



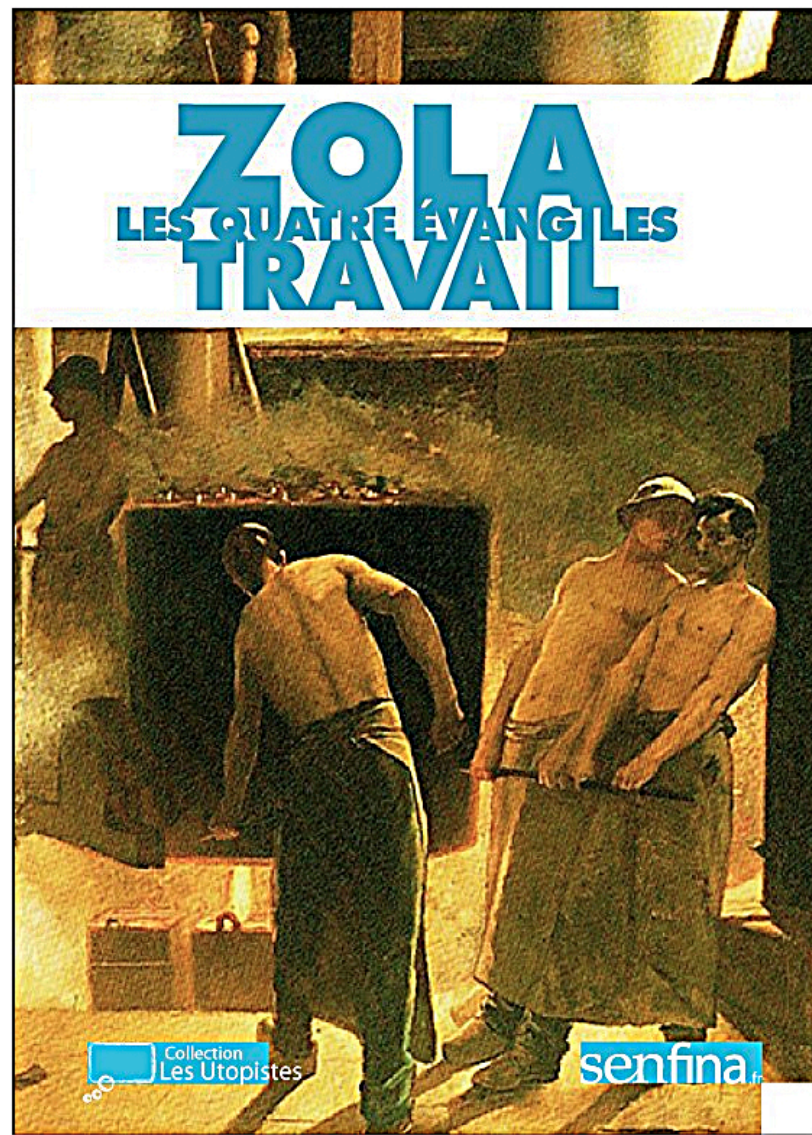
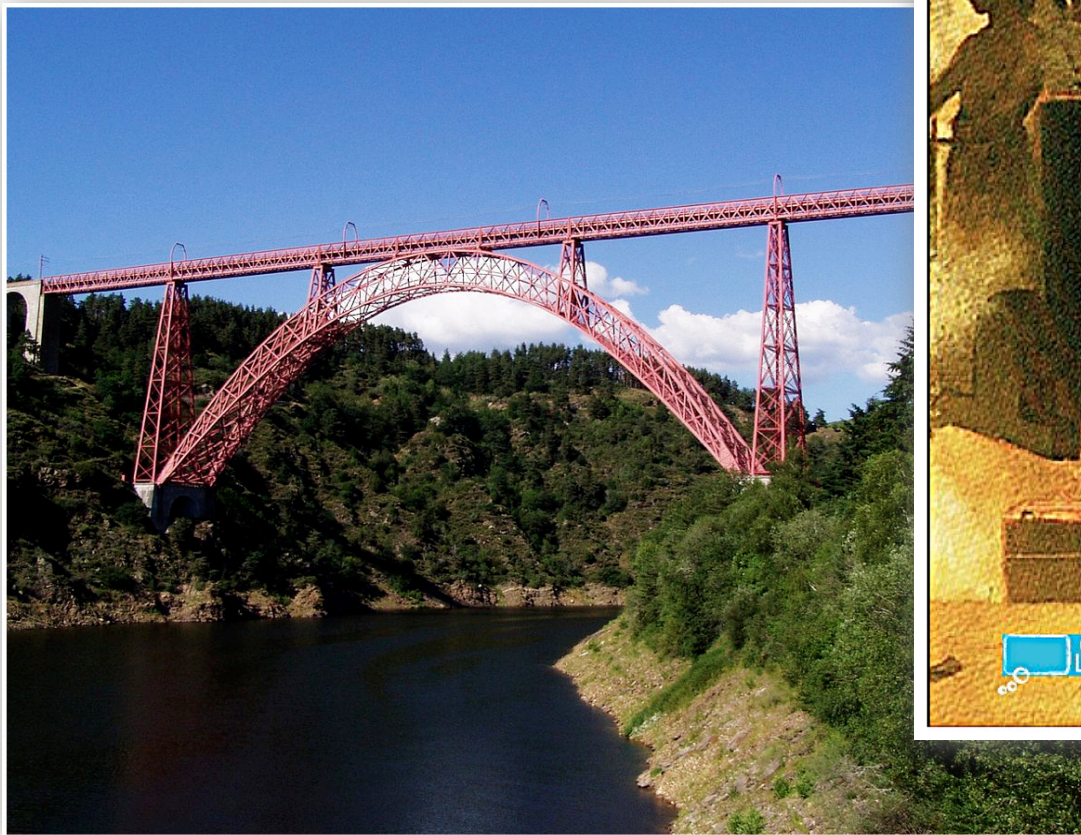
ZOLA

" TRAVAIL "

Les Quatre Evangiles

Fécondité - Travail - Vérité - Justice
les romans utopistes de Zola

Les "PUDDLERS"
Héros du roman de Zola



ÉMILE ZOLA

Les Quatre Évangiles

TRAVAIL

Préface de Thierry Paquot

Page 585

Devant la porte, une petite voiture électrique à deux places attendait. Il y en avait de pareilles à la disposition de tous. L'ancien maître puddleur, qui, malgré son grand âge, avait gardé les yeux clairs et la main ferme, fit monter son compagnon et s'installa lui-même pour conduire.

LES INTROUVABLES

ÉMILE ZOLA

Page 586

Les Quatre Évangiles

TRAVAIL

— Tu ne vas pas achever de m'estropier, avec cette mécanique-là ?

— Non, non, n'aie pas peur. L'électricité me connaît, voici des années que nous faisons bon ménage ensemble.

Et il disait cela d'un ton dévot et attendri, comme s'il eût parlé d'une divinité nouvelle, d'une puissance bienfaisante dont la Cité tirait le meilleur de sa prospérité et de sa joie.

LES INTROUVABLES

Exposition universelle de 1878
Les " Bougies Jablochkoff " de l'avenue de l'OPERA



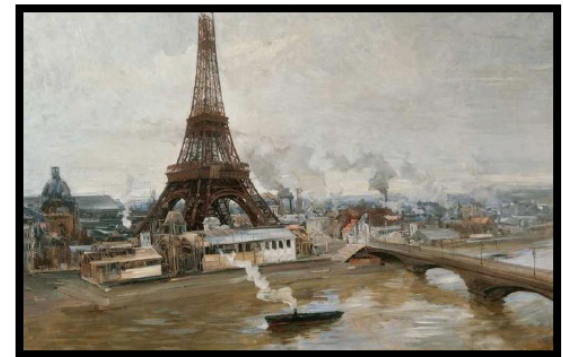
1889 - la "modernité" de la Tour Eiffel

C. L'exposition universelle de 1889 : la modernité de la Tour Eiffel.

10. **DELANCE (Paul)**, *La Tour Eiffel et les travaux de l'Exposition Universelle, en janvier 1889.*

La tour Eiffel, peinte par Paul Louis Delance (1848-1924), est sur la tableau, encore en construction. Elle fut commencée le 26 janvier 1887 et achevée le 31 mars 1889 pour l'**Exposition Universelle**.

La III^e République veut fêter dignement l'anniversaire de la Révolution française. Déjà en 1878 le gouvernement de Jules Ferry (1832-1893) réfléchissait à son organisation. En 1889 il s'agit pour **Gustave Eiffel** (1832-1923) et ses collaborateurs ingénieurs d'édifier une tour métallique pour célébrer l'essor spectaculaire du génie civil. Beaucoup de personnalités, dont Garnier, Gounod (1818-1893), Leconte de Lisle (1818-1894) et Maupassant (1850-1893), s'opposeront en vain à la construction de cet édifice en fer. **Zola**, lui, déjeunera au restaurant de la tour Eiffel et prendra depuis la tour des photographies des bâtiments de l'exposition universelle.



Voici la pétition des illustres opposants à la Tour Eiffel:

« Nous venons, écrivains, peintres, sculpteurs, architectes, amateurs passionnés de la beauté jusqu'ici intacte de Paris, protester de toutes nos forces, de toute notre indignation, au nom du goût français méconnu, au nom de l'art et de l'histoire français menacés, contre l'érection, en plein cœur de notre capitale, de l'inutile et monstrueuse tour Eiffel,(...) Il suffit d'ailleurs, pour se rendre compte de ce que nous avançons, de se figurer un instant une tour vertigineusement ridicule, dominant Paris, ainsi qu'une noire et gigantesque cheminée d'usine, écrasant de sa masse barbare Notre-Dame, la Sainte-Chapelle,... » **Lettre d'écrivains, peintres, sculpteurs, architectes opposés à la tour adressée à Alphand, ingénieur en chef au service des promenades et organisateur de l'Exposition universelle de 1889.**

1899 - La " JAMAIS CONTENTE " - 100 km/h



LA TRACTION ÉLECTRIQUE

SUR LE CHEMIN DE FER AÉRIEN DE NEW-YORK

La traction électrique présente de nombreux avantages sur la traction ordinaire par la vapeur dans les villes, et si le développement n'en est pas plus rapide, il faut l'attribuer d'une part à certaines difficultés techniques qui n'ont pas encore reçu de solution complète au point de vue pratique, et, d'autre part, à la question économique qui joue, chaque fois que le transport de force motrice à distance entre en jeu, un rôle important, souvent exclusif.

Trois systèmes sont en présence : le système à accumulateurs¹, qui convient plus spécialement à la traction des tramways existants, puisqu'il ne demande *aucune* modification de la voie ; le système à conducteurs aériens², dont on a pu voir un spécimen à l'Exposition d'électricité en 1881, et enfin le système à rail-conducteur spécial, dont le premier type a fonctionné en 1879 à l'Exposition de Berlin³.

C'est à ce dernier type de chemin de fer électrique qu'il convient de s'adresser chaque fois qu'on dispose d'une ligne spéciale, réservée uniquement à l'exploitation du chemin de fer, comme c'est le cas du chemin de fer aérien de New-York.

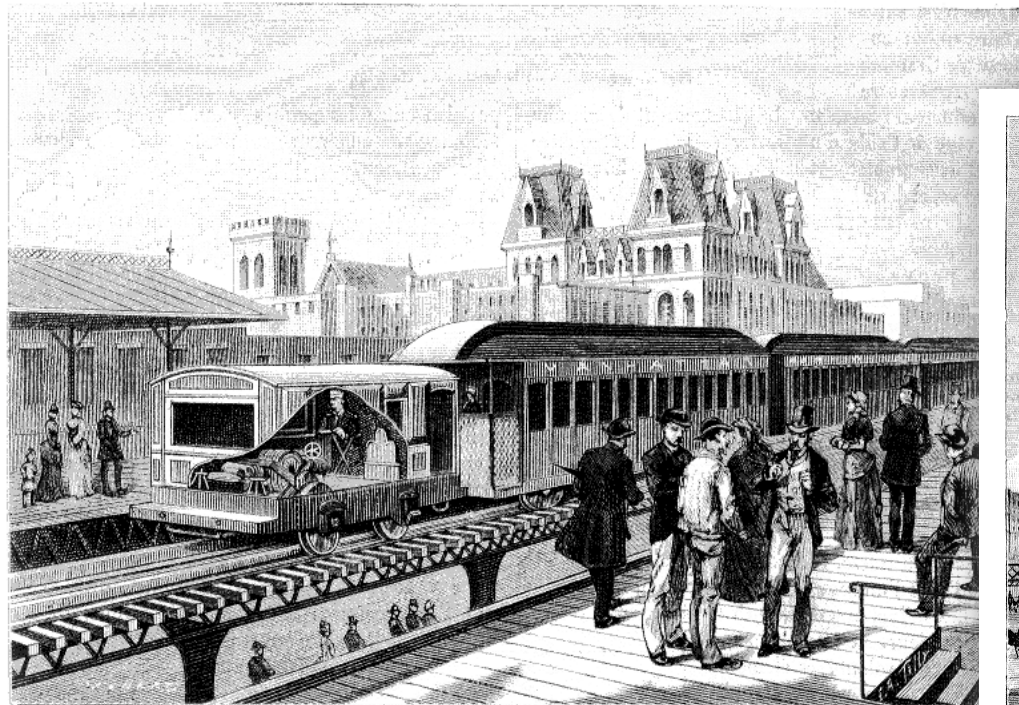


Fig. 1. — Vue d'ensemble de la station et du train électrique de l' Elevated Railroad, à New-York.

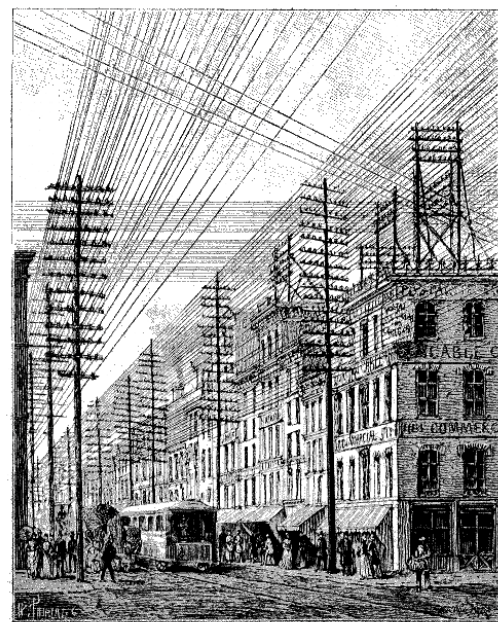


Fig. 1. — Les fils électriques aériens, à Philadelphie. — Angle de Chestnut Street et de Third Street. (D'après nature.)

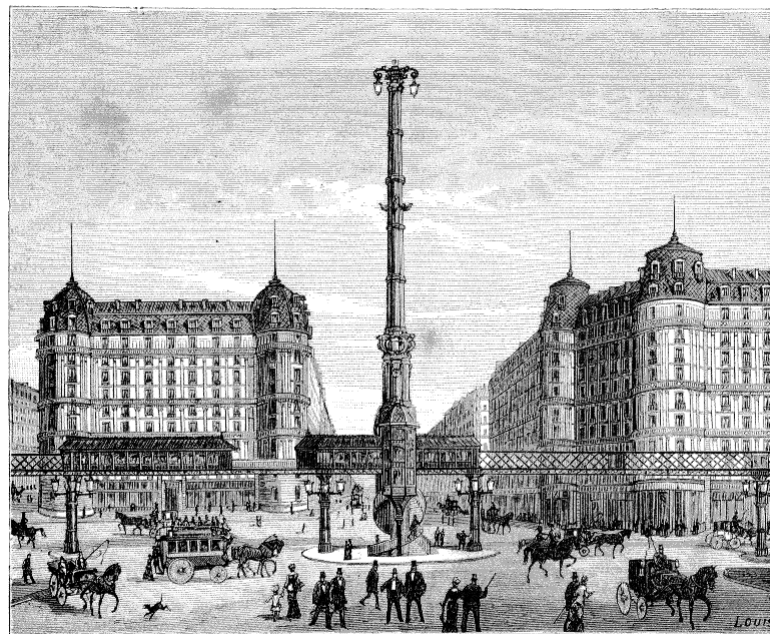
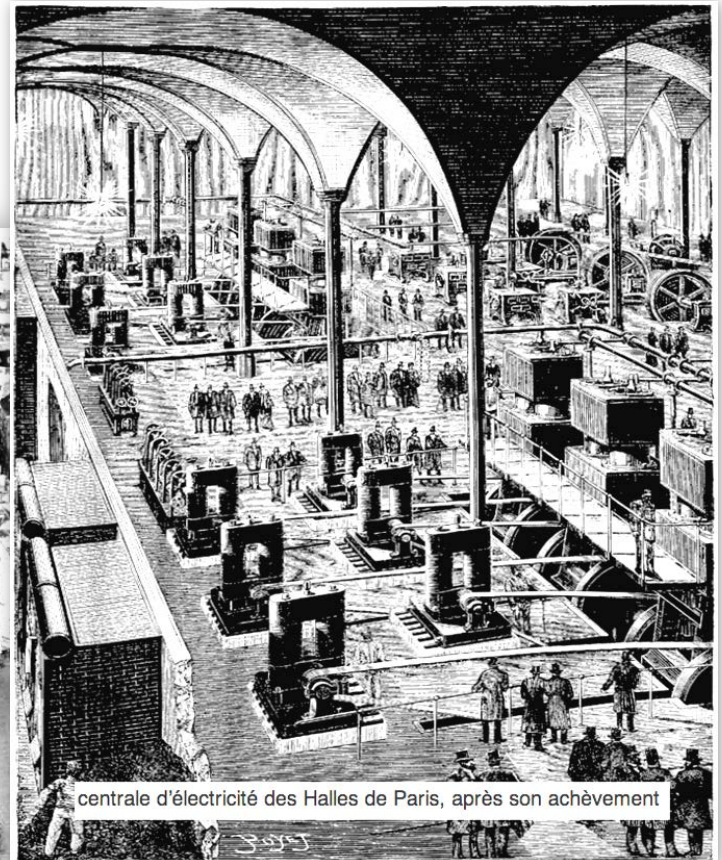
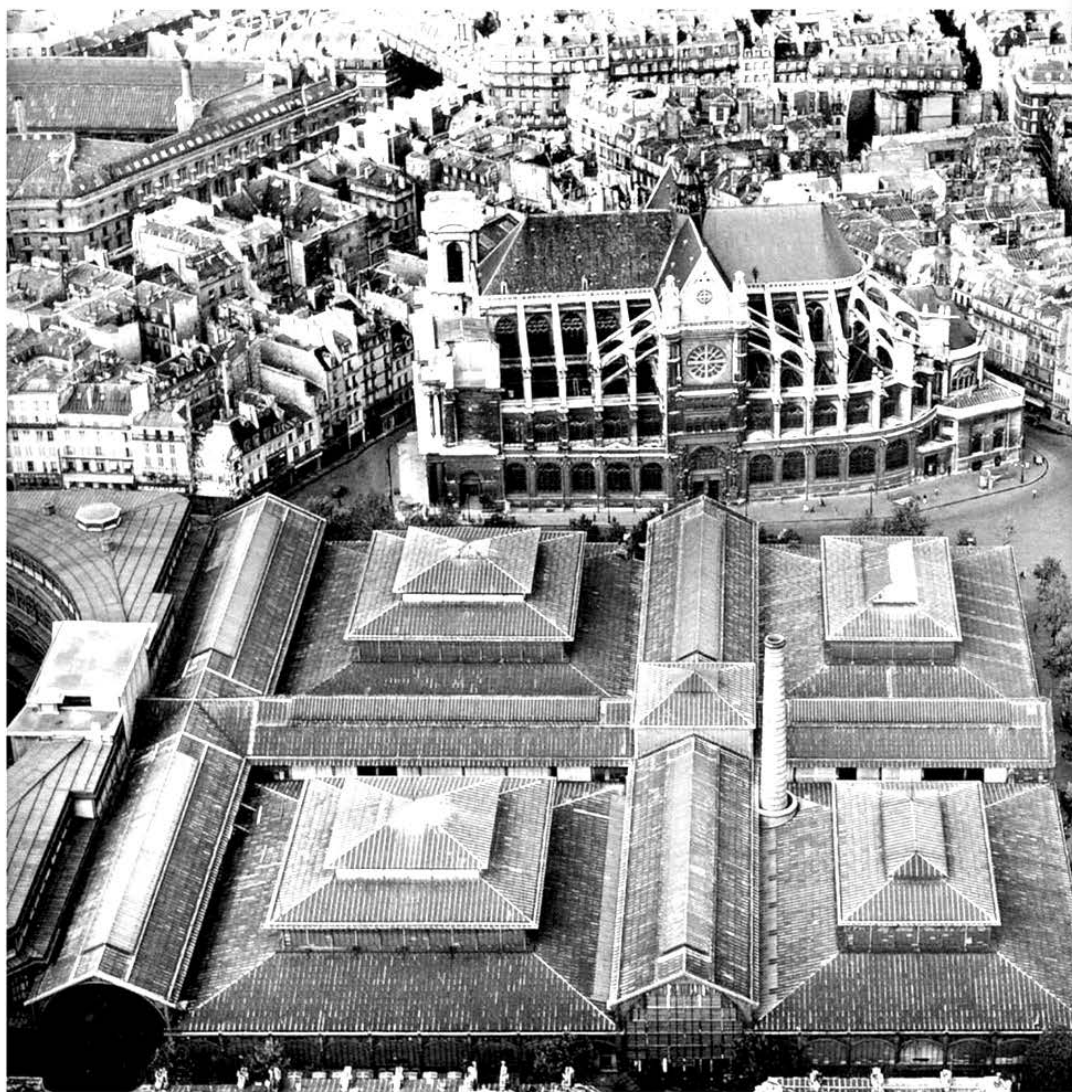


Fig. 1. Chemin de fer électrique aérien sur les boulevards de Paris. Projet de M. Chrétien. — Vue d'une gare de voyageurs.

Le " Ventre de Paris "

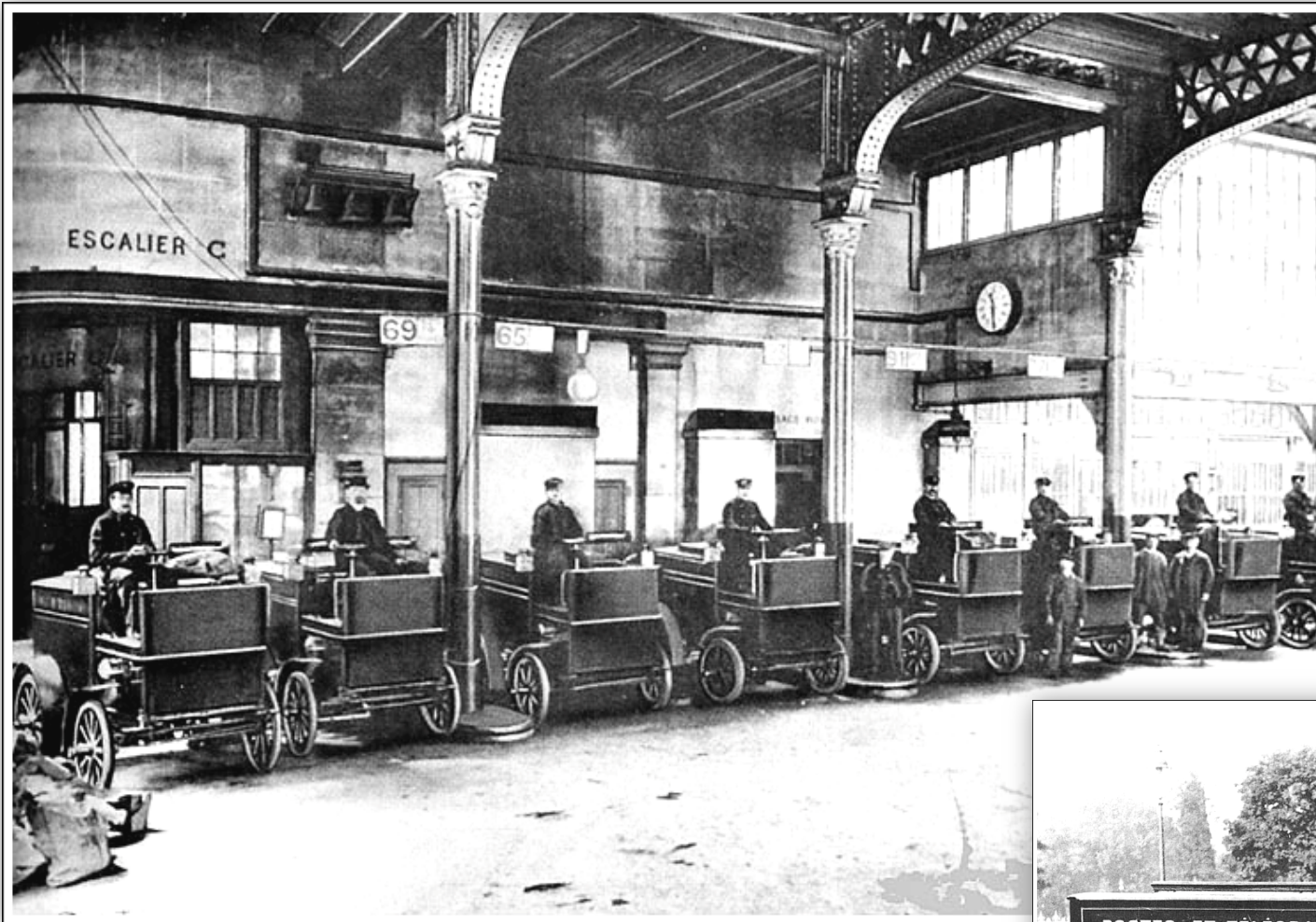


La centrale électrique des Halles - 1900 -



centrale d'électricité des Halles de Paris, après son achèvement

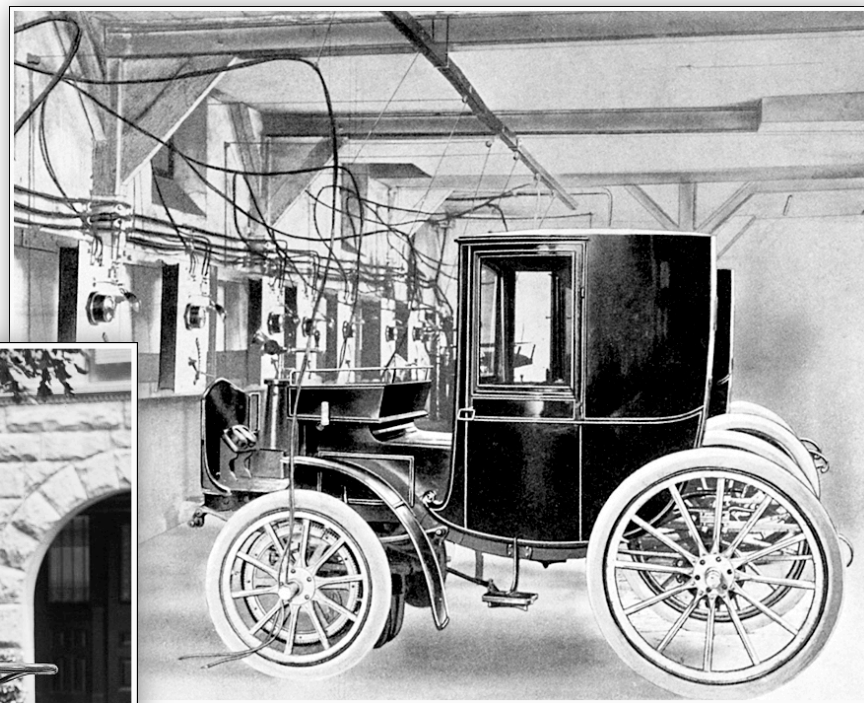




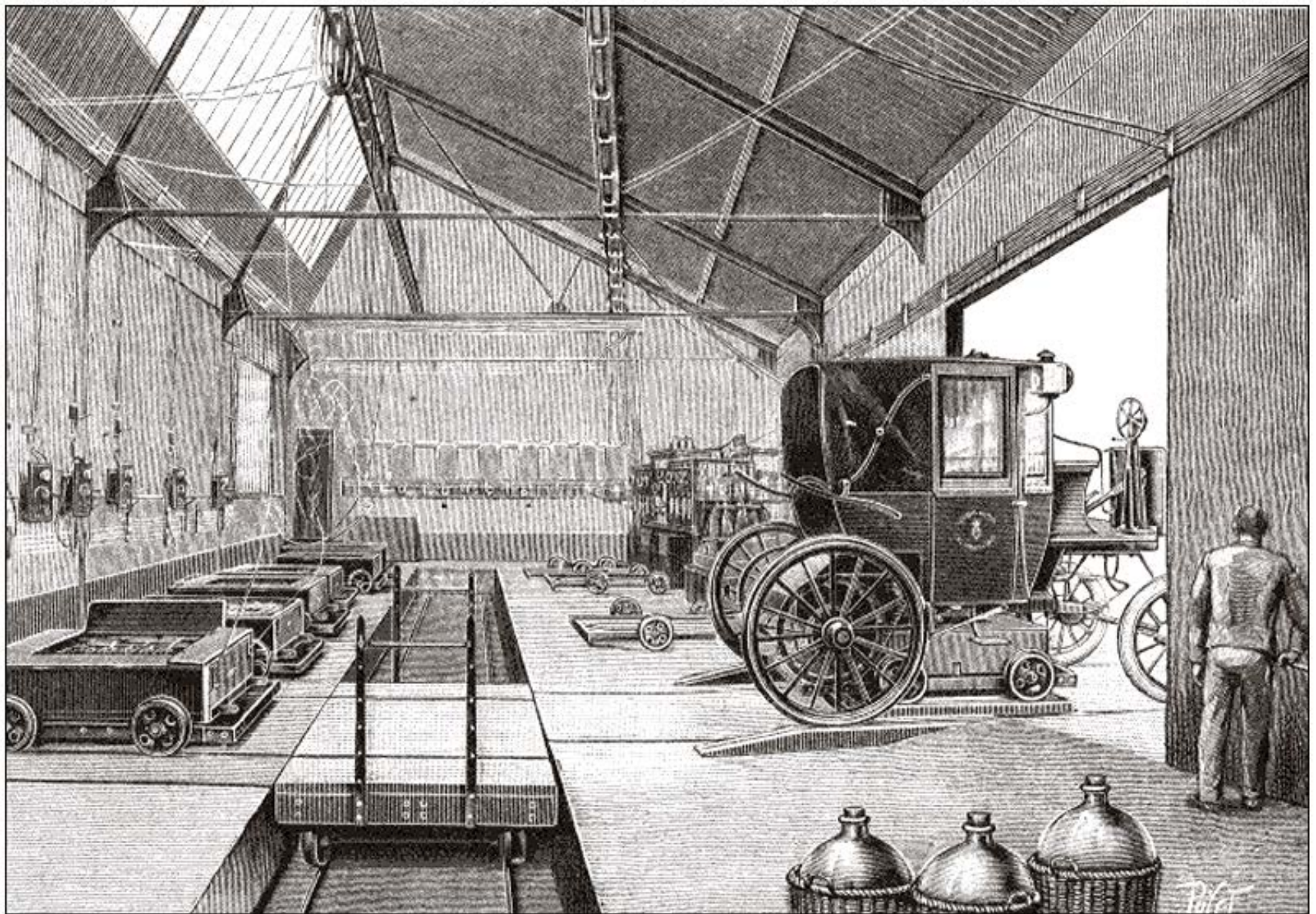
Poste du Louvre
- 1900 -
les voitures Mildé



"Compagnie Parisienne
des Voitures Electriques"
KRIEGER



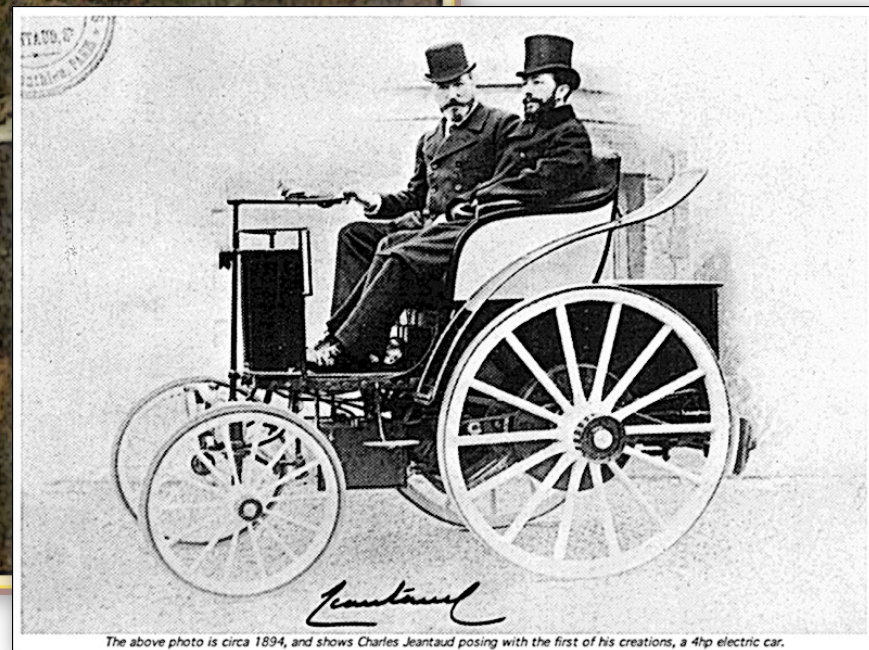
La "Compagnie Générale des Voitures" de la rue Cardinet



JEANTAUD constructeur (Edgar DEGAS 1871)



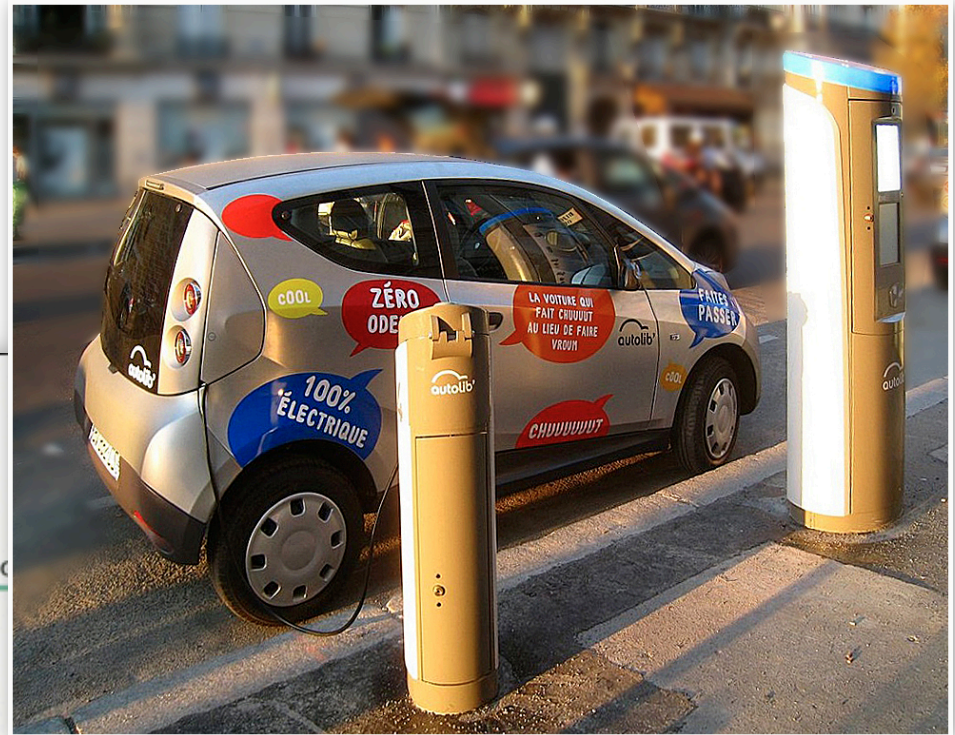
Fig. 2. — CONCOURS DES FIACRES: Cab Jeantaud (n° 25)



The above photo is circa 1894, and shows Charles Jeantaud posing with the first of his creations, a 4hp electric car.

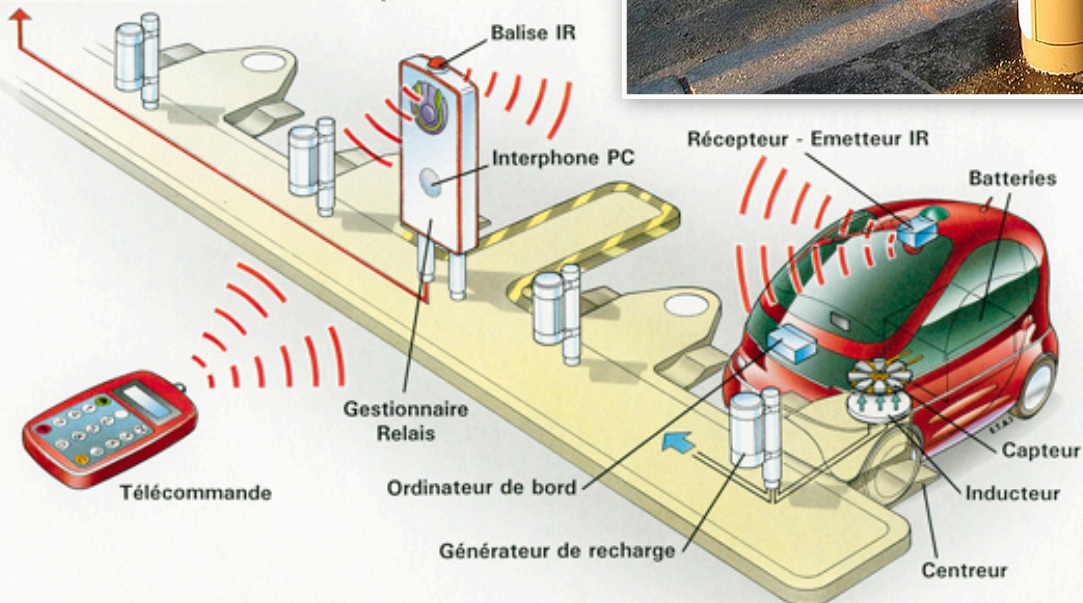
" le libre service "

Une notion nouvelle ?

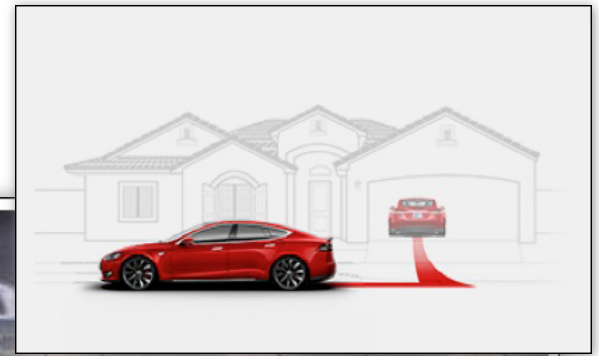


Radiotéléphone C

PC Tulip



TESLA



Pilotage automatique

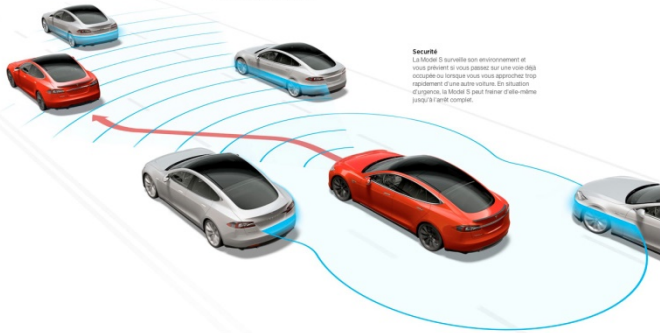
Avec le pilote automatique activé, la Model S agit automatiquement le volant, en surveillant les virages et en adaptant sa vitesse pour répondre aux conditions de circulation.

Changement de voie

Changez automatiquement de voie en accordant simplement le volant.

Sécurité

La Model S surveille son environnement et vous prévient si vous passez sur une voie déjà occupée ou lorsque vous allez dépasser trop rapidement d'une autre voiture. En situation d'urgence, la Model S peut freiner d'elle-même jusqu'à l'arrêt complet.



Le véhicule de demain, connecté et autonome

16h30

Point de vue :

Mathieu Flonneau, *Maître de conférences, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, LabEx EHNE*

Un bouleversement dans "les cultures du volant" ?

Conférence :

Jérôme Perrin, *Directeur Scientifique, Renault SAS*

Vers une mobilité individuelle, électrique, connectée et autonome

19h Fin de la réunion

Poursuite autour d'un verre