

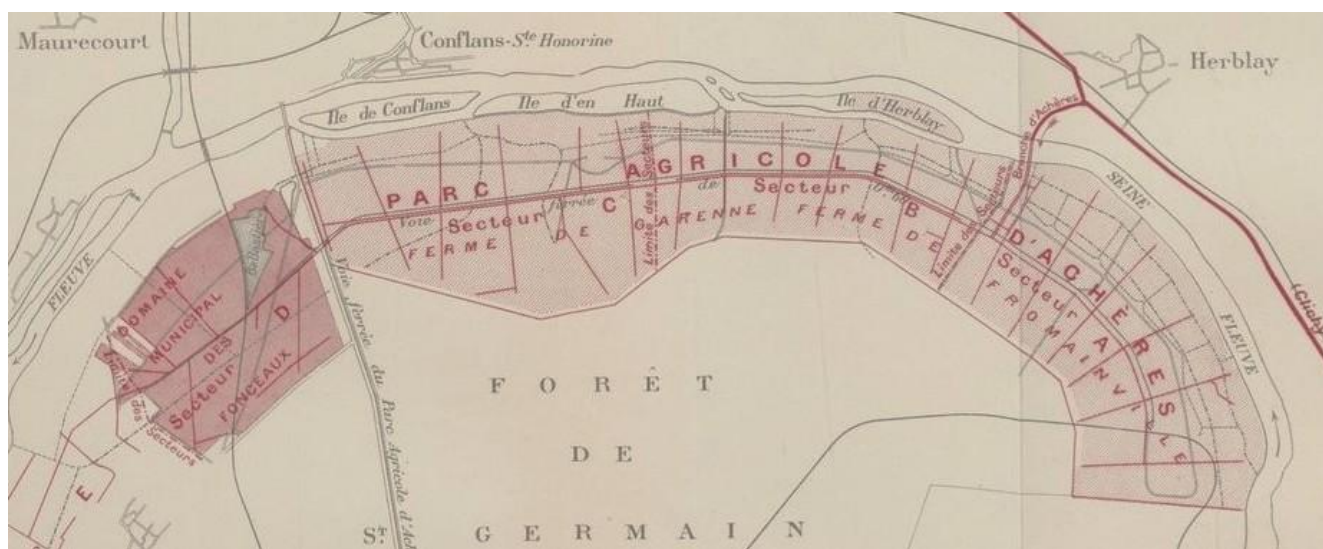
# Une page d'archive...

page n° 131 du 20 mai 2026



## En 1899, la voiture électrique était déjà à la «pointe» du progrès...

Tout à fait au nord de la forêt de Saint-Germain, dans ce qu'on appelait alors le parc agricole d'Achères servant de champ d'épandage aux eaux usées de la Ville de Paris, existaient à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle trois fermes que reliait une route récemment réalisée. Cette route constitue aujourd'hui partiellement la limite administrative entre les communes d'Achères et de Saint-Germain-en-Laye. Cette longue ligne droite de 3,3 km peu fréquentée et propice à une course en ligne sans craindre de gêner la circulation des rares riverains, fut le 29 avril 1899 le théâtre d'un record mémorable puisque pour la première fois une automobile, électrique de surcroît, atteignait les 100 km/heure !



Plan du parc agricole d'Achères en 1913

Quelques mois auparavant la revue *La France Automobile*, principal magazine tourné vers l'automobile, décide de fonder une course de vitesse sur deux kilomètres, avec deux chronométrages : un pour le kilomètre départ arrêté, l'autre pour le kilomètre lancé. Une première rencontre entre les compétiteurs eut lieu le 18 décembre 1898, le comte de Chasseloup-Laubat remporte la première manche avec une moyenne de 64,154 km/h. Dans les jours qui suivent, le belge Camille Jenatzy<sup>1</sup>, ingénieur en électricité, entre en scène pour relever le défi. Convaincu de l'avenir de la traction électrique, Jenatzy venait tout juste de fonder sa propre entreprise, la Compagnie Générale des Transports Automobiles qui fabriquait et commercialisait des fiacres et utilitaires électriques.

La lutte entre les deux hommes, chacun avec une voiture électrique, dura plusieurs mois. Ils se retrouvent le 27 février suivant, cette fois, c'est Jenatzy qui rafle la mise avec 80,35 km/h de moyenne, mais Chasseloup-Laubat revient le 4 mars avec une voiture Jeantaud et effectue une moyenne à 92,307 km/h. Dans le même temps et dans le plus grand secret, Jenatzy avait entrepris la construction d'une voiture au profil aérodynamique. Ainsi naît la Cita n°25, surnommée « *La Jamais Contenté* » à la forme d'une torpille, qui fut présentée le 31 mars 1899. Son nom en dit long sur la pugnacité de son promoteur.

Sa carrosserie, conçue pour être la plus légère possible et pour offrir peu de résistance à l'air, est constituée de tôles de partinium, un alliage composé d'aluminium, de tungstène et de magnésium. Le châssis, moins novateur, est celui d'un fiacre motorisé tel qu'en diffusaient les ateliers de Jenatzy, un simple cadre droit sur ressorts portant la carlingue, d'où sa hauteur importante d'1,40 m.

<sup>1</sup> Camille Jenatzy, 1868-1913, surnommé le Diable rouge.

La propulsion est assurée par deux moteurs électriques Postel-Vinay de 25 kW alimentés par des batteries Fulmen de 650 Kg. Ces sortes de « dynamo » fonctionnaient sur 200 volts et tournaient à 600 tours/mn ; la puissance de la voiture est ainsi estimée à 55 CV. Chacun des moteurs entraînait une roue arrière. La commande de direction se fait par un levier vertical et un jeu de tringles braquant à 90°. Le freinage se faisait par deux tambours arrière actionnés par une pédale et un câble. D'une longueur de 3,80 m et d'une largeur de 1,56 m aux essieux, la *Jamais Contente* affichait un poids à vide de 1 450 Kg.



Le 31 mars 1899, *Jenatzy* aligne sa voiture sur la ligne droite du parc agricole et bat le record détenu par Chasseloup-Laubat, mais à l'arrivée sa victoire n'est pas homologuée par le chronométreur officiel de la compétition.

Le 29 avril suivant, la *Jamais Contente* se présente sur cette même ligne droite d'Achères détrempée par une pluie incessante, et couvre un kilomètre départ lancé en 34 secondes, soit une vitesse moyenne de 105,87 km/h : elle devient la première voiture à franchir le cap des 100 km/h et entre ainsi dans l'histoire.

Chasseloup-Laubat, de son côté, décide de laisser à Jenatzy ce record et s'efface. Il faudra attendre le 13 avril 1902 pour que le record de *La Jamais-Contente* soit battu par une voiture à vapeur cette fois, conçue et pilotée par Léon Serpollet (120,77 km/h) sur une autre longue ligne droite, la promenade des Anglais à Nice.

Quelques mois plus tard, l'américain Vanderbilt détrône de quelques km/h le record de Serpollet avec une voiture Mors à essence, imposant pour le siècle à venir la prédominance du moteur à explosion. Les 150 km/h seront atteints en 1904, les 200 km/h en 1909.



Camille Jenatzy



Gaston de Chasseloup-Laubat

La revue spécialisée *Les sports modernes* consacre dans son n°3 paru en juin 1899, un long article à la voiture électrique en qualifiant son moteur « *d'idéal, dont le silence, la propreté, la souplesse sont les qualités fondamentales [...], Moteur merveilleux qui atteint presque la perfection puisque son rendement monte jusqu'à 90% mais qui demeure enchaîné à ces lamentables cruchons de verre<sup>2</sup>, laids, lourds, impuissants qu'on nomme les accumulateurs [...]. La voiture électrique est inodore : pas d'échappement, pas de fumée, pas de panache blanc ou noir à l'arrière, pas d'huile brûlée. Elle est douce, pas de démarrage brutal, pas d'engrenages qui se heurtent au moment des changements de vitesse, pas de trépidations insupportables à l'arrêt.* ». Ces arguments prévalent aujourd'hui plus que jamais....

La *Jamais Contente* devenue la propriété du fabricant de batterie Fulmen<sup>3</sup> sera offerte en 1933 au musée de l'Automobile de Compiègne où on peut encore la voir.

Jean-Michel Bourillon

### Pour en savoir plus :

« Les progrès de l'année automobile 1898-1899 », *Les sports modernes*, n° 3, juin 1899, consultable en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9758775h/f90.item>

Patrick Fridenson *et alii*, *La Révolution automobile*, Albin Michel, 2016

<sup>2</sup> Les premiers accumulateurs plomb-acide sulfurique avaient pour récipient des bocaux de verre

<sup>3</sup> André Latour, « La Jamais Contente qui, la première, fit 100 à l'heure, entre au musée de Compiègne », *Le Courrier automobile*, 15 juin 1933 ([lire en ligne](#) [\[archive\]](#))