adjoint et



Le tramway tourne.

Durand, Président du comité des fêtes. Les applaudissements crépitent, les drapeaux claquent joyeusement au vent, le photographe fait son office.

Ensuite, un lunch est servi dans la grande salle du café Barthès. Le champagne Moët et Chandon et "le fameux gâteau de Limoux" figurent au menu. On "choque" à la santé de Mr. Pons, à Blagnac, à Toulouse, au succès de la nouvelle ligne.

Six heures approchent. Après une promenade au Ramier, Mr. F. Pons et tous ceux qui l'accompagnent regagnent Toulouse, heureux de cet agréable après-midi si prometteur.

LA LIGNE TOULOUSE - BLAGNAC.

L'inauguration officielle a lieu le 13 avril 1914, mais, dès le dimanche 12, jour de Pâques, la ligne A2 E2 Toulouse-Blagnac a été mise en service. Les

Toulousains ont pu se rendre en tramway dans "l'une des plus jolies banlieues de leur cité".

Partie de la place Esquirol, la voie franchit la Garonne sur le vieux Pont-Neuf, traverse le quartier St Cyprien, dépasse la cartoucherie et arrive au rond-point de Purpan. Ce plateau dénudé sera bientôt embelli par la transplantation des platanes au moins trentenaires, d'un mètre cinquante de tour. Ces arbres du boulevard des Minimes devaient être abattus pour permettre la construction d'une ligne de tramways le long de la rive droite du Canal du Midi. Grâce à l'initiative de Mr. F. Pons et après entente avec la ville de Toulouse, ils ont été transportés à l'aide d'un chariot-élévateur. Vu leur grand âge, leur beau et vaste feuillage donnera rapidement une ombre bienfaisante en été.

Dès la bifurcation vers Blagnac, le trajet est très agréable. La ligne emprunte la route départementale numéro 7 de Toulouse à Lombez, bordée à droite par une grande prairie, propriété des hospices, où se dressent les vestiges des arènes romaines. Elle traverse la voie du petit chemin de fer de Toulouse à Cadours ainsi que le Touch et se dirige, à droite, vers le pont suspendu de Blagnac. C'est en aval de ce pont que le Touch se jette dans la Garonne. Leur confluent forme un promontoire dit "Mont St Michel". Le site est infiniment gracieux : clair miroir du Touch, pentes verdoyantes, beaux vignobles, majestueux pins parasols.

C'était autrefois une dépendance du prieuré de la Daurade. Au sommet de ce "Mont", s'élevait une chapelle sur l'emplacement de laquelle, l'actuel propriétaire, Mr Ancely, a découvert de nombreux souvenirs forts intéressants : fragments de l'art statuaire gallo-romain et pièces de monnaie.

La ligne parcourt ensuite la superbe allée de platanes qui formera, en été, une agréable voûte de verdure au-dessus de la tête des voyageurs, elle laisse à droite les immenses bâtiments et la chapelle des Trappistines, passe dans la rue des Ormes (aujourd'hui rue Prosper Ferradou), place et rue de la Mairie et tourne pour atteindre enfin son terminus devant l'église. Au retour c'est par la rue de la Croix-Blanche, qu'elle rejoint le trajet de l'aller.

LA FETE DES TRAMWAYS.

Depuis celles de Castanet en septembre 1912, on n'a pas vu d'aussi belles fêtes pour l'inauguration d'une ligne de tramways électriques.

* *Un accueil enthousiaste*

En ce lundi de Pâques, 13 avril 1914, les Blagnacais et leurs représentants officiels manifestent par une joie sincère et débordante leur contentement d'être enfin reliés à leur proche voisine : Toulouse. Ils expriment aussi leur gratitude, leur reconnaissance et leur estime à l'assemblée départementale et à Mr Firmin Pons, ingénieur de grand talent, homme de labeur et de probité sans qui le réseau de tramways électriques n'aurait pas vu le jour.

Toute la cité a pris un air de fête. Des petits écussons et des drapeaux ornent les arbres. A l'entrée de la ville est dressé un arc de triomphe et une banderole, tendue d'un bord à l'autre de la rue, dit aimablement : "Soyez les bienvenus". La mairie toute pavoisée a ses airs "des grands jours". Sur le boulevard, près du café Barthès, on a édifié, un autre arc de triomphe tout enguirlandé de verdure et de fleurs, orné de drapeaux et surmonté de l'inscription "Honneur à Mr Firmin Pons".



Photo de l'inauguration.

A 11 heures et demie, le train spécial transportant les délégués du Conseil Général, le directeur des tramways, ses collaborateurs et les représentants de la presse, s'arrête devant l'église où se sont massés les habitants de Blagnac.

Aussitôt, tonne une vibrante "Marseillaise" interprétée par l'excellente fanfare "l'Union musicale" dirigée par Mr Pressac. La bannière de cette société est couverte de couronnes, palmes et médailles rappelant les succès passés.

Le maire de Blagnac, les conseillers municipaux et les membres de la commission des fêtes souhaitent la bienvenue aux arrivants avec chaleur et cordialité. Deux ravissantes fillettes, vêtues de blanc, Marie Nadal, petite-fille de Mr Garric, ancien maire, et Marie-Louise Bézard offrent une magnifique gerbe de fleurs à Mr Pons et le chargent de la remettre à Mme Pons. Marie Nadal lui récite un joli compliment gentiment tourné. Il est très touché et embrasse les deux enfants tandis que jaillissent des applaudissements.

Ensuite, c'est l'inauguration de la plaque commémorative de cette journée (visible encore aujourd'hui) apposée à l'entrée du boulevard baptisé ce jour-là du nom du directeur des tramways. Celui-ci, avec modestie, remercie en "gourmandant" le maire pour une si flatteuse distinction, mais l'Union musicale joue "La Blagnacaise" (adaptation de "La Toulousaine") et couvre ses protestations.

* *Le banquet*

Le cortège se dirige vers la grande salle de l'établissement Barthès pour le banquet de 250 couverts excellemment préparé par le restaurateur de Lalande Mr Lafont.

En voici le menu :

Hors d'oeuvre
Loup de l'océan
Filet de boeuf charolais
Cèpes à la bordelaise

Poulet du Grand-Noble
Salade des quinze-sous
Crème blagnacaise
Desserts variés

Vins : Clos la Vernière rouge et blanc
Champagne Moët et Chandon
Café. Fine

Les tables sont jonchées d'odorantes violettes de Lalande-Aucamville et de lilas de Blagnac. Sur le mur du fond, entre deux grands drapeaux tricolores, sont accrochés les blasons de Toulouse et de Blagnac.

Le banquet amical est présidé par le maire de Blagnac, Mr Toulouse. A sa droite est placé Mr Firmin Pons et à sa gauche Mr Paul Feuga, conseiller général qui représente Mr Marrot, conseiller général du canton ouest, qui aurait présidé cette fête si son état de santé l'avait permis.



Le Terminus (Coll R. Espanol)

On peut citer encore Messieurs Vié, adjoint au maire de Blagnac, Durand président de la commission extra-municipale des fêtes; Dufour, vice-président, Jean Delmas, trésorier, le docteur Barrué, secrétaire, et les autres membres Ancely, Delas, docteur Garipuy, Retournat, Baronnet, J. Garric, ancien maire ; les délégués de l'assemblée départementale ; Vignau, représentant le maire de Toulouse, Mr Jean Rieux; les conseillers municipaux de Blagnac : Borrás, Sellier, G. Fourtanier, Lapenne, Hérisson, Imbert, Montès, G. Marceillac et Combes; les principaux chefs de service de la société des tramways ; des délégués de diverses municipalités du canton ouest et d'autres personnalités de la préfecture ou du conseil général. Marie Nadal et Marie-Louise Bézard assistent aussi au banquet, assises en face de Messieurs Pons et Toulouse.

* *Les discours*

Après le champagne commencent les discours. Mr DURAND prend la parole le premier. Il félicite les musiciens de Mr Pressac et a un mot aimable pour tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette belle fête "qui restera gravée dans nos coeurs et dans les annales de notre chère cité blagnacaise comme étant le départ d'une ère de prospérité et de bien-être". Puis il s'adresse à Mr F. Pons. Il évoque le souvenir de la création par son vénéré père, Eugène Pons, de la ligne d'omnibus de Toulouse à Blagnac. Il montre le chemin parcouru depuis cette époque et les progrès réalisés. Il félicite Mr F. Pons de n'avoir pas hésité à construire la nouvelle ligne "à ses frais, à ses risques et périls", d'avoir exécuté tous les travaux sans compter et sans ménagements pour les intérêts de sa société.

Il lui remet, au nom de la commission extra-municipale des fêtes et de la population blagnacaise toute entière, un objet d'art en marbre "la Vénus accroupie" dont le modèle se trouve au Vatican. Cette statue a été acquise par le produit d'une souscription publique à laquelle ont participé plus de 250 familles blagnacaises : aussi bien celles des modestes paysans que celles des propriétaires fortunés.

Il le nomme "citoyen d'honneur" de Blagnac et lui donne rendez-vous,

sous peu, pour fêter, dans cette même salle, l'inauguration de la ligne plus directe par les Ponts-Jumeaux. Cela ne semble pas impossible puisque Mr Paul Feuga donnera l'assurance "que, dans quelques mois, le vieux pont suspendu de Blagnac étroit et incommode aura fait place au pont rigide qui sera livré à la circulation en 1915".

Mr TOULOUSE, maire de Blagnac, exprime tout d'abord son sentiment de fierté de voir la cité blagnacaise "dotée d'un service de tramways électriques à la fois si pratiques et si élégants". Son discours se poursuit en remerciements à Mr Pons "l'ouvrier de cette oeuvre". "Depuis longtemps, dit-il, cela faisait partie du magnifique programme qui dotera Toulouse et les communes rurales d'un réseau incomparable de tramways électriques, Blagnac devait être reliée à sa belle et grande voisine. Mais hélas! La Garonne, si douce et si bienfaisante aux pays de Gascogne, malgré ses turbulentes colères vite apaisées, la Garonne ne voulait pas ! Mais Mr Pons a voulu ! Et malgré la Garonne, que nous aimons en dépit de ses caprices, les tramways sont venus !".



Il souligne "l'heureuse influence" que les tramways auront sur la prospérité et sur l'embellissement de "notre petite ville". "Ne dirait-on pas, ajoute-t-il, qu'une bienfaitrice fée a passé dans nos murs et qu'elle a, d'un coup de baguette magique, mis de la gaieté sur les visages, de l'espérance dans les coeurs et de la beauté partout ? Notre joie est d'autant plus vive qu'elle était inespérée il y a moins d'un an encore..."

Dans cette fête de la reconnaissance, il n'oublie pas de remercier aussi Mr le Préfet, le Conseil Général tout entier, la presse toulousaine "qui dira à tous notre joie et nos espoirs, la beauté captivante de nos sites, le charme singulier de notre petite ville et la cordiale hospitalité de ses habitants" et tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette nouvelle ligne.

Il termine son discours en ces termes : "Au nom du conseil municipal et de la commune de Blagnac, merci à tous du fond du coeur. Je lève mon verre en l'honneur de Mr Pons, de Mr le Préfet et du Conseil Général de la Haute-Garonne, de tous ceux qui m'entourent. Et je bois à Blagnac toujours plus belle et toujours plus prospère!"

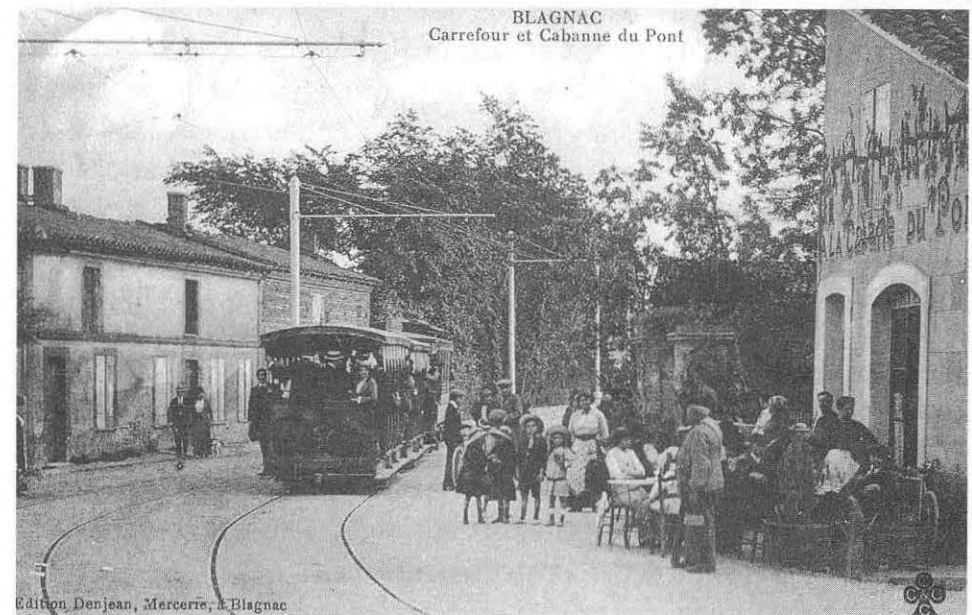
Les discours se succèdent. Chaque personnalité vante Blagnac à sa manière : son site enchanteur, ses bocages remplis de poétiques mystères, sa beauté, son charme, son air pur et l'amabilité de sa "laborieuse population".

Mais, surtout, un flot d'éloges et de remerciements va vers Mr Pons. "Cet homme, avec une inlassable activité, avec un dévouement et une intelligence qui a su forcer la sympathie de tous, a conduit à bonne fin une oeuvre immense. Les conséquences en sont des plus heureuses tant au point de vue, de la prospérité générale que de l'agrément : le réseau des tramways apporte rapidité et facilité dans les communications et les transactions commerciales entre Toulouse et les communes dont les populations peuvent grâce à lui, profiter des distractions de la grande ville et de sa vie intellectuelle et artistique".

Mr Paul Feuga dit même qu'il voit là "l'enraiment de l'exode des campagnes vers la ville et la fidélité à l'agriculture de tous les fils de la

terre, puisqu'ils pourront goûter à la fois les plaisirs de la métropole et la vie tranquille des champs".

Beaucoup évoquent aussi le désintéressement de Mr Pons puisque, faisant passer le souci de la beauté avant son intérêt personnel, "il a volontairement renoncé au bénéfice d'une réclame dont les panneaux et affiches auraient nui à l'esthétique de ses élégantes voitures". Il a bien voulu consentir à faire construire "à ses risques et périls" aujourd'hui la



Le tramway, à la Cabanne du Pont, repart vers Toulouse. (Coll R. Espanol)

ligne de Blagnac et demain celle de Castelnau. Il a "poursuivi ses travaux sans attendre que soient remplies toutes les formalités requises afin de ne pas priver de leur salaire de nombreuses familles ouvrières par l'arrêt du travail".

Il serait évidemment trop long de rapporter ici tous les louanges, disons simplement que Mr. ANCELY a tenu à rappeler à Mr F. Pons "les liens d'amitié et d'affection" qui les unissent tous deux depuis qu'en 1870 ils ont été compagnons d'armes.

Dans cette suite de beaux discours, celui de Mr VIGNAU fait exception. Il mêle la politique (la campagne électorale pour les élections législatives bat son plein) à ses propos. De violentes discussions s'en suivent et Mr Pons doit intervenir pour rétablir le calme.

Mr FIRMIN PONS très ému, donne l'accolade à son vieil ami Mr Ancely et exprime sa reconnaissance et sa gratitude à Mr le maire de Blagnac, aux Blagnacais pour "la belle manifestation de sympathie", au comité des fêtes pour le superbe objet d'art offert en cadeau. "Les paroles prononcées, dit-il, ont trop généreusement reporté sur moi un mérite que je ne saurais assumer tout seul". En effet, grâce à l'assemblée départementale, à son dévoué président, aux représentants du canton, les agglomérations aux portes de Toulouse et qui participent aux conditions de vie de la cité ont pu profiter de la circulation urbaine. Et "Blagnac, ville si intéressante, si jolie et si accueillante n'aurait pas encore son tramway si la combinaison proposée de construire la ligne nouvelle par Purpan et la route départementale numéro 7, n'avait pas été acceptée par eux". Il associe à son oeuvre tous ses collaborateurs et tout le personnel de la Société des Tramways. Il n'oublie pas non plus les membres de la presse quotidienne de Toulouse et leur demande de "bien vouloir continuer leur bienveillance et leur aide en vue du nouvel effort qui nous reste à accomplir pour l'achèvement du réseau départemental suburbain".

Son allocution a été hachée de bravos.

Mr SIRVIN, conseiller général, présente les excuses du président de l'assemblée départementale, Mr Cruppi, empêché, félicite encore Mr Pons pour "son effort persévérant" et déclare que "l'agrandissement du pont suspendu de Blagnac sera très prochainement réalisé et que Mr Pons fera le reste!"

Le discours d'une grande sagesse de Mr Jean DELMAS, doyen et trésorier de la commission des fêtes, fait sensation.

Enfin le journaliste Mr DELCAMBE, au nom de la presse, porte un toast très spirituel.

** La fin d'une journée mémorable.*

Vers les quatre heures, le banquet est terminé. Tous se lèvent de table et retrouvent les rues remplies de joyeuses rumeurs. Les cafés regorgent de monde.

Les Toulousains, venus en masse par les tramways, circulent dans Blagnac, se promènent sur les bords charmants de la Garonne. Le vent est tombé, l'heure est délicieuse et les personnalités repartent avec regret vers Toulouse.

Pour les Blagnacais, la fête continue. Ils écoutent avec ravissement le concert de l'Union musicale. Et le soir, sous l'éclat des lampions et des lanternes vénitiennes, les danseurs ne résistent pas aux sons entraînants de l'orchestre.

Cette belle journée se termine, comme elle avait commencé, dans une grande joie. Les rires fusent et le bonheur se lit sur tous les visages.

LE "66" ET LES AUTOBUS

Le trajet d'une longueur de plus de 7 kilomètres de la place Esquirol à Blagnac ou inversement demande un peu moins d'une heure en tramway électrique. Le confort, le nombre de passages et leur régularité rend ce nouveau moyen de transport très commode pour les Blagnacais.

Le tramway est aussi un lieu de rencontre, de communication entre adultes se rendant à leur travail ou entre les jeunes qui continuent leurs études.

Le petit commerce en profite : les Blagnacais vont vendre au détail dans la grande ville voisine oeufs et volailles (moyennant un droit à payer à l'octroi) et les gâteaux proposés à la sortie de la messe du dimanche viennent en tramway de St Cyprien. Les achats de vêtements, chaussures, tissus... sont facilités et c'est jour de fête pour les enfants qui accompagnent leurs parents à Toulouse. Blagnac ne possède pas encore de pharmacie. Il suffit de donner l'ordonnance aux employés de la ligne qui

vont chercher les remèdes place Esquirol et les ramènent au voyage suivant.

Par sa ponctualité, le tramway sert aussi de réveille-matin.

Les retards causés par les déraillements ne sont jamais très longs et les chutes de cyclistes dérapant sur les rails glissants présentent peu de gravité.

Pour toutes ces raisons et sûrement d'autres encore, de nombreux Blagnacais n'oublient pas "le tram 66" qui porte ce nom depuis 1921.

Il en est de même des Toulousains, car, comme l'a souhaité Mr Pons, Blagnac est devenu leur "Jardin d'Été". Le dimanche, ils arrivent nombreux et vont respirer l'air pur sous les frais ombrages du ramier. Leur venue est une distraction pour les Blagnacais.

En 1921, après le décès de Mr Pons, sa compagnie devient la Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine (S.T.C.R.T.), nom calqué sur celui de l'organisation parisienne correspondante.

En 1926, la ligne d'autobus J est créée. Elle passe par les Ponts-Jumeaux et le pont suspendu de Blagnac enfin terminé. En 20 minutes, les voyageurs arrivent au coeur de Toulouse, place du Capitole. La ligne d'autobus J est créée deux ans plus tard et va jusqu'à Seilh.

En 1938 est institué, pour le 66, un service mixte rail/route : le service du dimanche est assuré par tramways, celui de la semaine par autobus. La deuxième guerre mondiale fait revenir les tramways et les autobus ne réapparaîtront qu'en avril 1946 pour s'implanter définitivement.

Aujourd'hui, le 66 existe encore malgré le déplacement de son terminus. Le J a fait place au 70, le J au 71 depuis décembre 1976 (départ de la place Jeanne-d'Arc depuis février 1957).

Le discours des "officiels" le 13 avril 1914 montrent combien ils croyaient au bonheur engendré par le progrès. Celui-ci est bien là avec le confort et la rapidité de tous les transports modernes en commun ou particuliers.

Pourtant les embouteillages, les accidents sont de plus en plus nombreux, les gens de plus en plus impatients et pressés.

Nous avons découvert la vitesse, mais aussi la pollution. Pour la minimiser, certaines villes ont donné le signal du retour des tramways dans les années 1980, d'autres ont préféré le V.A.L. (Véhicule Automatique Léger) moyen sûr d'arriver à l'heure mais bien plus coûteux à réaliser.

Cela est à la fois une autre histoire et une sorte de recommencement. Les communes de l'agglomération toulousaine réclament aujourd'hui la création et l'extension de lignes de métro, mais, comme autrefois, se pose le problème du financement...

Suzanne BERET
Mars 1996

SOURCES

. Archives municipales de Blagnac :

. Série O : 2015 - 2016

. Série D : 1D22 à 1D32

. Journaux consultés à la Bibliothèque Municipale de Toulouse :

. "Le Télégramme" des 11, 12 et 14 avril 1914

. "L'Express du Midi" des 12 et 14 avril 1914

. "La Dépêche" des 12, 14 et 15 avril 1914

. "La Dépêche du Midi" du 26 février 1996

. "Omnibus, Tramways et Autobus de Toulouse"

Ouvrage de Mr Christian LACOMBE, président de l'institut de Technologie des Transports et des Communications dans le Midi de la France.

Je remercie le chef du service des Archives de "La Dépêche du Midi" qui m'a envoyé les photocopies des articles parus en 1914 et surtout Mr Christian LACOMBE pour son amabilité et son aide.