Mémoire de l'Electricité, du Gaz et de l'Eclairage public

Info Mege

Janvier 2026 n° 57

ASSOCIATION MEGE
131-151, rue du 1er Mai
92737 NANTERRE
(accès direct face 11-13 rue des Hautes Pâtures)
tél. : 09 73 88 44 40
mail : info@mege-paris.org
DOCUMENT A CONSERVER

Mécène ENEDIS

Sommaire :

- Editorial
- Visiteurs experts d'Enedis : CEN
- Bientôt dans les bacs !
- Carte de voeux
- Les premières voitures électriques
- Gaz manufacturé VS naturel
- L'éclairage au gaz a la vie dure
- Jeux : Qui suis-je ?

2026 nouvelle année, nouvelles aventures !

LA VIE DE L'ASSOCIATION

Les experts nationaux d'Enedis

Le rituel est maintenant bien établi : chaque fin d'année, les nouveaux entrants dans le réseau national (CEN) des experts d'Enedis, dans tous les différents domaines, sont réunis à MEGE pour échanger et bien sûr visiter notre Conservatoire. Venus des 4 coins de la France, ils peuvent confronter leur expertise des nouvelles avancées dans leur métier avec les technologies et pratiques anciennes.

Jacques ledoux

Editorial

L'année 2025 est derrière nous, vive 2026 ! Le premier édito d'une nouvelle année est bien sûr l'occasion de présenter ses vœux mais aussi rappeler les points saillants de l'année écoulée.

Un des objectifs majeurs de MEGE reste centré sur la conservation du patrimoine. En 2025 nous sommes évidemment restés fidèles à cette vocation avec notamment l'acquisition d'anciens appareils de mesures permettant d'expliquer l'histoire des unités électriques.

L'accueil des visiteurs est vital pour notre conservatoire. En 2025, nous avons accueilli 750 personnes au cours de l'année soit soixante-dix de plus qu'en 2024. Cette nette progression est due à notre communication (Méta, Instagram, site internet) mais aussi et peut-être surtout au bouche-à-oreille. Un visiteur enthousiaste reste notre meilleure publicité.

L'élaboration et la diffusion de documents sont aussi un moyen pour valoriser notre association. Cette année nous avons complété la documentation existante avec un document intitulé : « D'hier à aujourd'hui… L'histoire vue à travers les collections du Conservatoire ».

L'ensemble de ces informations seront précisées lors de notre prochaine **Assemblée Générale** programmée **le 26 mars 2026**.

Les membres du bureau se joignent à moi afin de vous présenter, ainsi qu'à vos proches, nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2026. Que celle-ci vous apporte bonheur, santé, joies familiales et réussites dans vos projets.

A bientôt chers Mégiens.

Alain Briffaut

Bientôt dans les bacs !

« Objets inanimés, avez-vous donc une âme ?» s'interrogeait le poète Alphonse de Lamartine.

S'ils n'ont pas d'âme, les objets exposés à MEGE ont une histoire !

Très bientôt disponible au conservatoire, un petit livret illustré retraçant celle de quelques-uns de ces objets.

Il sera remis aux participants de notre prochaine AG et diffusé aux adhérents n'ayant pu se déplacer.

Alain Briffaut et Alain Enjelibert

MÉMOIRE ÉLECTRIQUE

Histoire des premières voitures électriques

On l'oublie souvent, mais l'aventure de la voiture électrique ne commence pas au XXIe siècle, ni même au milieu du XXe : elle remonte aux toutes premières pulsations de l'ère industrielle.

Bien avant que le grondement des moteurs à explosion n'envahisse les routes, ce sont des roues silencieuses, mues par l'étrange force de l'électricité naissante, qui ont ouvert le chemin.

Les origines étincelantes (1820–1880)

Dans de modestes ateliers, entre bobines de cuivre et fioles d'acide, quelques inventeurs visionnaires imaginent des engins capables d'avancer sans chevaux. Jedlik (Hongrie), Anderson (Ecosse), Davenport (USA) : leurs noms s'égrènent comme ceux de pionniers cherchant à apprivoiser une énergie encore mystérieuse.

Leurs véhicules ne sont que des de simples chariots alimentés par des batteries primitives, mais déjà la promesse est là : celle d'un mouvement fluide, sans fumée ni vacarme.

L'âge d'or (1880–1910)

Lorsque la batterie rechargeable voit le jour, tout change. L'électricité devient docile, prête à servir le progrès. En quelques années, les premières véritables automobiles électriques apparaissent, glissant dans les rues avec une élégance nouvelle. Elles séduisent par leur silence, leur douceur, leur absence d'odeurs. Dans les villes, elles règnent sans partage. Les taxis électriques de Londres bourdonnent comme de petits insectes métalliques, tandis qu'en Amérique et en Europe, des modèles raffinés transportent la bourgeoisie qui cherche confort et modernité. À cette époque, l'avenir semblait leur appartenir.

Le renversement brutal (1910–1930)

Le moteur à essence devient plus docile grâce au démarreur électrique de Charles Kettering inventé en 1912. Ford apprend à fabriquer des voitures (Modèle T) comme d'autres fabriquent du tissu : vite, beaucoup, pas cher. L'essence coule à flot, et avec elle une industrie entière se met en marche. Face à cette révolution mécanique, les voitures électriques, plus coûteuses et limitées, se voient peu à peu reléguées au rang de curiosités, puis d'ombres.

Un long sommeil (1930–1980)

Durant des décennies, elles survivent seulement dans les entrepôts et les usines, sous forme de petits véhicules utilitaires, discrets et silencieux, comme des fantômes d'un futur avorté.

Le grand public, lui, n'entend plus parler d'elles.

Le réveil (années 1990)

Il faut attendre la fin du XXe siècle pour que la question de l'air, du climat, de l'avenir de la mobilité ressuscite l'intérêt pour ces machines oubliées. La renaissance véritable n'arrivera qu'avec les batteries modernes, ouvrant finalement la porte à un nouveau chapitre.

Les voitures électriques ne sont donc pas une invention du futur : ce sont les survivantes d'un passé brillant, prêtes aujourd'hui à reprendre la route qu'elles avaient tracée bien avant les autres.

MÉMOIRE GAZIERE

Comparaison entre le gaz manufacturé et le gaz naturel

Le gaz manufacturé, autrefois appelé gaz de ville, était un gaz produit artificiellement par la distillation de la houille. Sa composition était hétérogène et comprenait notamment de l'hydrogène (50%) et du monoxyde de carbone (8%), ce dernier rendant le gaz toxique et dangereux en cas de fuite. Avec seulement 32% de méthane, son pouvoir calorifique est relativement faible et sa production générait une pollution importante (résidus de houille, goudrons, ammoniac, …). Enfin le métier de chauffeur de four dans les usines à gaz était physiquement pénible, exercé dans une chaleur intense et en contact avec poussières et fumées. Il devait surveiller la température et le fonctionnement des cornues, alimenter les fours en charbon, puis extraire le coke incandescent une fois la carbonisation terminée.

À l'inverse, le gaz naturel est un combustible fossile extrait directement du sous-sol dont la composition est beaucoup plus stable, dominée par le méthane (plus de 90%). Il possède donc un pouvoir calorifique plus élevé. Dans son état initial, le gaz n'a pas d'odeur. Toutefois, il représente un danger pour l'homme et peut potentiellement être à l'origine d'explosions ou d'asphyxies. Pour éviter de telles conséquences, on ajoute une odeur caractéristique qui provient du tétrahydrothiophène, appelé couramment THT. Moins toxique que le gaz manufacturé et plus léger que l'air, il se dissipe plus facilement en cas de fuite, ce qui réduit les risques d'intoxication. Ainsi, le gaz naturel s'est imposé comme une énergie plus sûre, plus performante et moins polluante, remplaçant progressivement le gaz manufacturé à partir des années 50 dans tous les usages domestiques et industriels. En France la dernière usine à gaz a fermé en 1971 à Belfort.

Alain Briffaut

MÉMOIRE DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

L'éclairage public au gaz a la vie dure

En France, la présence de l'éclairage public au gaz, à part le cas de Sarlat et de ses 105 réverbères, se fait anecdotique - on peut citer le cas de 'Léon' le réverbère de Malakoff qui fonctionne nuit et jour.

Mais dans le monde, certains pays conservent un patrimoine actif important. Le champion est l'Allemagne avec 44 000 réverbères à Berlin, et aussi de nombreux quartiers d'autres villes éclairées au gaz.

Au Royaume-Uni, plusieurs rues du centre de Londres conservent un éclairage au gaz, de même qu'aux USA, Cincinnati utilise 11 000 lampes, et d'autres villes maintiennent ces éclairages traditionnels dans les vieux quartiers.

Ces lampadaires persistent en raison de leur statut de monuments historiques et attirent les touristes en préservant l'esthétique d'époque, malgré un coût d'entretien élevé.

Jacques Ledoux

Qui suis-je ?

- Je suis né le 9 septembre 1737 à Bologne ;
- J'étudie d'abord la théologie avant de me tourner vers la médecine et les sciences naturelles ;
- Je deviens professeur d'anatomie à l'Université de Bologne et m'intéresse particulièrement au fonctionnement du système nerveux et des muscles ;
- Ma découverte la plus célèbre date de 1780. En expérimentant sur des cuisses de grenouilles, j'observe que les muscles se contractent lorsqu'ils sont soumis à une stimulation électrique et j'en déduis l'existence d'une « électricité animale » produite par les tissus vivants eux-mêmes….

Réponse : Luigi Galvani

Qui suis-je ?

- Je suis né le 22 septembre 1791 près de Londres avec un père forgeron ;
- A 14 ans, je deviens apprenti relieur et ce travail me donne l'occasion de lire de nombreux livres, notamment des ouvrages scientifiques ;
- En 1812 j'assiste à des conférences du chimiste Humphry Davy et lui envoie mes remarques ce qui me permet d'être engagé comme assistant de laboratoire ;
- En 1831, je découvre les lois de l'induction électromagnétique.

Réponse : Michael Faraday

Réalisation Jacques Ledoux, textes de Alain Briffaut, Alain Enjelibert, Jacques Ledoux/ Dessin : Alain Enjelibert / Photos : MEGE ou libres de droits