

DOSSIER DE PRESSE

Sommaire

Communiqué de synthèse p. 2

Les omnibus hippomobiles p. 3

- jetons des Bretonnes
- jetons des Nantaises
- jetons de la Compagnie Générale des Omnibus

Les tramways p. 10

- jetons de tramway de Nantes

Bibliographie p. 14

Autour de l'exposition p. 15

Visuels disponibles pour la presse p. 16

Informations pratiques p. 17

Communiqué de synthèse

Pièces d'histoire, les transports nantais

Musée Dobrée du 11 mars au 12 juin 2005

Le musée Dobrée organise une exposition dossier sur l'histoire des transports en commun nantais des origines à nos jours, plus précisément des années 1820 à 1985. Avec une dizaine de vitrines environ, elle aborde les transports en commun à travers leurs jetons, c'est-à-dire les tickets métalliques, ancêtres des actuels tickets en papier.

Cette exposition est donc l'occasion d'une rétrospective par une mise en dialogue des jetons avec d'autres objets (comme les matrices ayant servi à leur frappe dans les années 1840 et récemment acquises par le musée), ainsi que des documents graphiques (cartes postales, lithographies, archives). Si une large place est logiquement réservée au passé, le présent n'est pas oublié et l'avenir est également abordé.

Dès leur apparition à la fin des années 1820, avec la création de la société des Dames Blanches par Stanislas Baudry, les omnibus, remplacés par les tramways de Louis Mékarsky en 1878, ont utilisé des « tickets métalliques » jusqu'à l'entre-deux-guerres. A l'exemple de nos tickets actuels, ces jetons matérialisaient le titre de transport. Supports publicitaires devant être aisément reconnus par la clientèle, l'iconographie de ces jetons était particulièrement soignée : on peut y voir, par exemple, une représentation fidèle de l'hexacycle, cette fameuse berline à six roues typique de la cité des ducs.

Pratique

**Musée Dobrée
18, rue Voltaire à Nantes**

**ouvert du mardi au vendredi de 13h30 à 17h30
et le samedi et dimanche de 14h30 à 17h30
renseignements au 02 40 71 03 50**

Les transports en commun nantais à travers leurs jetons

A l'heure actuelle, pour emprunter les transports en commun sans craindre les contrôleurs, nous avons l'habitude d'acquiescer 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 et d'en garder d'avance ...

Au XIX^e et au début du XX^e siècle, il en était de même, mais ces tickets étaient des jetons frappés dans un métal vil, comme du laiton ou un alliage de plomb et d'étain. Le graphisme de ces jetons était 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 porté 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.

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

1. Les omnibus à traction hippomobile

Stanislas Baudry est né à Vieilleville en 1777. Après avoir embrassé la carrière de médecin puis de colonel d'Empire, il se reconvertit dans l'industrie en créant dans le quartier Richebourg la première minoterie à vapeur de Nantes et un établissement de bains-douches chauffés en utilisant la condensation des eaux de son usine. C'est au début de 1826 qu'il décide de relier ses établissements, minoterie et bains-douches, à la place du Commerce, « *par une voiture comprenant deux banquettes et portant l'inscription Bains de Richebourg* ». Si la fréquentation des bains n'augmente pas, en revanche, l'utilisation de cette voiture est très prisée par les Nantais qui se rendent pour affaires rue de Richebourg.

Le 10 août 1826, Stanislas Baudry 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, la seconde relie le pont de la Poissonnerie à la tour de Pirmil. « *Les transports en commun urbains sont inventés* », résume André Péron.

La même année, l'industriel s'inspire du succès de l'opéra-comique de Boëldieu, « *La Dame Blanche* », pour baptiser ses attelages du même nom. 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 nouveau mode de transport répond aux nouvelles exigences de l'industrialisation : « *gain de temps et ponctualité* » (Yvon Rochard). En 1888 le Nantais F. Lefebvre se souvient encore « *de l'aspect « féérique » de ces voitures « peintes toutes en blanc », ainsi que les harnais des chevaux, les chapeaux et les culottes en peau blanche des postillons. Le cocher haut perché dominait la foule des quais* ».

Jeton des Dames Blanches



1° A/ ENTREPRISE DES DAMES BLANCHES . NANTES ., au centre, **FOUQUET & BOETS**

R/ FÊTES ET DIMANCHES EXCEPTES, dans le champ, **BON POUR UNE PLACE**

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5503 ; laiton ; 4,25 g ; 23 mm

A l'avers, l'association de Fouquet et BOET indique que ce jeton est postérieur à 1835

En avril 1828, Stanislas Baudry crée à Paris « *les deux premières lignes de l'Entreprise générale des omnibus de Paris dont est issue l'actuelle RATP* » (YR). Elles relient la Bastille à la Madeleine et au Carrousel et huit mois plus tard, la compagnie compte deux cents employés, huit cents chevaux, quatre-vingt-neuf voitures. La même année, son fils Edmond, fonde deux sociétés d'omnibus à Bordeaux et à Lyon, pendant qu'un autre Nantais, Edme Fouquet, en septembre 1828, développe à Paris la Compagnie des Dames Blanches comprenant quinze voitures. Le succès n'attend pas mais il est de courte durée : suite à un hiver rigoureux, les deux compagnies sont au bord de la faillite et Stanislas Baudry se suicide de désespoir. De retour à Nantes où la concurrence est rude entre les compagnies, Edme Fouquet prend le monopole des omnibus en éliminant tous ses rivaux et obtient la création de nouvelles lignes. La Société des Dames Blanches perdure jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Dès 1840, trois nouvelles compagnies s'attaquent à son monopole, les Nantaises, les Favorites (également appelées « les Chantenaisines »), et les Bretonnes, puis en 1852, une quatrième, les Hirondelles. En tout, une trentaine d'omnibus se fraient 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* » (YR).

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 (nous y reviendrons) 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 *Etrennes nantaises* à partir de 1840).



2° A/ Hexacycle à gauche

R/ ★B.P.1. PLACE★ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS, dans le champ W.D

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5462 ;
étain ; 1,39 g ; 20 mm



3° A/ Hexacycle à gauche

R/ Dans un décor végétal, cartouche portant W.D

Nantes, musée Dobrée, inv. 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 pour les Nantaises. Il y a tout d'abord celui qui représente de nouveau le fameux hexacycle nantais.



4° A/ Hexacycle à gauche

R/ ★B.P.1. PLACE★ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS, dans le champ LES NANTAISES

Nantes, musée Dobrée, inv. 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 jeton des Bretonnes (n°2).

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



5° D/ LES NANTAISES, dans le champ, BON POUR 1 PLACE

R/ DIMANCHES ET FÊTES EXCEPTÉS

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5524 ;
laiton ; 1,56 g ;
17,5 mm ; anc. coll. Dobrée (?)



6° D/ LES NANTAISES entre deux motifs végétaux

R/ BON POUR 1 PLACE DIMANCHES ET FÊTES EXCEPTÉS

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5467 ;
laiton ; 2,05 g ; 20mm

Enfin, deux jetons qui représentent des motifs variés.



7° D/ Couronne plein champ

R/ LES NANTAISES

Nantes, musée Dobrée, sans n° d'inv. ;

plomb-étain ; 3,40 g ; 22 mm

8° D/ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS,
omnibus à droite

R/ LES NANTAISES, dans le champ,
BON POUR 1 PLACE

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5466 ; laiton ;
1,91 g ; 18 mm

Extrait des *Etrennes nantaises* de 1857 (p. 248-249) :

« 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 ».

En 1860 le prix des courses était toujours de 15 c par personne, sauf les dimanches et fêtes à 20 c. (*Etrennes nantaises*, 1860, p. 285)¹.

La municipalité tente de réglementer l'usage des voies publiques par arrêtés municipaux et en favorisant la fusion des entreprises. Ainsi naît, en 1857, la Compagnie Générale des Omnibus dont le garage était situé rue des Olivettes. Seules les Bretonnes n'ont pas fusionné avec les autres entreprises. « *Les transports publics sont entrés dans la ville pour ne plus en sortir* » (YR).

Jeton de la Compagnie Générale des Omnibus



9° D/ DIMANCHES & FÊTES EXCEPTÉS,

omnibus à droite (très proche du précédent jeton)

R/ C^{IE} G^{ALE} DES OMNIBUS DE NANTES, dans le champ, **BON POUR 1 PLACE**

Nantes, musée Dobrée, inv. N-5516-1 ; laiton ; 1,57 g ; 17,5 mm

¹ 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.

Tout récemment, le musée Dobrée a pu se porter acquéreur d'un ensemble de coins monétaires². Il s'agit des coins ayant servis à la frappe de plusieurs jetons de transports que nous venons de présenter plus haut.



Coins d'avvers et de revers des jetons n° 2 et 4 des Bretonnes et des Nantaises
Nantes, musée Dobrée, inv. 2003.8.4 (1 à 3) ; acier



Coins d'avvers et de revers du jeton n° 5 des Nantaises
Nantes, musée Dobrée, inv. 2003.8.5 (1 et 2) ; acier



Coins d'avvers et de revers du jeton n° 6 des Nantaises
Nantes, musée Dobrée, inv. 2003.8.6 (1 et 2) ; acier

² On ne saurait trop saluer le geste de ce particulier qui a assuré la préservation de ces documents. Il mérite notre estime à tous.

L'ensemble de matrices comprenait également deux autres paires de coins pour des jetons de la Compagnie Générale des Omnibus, c'est-à-dire la filiale parisienne des Nantaises³. On relèvera au passage le prix particulièrement élevé des courses parisiennes, le double des nantaises⁴. Par comparaison avec Nantes, il est fort probable que le jeton de 30 c devait servir en semaine, celui de 40 c, les dimanches et fêtes.



Coins du jeton de 30 c. de la Compagnie Générale des Omnibus (Elie n° 50.1)

A/ Un omnibus à gauche

R/ BON POUR 1 PLACE ENT^{SE} G^{LE} DES OMNIBUS", dans le champ 30 c
Nantes, musée Dobrée, inv. 2003.8.7 (1 et 2) ; acier



Coins du jeton de 40 c. de la Compagnie Générale des Omnibus (Elie n° 50.2)

A/ ENTREPRISE G^{LE} DES OMNIBUS, dans le champ, un omnibus à gauche

R/ BON POUR UNE PLACE . SANS BAGAGE, dans le champ 40 c
Nantes, musée Dobrée, inv. 2003.8.1 (2 et 3) ; acier

Toutes ces matrices ont été retrouvées à Vertou à l'occasion du débarras d'un ancien bâtiment appartenant aux héritiers de Charpentier.

C'est en 1808 que Henri Charpentier, après avoir fait carrière dans l'armée, vient s'établir à Nantes pour exercer le métier de graveur sur métaux. Il pratique la gravure jusqu'en 1815 avant d'effectuer un court séjour à Paris. Décélant chez deux de ses enfants de bonnes dispositions pour le seconder, il décide de les associer à ses entreprises. Ainsi naît, en 1822, la société CHARPENTIER, PÈRE, FILS ET C^{IE} qui subsistera jusqu'en 1854, date de la mort de Charpentier père.

La lithographie ayant été inventée en 1793, et introduite à Nantes en 1821, les 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 et obtinrent, 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 livraisons et par souscription* ». Dès 1829, une « *collection de costumes pittoresques de la Bretagne et d'autres provinces de France, dédiée à la duchesse de Berry* » est publiée. Pour cet

³ Voir Elie, p. 93.

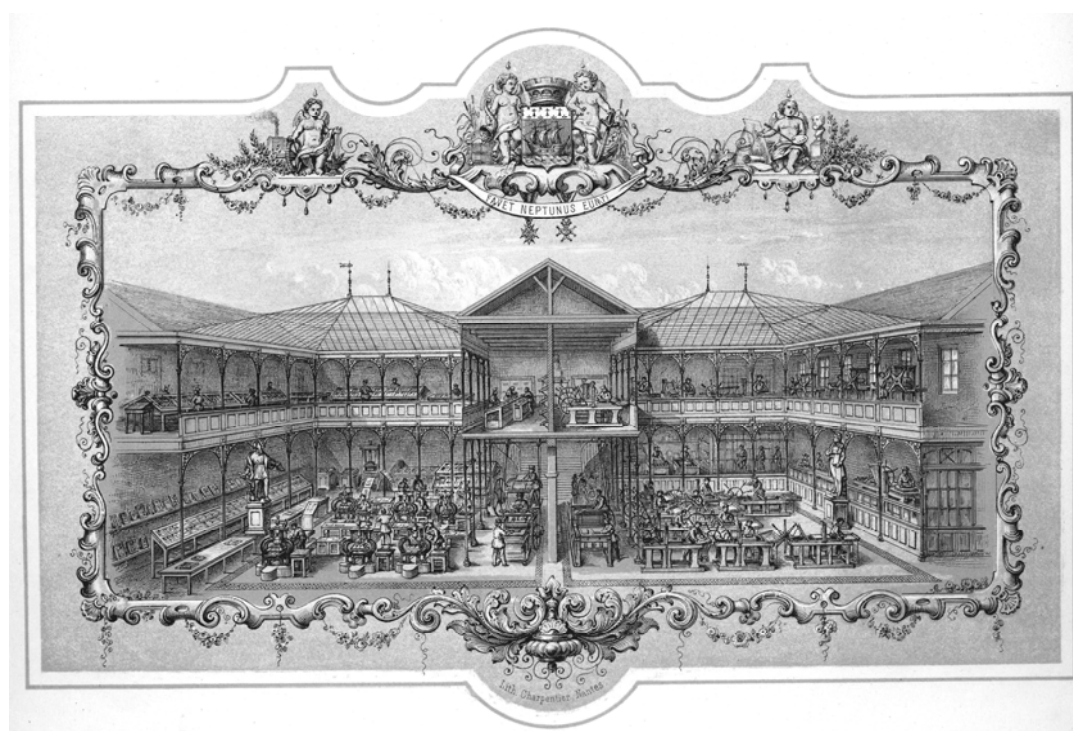
⁴ La légende de ces deux jetons indiquant clairement « bon pour 1 place », il nous semble donc exclu qu'ils aient pu servir à autre chose que des courses simples (il ne s'agit en aucun cas de bon pour un aller-retour).

ouvrage, Charpentier fils, directeur de la maison, fit appel à M. Charles Delahaye, lithographe renommé qui deviendra sous-directeur de l'établissement 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. De nombreux ouvrages vont être édités tels : *Cours de Paysage*, *Etrennes du jeune paysagiste*, *Pèlerinage à Sainte-Anne d'Auray*, etc., ainsi qu'un assez grand nombre de vues de Nantes, de la Bretagne et d'autres villes de province.

Mais si la vocation principale de l'établissement était l'édition, les Charpentier ne se bornaient pas aux œuvres artistiques : leurs presses imprimaient des étiquettes ornées pour liqueurs et médicaments, des cartes de visite, des portraits d'usine, des médailles commémoratives et religieuses, des jetons, etc. La branche industrielle fabriquait des étampes à frapper en relief pour boîtes de conserves alimentaires. Beaucoup de choses furent faites pour l'enseignement : atlas, cartes géographiques muettes, etc. 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 statuette, d'objets d'art, livres de luxe. Enfin la papeterie, la reliure, l'encadrement comptèrent également parmi les activités de la maison Charpentier.

Après la mort de Charpentier père, en 1854, la maison change de raison sociale, elle devient Henri CHARPENTIER, IMPRIMEUR-EDITEUR. En 1855, ses ouvrages ayant été récompensés par l'exposition universelle de Paris, il décide, l'année suivante, d'ouvrir et de diriger temporairement 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 au 55 quai des Grands-Augustins). Parallèlement, Charpentier entreprend 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

2. Les tramways

Revenons aux transports en commun nantais. C'est en 1875 que 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 Mékarsky à exploiter une ligne de tramway reliant Doulon à la gare maritime, via la place du Commerce. Nantes est donc non seulement le berceau des omnibus, mais aussi la première ville à exploiter ce nouveau genre de locomotion pour les transports en commun. Le 12 février 1879, au moment même de l'ouverture de la ligne reliant Saint-Denis à Saint-Ouen, Louis Mékarsky assiste à l'inauguration de la première locomobile à air comprimé à Nantes⁵. C'est un double succès pour ce fils d'immigré polonais qui vient de présenter, à Paris, devant le maréchal de Mac-Mahon, président de la République, ce nouveau mode de locomotion. Les Nantais adoptent d'emblée le tramway Mékarsky 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* » (Y. R.). En 1911, ce sont trente-neuf kilomètres de lignes qui desservent la ville, transportant déjà douze millions de voyageurs par an !

Jetons du Tramway de Nantes



10° Le plus ancien jeton des tramways nantais est uniface. De forme hexagonale, il représente à l'avvers la motrice Mékarsky entourée de la légende C^{IE} DES TRAMWAYS DE NANTES.

Nantes, coll. privée ; zinc ; 1,69 g ; 17,5 mm

Mais pour l'essentiel, les jetons des tramways nantais se répartissent 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. Ces sommes sont tout à la fois le reflet de la variabilité du prix des courses, suivant la distance parcourue, du nombre de personnes, des éventuels bagages mais aussi de l'augmentation des tarifs suivant l'inflation. Au début du XXe siècle, époque de pénurie de petites pièces, ces jetons permettaient aux contrôleurs de rendre la monnaie aux voyageurs.

Or, ces jetons, très courants aujourd'hui encore, ont été produits à de très grandes quantités car tous les commerces de la ville les utilisaient (1.400.000 exemplaires circulaient en 1927 !).

Certaines pièces portent également des contremarques dont la signification demeure incertaine. On relève notamment des TN dans un ovale ou dans un triangle, un « d », pour « démonétisé » apparaît aussi sur quelques spécimens. Faire le catalogue détaillé de toutes ces variantes serait particulièrement fastidieux et aléatoire. En voici les principaux types.

⁵ Voir le compte-rendu dans *Le phare de la Loire*.

Série en zinc nickelé :



11° Nantes, musée Dobrée, inv. N-5476 ; 2,88 g ; 21 mm **12°** Nantes, musée Dobrée, inv. N-5475 ; 4,50 g ; 25 mm



13° Musée Dobrée N-5474 ; 3,47 g ; 25 mm



14° Musée Dobrée N-5505 ; 3,85 g ; 25,5 mm

15° Musée Dobrée N-5506 ; 27 mm

Série en aluminium :



16° coll. privée ; 1,60 g ; 27 mm



17° Musée Dobrée N-5473 ; 2,05 g ; 25 mm



18° Musée Dobrée N-5472 ; 1,89 g ; 28 mm



19° Musée Dobrée N-5504 ; 2,28 g ; 30 mm

« *La réussite commerciale et industrielle du tramway Mékarsky a fait remettre à plus tard l'électrification du réseau* » (YR), alors qu'une quarantaine de villes de France s'étaient dotées d'un tramway électrique dans la dernière décennie du XIX^e siècle. Le 5 mai 1911, que le maire, Paul Bellamy, annonce l'électrification du réseau. La guerre est déclarée lorsque les travaux viennent de commencer. En 1915, huit lignes sont en service, et les travaux ne s'achevèrent qu'en décembre 1919. « *En 1924, alors que le nouveau tramway règne sur les artères de toute la ville, les premiers autobus font leur apparition, ils sont huit à sillonner la ville sur des lignes à faible trafic* » (YR). A Nantes comme dans la plupart des villes de France, le bus prend progressivement le dessus sur le tramway, « *devenu vétuste, bruyant et inconfortable* ». Les dernières rames qui parcouraient la ville cessent 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* » (YR).

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



20° D/ TRAMWAYS DE NANTES, dans le champ, SERVICE DE L'OCTROI.

Coll. privée ; zinc nickelé ; 8,45 g ; 35 mm

L'usage exact de ce jeton extrêmement rare est incertain. Il fut certainement émis à l'usage exclusif des fonctionnaires de l'octroi leur permettant d'emprunter gratuitement le tramway.

Le 7 janvier 1985, le tramway refait surface, après vingt-sept ans d'absence. Ce jour-là, une première ligne, reliant Bellevue à la Haluchère est inaugurée. Une seconde ligne est mise en service en 1992, elle relie Orvault à Pirmil. A l'automne 2000, une troisième ligne est créée qui relie le cours des Cinquante Otages au quartier de Plaisance, route de Vannes. Actuellement, les trois lignes de tramway constituent un réseau de trente huit kilomètres, le plus long de France, qui devrait être porté à quarante kilomètres en 2005. Nantes est la première ville de France à renouer avec son tramway.

Il n'existe plus aujourd'hui de jetons pour payer sa place dans le tramway nantais, mais des médailles commémorent l'inauguration de la 1^{ère} ligne en janvier 1985, de la ligne 2 en septembre 1992 ...



A/ Tramway passant devant le château des ducs de Bretagne ; dessous, la légende **LE TRAMWAY NANTAIS – JANVIER 1985**

R/ 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 de la TAN, la société chargée de l'exploitation des Transports de l'Agglomération Nantaise.

Coll. privée ; 147,80 g ; 69 mm

Malgré leur insignifiance présumée, les jetons constituent des témoins fidèles et inattendus de l'histoire des transports en commun à Nantes. Leur iconographie, toujours simple mais sans exclure un réel sens de la précision et de l'équilibre, en dit long sur les rapports entre exploitants et usagers des omnibus.

Ces objets, pourtant utilisés chaque jour par les nantais durant des décennies, n'ont pas laissé de trace dans les mémoires. Mais on peut transposer cette remarque à notre époque : qui dans cent ans étudiera les actuels tickets de tramways ? En subsistera-t-il seulement quelques-uns ?

Bibliographie

- Cariou Daniel, « Numismatique des pionniers nantais des transports au XIXe 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, *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*, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, 2003.
- Maillard E., *Nantes et le département au XIX^e siècle*, Nantes, 1891.
- Péron André, *Nantes au temps des omnibus*, Quimper, 1986.
- Péron André, *Nantes et son tramway*, Quimper, 1985.
- Rochard Yvon, « Nantes, cité du tram », *Armen*, janvier 2002, p. 6-15.
- Site Internet www.tan.fr

Nota :

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



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*

Autour de l'exposition

Visites commentées avec démonstration de frappe de jetons

Tous les dimanches à 15 H à partir du 20 mars
(sauf le dimanche 27 mars avancé au samedi 26 mars)



Dans le cadre
des "midi-musée" à 12h15 :
jeudi 31 mars
jeudi 7 avril
jeudi 21 avril

Les visiteurs auront également la possibilité d'acheter un flanc en étain vierge et de le faire frapper après la visite. Les démonstrations de frappe auront lieu du mardi au vendredi à 16h.



mercredi 30
mars
mercredi 27
avril

"Rails ou chevaux ?"
ateliers
pour les 9-15 ans,
à 14h30, durée 1h30



lundi 18 avril
jeudi 21 avril
samedi 23 avril

Le public scolaire pourra bénéficier, en plus de la visite guidée et d'un film sur l'histoire des transports nantais, d'un petit support pédagogique (principalement des questions d'observation sur l'exposition).

Pour des groupes, on peut réserver d'autres dates ou horaires.

Musée Dobrée
18, rue Voltaire à Nantes

Ouvert du mardi au vendredi de 13h30 à 17h30
et le samedi et dimanche de 14h30 à 17h30
renseignements au 02 40 71 03 50

Légendes des visuels disponibles

N-5503 : jeton de la compagnie « Les Dames Blanches » (vers 1835). Ce jeton est le plus ancien titre transport, il est l'ancêtre de nos tickets actuels.

N-5462 : jeton de la compagnie « Les Bretonnes » (vers 1840-1870). Ce jeton porte à l'avant l'hexacycle, cette berline à six roues typique de Nantes et au revers les initiales de W. Derrien, directeur de la compagnie.

N-5516-1 : jeton de la « Compagnie Générale des Omnibus de Nantes » (1857-1898).

N-5474 : jeton de 15 centimes de la Compagnie des Tramways de Nantes (années 1910). Ce jeton permettait aux contrôleurs de rendre la monnaie. La somme était à valoir sur une prochaine course.

N-5475 : jeton de 10 centimes de la Compagnie des Tramways de Nantes (années 1920). Ce jeton permettait aux contrôleurs de rendre la monnaie. La somme était à valoir sur une prochaine course.

N-5472 : jeton de 30 centimes de la Compagnie des Tramways de Nantes (années 1920). Ce jeton permettait aux contrôleurs de rendre la monnaie. La somme était à valoir sur une prochaine course.

Informations pratiques

Horaires d'ouverture

Mardi au vendredi : de 9h45 à 12h15 et de 13h30 à 17h30

Samedi et dimanche : de 14h30 à 17h30

Fermé le lundi et jours fériés

Groupes : du mardi au vendredi de 9h15 à 12h

Adresse postale

Musée Dobrée

18 rue Voltaire

BP 40415

44004 Nantes Cedex 1

Téléphone : 02 40 71 03 50

Fax : 02 40 73 29 40

e-mail : musee.dobree@cg44.fr

site : www.culture.cg44.fr

Transports

Bus : ligne 11 arrêt Jean V

Tram : ligne 1, arrêt Médiathèque

Parkings

Graslin et Médiathèque (payant)

Petite Hollande (bus et autres gratuit)

Tarifs

Entrée plein tarif : 3 €/personne

Entrée tarif réduit : 1,5 € + supplément visite guidée 3 €

- jeunes de 10 à 18 ans ou titulaires de la carte jeune
- étudiants de – de 25 ans
- groupes de plus de 10 personnes
- personnes de plus de 65 ans

Gratuité le dimanche

Et sur justificatif pour :

- groupes scolaires et étudiants accompagnés d'un enseignant
- enfants de moins de 10 ans
- demandeurs d'emplois ou personnes en insertion professionnelle
- personnes des services départementaux de Loire-Atlantique
- personnels des musées
- membres de Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique
- membres de l'Association des Amis du Musée Dobrée
- membres de l'Antenne Océanique de l'Association des Amis du musée de l'Homme
- presse
- professionnels du tourisme (titulaires du passeport CDT/OTSI/OT)

Contacts presse

CONSEIL GENERAL DE LOIRE-ATLANTIQUE

Jérôme Alemany, tél : 02 40 99 12 46 – Frédérique Lamiral, tél : 02 40 99 19 69

Eliana Delisante, tél : 02 40 99 12 00

