Catalogue de l'exposition

« PIÈCES D'HISTOIRE : LES TRANSPORTS NANTAIS »

Présentée au Musée Dobrée à Nantes
Du 11 mars au 12 juin 2005

Par

Gildas Salaün
Jean-Luc Guihard

Numéro hors série d'*Armor Numis*

ASSOCIATION NUMISMATIQUE ARMORICAINE

Siège social
29, rue des Bourderies
44 100 Nantes
02.40.58.68.52
www.ana-france.com
e-mail : info@ana-france.com

DOBRÉE

LOIRE ATLANTIQUE
CONSEIL GÉNÉRAL

Préface

A l'échelon national et international, Nantes est une référence pour les transports publics dont les origines locales remontent au 19e siècle entre la Place du Commerce et le quartier de Richebourg grâce au nantais Stanislas Baudry.

Nantes est une ville pionnière et innovante en matière de transport : omnibus, tram à air comprimé, standardisation et électrification, ... tram moderne ...

Les différentes recherches et les sources d'intérêt portent souvent sur l'organisation technique et humaine, sur l'urbanisme et le développement de la cité, ainsi que sur la partie la plus visible du système : le matériel roulant et les infrastructures.

Si toutes ces composantes sont nécessaires à la bonne marche du réseau de transport, il est un sujet rarement évoqué, pourtant indispensable, qui concerne le quotidien de l'entreprise et de ses clients : la perception du prix de la place et sa concrétisation en "matière", soit le ticket "papier", les jetons métalliques, ou les modes actuels recourant aux techniques les plus évoluées, la billettique ou la monétique.

A l'occasion de l'exposition "Pièces d'histoire, les transports nantais" au Musée Dobrée, les visiteurs, les Nantais petits et grands, sont invités à découvrir un univers méconnu et mis au jour grâce à un remarquable travail de recherches, de collection et d'histoire. Ce voyage dans la mémoire permet en outre de présenter les origines des transports nantais, les modernisations et innovations successives réalisées jusqu'en ce début de troisième millénaire.

Ce catalogue de l'exposition, numéro hors série d'*Armor Numis*, bulletin édité par l'Association Numismatique Armoricaine, permet de lever le voile sur un aspect insolite du transport public de voyageurs ... l'année de la célébration des 20 ans du tramway moderne à Nantes.

Pierre-François GÉRARD

SOMMAIRE

Préface **1**
SOMMAIRE **3**
Préambule **4**

1. Les omnibus (1826-1898) **5**
A. Stanislas Baudry, créateur des omnibus hippomobiles 5
B. Les omnibus nantais à la conquête de Paris et de la France 10
C. A Nantes, du monopole à la concurrence 12

2. Le tramway nantais : de l'air comprimé à l'électricité (1879-1958) **20**
A. « La Mékarski » 20
B. Le tramway électrique 24
C. Les jetons des Tramways de Nantes 27

3. Le tramway nantais : disparu, puis retrouvé (1985-2005) **34**

Bibliographie **38**
Remerciements **38**
Archives **39**

Bulletin « *Armor Numis* » n° hors série

Publication périodique – « *Armor Numis* » est un bulletin publié par l'Association Numismatique Armoricaine. Association déclarée loi de 1901 le 13 novembre 1966 n° 04420 09611. Siège social : 29, rue des Bourderies 44 100 Nantes – Tél./Fax 02.40.58.68.52 – Internet : www.ana-france.com – Président : Daniel Fichard – Trésorier : Jean-Pierre Bodiguel – Secrétaire : Gildas Salaün - Rédaction : ANA 29, rue des Bourderies 44 100 Nantes – Rédacteur en chef et directeur de la publication : Daniel Fichard – Conception et réalisation Gildas Salaün.
Les opinions exprimées dans les textes publiés n'engagent que leurs auteurs. Toute reproduction et adaptation même partielle des textes, photos et schémas publiés dans *Armor Numis* sont interdites et restent la propriété de l'ANA. L'ANA se réserve le droit de modifier ou de refuser toute annonce, article ou publicité ne correspondant pas à l'esprit de l'association.

Préambule

A l'heure actuelle, pour emprunter les transports en commun sans craindre les contrôleurs, nous avons l'habitude d'acquérir un ticket de bus ou de tramway faisant office de « titre de transport ». Ce ticket constitue la preuve que nous avons bien payé d'avance notre place. Il est même fréquent d'en acheter plusieurs sous forme d'un carnet de dix tickets ce qui permet d'en garder d'avance au cas où… et puis il y a l'abonnement, un forfait « Pass » pour le mois ou l'année !

Au XIX^{e} et au début du XX^{e} siècle, il en était de même, mais ces titres de transport étaient des jetons (ou « *tickets métalliques* ») frappés dans un métal vil, comme du laiton ou un alliage de plomb et d'étain. Le graphisme de ces jetons est souvent simple, mais toujours réussi. La réalisation de ces pièces était confiée à des graveurs qualifiés, vrais artistes du métal. Véritables petits chefs-d'œuvre de gravure, on sera souvent étonné de la finesse et du soin portés à l'exécution de ces objets du quotidien, surtout au XIX^{e} siècle, mais il ne faut pas oublier que ces jetons constituaient également des supports publicitaires et qu'ils véhiculaient l'image de l'entreprise.

C'est à partir de ces objets *a priori* insignifiants, et pourtant totalement indispensables à l'époque, que nous proposons une histoire des omnibus et tramways nantais des origines à nos jours.

L'hexacycle nantais sur les jetons des Bretonnes
(voir page 13)

1. Les omnibus (1826-1898)

A. Stanislas Baudry, créateur des omnibus hippomobiles

Stanislas Baudry est né à Vieillevigne en 1777. Il étudie la médecine à Nantes puis à Paris, discipline qu'il pratique dans l'armée sous l'Empire. Durant les Cent Jours il se rallie à Napoléon qui le nomme directeur de la Monnaie de Nantes, mais la Restauration le disgracie. Cependant il nourrit toujours l'espoir du retour de l'Empereur et, prend part aux conspirations qui se forment dans ce but. Lié par une grande amitié avec Lafayette, il est nommé chef des Carbonari de Nantes et devient l'un des principaux acteurs de la conspiration Berton. L'entreprise échoue et Stanislas Baudry est obligé de s'expatrier en Grande-Bretagne. C'est pendant son exil qu'il prend goût pour les affaires. Revenu à Nantes en 1823, avec l'aide de St Céran et du banquier Casimir Périer, il crée la première minoterie à vapeur de Nantes dans le faubourg de Richebourg, les nantais le surnomment *« Baudry pompe à feu »*. L'usine se situe à l'emplacement de l'actuelle rue Stanislas Baudry, entre les anciennes rues de Flore et de Seil. Il est aussi le premier, à Nantes, à employer les engrais pulvérulents.

En 1826, il crée un établissement de bains douches et une piscine (dont l'entrée était de 50 centimes), à côté de sa minoterie, en utilisant la condensation des eaux de son usine. L'établissement étant éloigné du centre ville, c'est sur le conseil d'Etienne Bureau, qui avait imaginé d'utiliser un véhicule pour relier sa société d'armement aux services des douanes, que Stanislas Baudry décide de relier sa minoterie et ses bains douches, à la place du Port aux Vins (actuelle place du Commerce) *« par une voiture comprenant deux banquettes et portant l'inscription Bains de Richebourg »*.

Stanislas Baudry a la *« velléité »* de lui donner le nom de *« Baudrière »*, mais son comptable E. Dagault « *qui se piquait de latin* », propose celui d'Omnibus (que l'on peut traduire : « pour tous les arrêts ») qui est aussitôt adopté. Cette anecdote provient du *Livre journal de l'entreprise des omnibus* qui était tenu par E. Dagault lui-même. Elle a été confirmée par de Saint-Aignan dans un lettre adressée à son fils. Sur l'écriteau primitif on pouvait lire :

BUREAU DES VOITURES
DAMES BLANCHES
DITES OMNIBUS

Le prix du transport, 15 centimes, comprenait le prix d'entrée aux bains douches. Stanislas Baudry constate rapidement que sa voiture part pleine du Port aux Vins et revient de même, mais l'établissement de bains douches reste toujours vide. Le parcours de cette voiture à travers les quartiers les plus commerçants de la ville et la modicité du prix de transport incitent beaucoup de négociants à utiliser ce mode de locomotion pour se rendre à leurs affaires dans le faubourg Richebourg. Ce quartier ne compte pas moins, à l'époque, de quatorze raffineries de sucre.

Stanislas Baudry supprime l'établissement de bains douches et conserve le service de transport et, le 10 août 1826, il crée une entreprise de *« deux voitures suspendues pouvant recevoir chacune seize personnes »*. La première relie la rue de Richebourg aux Salorges, où se trouve l'entrepôt des Douanes, *« à partir de la barrière de l'octroi, les quais, les places de Bouffay, de la Bourse, la Fosse, et effectue son retour à Richebourg par la Fosse, la place royale, les Changes, le Pilori, la Haute-Grand'Rue, la place Saint-Pierre et le Cours »*. La seconde relie le pont de la Poissonnerie à la tour de Pirmil. *« Les voitures sont lourdes, véhicules à caisse verte et jaune, roulant en cahotant sur les pavés, les glaces, petites et nombreuses, montées sur châssis mobiles font un tel bruit que toute conversation est impossible »*[1].

[1] *La Résistance de l'Ouest*, 21.07.1960.

Le 10 août 1826, l'entreprise de ces voitures est donc présentée au public nantais, sous forme de prospectus, en ces termes :

« Rapprocher les distances par des moyens économiques de les franchir ; faciliter par-là les communications entre les commerçants : tel est le but que se propose l'auteur de l'établissement d'une voiture publique destinée à parcourir la ville d'une barrière à l'autre dans la ligne où se trouve la plus grande quantité de gens d'affaires […] *Tous* […] *y trouveront un incontestable avantage puisque la course ne sera que de vingt ou trente centimes, et que l'économie du temps les indemnisera largement de cette légère dépense d'argent… »*[2]*. « Les transports en commun urbains sont inventés »* résume André Péron.

Les deux voitures, pouvant contenir seize personnes, coûtent selon le devis du 10 août 1826 :

« *Voitures*	*6 000 F*
Coût de Huit chevaux	*3 400 F*
Harnais	*600 F*
Capital divisible par actions de cent francs	*10 000 F »*[3]

La première voiture effectue le trajet aller et retour en une heure *« à une allure de corbillard »*, soit douze voyages par jour à 20 centimes la course. Baudry escompte une recette annuelle de 13 824 F. *« Comme les embarras continuels des ponts empêcheraient le service »* de la seconde voiture *« d'être aussi actif que celui de l'autre, nous croyons pour compensation de voir porter le prix de la course à trente centimes, et supposer à celle-ci les mêmes résultats de recette 13 824 F»*, soit un chiffre d'affaires annuel de 27 648 F.

Les dépenses annuelles se décomposent ainsi, toujours selon le devis :

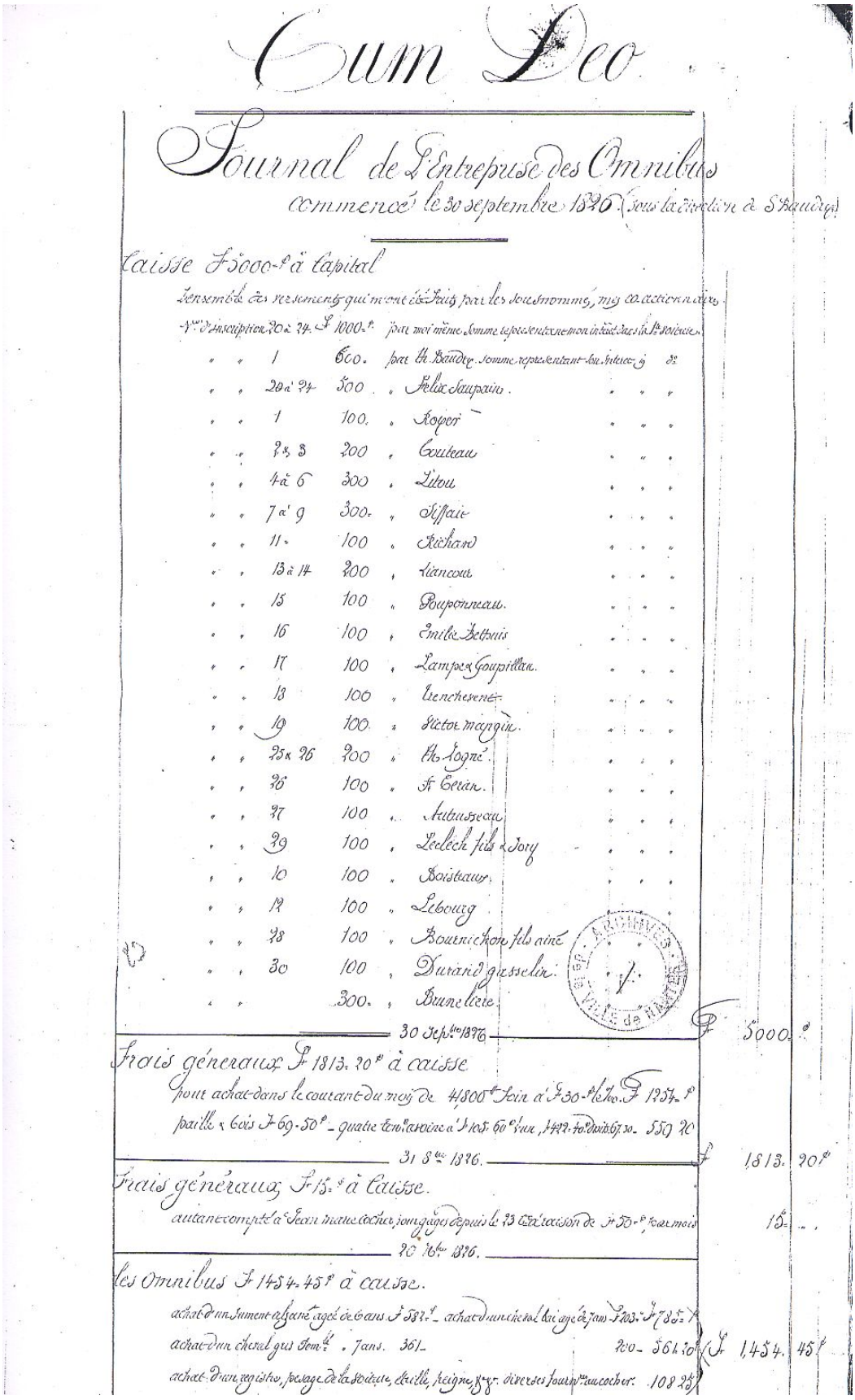
« *Gages à deux cochers*	*1 400 F*
Gages à deux petits domestiques	*600 F*
Entretien des voitures	*800 F*
Nourriture des chevaux, ferrage etc…	*4 000 F*
Recettes prélevées par l'entrepreneur	*1 382 F*
Somme à déduire	*8 182 F*
Produit annuel	*19 466 F »*[4]

Le nombre d'actions s'élève à 102, dont deux gratuites destinées à Stanislas Baudry.

Le 30 septembre 1826, l'entreprise commence à fonctionner. Stanislas Baudry s'inspire du succès de l'opéra-comique de Boëldieu, écrit pour la duchesse de Berry, *« La Dame Blanche »*, pour baptiser ses attelages du même nom. Le capital est de 5 000 F. Vingt-trois actionnaires, dont St Céran, Victor Mangin, Durand-Gasselin, Baudry fils etc…, se partageant 50 actions.

Il ne subsiste malheureusement aucun souvenir numismatique de cette période. La première Compagnie des Dames Blanches semble n'avoir jamais utilisé de jetons. Il est probable que les courses étaient directement réglées aux cochers.

[2] Archives municipales, A.M. 38Z1.
[3] Archives municipales, A.M. 38Z1.
[4] Archives municipales, A.M. 38Z1.



Cum Deo

Journal de l'Entreprise des Omnibus

commencé le 30 septembre 1876 sous la direction de S. Baudry

Caisse F 5000.- à Capital

Ensemble des versements qui m'ont été faits par les soussignés, mes co-actionnaires

N.os d'inscription				
20 à 24	F 1000.-	par moi même Somme représentant mon intérêt dans la Société		
" " 1	600.	par Th. Baudry Somme représentant son intérêt	"	"
" " 20 à 24	500	" Félix Saupain	"	"
" " 1	100.	" Roger	"	"
" " 2 & 3	200	" Couteau	"	"
" " 4 à 6	300	" Litou	"	"
" " 7 à 9	300.	" Sifflait	"	"
" " 11	100	" Richard	"	"
" " 13 à 14	200	" Liancourt	"	"
" " 15	100	" Pouponneau	"	"
" " 16	100	" Emile Bellanis	"	"
" " 17	100	" Lampre & Goupillon	"	"
" " 18	100	" Benechereau	"	"
" " 19	100	" Victor Margin	"	"
" " 25 & 26	200	" Th. Logré	"	"
" " 26	100	" F. Gerain	"	"
" " 27	100	" Aubusseau	"	"
" " 29	100	" Leclech fils & Jory	"	"
" " 10	100	" Boisteaux	"	"
" " 12	100	" Lebourg	"	"
" " 28	100	" Bourricaud fils aîné	"	"
" " 30	100	" Durand gresselin	"	"
" "	300.	" Brunelière	"	"

30 Sept.bre 1876 F 5000.-

Frais généraux F 1813.20 à caisse

pour achat dans le courant du mois de 4/800 k.s foin à F 30-/T.no F 1257.-

paille x 6 cts F 69.50 - quatre tx.s d'avoine à F 105.60 l'un, 1449.40 doubles 30. 550.20

31 8.bre 1876. F 1813.20

Frais généraux F 15.- à Caisse.

autant compté à Jean Marie cocher, jour gages depuis le 23 Exclusion de F 50.- par mois 15.-

20 8.bre 1876.

Les Omnibus F 1454.45 à cause.

achat d'un Jument alezane agée de 6 ans F 582.- achat d'un cheval bai agé de 7 ans F 703. F 785.-

achat d'un cheval gris dom.e 7 ans. 361- 200- 564.50 F 1454.45

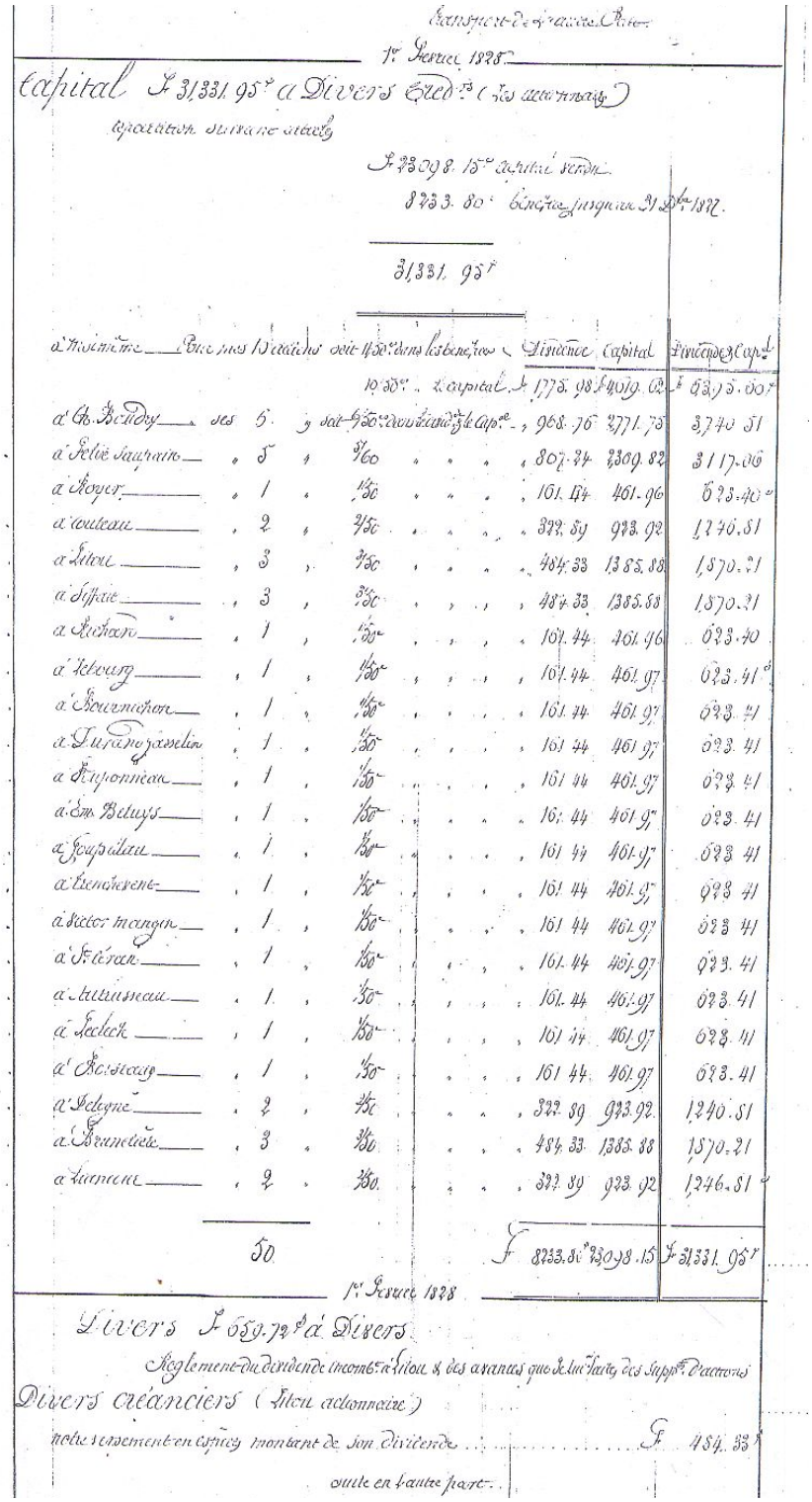
achat d'un registre, passage de la Société, étrille, peigne, &c. diverses fourn.res cocher. 108.95

Liste des premiers actionnaires, extraite du *Journal de l'Entreprise des Omnibus*
Document intitulé « *Cum Deo* » (« *Avec Dieu* »)
Archives municipales de Nantes, A.M. 38Z1

Le service des omnibus débute avec une voiture puis deux, et successivement trois et quatre.

Le succès est immédiat, les voitures sont prises d'assaut au grand dam des cochers de fiacres, *« coûteux et travaillant à la course »* (1,50 franc la course !), alors que les Dames Blanches sont bon marché et à usage collectif, *« à heures fixes et continues »*. Ce mode de transport répond aux nouvelles exigences de l'industrialisation : *« gain de temps et ponctualité »* (Yvon Rochard).

Cette entreprise qui fonctionne du 30 septembre 1826 au 31 janvier 1828, est très fructueuse pour les actionnaires. Avec un premier capital de 5 000 F porté à 23 464 F, l'entreprise rapporte, en seize mois, un bénéfice net de 8 233,50 F, soit 35,64 % du capital.



Répartition des dividendes entre les actionnaires au 1er février 1828, extrait du *Journal de l'Entreprise des Omnibus*

Archives municipales de Nantes, A.M. 38Z1

Le premier voyage en Omnibus

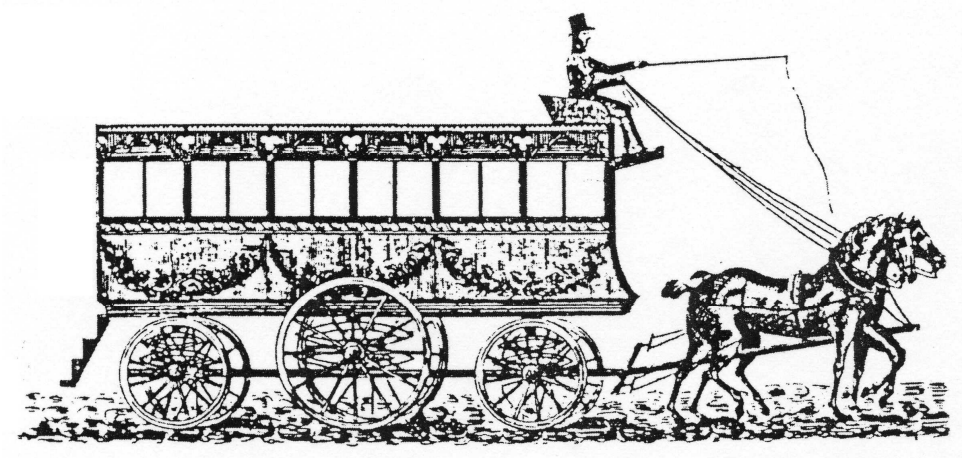


Illustration extraite d'un prospectus publicitaire

Qu'est-ce que les omnibus ? Êtes-vous curieux d'entreprendre ce voyage ?

0,15 centimes en feront les frais. La voiture nous attend ; deux caisses, un coupé, dissimulent adroitement la pesanteur de cette énorme masse, suspendue avec art ; sur ses vastes flancs resplendit un vernis jaune, qui le disputerait à celui d'Amiens ; deux longues banquettes garnissent l'intérieur, assez élégant, et permettent à 18 voyageurs de s'asseoir aussi commodément que dans une berline du commerce... Payons, montons et plaçons-nous.

La voiture est au complet, le cocher crie, le signal est donné, la lourde masse s'ébranle, elle traverse majestueusement la foule des badauds rassemblés sur son passage. Déjà nous avons franchi l'étroite entrée de Richebourg, déjà les quais se déploient devant nous.

Voyons, examinons un peu nos compagnons de voyage. Cet homme, qui semble sourire en cachette, est sans doute un actionnaire qui rêve un bénéfice de 50% ; ces deux jeunes commis raffineurs qui se rendent à l'entrepôt vont escamoter une demi-heure et porter les 0,15 centimes à *frais du comptoir*..... On s'examine avec défiance jusqu'au Fer-à-Cheval, la confiance s'établit près du Château et la conversation s'engage sur la place du Bouffay. L'entreprise nouvelle est à l'ordre du jour. On discute, on approuve, on rêve même déjà des perfectionnements, par exemple l'établissement d'une semblable voiture sur les ponts, etc.

Pendant ce temps, le char roule avec fracas, il fait arrêter les passants émerveillés et jurer les cochers de fiacre qui, placés en groupe sur notre passage, ressemblent à des conspirateurs. La société se renouvelant partiellement écarte l'ennui du voyage. Nous voici devant la Douane, la station est importante…

Enfin nous arrivons au terme du voyage : le sommet des vastes magasins des Salorges et les volets verts apparaissent à nos regards : le contrôleur tire le cordon, la voiture s'arrête ; compagnons d'une demi-heure, on se sépare sans regrets, de nouveaux remplaçants vont occuper nos places, et à l'exception des malheureux coursiers, les baigneurs et les gens d'affaires, l'inventeur et les actionnaires rendront grâce aux progrès de l'industrie nantaise.

Extrait du journal « *Le Petit Breton* »
du 2 décembre 1826

B. Les omnibus nantais à la conquête de Paris et de la France

Stanislas Baudry voyant le succès de son idée à Nantes, décide de fonder à partir de 1827, avec l'aide de son fils Edmond, un service d'omnibus à Bordeaux, Lyon, Marseille, et enfin Paris. C'est l'époque où, révélé par l'expérience nantaise, le besoin de transports urbains se fait sentir avec les migrations paysannes vers les villes.

En 1827, Stanislas Baudry adresse, avec Boitard, une requête à M. Delavau, préfet de police, pour être autorisé à installer des omnibus à Paris. La demande est rejetée. Mais, le 6 janvier, M. de Belleyme, procureur du roi, mieux inspiré que M. Delavau, s'empresse de rappeler Stanislas Baudry et lui accorde, le 30 janvier, ainsi qu'à MM. Boitard et de Saint-Céran, l'autorisation nécessaire. Le 31 janvier 1828 la compagnie parisienne, que crée Stanislas Baudry absorbe l'entreprise nantaise.

En avril 1828, Stanislas Baudry crée, à l'aide de banquiers, *« les deux premières lignes de l'Entreprise générale des omnibus de Paris dont est issue l'actuelle RATP »* (Yvon Rochard). Le 12 Avril, la première ligne relie la rue de Lancry à la Bastille, la seconde la même rue à la Madeleine. Huit mois plus tard, la compagnie compte deux cents employés, huit cents chevaux, quatre-vingt-neuf voitures. Parallèlement, de nombreuses entreprises sollicitent de la préfecture des concessions de lignes. Les voitures mises en service à l'origine dans la capitale sont d'une forme très lourde et ne franchissent en général que de courtes distances.

En septembre 1828, un autre nantais, Edmé Fouquet, s'approprie le nom de la première entreprise de Baudry et développe à Paris la *« Compagnie des Dames Blanches »* comprenant quinze voitures. *« Le succès n'attend pas »* puisque l'on estime à 2 530 624 le nombre de voyageurs transportés entre le 11 avril et le 15 septembre 1828, *« mais il est de courte durée, suite à un hiver rigoureux »*, la neige et le verglas encombrent les rues ; le prix des fourrages devient excessif ; il faut supprimer un cheval par voiture, élever le prix des places à 30 centimes et en porter le nombre de 14 à 18, y compris deux strapontins. *« Les deux compagnies sont au bord de la faillite ».* Un ami de Stanislas Baudry qui avait investi d'importants fonds dans l'entreprise, lui fit des reproches sur sa gestion.

Désespéré Baudry monta sur le parapet du canal de la Villette et se tira un coup de pistolet dans la tête. Il est enterré au Père Lachaise, sur sa tombe est gravé : *« Stanislas Baudry, fondateur des omnibus ».*[5]

Après sa disparition, l'Entreprise Générale des Omnibus passa sous la gérance de messieurs Moreau-Chalon et Feuillant. En 1861, 76 millions de voyageurs sont transportés soit plus de 200 000 par jour. Malheureusement pour la famille Baudry, les clauses de l'acte de la société étaient telles que ses héritiers restèrent dans une situation précaire et ne profitèrent pas d'une entreprise qui a été la source d'immenses fortunes pour ceux qui ont succédé à l'inventeur.

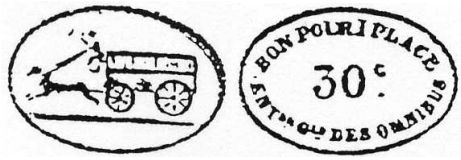
Comme à Nantes, il ne subsiste pas de jetons contemporains de Stanislas Baudry car les plus anciens utilisés par l'Entreprise Générale des Omnibus sont datables des années 1840.

Les matrices de ces jetons ont été découvertes à Vertou (Loire-Atlantique) à l'occasion du débarras d'un ancien bâtiment appartenant aux héritiers de l'entreprise nantaise Charpentier, père, fils & C^{ie} spécialisée en gravure sur métaux. Il est donc plus que probable que cette entreprise était chargée de la frappe des jetons parisiens. Mais dans quelles conditions exactes ? Etaient-ils produits à Nantes, puis envoyés à Paris ? Ou, plus certainement étaient-ils émis par la succursale parisienne de cette société de renom ? (dans cette seconde hypothèse, le

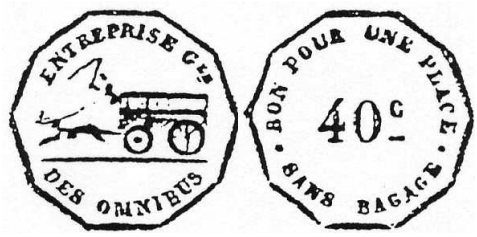
[5] A Nantes, près du quartier de Richebourg, là où fonctionnaient la minoterie et les bains douches, une voie fut percée en 1856 qui portait le nom de rue de Flore. C'est après les travaux entrepris en 1891-1892 que la municipalité lui attribua le nom de Stanislas Baudry.

siège principal aurait donc récupéré les matrices à la fin de leur utilisation, ce qui est une pratique courante).

Matrices en acier des jetons de 30 et 40 centimes de l'Entreprise Générale des Omnibus
(Elie n° 50.1 et 50.2, p. 93)
Musée Dobrée inv. 2003.8.7 (1 et 2) et 2003.8.1 (2 et 3)
Les motifs apparaissent en creux et inversés



Jeton de 30 c. de l'Entreprise Générale des Omnibus
Avers/ Un omnibus à gauche
Revers/ BON POUR 1 PLACE ENT^{SE} G^{LE} DES OMNIBUS, dans le champ 30 c



Jeton de 40 c. de l'Entreprise Générale des Omnibus
Avers/ ENTREPRISE G^{LE} DES OMNIBUS, dans le champ, un omnibus à gauche
Revers/ BON POUR UNE PLACE . SANS BAGAGE, dans le champ 40 c

A cette époque à Nantes, le prix d'une course était de 15 centimes en semaine et 20 les dimanches et fêtes. Comme l'indiquent les valeurs de ces jetons, les tarifs des voyages étaient le double dans la capitale. Enfin, par comparaison avec Nantes, le jeton de 30 centimes devait servir en semaine, celui de 40, les dimanches et fêtes.

C. A Nantes, du monopole à la concurrence

De retour à Nantes, où la concurrence est devenue rude, Edmé Fouquet élimine tous ses rivaux, et obtient la création de nouvelles lignes. Dans les années 1830, son Entreprise des Dames Blanches prend le monopole des omnibus.

C'est de cette époque que date le premier jeton d'omnibus. En voici la description :

Avers/ ENTREPRISE DES DAMES BLANCHES .NANTES., au centre, **FOUQUET & BOETS**
Revers/ FÊTES ET DIMANCHES EXCEPTES, dans le champ, **BON POUR UNE PLACE**
Musée Dobrée N-5503-1 ; laiton ; 4,25 g ; 23 mm
L'association de FOUQUET et BOET à l'avers indique que ce jeton est postérieur à 1835

Pourquoi créer des jetons ?

Pour faciliter la comptabilité et soulager les cochers probablement. En effet, le succès commercial des omnibus impose la création des titres de transport.

Au début de l'épopée des transports en commun seules deux, trois, maximum quatre voitures circulaient dans les rues de la ville. Or, c'est désormais une dizaine de véhicules qui assurent des courses de plus en plus variées et nombreuses. En outre, la foule des passagers étant toujours croissante comment les cochers auraient-ils pu assurer l'encaissement tout en respectant les horaires ? Et ceci, sans parler des risques à garder les recettes sur soi.

Non, vraiment à une telle échelle, l'utilisation des titres de transport prépayés et vendus dans des points spécifiques est indispensable pour assurer la fiabilité des comptes, la sécurité des cochers et le respect des horaires. Sans compter que ces jetons constituent d'excellents supports publicitaires en diffusant le nom de l'entreprise et peuvent être des moyens pour fidéliser la clientèle (on ne dispose malheureusement d'aucune information à ce sujet, mais on sait que la traversée du pont transbordeur s'acquittait également au moyen de jetons et lorsque l'on en achetait 100 d'avance, 10 étaient offerts en plus. Il en était peut-être de même au temps des omnibus).

Dès 1840, trois nouvelles compagnies s'attaquent au monopole des Dames Blanches, les Nantaises, les Favorites (également appelées les Chantenaisines), et les Bretonnes, et en 1852, une quatrième, les Hirondelles. En tout une trentaine d'omnibus se fraye un passage à travers les rues encombrées de piétons, de diligences, etc… Les nantais assistent à de véritables courses entre cochers, où les insultes fusent. « *Les artères les plus fréquentées sont le théâtre d'accidents où des piétons sont écrasés* » (Yvon Rochard).

On ne connaît de jetons que pour deux concurrentes des Dames Blanches, peut-être les plus importantes, les Bretonnes et les Nantaises. Il est possible que les Favorites et les Hirondelles n'en aient jamais utilisé.

Jetons des Bretonnes

Il existe deux jetons pour les Bretonnes. Ils sont très proches l'un de l'autre car ils représentent tous deux à l'avers le fameux hexacycle nantais, cette berline à six roues typique de la cité des ducs, et portent au revers les initiales WD plein champ, pour W. Derrien, patron des Bretonnes vers 1845.

Pour autant, ces jetons sont l'œuvre de deux ateliers distincts. Le premier est signé à l'avers sous l'hexacycle à droite CH A. N., certainement pour Charpentier à Nantes. Le second, toujours sous l'hexacycle, porte FOUSSAT NANTES, marque du graveur Foussat installé au n° 5 du quai d'Orléans (il apparaît dans les *Étrennes nantaises* à partir de 1840).

Avers/ Hexacycle à gauche
Revers/ ☆B.P.1. PLACE☆ DIMANCHES & FETES EXCEPTES, dans le champ **W.D**
Musée Dobrée N-5462 ; étain ; 1,39 g ; 20 mm

Avers/ Hexacycle à gauche
Revers/ Dans un décor végétal, cartouche portant les initiales **W.D**
Musée Dobrée N-5463 ; laiton ; 1,57 g ; 18mm

Jetons des Nantaises

Malgré une activité assez brève, moins de vingt ans, mais qui semble avoir été intense, il existe de nombreuses variétés de jetons des Nantaises. Ils représentent des motifs variés, mais à la différence des jetons des Dames Blanches et des Bretonnes, aucun ne porte de mention du directeur monsieur Andouard.

Il y a tout d'abord celui qui représente de nouveau le fameux hexacycle nantais.

Avers/ Hexacycle à gauche
Revers/ ☆B.P.1. PLACE☆ DIMANCHES & FETES EXCEPTES, dans le champ **LES NANTAISES**
Musée Dobrée N-5514 ; laiton ; 1,84 g ; 20 mm
Ce jeton est de nouveau signé CH A. N., il a été frappé avec le même coin d'avers que le premier jeton des Bretonnes.

Puis ceux ne figurant pas de dessin, mais une simple légende.

Avers/ LES NANTAISES, dans le champ, **BON POUR 1 PLACE**
Revers/ DIMANCHES ET FÊTES EXCEPTÉS
Musée Dobrée N-5524 ; laiton ; 1,56 g ; 17,5 mm ; anc. coll. Dobrée (?)

Avers/ LES NANTAISES entre deux motifs végétaux
Revers/ BON POUR 1 PLACE
DIMANCHES ET FÊTES EXCEPTÉS
Musée Dobrée N-5467 ; laiton ; 2,05 g ; 20mm

Enfin, deux jetons qui représentent des motifs variés.

Avers/ Couronne plein champ
Revers/ LES NANTAISES
Musée Dobrée N-5466-3. ; plomb-étain ; 3,40 g ; 22 mm

Avers/ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS, omnibus à droite
Revers/ LES NANTAISES, dans le champ, **BON POUR 1 PLACE**
Musée Dobrée N-5466-1 ; laiton ; 1,91 g ; 18 mm

Comme pour l'Entreprise Générale des Omnibus de Paris, la majorité des jetons nantais a été frappée par la société Charpentier, père, fils & C^{ie}. En effet, les matrices suivantes ont été découvertes dans les mêmes conditions que les précédentes.

Matrice d'avers et de revers des jetons des Bretonnes et des Nantaises
Musée Dobrée inv. 2003.8.4 (1 à 3) ; acier
La matrice de l'avers a servi pour les deux sociétés concurrentes

Matrices d'avers et de revers du 2^{e} jeton des Nantaises
Musée Dobrée inv. 2003.8.5 (1 et 2) ; acier

Matrices d'avers et de revers du 3^{e} jeton des Nantaises
Musée Dobrée inv. 2003.8.6 (1 et 2) ; acier

Les établissements Charpentier

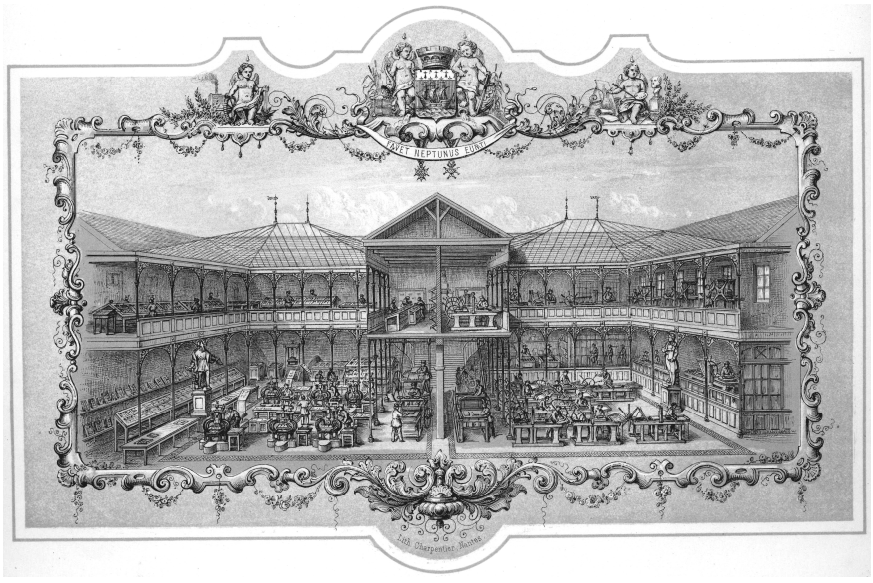
C'est en 1808 qu' Henri Charpentier, après avoir fait carrière dans l'armée, vint s'établir à Nantes pour exercer le métier de graveur sur métaux. Il pratiqua la gravure jusqu'en 1815 avant d'effectuer un court séjour à Paris. Décelant chez deux de ses enfants de bonnes dispositions pour le seconder, il décida de les associer à ses entreprises. Ainsi naît en 1822 la société Charpentier, père, fils & C^{ie} qui subsista jusqu'à la mort de Charpentier père en 1854.

La lithographie ayant été introduite à Nantes en 1821, MM. Charpentier comprirent très vite l'intérêt qu'il y avait à tirer de ce nouveau procédé dans le domaine de l'art, de l'édition et du commerce, si bien qu'ils sollicitèrent, en 1828, un brevet d'imprimeurs lithographes. L'établissement fut un des premiers, en France, à mettre « *en pratique le mode de publication d'ouvrages* […] *par souscription* ». Dès 1829, une « *collection de costumes pittoresques de la Bretagne et d'autres provinces de France* » est publiée. Pour cet ouvrage, Charpentier fils fit appel à Ch. Delahaye, lithographe de renom, qui devient sous-directeur de l'entreprise de Nantes.

Lors de la révolution de 1830, la maison fut ébranlée par les perturbations politiques. L'orage passé, elle recommença à prospérer sous la direction d'Henri Charpentier. En 1838, Charpentier fils établit à Paris une imprimerie, afin d'y former de bons ouvriers et un chef d'atelier pour sa maison de Nantes. Beaucoup d'ouvrages seront édités tels : *Cours de Paysage, pèlerinage à Sainte-Anne d'Auray* … ainsi qu'un grand nombre de vues de Nantes, de Bretagne, et d'autres villes …

Mais si la vocation principale de l'établissement était l'édition, MM. Charpentier ne se bornaient pas qu'aux œuvres artistiques ; leurs presses produisaient des étiquettes ornées pour liqueurs et pharmacies, des cartes de visite, des dessins d'usines, des médailles, des jetons etc… La branche industrie fabriquait des estampilles frappées en relief pour boîtes de conserves. Beaucoup de choses furent faites pour l'enseignement : atlas, cartes géographiques … A tout cela, il faut ajouter la création d'un fonds d'images de piété. Depuis 1840, un magasin au 32 rue de la Fosse pour la vente d'estampes, de statuettes, d'objets d'art, … Enfin la papeterie, la reliure, l'encadrement … comptèrent parmi les activités de la maison.

Après la mort de Charpentier père, la maison change de raison sociale, elle devient Henri Charpentier, imprimeur éditeur. En 1855, ses ouvrages ayant été récompensés par l'exposition universelle de Paris, il décide l'année suivante d'ouvrir et de diriger une maison d'édition à Paris, « *son bâton de Maréchal* », comme il disait (l'entreprise Charpentier a longtemps maintenu à Paris sa maison d'affaires 55 quai des Grands Augustins). En parallèle Charpentier avait entrepris d'agrandir et de transformer son établissement de Nantes qui sera inauguré le 3 novembre 1861.



Vue des ateliers Charpentier

Extrait de *Notice sur l'établissement de Henri Charpentier imprimeur éditeur*, Nantes, 1867

Les *Etrennes nantaises* précisent les conditions d'exploitation des entreprises concurrentes :

« Voitures dites Omnibus à 15 c la course :
Les Bretonnes, de la place Launay à la route de Paris
Les Dames Blanches, de la place du Commerce à la place Saint-Jacques
Les Favorites, de la place de la duchesse Anne à la Grenouillère
Les Hirondelles, de la Bourse à la Grenouillère
Les Nantaises, de la place du Commerce à Pont Rousseau
Les Nantaises, du quai Cassard à la Barberie sur la route de Rennes, les fêtes et dimanches seulement pendant la belle saison.
Les omnibus doivent commencer leur service à 7 h du matin en été et à 8 h en hiver. Ils doivent le terminer à 9 h du soir en hiver, et 10 h en été ».

(Extrait de 1857 pages 248 et 249)

En 1860 les courses coûtent toujours de 15c. par personne, sauf dimanches et fêtes à 20c.[6]

Vue de la Place Royale à Nantes
Lithographie de Charpentier
Musée Dobrée 956.1.252
Cliché Ch. Hémon

Remarquez l'omnibus garé devant le n°2, à côté des bureaux de W. Derrien, directeur des Bretonnes, installés au n°1.

[6] *Etrennes nantaises*, 1860, p. 285. Cette mention indique que les omnibus circulaient également le dimanche, or tous les jetons connus indiquent « dimanches et fêtes exceptés ». Ainsi, deux hypothèses : soit on n'utilisait pas de jetons les dimanches et jours fériés, soit les jetons du week-end restent à découvrir.

La recherche de profits immédiats entraîne la multiplication anarchique des compagnies qui se livrent à une concurrence acharnée sur les lignes du centre ville les plus rentables alors que la desserte des faubourgs est délaissée. Cette situation amène la municipalité à réglementer l'usage des voies publiques par arrêtés municipaux.

En favorisant la fusion des entreprises, ainsi naît, en 1857, la Compagnie Générale des Omnibus de Nantes dont le garage est situé rue des Olivettes et c'est Boets, l'ancien associé de Fouquet, qui en prend la direction. Seules les Bretonnes n'ont pas fusionné avec les autres entreprises.

Jeton de la Compagnie Générale des Omnibus

Avers/ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS, omnibus à droite (très proche du précédent jeton)
Revers/ C^{IE} G^{ALE} DES OMNIBUS DE NANTES, dans le champ, **BON POUR 1 PLACE**
Musée Dobrée N-5516-1 ; laiton ; 1,57 g ; 17,5 mm

Ces jetons existent également en zinc. Ils sont en tous points identiques, seul le métal change.

Musée Dobrée N-5516-2 ; zinc ; 1,19 g ; 17,5 mm

Les exemplaires frappés en zinc sont postérieurs à ceux en laiton

A partir de cette année 1857, l'autorisation de circulation des omnibus est encadrée par une réglementation très stricte. L'arrêté, pris en 1859, par la mairie concernant le service des voitures omnibus dans la ville de Nantes, nous renseigne sur la rigueur de cette réglementation :

- Du matériel, article 48 : *« Avant la délivrance des nouvelles autorisations dont les propriétaires et entrepreneurs d'omnibus devront être munis, un commissaire de police, assisté d'un expert vérificateur nommé par la mairie, fera la visite des voitures servant à l'exploitation des lignes. Cette visite sera renouvelée tous les trois mois : en janvier, avril, juillet et octobre de chaque année, et plus souvent si l'administration le juge utile à la sécurité publique.»* Etc.

- Du tarif, article 52 : *« Les prix des places dans les voitures omnibus est fixé comme suit : les dimanches et jours fériés, 20 cent., les autres jours 15 cent. Les enfants qui seront placés sur les banquettes paient place entière, mais dans ce cas, ils compteront pour une personne dans le nombre de voyageurs que la voiture doit contenir. »* Etc.
- Dispositions générales, article 62 : *« Il est formellement interdit de chanter et de fumer dans les voitures omnibus. »* Article 63 : *il est expressément défendu aux conducteurs d'omnibus de recevoir dans leurs voitures : des personnes en état d'ivresse évidente ; des voyageurs porteurs d'armes à feu chargées ; des viandes non enveloppées, des paniers de poisson, enfin tous paquets et objets malpropres ou susceptibles de répandre une mauvaise odeur. »* Etc.

Pour palier à la confusion qui règne aux aires de stationnement, des numéros d'ordre sont remis aux voyageurs à leur arrivée au bureau de stationnement. Sur indication qui lui est fournie par l'employé du bureau, le receveur procède à l'appel des numéros qui doivent être admis dans sa voiture.

Il existait enfin des omnibus attachés au chemin de fer. *« Ce service* [comprenait] *le transport des voyageurs avec ou sans bagages d'un point quelconque de la ville aux gares de Paris Orléans et vice versa »*[7]. Nous ne connaissons pas le prix des places dans les voitures de ces omnibus particuliers, de même, nous ne savons pas si ces sociétés ont fait frapper des jetons.

Le rendez-vous des omnibus place du Commerce
Photographie prise peu avant la disparition des omnibus en 1898
Carte postale, coll. privée

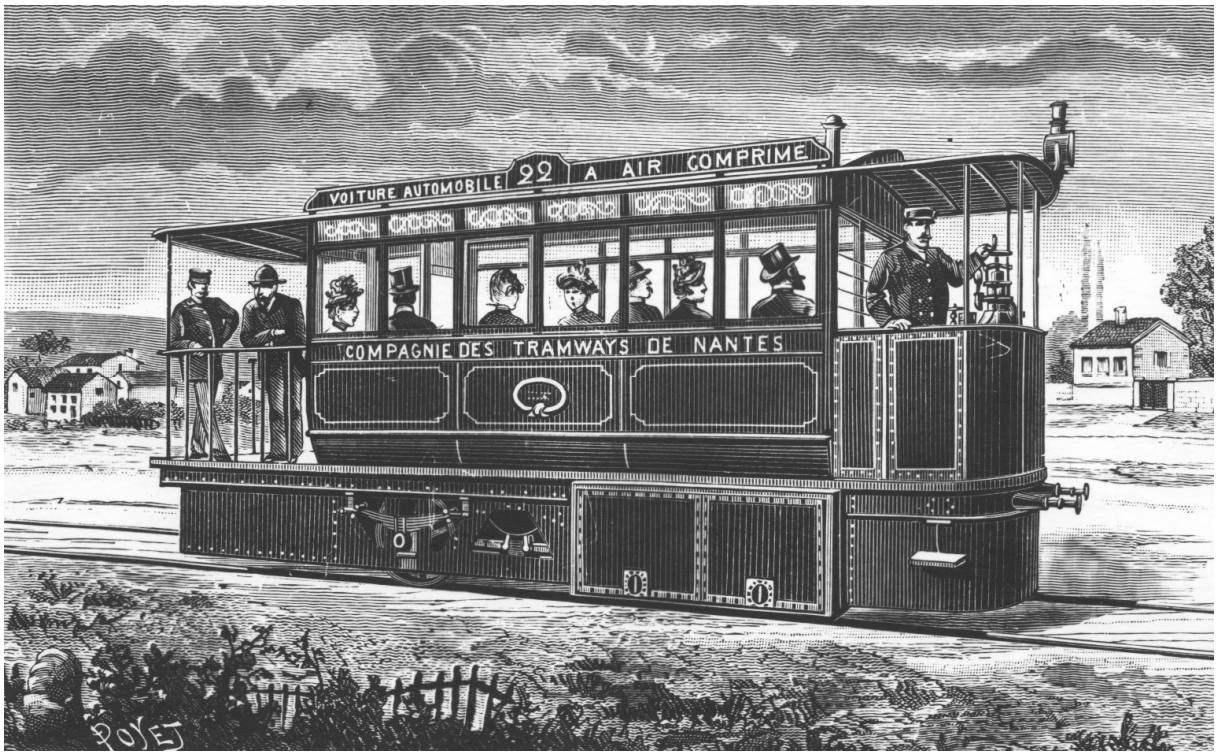
[7] *Société des omnibus du chemin de fer*, musée Dobrée, N° 2482.

2. Le tramway nantais : de l'air comprimé à l'électricité (1879-1958)

A. « La Mékarski »

Revenons aux transports en commun nantais. Non seulement Nantes fut le berceau des omnibus, mais aussi la première ville à exploiter ce nouveau genre de locomotion pour les transports en commun.

Dès 1875, la municipalité opte pour le tramway, dont la réalisation est confiée à la société des moteurs à air comprimé. Le 7 novembre 1876, la ville autorise Louis Mékarski (1843-1923) à exploiter une ligne de tramway reliant Doulon à la gare maritime, via la place du Commerce. Le 12 février 1879, au moment même de l'ouverture de la ligne parisienne reliant Saint-Denis à Saint-Ouen, Louis Mékarski assiste à l'inauguration de la première automotrice à air comprimé de Nantes. Ce fut un double succès pour ce fils d'immigré polonais qui venait de présenter, à Paris, devant le maréchal de Mac-Mahon, président de la République, ce nouveau mode de locomotion. Un paysan se trouvant sur les lieux, le jour de l'inauguration, tient ce propos : *« C'est tout de même drôle, rien ne passe, rien ne traîne. Il faut que le diable soit pour quelque chose là-dedans »*[8].



Motrice de type Mékarski en 1880
(Document coll. privée)

Louis Mékarski, est né en 1843, à Clermond-Ferrand, d'un père polonais, ancien officier d'état-major, et d'une mère française. Il fait de brillantes études à Paris. En 1870, il est auxiliaire du génie et prend part à la bataille du Mans. Rentré dans la vie civile, il se consacre à l'étude de l'application de l'air comprimé en 1875. Il reprend et perfectionne le système original à air comprimé conçu en 1838 par Andraud et Tessier de Motay et expérimenté à Paris en 1840.

[8] Archives Municipales, série 02, carton 14, dossier 1.

En 1873, il fait ses premiers essais à la Sorbonne au laboratoire de Paul Bert. La première voiture équipée par lui, après avoir circulé avec succès sur un chemin de fer industriel à Neuilly-sur-Marne, est amenée à Paris à la fin de l'été 1875. L'air comprimé est produit dans une usine génératrice et distribué par canalisation en divers points du réseau. Ce système de traction recherché doit notamment remplir les conditions suivantes : fournir un travail plus économique, ne présenter aucun danger, ne produire ni fumée, ni bruit, pour ne pas effrayer les chevaux, être facile à manœuvrer.

Les appareils de compression de l'air destinés à produire la force motrice se trouvent au dépôt de Doulon. Ces installations sortent des ateliers Brissonneau de Nantes. Ce système n'est pas sans danger comme nous le rappelle le Phare de Loire dans son édition du 12 septembre 1892 : *« Un grave accident s'est produit vers 6H et ½ à l'usine des trams de Doulon. Au moment où on allait mettre en train la deuxième machine à comprimer, l'un des réservoirs intermédiaires qui conduisent l'air comprimé des pompes de compression au chargement des voitures a fait explosion, l'un des graisseurs des machines a été projeté violemment par une calotte d'acier de 14 millimètres d'épaisseur d'un poids de 60 kilos. Le malheureux a été lancé au sommet de la salle des machines d'où il est retombé sur le sol, complètement broyé, en bouillie, selon l'expression d'un de ceux qui l'ont relevé ».*

Le « biberonnage »
(expression que l'on pourrait traduire par « faire le plein d'air comprimé »)
Remarquez au premier plan les bornes d'alimentation, elles jalonnaient tout le réseau
(Photographie coll. privée)

La direction de la compagnie des tramways est située dans la commune de Doulon boulevard de Sébastopol[9] (actuel boulevard de Stalingrad) puis boulevard National (actuel boulevard Dalby).

Le siège de la société Mékarski se trouve à Paris, 5 cité d'Antin. Le capital est de 1 100 000 F, divisé en 2 200 actions de 500 F chacune. Les premiers tramways sont de couleur rouge à filets blancs, ensuite certains seront de couleur rouge et jaune beurre, avec inscrit sous les vitres, en

[9] Archives Municipales, série 02, carton 14, dossier 2.

lettres majuscules, la mention « **TRAMWAYS DE NANTES** ».

En consultant les Archives Municipales de Nantes[10], on y trouve la description de l'omnibus à air comprimé, on y lit notamment : *« deux marches amènent à une plateforme, où se tient le receveur, revêtu d'un uniforme bleu foncé, dont les revers portent, en broderie argentée, les initiales* **T.N**. *L'intérieur comporte un nombre plus considérable de places. La plateforme est disposée de façon à permettre à 12 personnes de s'y tenir debout. A l'avant se tient, auprès de sa machine à air comprimé, le conducteur, tout prêt à s'arrêter au moindre signal, que lui donne le receveur au moyen d'un timbre… »*

A L'article 22 du décret du 16 juillet 1879, signé par Jules Grévy, président de la république, les tarifs sont :

« Pour le parcours d'une section	*10 C*
Pour le parcours de deux sections consécutives	*20 C*
Pour le parcours de trois sections consécutives	*30 C*
Pour le parcours de quatre sections consécutives	*30 C »* [11].

Jeton du Tramway Mékarski

Le plus ancien jeton des tramways nantais est uniface. De forme hexagonale, il représente à l'avers la motrice Mékarski entourée de la légende **C^IE DES TRAMWAYS DE NANTES**.
Coll. privée ; zinc ;1,69 g ; 17,5 mm

Comme au temps des omnibus, ce jeton constituait un titre de transport

Les nantais adoptent d'emblée le tramway Mékarski, et la municipalité programme une seconde ligne nord-sud traversant les ponts de la Loire, *« tandis qu'Angers, Clermont-Ferrand ou Zurich suivent l'exemple nantais »* (Yvon Rochard). Le succès est tel, tant du point de vue industriel que commercial, que les omnibus hippomobiles disparaissent de Nantes en 1898, bien avant les autres villes françaises. La même année, des motrices plus puissantes sont mises en service, elles peuvent transporter 33 passagers, 21 assis, 12 debout. En 1899, le cahier des charges de la Compagnie des Tramways nous indique que les voitures sont déclarées pour 30 places, du 1er octobre au 1er juin, et pour 35 du 2 juin au 30 septembre.

Monsieur Caldaguès, directeur de la Compagnie, écrit dans le *Phare de la Loire* (10 octobre 1899) *: « La contenance des voitures, sans être illimitée, ne doit pas être trop strictement limitée, il est avantageux pour tout le monde que la limite soit fixée aussi largement que possible et puisse être exceptionnellement dépassée. L'application rigoureuse de la loi nous a toujours paru présenter pour le public plus d'inconvénients que d'avantages. »* La moyenne des voyageurs par voiture est de 12 sur la ligne des Ponts, une des plus fréquentées. Au début du XXe siècle, sur les parcours insuffisamment desservis, la Compagnie procède au doublement du nombre de

[10] Archives Municipales, série 02, carton 14, dossier 1.
[11] Voir le compte-rendu dans *Le phare de la Loire*.

passages, toutes les dix minutes, et toutes les cinq minutes sur les sections communes.

En 1900, le réseau nantais compte six lignes de tramways :

- *Ligne A : « Du pont de Toutes-Aides, à Doulon, au passage à niveau de la gare des chemins de fer à Chantenay»*
- *Ligne B : « De la route de Paris à la place Zola »*
- *Ligne C : « De la route de Rennes à Pont-Rousseau »*
- *Ligne D : « De la gare maritime à la place Mellinet »*
- *Ligne E, ou ligne des deux gares : « Du quai Richebourg au boulevard Babin-Chevaye »*
- *Ligne F : « De la route de Vannes à la route de Clisson »*[12]

Le trafic devient plus intense avec l'annexion, en 1907, des communes de Doulon et de Chantenay à celle de Nantes. En 1911, ce sont trente-neuf kilomètres de lignes qui desservent la ville, transportant déjà douze millions de voyageurs par an !

Le réseau du tramway nantais en 1908 (carte extraite de *Nantes le tramway*, Jean-Pierre Rault)

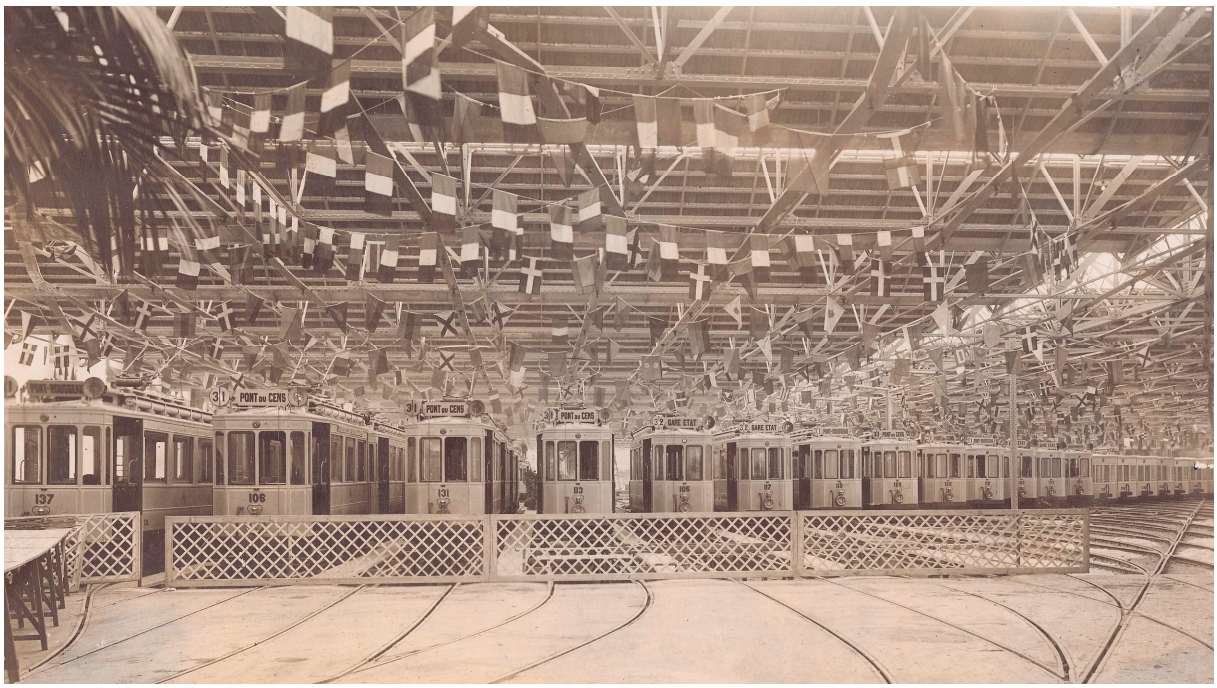
[12] Archives municipales, série 2, carton 10, dossier 1

B. Le tramway électrique

« La réussite commerciale et industrielle du tramway Mékarski a fait remettre à plus tard l'électrification du réseau » (Yvon Rochard) ; alors qu'une quarantaine de villes de France se sont dotées d'un tramway électrique dans la dernière décennie du XIX^{e} siècle. Clermont-Ferrand fut la première ville de France à inaugurer une ligne de tramways électriques, en 1890, suivent Paris en 1892, Lyon en 1894, Marseille en 1897, etc … En 1909, avec un réseau de 23 kilomètres, Nantes se trouve en dernière position des villes françaises, alors que Bordeaux possède un réseau de 58 km, Rouen de 38, etc …

Toutes ces villes se sont dotées d'un tramway à propulsion électrique. Le retard pris par la ville de Nantes est dû, en partie, au système de traction par air comprimé qui n'est pas très élastique. Avec l'air comprimé, la voiture est souvent obligée de retourner à la station centrale, ce qui occasionne une gêne réelle pour le service. Avec l'électricité, une voiture prend son énergie en n'importe quel point de son parcours.

C'est le 5 mai 1911, que le maire, Paul Bellamy, annonce que le réseau sera électrifié. Le 15 novembre 1913, Nantes inaugure son tram « électrique » avec les deux premières lignes : « Morrhonnière – Rennes – Commerce – Gare de l'Etat » et « Rennes – Pont-Rousseau ». C'est une grande fête locale. L'électrification du réseau est cependant freinée par la Première Guerre Mondiale. En 1915, huit lignes sont en service, et c'est en décembre 1919 que les travaux s'achèvent entraînant les dernières circulations des motrices Mékarski. En 1918, ce sont cent motrices standards qui assurent le transport des voyageurs accompagnées par quarante remorques (plus vingt en 1920). Les nouvelles rames adoptent la couleur jaune beurre à filets bleus. Par suite de plusieurs accidents, la population lui donne le sobriquet de « Péril Jaune » et c'est sous ce vocable qu'il est resté dans la mémoire des Nantais.



Vue de l'intérieur du dépôt des tramways électriques le jour de l'inauguration
Carte postale ; Château des Ducs de Bretagne inv. 988.39.72 (cliché : ville de Nantes)
C'est au début de l'électrification, que l'entrepôt des tramways est établi à la Morrhonnière, boulevard Michelet. Au dessus du porche on peut encore lire cette inscription :
« Compagnie des tramways de Nantes »

Les tarifs fixés pour l'année 1917 sont :

- Pour la première section 15 C
- Pour chacune des sections suivantes 5 C
- Correspondance pour tous parcours 30 C
- Maximum de perception dans un même trajet 30 C

Demi-places :

- Pour les deux premières sections 10 C
- Correspondance pour tous parcours 15 C

Surtaxes des dimanches et jours fériés :

- Pour les billets de 10 et 15 centimes 5 C
- Pour les billets de 20, 25 et 30 centimes 10 C

Malgré cela, la compagnie des tramways se trouve confrontée aux problèmes qui se posent sur les lignes desservant la périphérie nantaise, notamment sur la ligne de Saint-Joseph.

Par exemple, en 1921, la société de construction de locomotives des Batignolles emploie déjà plus d'un millier d'ouvriers et de nouvelles usines se créent dans les parages. C'est le début de l'industrialisation aux portes de la ville. Beaucoup d'ouvriers habitent le centre ville et sont obligés de faire l'aller et retour deux fois par jour, sans parler des employés se rendant à leur travail, échelonnés sur le trajet, utilisant également les trams. La compagnie ne peut plus mettre à la disposition de la Société des Batignolles que six voitures plus une motrice et une baladeuse. On n'a pas de peine à s'imaginer quel tassement se produit alors. Dans un seul train, certains jours, on compte 150 passagers, alors que réglementairement la moitié de ces voyageurs aurait dû prendre place. Il y en a sur les marchepieds, sur les tampons, risquant leur vie en cours de route.

La société des Batignolles sollicite auprès de la Compagnie des Tramways la mise en place de rames supplémentaires aux heures de pointe. Cette dernière répond qu'elle se trouve dans l'impossibilité de satisfaire cette demande. Le maire s'émeut de cette situation et prescrit aux agents de police de verbaliser contre les voyageurs qui enfreindraient les règlements de police du roulage. On préfère la répression à la prévention. Pour remédier à ce problème la société des Batignolles se dote alors d'un lot de camions automobiles avec remorques qui assure l'arrivée aux ateliers, pour l'heure de l'embauche et le transport des ouvriers à l'heure de midi, et pour la débauche du soir.

Le 12 février 1928, la Compagnie des tramways, qui prospère en faisant vivre directement 700 familles, fête son cinquantenaire en présence de Paul Bellamy, député-maire de Nantes, monsieur Mathivet, préfet de la Loire-Inférieure, monsieur de la Perrière, membre du Conseil d'Administration et cousin de Louis Mékarski, etc ...

Ce cinquantenaire est marqué *« par la manifestation de la collaboration de toutes les forces sans lesquelles nulle paix sociale ne peut être stable : capital, travail, technique »*[13]. Une plaque est apposée à l'angle de l'immeuble du chemin Neuf et du boulevard National (actuellement l'angle du boulevard Dalby et de la rue Mékarski), à Doulon, pour commémorer la mémoire de Mékarski.

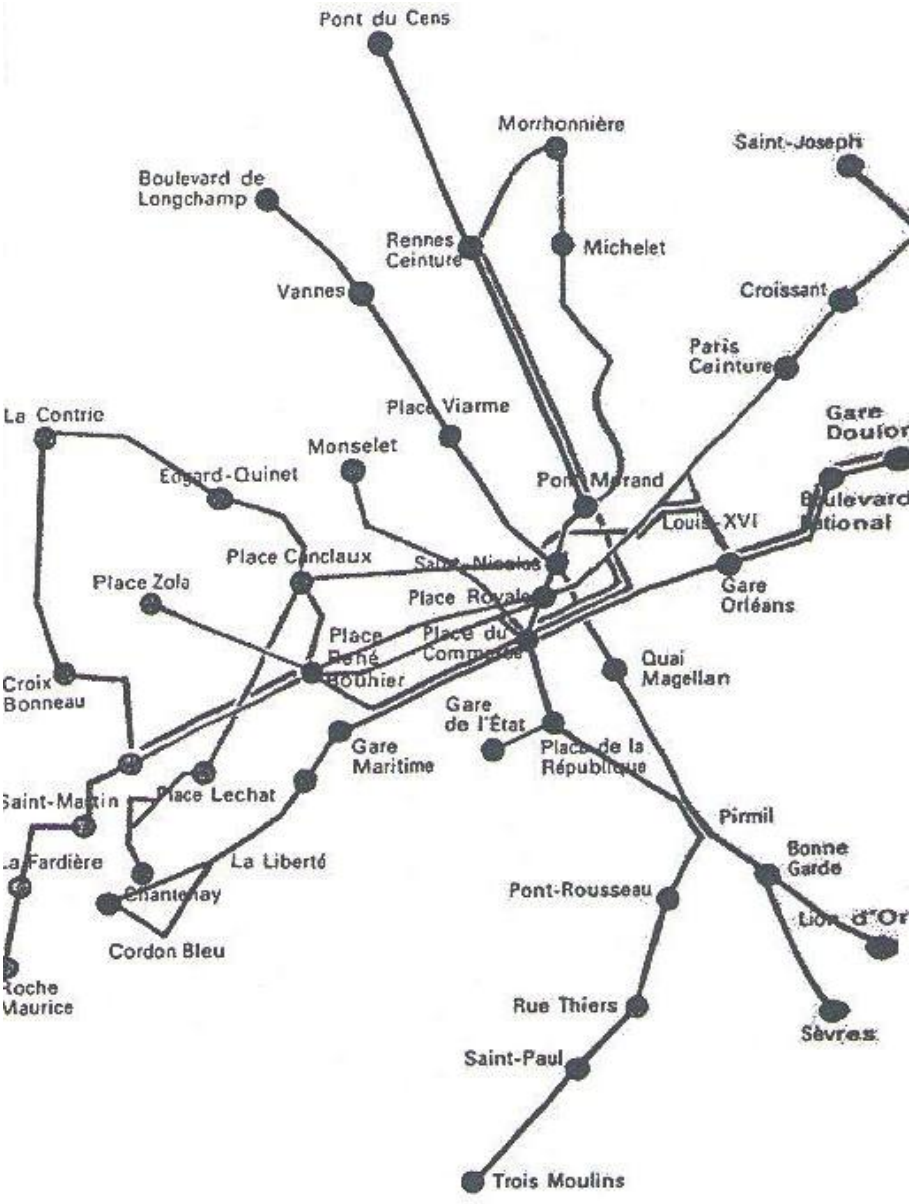
Lors de son allocution, monsieur Le Gouez, président du Conseil d'Administration, *« faisant allusion aux relèvements de tarifs si nombreux que la Compagnie avait dû, pour vivre, réclamer trop souvent, dit au maire de Nantes, ses espoirs de n'avoir plus à solliciter d'imposer de nouvelles charges à nos concitoyens, la stabilisation économique étant en voie d'achèvement ».*

Cette cérémonie fut l'occasion d'interviewer les anciens employés de la Compagnie, *« le plus jovial des receveurs »* confie : *« en ce temps là, nous étions obligés de venir bien avant de prendre le service. Il fallait huiler, graisser, astiquer, mettre la pression…, en ce temps là, le billet coûtait deux sous et la chopine trois… »*.

[13] *Le Populaire*, 13 février 1928.

En 1929, les tarifs appliqués aux voyageurs par la Compagnie des Tramways de Nantes sont : 40 c. pour une section, 60 c. pour deux, 80 c. pour trois et un franc pour quatre sections et plus.

La ville procède à l'extension du réseau par étapes, 1928, 1930, 1932. En 1933, le réseau modernise trente-cinq motrices. Elles sont allongées pour offrir une meilleure capacité. Mais déjà, « *en 1924, alors que le nouveau tramway règne sur les artères de toute la ville, les premiers autobus font leur apparition* » (Yvon Rochard). A Nantes comme dans la plupart des villes de France, le bus va prendre progressivement le dessus sur le tramway, *« devenu vétuste, bruyant et inconfortable »*. A la veille de la guerre, ce sont quarante bus qui circulent dans la ville. Lors des bombardements de 1943, le réseau du tramway est fortement endommagé, la ville remet en service les lignes les moins touchées, mais la fréquentation diminue. Les années d'après guerre verront s'accentuer le déclin du tramway. Le démantèlement des lignes de tramway commence dès 1948, le tronçon Dalby-Gare de Doulon, en juillet 1949, la ligne de Monselet, en 1951 la ligne route de Vannes-sud de la Loire, etc. Les dernières rames qui parcouraient la ville cesseront leur activité le 27 janvier 1958. *« Entre temps, sans que personne ne trouve à y redire, la Loire et l'Erdre avaient été chassées du cœur de la cité »* (Yvon Rochard). Des nantais firent l'acquisition de vieux tramways et les transformèrent en locaux d'habitations rurales.



Le réseau du tramway nantais en 1936 (carte extraite de *Nantes le tramway*, Jean-Pierre Rault)

C. Les jetons des Tramways de Nantes

L'essentiel, des jetons des Tramways de Nantes se répartit en deux séries. La première, en zinc nickelé, est composée de cinq valeurs 5, 10, 15, 20 et 30 centimes, l'autre, en aluminium, ne comprend que quatre tarifs 15, 20, 30 et 50 centimes. Les formes changent en fonction des valeurs. Il en existe de multiples variétés infimes dont faire le catalogue détaillé serait fastidieux et aléatoire, aussi nous ne nous bornerons qu'à reproduire les principaux types.

<u>Série en zinc nickelé :</u>

Musée Dobrée N-5476 ; 2,88 g ; 21 mm

Musée Dobrée N-5475 ; 4,50 g ; 25 mm

Musée Dobrée N-5474 ; 3,47 g ; 25 mm

Musée Dobrée N-5505 ; 3,85 g ; 25,5 mm

Musée Dobrée N-5506 ; 27 mm

Ces jetons portent la marque de l'entreprise parisienne Carteaux (triangle) spécialisée dans la frappe de jetons publicitaires et des monnaies de nécessité depuis les années 1870-1880. Cette entreprise a réalisé des séries de pièces qu'elle proposait à travers toute la France, c'est pourquoi, à la différence de tous les autres, ces jetons ne sont pas typiquement nantais et se retrouvent pour d'autres villes. Par exemple, le jeton de 20 cts a également été utilisé à Calais[14], de même que ceux de 5 et 10 cts à la Rochelle[15]. Ils sont en tous points identiques, seul le nom de la commune a été changé.

[14] Elie 1.1 page 17 (la compagnie des tramways de Calais n'a jamais utilisé d'autres valeurs).
[15] Elie 1.1 et 1.2 page 109.

Série en aluminium[16], avec la contremarque TN dans un losange :

Musée Dobrée N-5473-2 ; 2,05 g ; 25 mm

Musée Dobrée N-5472 ; 1,89 g ; 28 mm

Musée Dobrée N-5504 ; 2,28 g ; 30 mm

Série en aluminium, avec la contremarque TN dans un triangle :

Musée Dobrée N-5473-1 ; 1,53 g ; 27 mm

Musée Dobrée 2004.4.1 ; 1,92 g ; 25 mm

Musée Dobrée 2004.4.2 ; 1,88 g ; 28 mm

[16] Les jetons en aluminium portent également la marque de l'entreprise Carteaux, mais ils n'ont jamais été employés ailleurs qu'à Nantes.

Ces jetons d'un nouveau genre sont utilisés par la Compagnie des Tramways de Nantes peu avant la Première Guerre Mondiale, au moment du début de l'électrification du réseau.

Leur usage est différent des jetons des omnibus et du tramway Mékarski. En effet, ceux-ci faisaient office de « tickets métalliques », ils constituaient un titre de transport. Ils ne portent jamais de valeur, à part « bon pour 1 place ».

Les nouveaux jetons se distinguent donc des autres notamment par la présence d'une valeur faciale comprise entre 5 et 50 centimes. La présence de ces sommes est due à l'utilisation de ces jetons comme moyen d'encaisse. A la période de manque de petit numéraire, ils permettent aux contrôleurs de faire l'appoint ainsi que l'explique le directeur de la Compagnie des Tramways de Nantes « *l'emploi de cette monnaie de remplacement, qui existait déjà avant la guerre, a été étendu depuis en vue de porter remède, dans une certaine mesure, à la crise de monnaie, qui rendait difficile le paiement du transport en tramway* »[17]. Par exemple, « *le parcours d'une section (40 centimes) s'acquitte au moyen de deux jetons de 20 centimes. Si le voyageur paie avec une pièce d'un franc, 2 jetons de 30 centimes font la différence* » dit encore le directeur des trams de Nantes dans une lettre adressée au maire le 29 août 1927[18].

Or, la pénurie de petites monnaies, consécutive à la guerre, ne gêne pas seulement le paiement du tramway, mais constitue un handicap sérieux pour toutes les transactions quotidiennes. En effet, les pièces d'argent et de cuivre, « mises de côté » par une population inquiète des conséquences économiques de l'après-guerre, ont disparu de la circulation. Cette pénurie est telle que même la Trésorerie Générale ne dispose pas de petites monnaies ! Aussi les commerçants éprouvent-ils les pires difficultés à rendre la monnaie à leurs clients. C'est pour cela que « *le commerce a trouvé expédient de profiter des facilités créées pour la clientèle des tramways, en adoptant les jetons d'avance comme monnaie courante concurremment avec les timbres-poste* »[19]. Le maire de Nantes, ainsi que M. Dubot, représentant de la Fédération des Syndicats de Commerçants Détaillants, reconnaissent d'ailleurs que « *les jetons ont pu être très utiles au moment où la raréfaction de la monnaie causait une gêne considérable dans les transactions* »[20].

En d'autres termes, les jetons de la Compagnie des Tramways circulent dans toute la ville et sont utilisés par tous les commerces, y compris les administrations. « *Ces jetons furent acceptés, avec empressement par les commerçants et le public comme moyen de paiement* »[21]. « *Les commerçants avaient transformé nos jetons en monnaie fiduciaire locale* »[22].

Les commerçants cherchent par tous les moyens à obtenir les jetons nécessaires à leurs affaires, certains allant même directement s'approvisionner aux guichets de la Compagnie des Tramways installés à la Morrhonnière. Mais bien vite, la Compagnie « *prudente, avait enjoint à ses employés de ne pas délivrer à la fois plus de 1 franc de jetons. Mais les commerçants qui en avaient besoin savaient tourner l'obstacle par diverses petites manœuvres. Un moyen bien simple d'arranger les choses : que les commerçants qui ont trop de jetons donnent leur surplus à ceux qui n'en ont pas assez* »[23]. De ce fait, la Compagnie des Tramways de Nantes dut mettre en circulation d'énormes quantités de jetons ainsi que le rapporte son directeur « *la Compagnie des Tramways, se trouvant dans l'impossibilité d'empêcher l'abus ainsi fait de son crédit, a été*

[17] Lettre du 11 février 1919 adressée au maire de Nantes. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

[18] Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11. Extrait de la page 5.

[19] Lettre du directeur de la Compagnie des Tramways adressée au maire de Nantes en date du 11 février 1919. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

[20] Lettre adressée au directeur de la Compagnie des Tramways en date du 26 avril 1926. Voyez également la lettre de M. Dubot rendue publique dans *Le Phare* du 28 juillet 1927. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

[21] *Le Populaire* du 28 juillet 1927.

[22] Lettre du directeur de la Compagnie des Tramways adressée au maire de Nantes en date du 29 août 1927. Extrait de la page 2. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

[23] *L'Echos de la Loire* du 28 juillet 1927.

entraînée à des dépenses d'acquisition de jetons bien supérieures à celles qui eussent été suffisantes […] *pendant une assez longue période, les émissions de jetons ont été supérieures aux encaissements* »[24]. Un lecteur du *Populaire* écrit même dans la tribune publique du 28 juillet 1927 que la Compagnie des Tramways est obligée de « *fournir en monnaie toute la ville de Nantes … et les environs* ». Un recensement ordonné par le maire de Nantes montre que 1 398 832 jetons circulent au 1er juillet 1927 ! Pour une somme totale de 304 134,50 francs (soit 157 654 de nos euros) ! Tout ceci malgré un arrêt des émissions depuis juillet 1924[25].

L'importance des émissions a causé d'énormes frais supportés par la seule Compagnie des Tramways. Celle-ci a certainement cherché des moyens de faire des économies d'échelle. C'est pourquoi nous pensons que les jetons d'aluminium, d'un faible coût unitaire, sont postérieurs à ceux, beaucoup plus onéreux, de zinc nickelé.

L'utilisation des jetons de tramway dans tous les commerces satisfaisait tout le monde, lorsqu'au début de l'été 1927, certains marchands de tabac se mettent à les refuser. Les jetons, simples morceaux d'aluminium, n'ont que la valeur qu'on veut bien leur accorder, aussi ce système ne peut fonctionner que sur la confiance de tous. La confiance perdue, il s'écroule comme un château de cartes …

Tout commence au début du mois de juillet. Un marchand de tabac estimant avoir trop de jetons dans sa caisse, se présente au guichet de la Compagnie des Tramways pour les échanger contre de la monnaie officielle. Or, les jetons portent clairement la mention « non remboursables en espèces ». Le commerçant se fait donc éconduire. Aussi, pour écouler son trop plein de jetons, il décide de ne plus les accepter tout en s'en servant pour rendre la monnaie à ses clients. Les autres commerçants se voyant « repasser » les jetons que leurs confrères ne veulent plus prennent peur et décident à leur tour de les refuser …

L'affaire est portée devant le bureau de la Fédération des Syndicats et Unions de Commerçants Détaillants de Nantes qui se réunit au Café du Commerce. Le bureau écrit au maire de Nantes pour demander le retrait des jetons et surtout leur remboursement immédiat car certains commerçants ont accumulé de véritables petites fortunes en jetons (jusqu'à 200 francs, soit 104 €, pour certains). Mais la faillite du système est totale lorsque les administrations refusent ces jetons, et même les contrôleurs du tramway n'en veulent plus ! Ainsi ce lecteur du *Phare* qui « *prenait le tramway, mercredi, vers 9h ½, place du Commerce, avec un ami, pour se rendre au rond-point de la route de Paris ; tous deux s'en allaient tremper du fil dans l'eau de la Tortière, ce qui est incontestablement le droit de gens bénéficiant de quelques loisirs ; pour payer les deux places, notre lecteur donna 1 fr. 60 en jetons de tramways, ce qui fit faire à la receveuse cette remarque amère : "vous ne pouviez pas les faire changer avant de monter !"* ».

Le ton commence à monter, on rapporte même quelques rixes entre contrôleurs et passagers contrariés ! Les journaux relatent le mécontentement général. *Le Phare*, *Le Populaire*, *L'Echos de la Loire* consacrent presque tous les jours un nouvel article à la question du retrait des jetons de tramway, avec des titres sans équivoque : *Les jetons indésirables* ; *N'en jeter plus des jetons* …

Aussi face aux protestations et sur la demande des commerçants, le maire et le préfet écrivent au directeur de la Compagnie des Tramways. Mais commerçants et Compagnie des Tramways se renvoient la responsabilité. Pour les commerçants, la Compagnie des Tramways fait de la fausse monnaie ; pour le directeur des trams, les détaillants ont imposé les jetons à leur clientèle, en leur donnant un rôle de monnaie « *attribution qu'ils n'auraient jamais dû avoir* ».

[24] Lettre du 11 février 1919 adressée au maire de Nantes. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

[25] Lettre du directeur de la Compagnie des Tramways adressée au maire de Nantes en date du 1er mai 1926. Archives Municipales de Nantes la série 02, carton 15, dossier 11.

Finalement, pour remédier au problème, le directeur de la Compagnie des Tramways écrit une longue lettre au maire de Nantes dès son retour de voyage le 29 août 1927 (après plus d'un mois d'absence). Après avoir rappelé le caractère indispensable des jetons, car malgré les affirmations des commerçants, les problèmes d'approvisionnement en petites pièces demeurent[26], il propose les trois mesures suivantes :

« *1° Retrait définitif des jetons dont la valeur nominale correspond à celle des pièces de monnaie légales : 5, 10 et 50 centimes.*

2° Retrait provisoire des jetons à 15 centimes qui ne sont pas d'une utilité essentielle avec le tarif actuel […].

3° Maintien en circulation, au moins temporairement, des jetons à 20 et 30 centimes ».

Les esprits calmés, les jetons continuent à être utilisés pour rendre la monnaie, mais dans les tramways uniquement. Leur retrait est progressif. Au 31 juillet 1929, seuls les jetons de 20 centimes sont encore utilisés. Après une vingtaine d'années de service, ils disparaissent définitivement des sacoches des contrôleurs du « péril jaune » au tout début des années 1930.

Lorsque les jetons étaient retirés de la circulation, on les marquait de la lettre « d » pour « démonétisé »

Musée Dobrée 2004.4.3 ; 1,87 g ; 28 mm

Seuls les jetons de 15, 20 et 30 centimes en aluminium, c'est-à-dire les dernières valeurs en circulation vers 1927-1929, portent une contremarque TN dans un triangle c'est pourquoi nous pensons que l'estampille TN dans un losange est antérieure à celle-ci.

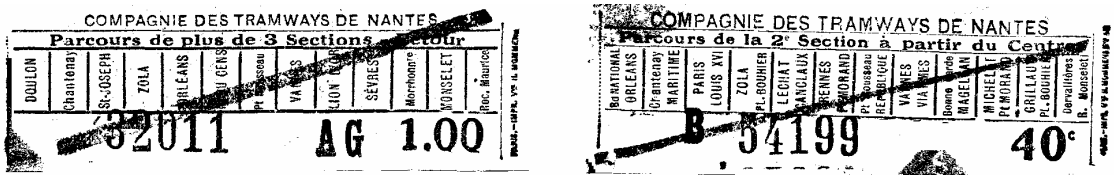
Dans ses courriers, le directeur des tramways annonçait au maire de Nantes qu'il pouvait procéder au retrait d'une partie des jetons, mais qu'il aurait ultérieurement besoin de nouvelles valeurs, notamment 40 centimes. Or, il n'existe aucun jeton portant cette somme. Toutefois, certains jetons de 50 centimes, retirés, puisqu'ils ont été marqués de la lettre « d », figurent une estampille « 40 ». C'est pourquoi nous supposons qu'une partie des jetons de 50 centimes, retirés en août 1927, a été réutilisée avec une nouvelle valeur de 40 centimes. Ce procédé est particulièrement intéressant puisqu'il permet d'éviter des frais de fabrication d'une nouvelle quantité de jetons. L'introduction de ces jetons de 40 centimes est certainement concomitante du retrait de ceux de 30 centimes, c'est-à-dire, durant l'été 1929.

[26] « *Le 12 août, un de nos collaborateurs a demandé à la Trésorerie Générale 500 francs de monnaie en pièces de billon. Il n'a pu obtenir que 100 francs en pièces de 25 centimes* » (voir page 41). La même mésaventure était arrivée à un commis de l'un des grands magasins de Nantes.

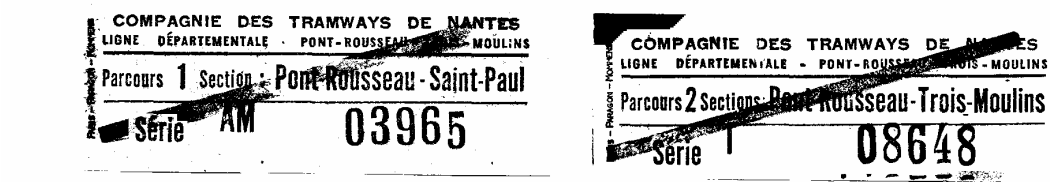
Jeton de 40 centimes
Coll. privée

Introduits au début du XX^e siècle, les premiers tickets de tram sont contemporains des derniers jetons. En juillet 1927, les commerçants nantais, opposés aux jetons, demandaient la généralisation des tickets comme moyen de paiement dans les tramways de la ville.

Comme pour les jetons en aluminium, l'utilisation massive des tickets en papier est liée à des soucis d'économie. Plus il y a de voyageurs, plus il faut de titres de transport, d'où une augmentation des frais de leur édition. Il est donc indispensable d'en baisser le coût unitaire. L'introduction de ce nouveau mode de paiement interne est encore le reflet du succès commercial de la compagnie.



Tickets urbains



Tickets suburbains

Parmi les premiers tickets de la Compagnie des Tramways de Nantes
Musée Dobrée ; don de la SEMITAN (en cours d'inventaire)

Malgré tous les reproches qui ont pu être faits, Nantes n'est pas la seule ville à avoir utilisé des jetons dans ses tramways. Pour ne rester qu'en Bretagne, voici l'exemple de Saint-Malo (35).

Jeton de 10c. des tramways de Saint-Malo
Musée Dobrée inv. 2004.14.16

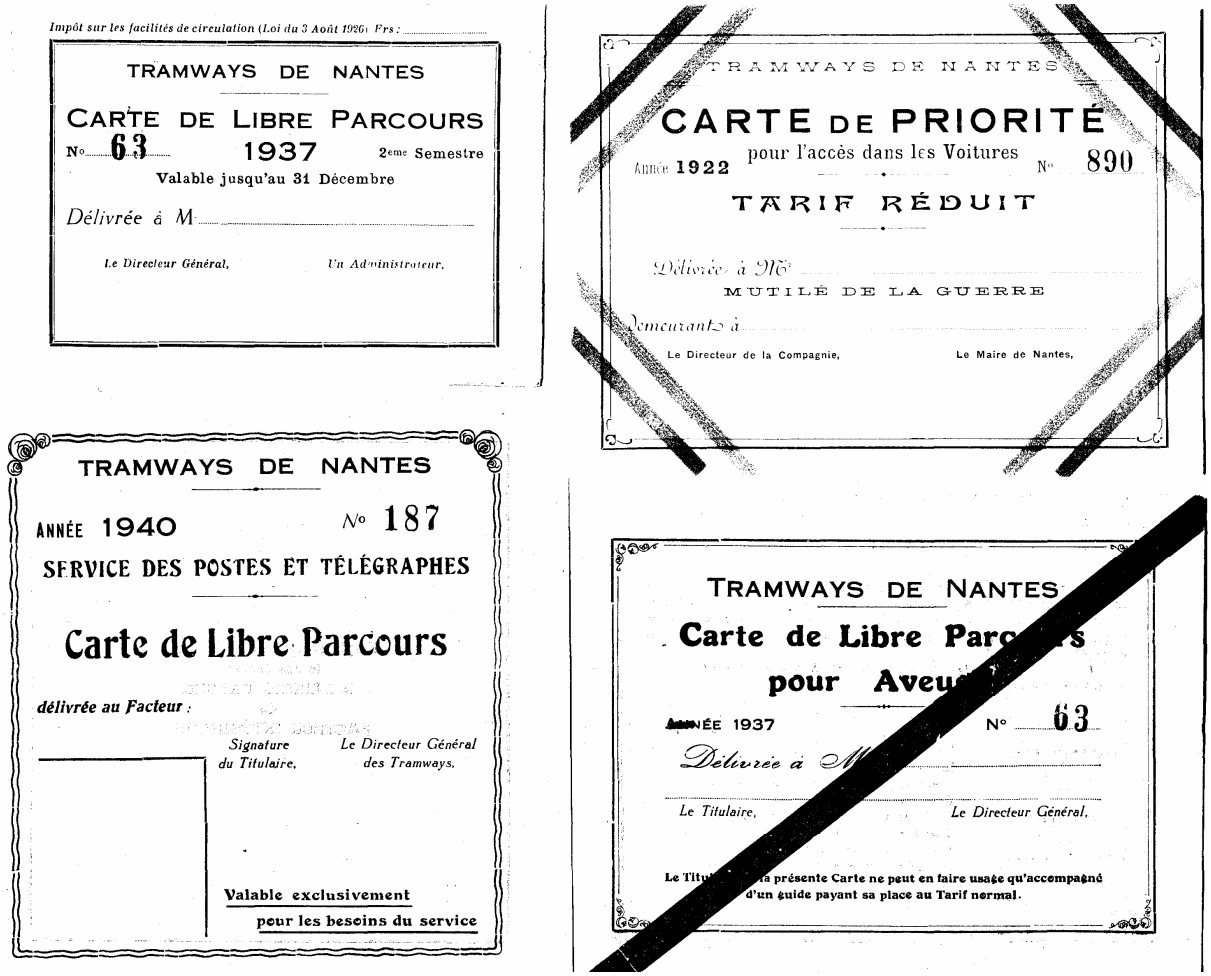
Le jeton des services de l'octroi

Signalons enfin qu'il existe un dernier jeton uniface en relation avec les tramways de Nantes.

TRAMWAYS DE NANTES, dans le champ, **SERVICE DE L'OCTROI.**
Coll. privée ; début XX^{e} siècle ; zinc nickelé ; 8,45 g ; 35 mm

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un titre de transport, mais plutôt d'un laissez-passer à l'usage exclusif des fonctionnaires de l'octroi.

D'autres catégories socio-professionnelles bénéficiaient de réduction, voire d'exemption, pour l'utilisation du tramway, mais aucun jeton n'en porte le souvenir, simplement des cartes.



Cartes de réduction et d'exemption pour les tramways de Nantes
Musée Dobrée ; don Pierre-François Gérard (en cours d'inventaire)

3. Le tramway nantais : disparu, puis retrouvé (1985-2005).

Le tramway moderne croise le *Péril Jaune* à l'arrêt Gare Maritime (quai de la Fosse) en 1987
Carte postale de la SEMITAN ; photo J. Pacor (semitan)

Nantes est une pionnière en matière de transports en commun. Elle le prouve à nouveau en lançant le tramway moderne, elle est la première ville de France à renouer avec ce mode de transport.

La ville dispose d'un important réseau de bus qui a accompagné le développement de l'agglomération. Mais l'heure est venue de changer de dimension. Les projections faites en matière de développement laissent apparaître un boom et les experts prédisent à l'horizon 2000 une ville d'un million d'habitants ! Une autre considération a été reprise en compte : la montée en puissance de la voiture, au point de devenir envahissante en ville, sans parler des problèmes de pollution. De plus, en 1975, le secrétaire d'État aux transports demande à neuf villes françaises les plus peuplées (excepté Paris, Lyon, Marseille et Lille) de *« définir les caractéristiques d'un tramway standard moderne ».* Nantes répond, mais aucune autre ville française ne s'est encore lancée dans une telle aventure.

Les décisions s'enchaînent rapidement. En juin 1978, le « Syndicat intercommunal des Transports Publics de l'Agglomération Nantaise » établit le tracé de la première ligne qui reprend l'axe de la première ligne de tramway Louis Mékarski. La collectivité décide de confier la gestion de ses transports publics à une société d'économie mixte. Ainsi naît le premier janvier 1979, la SEMITAN (Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise), qui va exploiter le réseau et se voit confier l'étude de la première ligne de tramway moderne. En février 1979, l'avant-projet est approuvé par le Conseil municipal, avec à sa tête le maire de Nantes Alain Chenard, la procédure administrative s'enclenche et l'État s'engage à hauteur de 50% dans le financement des infrastructures et des équipements.

Les travaux commencent en 1981. Cette année, les anciens établissements Brissonneau et Lotz sont abattus (rue Bellier), et l'on installe dans le nouvel immeuble les locaux administratifs, l'atelier central du matériel roulant et le dépôt tram de la SEMITAN.

Mais l'adhésion n'est pas totale, car dans l'esprit de certains nantais, réhabiliter le tramway, c'est remettre au goût du jour le « Péril Jaune ». Lors de la campagne électorale des municipales de 1983, Michel Chauty stigmatise le projet de construction du tramway. Le 16 avril 1983, alors qu'il vient d'être élu maire, il annonce : « *à partir d'aujourd'hui, les travaux du tramway sont entièrement suspendus* ». Et après un réexamen des dossiers qui dure un peu plus d'un mois, il conclut : « *Trop d'engagements financiers ont été réalisés, nous sommes contraints à regret de poursuivre la réalisation du tramway* ». Le 1er avril 1984, Alstom livre la première rame par voie ferroviaire depuis La Rochelle – Aytré.

Au mois de mai 1984, le tramway fait ses premiers pas d'essais à la Haluchère. Et, le 6 août 1984, « *il entre dans la ville* » pour une première présentation officielles aux Nantais à la gare centrale du Commerce. Les 20, 21, 22 décembre 1984, « *la* SEMITAN *offre aux nantais, en guise de cadeau de noël, trois journées gratuites d'utilisation du tramway* ». Ce sont 45 000 mille personnes qui se précipitent dans les rames, entre le Commerce et la Haluchère. Le 7 janvier 1985, la première ligne est inaugurée sous la neige. Elle relie la place du Commerce à la Haluchère, six kilomètres ponctués de onze stations, avec des passages toutes les quinze minutes. L'exploitation totale de la ligne jusqu'à Bellevue, onze kilomètres, intervient au printemps 1985. La fréquence de passages est fixée toutes les six minutes.

Médaille commémorant l'inauguration de la 1ère ligne en janvier 1985

Avers/ Tramway passant devant le château des ducs de Bretagne ;
dessous, la légende **LE TRAMWAY NANTAIS – JANVIER 1985**
Revers/ Plan de la Communauté Urbaine de Nantes figurant le tracé de la ligne 1 du nouveau tramway reliant Bellevue à la Haluchère. Au dessus, le logo **TAN**.
(il existe également une seconde émission représentant le logo **TAN** plein champ au revers)
Coll. privée ; 147,80 g ; 69 mm (création : Gloria)

« *Tous les titres de transports en vigueur sur l'ensemble du réseau de la* SEMITAN *sont également valables dans les mêmes conditions pour le tramway* ». Le nouveau matériel roulant est construit par Alstom. Chaque rame peut transporter 168 passagers dont 60 assis. La SEMITAN escompte un trafic annuel de 15 millions de passagers[27].

[27] Ces informations proviennent de l'édition du journal *Presse Océan* du 7 janvier 1985 et du site internet de la TAN.

Médaille commémorant l'inauguration de la ligne 2 en septembre 1992

Argent ; 26,37 g ; 38 mm
Tirée à 250 exemplaires, elle a été distribuée aux membres du personnel
(Création : bijouterie Douaud, 14 rue Saint-Léonard à Nantes)

Une seconde ligne est mise en service en septembre 1992, elle relie Rezé-Trocardière via Pirmil et Commerce au Cours des Cinquante Otages. En 1993, elle est prolongée aux Facultés et en 1994 elle aboutit à Orvault Grand Val. A l'automne 2000, alors que la ligne 1 est modifiée et prolongée à l'ouest, une troisième est créée. Celle-ci relie l'Hôtel Dieu et le centre ville au quartier Plaisance par les Hauts Pavés et la route de Vannes. La ligne 3 a elle-même été prolongée au printemps 2004 au Sillon de Bretagne (Saint-Herblain). Actuellement, les trois lignes de tramway constituent un réseau de trente six kilomètres, le plus long de France. La ligne 2 sera prolongée à Bouguenais La Neustrie en septembre 2005, ce qui portera le réseau à une longueur supérieure à quarante kilomètres.

Il existe une dernière médaille frappée en 1995 à l'occasion des « Foulées du tram » organisées en commémoration des dix ans du tramway moderne.

Coll. privée ; 24,55 g ; 40 mm (création : Stadium)

Aujourd'hui, les nantais sont toujours aussi attachés à leur tramway. Pour preuve : durant les fêtes de fin d'année 2004, la boulangerie « Le Gourmet Nantais » installée rue de l'amiral Courbet a créé une collection de dix fèves intitulée « Les nouvelles Monnaies de Nantes » ayant pour thème les monuments marquants de la cité des ducs de Bretagne. Dans cette série, le tramway trouve une bonne place sur le cours des 50 otages.

Le tramway a plancher bas dit « Bombardier » Cours des 50 otages (mis en service en 2000)
Métal injecté doré ; 9,45 g ; 30 mm
Musée Dobrée ; don M. et Mme Durand (en cours d'inventaire)

Désormais, les tickets en papier ont définitivement remplacé les jetons. Eux aussi évoluent dans le temps en fonction des modes et des nécessités commerciales. Ils peuvent également constituer un excellent support pour décrire l'évolution récente des transports en commun de Nantes et de son agglomération, mais ceci est une autre histoire …

Quelques tickets de 1979 à 2004
Musée Dobrée ; don SEMITAN
(en cours d'inventaire)

Bibliographie :

- Cariou Daniel, « Numismatique des pionniers nantais des transports au XIX^{e} siècle ou le mot bus est-il d'origine bretonne ?, *Annales de la Société Bretonne de Numismatique et d'Histoire*, 1992-1993, p. 60-61.
- Collectif (brochure CNTC), *Nantes à travers cent ans de transports en commun 1825 – 1975*, Nantes, 1975.
- Elie Roland, *Les jetons de transport français*, 2^{e} édit., 1995.
- Gérard Pierre-François et Cabanas Éric, *Nantes, une ville et ses transports, de 1879 à nos jours*, éd. Victor Stanne, 2003.
- Khan Claude (dir.), *L'histoire des transports à Nantes*, *Les Annales de Nantes et du Pays Nantais*, vol. 294, 2004.
- Maillard E., *Nantes et le département au XIX^{e} siècle*, Nantes, 1891.
- Péron André, *Nantes au temps des omnibus*, éd. Ressac, 1986.
- Péron André, *Nantes et son tramway*, éd. Ressac, 1985.
- Orceau Robert, « Les Dames Blanches, les omnibus et le tramway de Nantes », *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes*, 1967.
- Rault Jean-Pierre, *Nantes le tramway*, éd. CMD, 1996.
- Rochard Yvon, « Nantes, cité du tram », *Armen*, janvier 2002, p. 6-15.
- Wismes Gaëtan (baron de), « Les chars aux diverses époques », *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes*, 1892.

Remerciements :

Nous tenons à remercier tous nos partenaires institutionnels du département de Loire-Atlantique et de la Ville de Nantes, notamment : le Musée Dobrée, la SEMITAN, Nantes-Métropole, les Archives Municipales, les Archives Départementales, le Château des Ducs de Bretagne, la Médiathèque et l'Association Numismatique Armoricaine.

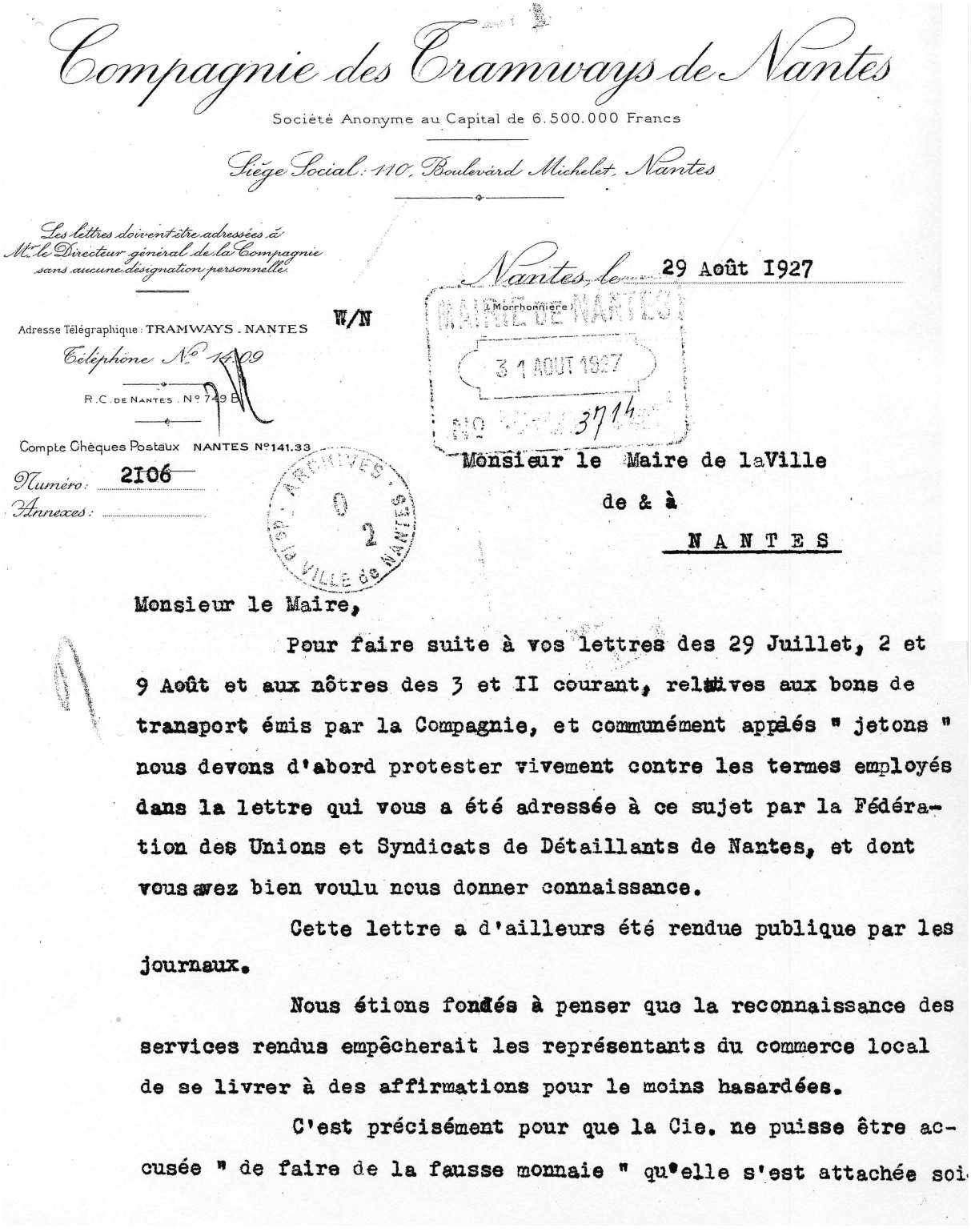
Mais aussi tous les particuliers qui nous ont apporté une aide inestimable, spécialement M^{mes}, M^{elles} et MM. Laetitia Berthomé, Sophie Collin, Katia Thomas, Yannick Burban, Jean-François Caraës, Daniel Cariou, Pascal Crocfer, Léon Douaud, Roland Elie, Daniel et Michèle Fichard, Pierre-François Gérard, Noël Le Brazidec, J.-C. Lemoine, Daniel Le Roch, Cyril Le Thiec, André Libaud, Jacques Rideau.

Crédits photographiques : sauf mention contraire Jean-Luc Guihard (musée Dobrée), Hervé Neveu-Dérotrie (musée Dobrée) et Gildas Salaün (musée Dobrée) ; les dessins des jetons sont de Roland Elie de l'Association des Collectionneurs de Jetons-Monnaies.

Nota :
Sauf indication contraire, les monnaies conservées au musée Dobrée sont toutes issues de la collection de Paul Soullard (1838-1930).

Lettre du directeur de la Compagnie des Tramways de Nantes adressée au maire le 29 août 1927

Extraite des
Archives Municipales de Nantes
série 02, carton 15, dossier 11



Compagnie des Tramways de Nantes

Société Anonyme au Capital de 6.500.000 Francs

Siége Social: 110, Boulevard Michelet, Nantes

Les lettres doivent être adressées à M. le Directeur général de la Compagnie sans aucune désignation personnelle

Adresse Télégraphique: TRAMWAYS - NANTES

Téléphone N° 12.09

R.C. DE NANTES - N° 749 B

Compte Chèques Postaux NANTES N°141.33

Numéro: 2106

Annexes:

W/N

Nantes, le 29 Août 1927

A Morrhonnière

MAIRIE DE NANTES
31 AOUT 1927
BIO 3714

ARCHIVES 02 VILLE DE NANTES

Monsieur le Maire de la Ville
de & à
NANTES

Monsieur le Maire,

Pour faire suite à vos lettres des 29 Juillet, 2 et 9 Août et aux nôtres des 3 et II courant, relatives aux bons de transport émis par la Compagnie, et communément appelés " jetons " nous devons d'abord protester vivement contre les termes employés dans la lettre qui vous a été adressée à ce sujet par la Fédération des Unions et Syndicats de Détaillants de Nantes, et dont vous avez bien voulu nous donner connaissance.

Cette lettre a d'ailleurs été rendue publique par les journaux.

Nous étions fondés à penser que la reconnaissance des services rendus empêcherait les représentants du commerce local de se livrer à des affirmations pour le moins hasardées.

C'est précisément pour que la Cie. ne puisse être accusée " de faire de la fausse monnaie " qu'elle s'est attachée soi

Monsieur le Maire de la Ville de & à
NANTES

gneusement à conserver à ses jetons le caractère de bons de transport, non remboursables en espèces.

Et c'est le refus formel de détourner ces bons de leur destination qui a indisposé Messieurs les commerçants.

Ceux-ci, à une époque où la monnaie était très rare, s'étaient emparés, sans notre assentiment, des bons de transport émis par la Cie. pour les besoins de son service, initiative qui avait été alors unanimement approuvée et même citée en exemple dans la presse.

ARCHIVES D 2 VILLE DE NANTES

En les imposant à leur clientèle, les commerçants avaient transformé nos jetons en monnaie fiduciaire locale, attribution qu'ils n'auraient jamais dû avoir .

Malgré les entraves que nous avons opposées à cet usage abusif, nous avons été amenés à mettre en circulation un nombre croissant de jetons pour faire aux besoins des paiements et des changes qui se pratiquent dans nos voitures.

A certain moment, les frappes de monnaie légale ayant repris leur cours, les jetons avaient automatiquement reflué vers nos caisses.

Au Iº Mai I926, un quart environ des jetons émis étaient retirés de la circulationnet nous étions persuadés que l'état d'équilibre alors constaté depuis plusieurs mois se maintiendrait.

Contrairement à nos prévisions, les sorties redevinrent supérieures aux rentrées, dès le deuxième semestre I926, et particulièrement pendant le premier semestre I927, par suite de demandes

Monsieur le Maire de la Ville de & à
NANTES

indirectes du commerce local.

A la date du I6 Juillet I927, alors que la campagne menée par certains commerçants était déjà amorcée, les demandes excédaient encore les rentrées.

Dans la suite, le malaise déterminé par cette campagne a provoqué l'afflux des jetons présentés en paiement du transport en tramway, si bien que la valeur nominale des bons actuellement en caisse atteint près de la moitié de la valeur totale des bons émis.

Cet afflux est d'ailleurs en voie de régression. Nous nous réjouissons que le commerce nantais ait enfin renoncé aux erements dont nous avons dû subir les effets, tout en regrettant qu'il ait cru devoir accompagner cette mesure, de commentaires désobligeants et d'une agitation pour le moins inutiles.

Quant à la déclaration selon laquelle la Trésorerie Générale donnerait aujourd'hui à quiconque la quantité de monnaie dont il peut avoir besoin, nous avons eu l'occasion de constater qu'elle ne correspond pas à la réalité des faits.

Le I2 Août, un de nos collaborateurs a demandé à la Trésorerie Générale 500 francs de monnaie en pièces de billon.

Il n'a pu obtenir que I00 francs en pièces de 25 centimes, tout à fait inutiles pour nos rapports avec le public.

Le I9 Août, une demande de pièces de 5 et I0 centimes n'a pu être satisfaite . - Une troisième démarche tentée le 20 Août a subi le même échec.

Dès votre intervention, les jetons rentrés dans nos caiss

Monsieur le Maire de la Ville de & à NANTES

n'en sont plus sortis.

Mais la question des bons de transport demande un examen objectif, dégagé de toute idée préconçue.

Elle est dominée par des considérations matérielles.

Dans l'état actuel de nos tarifs, si l'on suppose les jetons complétement retirés, il faudra au voyageur qui parcourt une section (40 centimes), soit 4 pièces de un décime, soit au minimum 3 pièces de 25, IO, et 5 centimespour acquitter le prix de sa course.

Un grand nombre de personnes n'ont pas sur elles ces pièces de monnaie en nombre suffisant. Celles qui en ont doivent faire des recherches pour les rassembler et, fatalement, en vertu de loi du moindre effort, et contrairement à celle du I7 Avril I790, nos agents seront payés au moyen de pièces de 50 centimes ou de un franc sur lesquelles ils devront rendre la monnaie.

La même constatation s'applique au paiement des parcours de 3 sections (80 centimes) pour lesquels le débiteur doit aussi rassembler 3 ou 4 pièces de monnaie (50+25+5 ou 50+3XIO)

Pour les parcours de 3 sections (60 centimes) , il ne faut que deux pièces (50 + IO).

Cependant un assez grand nombre de voyageurs paient au moyen de pièces de I franc ou plus, et le receveur doit alors leur rendre 40 centimes, soit 4 fois plus de monnaie de billon qu'il n'en reçoit des voyageurs qui font l'appoint.

Il suffit donc que la proportion de ceux qui ne le font

Monsieur le Maire de la Ville de & à NANTES

pas dépasse un sur cinq pour qu'il y ait, là aussi, déficit de billon.

L'expérience d'une longue période antérieure à l'afflux actuel des jetons nous a conduit à estimer de 5 à 10.000 francs par semaine, les besoins de nos receveurs en pièces de 10 centimes, en cas de retrait complet des jetons.

Il y aurait atténuation progressive, mais on n'arriverai à l'équilibre, à supposer qu'il soit réalisable, qu'après une assez longue période.

La Trésorerie Générale est-elle dès à présent en mesure de faire face à de tels besoins?

Les tentatives dont il est question ci-dessus permettent d'en douter.

ARCHIVES DE LA VILLE DE NANTES

L'usage des jetons simplifie considérablement le service de nos receveurs, en diminuant à la fois le nombre des opérations de change, le volume et le poids du numéraire qu'ils portent.

Le parcours d'une section (40 centimes) s'acquitte au moyen de deux jetons de 20 centimes . - Si le voyageur paie avec une pièce de un franc, 2 jetons de 30 centimes font la différence. Le parcours de 2 sections (60 centimes) se paie avec 2 jetons de 30 centimes.

Pour rendre sur 1 franc, il ne faut que deux jetons à 20 centimes.

Le parcours de 3 sections (80 centimes) peut être payé avec 1 pièce de 50 centimes et un jeton de 30 centimes.

Monsieur le Maire de la Ville de & à
NANTES

Au voyageur qui présente I franc, il suffit de rendre I jeton de 20 centimes.

L'emploi de jetons de 40 centimes simplifierait encore les opérations , mais dans l'état actuel des esprits, il est sans doute préférable de ne pas s'y arrêter.

Dans la pratique, l'emploi simultané de la monnaie légale et des jetons de tramway, en multipliant les possibilités de faire l'appoint, permet d'atteindre un état d'équilibre entre les entrées et sorties des signes de valeur inférieure à 50 centimes, équilibre que l'on ne pourrait obtenir avant longtemps, ainsi que nous l'avons démontré ci-dessus, par l'emploi exclusif de la monnaie légale.

Cette manière de faire laisse aux receveurs une quantité de monnaie généralement suffisante pour satisfaire les personnes étrangères à la ville ou autres qui, pour une raison quelconque, ne désirent pas recevoir de jetons de tramways.

A condition que des interventions extérieures, telles que l'adoption des jetons comme monnaie locale pour le commerce, puis, leur rejet, ne viennent pas troubler le libre jeu de la rentrée et de la sortie des jetons, il s'établit automatiquement un état d'équilibre avec fluctuations lentes selon la plus ou moins grande abondance de monnaie de billon.

Ces considérations nous amènent à vous proposer les mesures suivantes :

1°) Retrait définitif des jetons dont la valeur nominale correspond à celle de pièces de monnaie légale: 5, I0 et 50 centimes.

2°) Retrait provisoire des jetons à 25 centimes qui ne

Monsieur le Maire de la Ville de & à

NANTES

sont pas d'une utilité essentielle, avec le tarif actuel.

Ces jetons seraient éventuellement remis en circulation, si le tarif venait à être modifié ultérieurement.

Il est évident qu'ils redeviendraient presque indispensables si nous avions à percevoir des taxes de 35 et 65 centimes par exemple.

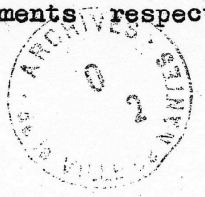
3º) Maintien en circulation, au moins temporairement, des jetons à 20 et 30 centimes, dont l'utilité a été indiquée ci-dessus.

Pour éviter tout nouveau malaise dans le public, ces mesures devraient être accompagnées du maintien strict de la décision prise par le commerce local de ne pas accepter les jetons de tramway en paiement.

L'exemple pourrait d'ailleurs être donné par les grandes administrations et les banques.

Telles sont les dispositions qui nous paraissent susceptibles de satisfaire les divers intérêts en cause.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'assuranc de nos sentiments respectueux et dévoués.



Le Directeur Général,

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE NANTES

-.-.-

11 août 1927

JETONS

-o-

JETONS en CIRCULATION	Au Ier.Juillet 1927		Au 31 Juillet 1927	
	NOMBRE	MONTANT	NOMBRE	MONTANT
à 0,05	17.069	853,45	16.913	845,65
à 0,10	41.418	4.141,80	39.901	3.990,10
à 0,15	156.773	23.515,95	146.466	21.969,90
à 0,20	801.133	160.226,60	687.759	137.553,80
à 0,30	379.114	113.734,20	322.205	96.661,50
à 0,50	3.325	1.662,50	3.247	1.623,50
TOTAUX	1.398.832	304.134,50	1.216.501	262.644,45

ARCHIVES DE LA VILLE DE NANTES 0 2

Le Chef des Services Administratifs:

E Rebois

P/LE DIRECTEUR GENERAL: