

# Historique de la voiture électrique

<https://get-moba.com/voiture-electrique-histoire-le-declin-des-voitures-electriques-au-xxe-siecle/> 2021 EXTRAIT

## **Guillaume HEBERT. La voiture électrique en histoire : le déclin des voitures électriques au XXe siècle.**

Le XIXe siècle marque les débuts de la voiture électrique, accompagnés d'un succès fulgurant : ces véhicules étaient en effet majoritaires sur le marché de l'automobile et plus performants que leurs concurrents thermiques. Néanmoins, le XXe siècle est caractérisé par le déclin des voitures électriques, qui enchaînent échecs après échecs.

**Un début prometteur.** La fin du XIXe siècle est marquée par un fort engouement autour de la voiture électrique, qui a connu ses plus belles heures de gloire grâce à des courses et des records battus. Les voitures électriques sont ainsi plus performantes que leurs concurrentes et également plus appréciées : en 1900, près du tiers des voitures sont propulsées par des batteries. En 1901, en France, la Poste livre même le courrier en voiture électrique avec la Mildé, possédant une autonomie de 50 km. À l'époque, les voitures électriques étaient plébiscitées pour leurs avantages : un démarrage immédiat, le silence du moteur, pas d'échappement de fumée ni d'odeur, et pas de vitesses à passer. Néanmoins, cela n'a pas suffi à garder les voitures électriques dans la course et l'industrie automobile s'est tournée rapidement sur le véhicule à essence.

**Un rapide déclin des voitures électriques.** Le succès de la voiture électrique va être brutalement freiné par le progrès du moteur à explosion (ou moteur à combustion interne), mis au point par Daimler et Benz, et l'apparition en 1908 de la Ford T marquant le début de la démocratisation de la voiture thermique personnelle. C'est le début de l'âge moderne de l'automobile : la production à la chaîne fait baisser les coûts de production, l'invention du démarreur électrique par Charles Kettering en 1912 améliore le confort des voitures thermiques et ces véhicules profitent de l'essence bon marché. Les voitures thermiques bénéficient également d'une amélioration constante des performances au niveau de la vitesse, de l'autonomie, du poids des véhicules ainsi que du confort. Toutes ces évolutions annoncent la fin de la propulsion électrique. Il aura fallu deux décennies pour que le moteur à essence supplante entièrement les voitures électriques. Dans les années 1920, plus de 3 millions de véhicules à essence sont produits contre seulement 400 véhicules électriques.

**Une réduction des voitures électriques à un marché de niche.** Si les voitures électriques n'ont pas su faire le poids face à leurs concurrents thermiques, c'est notamment parce qu'elles se sont limitées à un marché de niche : les véhicules utilitaires urbains, notamment les flottes de taxis, les voitures individuelles de luxe, ou encore les bennes à ordures, les bus, les chariots d'usine et les véhicules de livraison. À l'inverse, les constructeurs de voitures à essence ont très vite voulu produire en masse afin de s'adresser à une demande plus large. De plus, les progrès technologiques dans le domaine des batteries amorcés au XIXe siècle vont rapidement dépérir au début du XXe siècle, laissant l'évolution des voitures électriques à l'arrêt. Ainsi, les fabricants de batteries de voitures électriques ont cessé de les améliorer et se sont tournés vers la production de batteries pour l'allumage des moteurs à essence. Même les pionniers de l'électricité, comme Charles Jeantaud ou Louis Krieger, vont se reconvertir dans les moteurs thermiques. Les voitures électriques sont donc cantonnées à une version peu évoluée, ainsi elles ne bénéficient pas d'une autonomie suffisante pour s'accommoder aux nouveaux usages automobiles. D'autres facteurs majeurs restent en stand-by, notamment le nombre réduit de bornes de recharge ou le poids encore élevé des véhicules, ce qui ne permet pas aux voitures électriques de se développer suffisamment.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_du\\_v%C3%A9hicule\\_%C3%A9lectrique](https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_du_v%C3%A9hicule_%C3%A9lectrique) EXTRAIT

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, trois modes de propulsion se partagent le marché naissant de la voiture automobile : le moteur à allumage commandé dit « moteur à essence », le moteur électrique et le moteur à vapeur. La voiture électrique connaît un succès certain dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, tant en Europe – et notamment en France – qu'aux États-Unis. Il s'agit principalement de flottes de taxis pour le service urbain, en lieu et place des fiacres et autres voitures de louage à cheval. Ces voitures étaient munies de batteries au plomb pesant plusieurs centaines de kilogrammes qui étaient rechargées la nuit dans des stations spécialisées. En novembre 1881, Gustave Trouvé, en coopération avec le chimiste Camille Alphonse, l'ingénieur Nicolas Raffard et le constructeur automobile Charles Jeantaud, présente *La Tilbury*, une automobile électrique à l'Exposition internationale d'Électricité de Paris, dont les accumulateurs de taille importante sont placés sous le siège.

## Selon Chat gpt

En fait, elle a été développée... mais elle a perdu la course. Voilà pourquoi 🙌

### 📌 1. Les batteries étaient le gros point faible

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on utilisait surtout des **batteries au plomb** :

- très lourdes
- faible autonomie (quelques dizaines de km)
- longues à recharger
- durée de vie limitée

Comparées à l'essence, elles faisaient pâle figure.

### 📌 2. L'essence est devenue ultra pratique

Vers 1900 :

- découverte de grands gisements de pétrole
- le carburant devient **bon marché**
- il est facile à transporter et stocker

Et surtout : **plus d'autonomie, plus de liberté.**

### 🔧 3. Le moteur thermique s'est amélioré très vite

Au départ, la voiture électrique avait des avantages :

- silencieuse
- facile à démarrer
- pas de vitesses compliquées

Mais deux innovations ont tout changé :

- **le démarreur électrique** (1912) → plus besoin de manivelle
- la production de masse (Ford Model T) → voitures thermiques **beaucoup moins chères**

### ⚡ 4. L'électricité n'était pas partout

- réseaux électriques limités aux villes
- quasi inexistant à la campagne
- impossible de recharger facilement en voyage

L'essence, elle, arrivait partout... dans un bidon.

### 🌍 5. L'environnement n'était pas une priorité

À l'époque :

- pas de conscience climatique
- pas de normes de pollution
- la fumée = progrès industriel

Personne ne voyait de raison urgente d'abandonner le thermique.

### 🏁 Résultat

Vers 1910–1920 :

- la voiture thermique gagne sur **le prix, l'autonomie et la praticité**
- l'électrique reste cantonnée à des usages très spécifiques (taxis urbains, véhicules industriels)

Il aura fallu attendre :

- des **batteries modernes** (lithium)
- une **crise climatique**
- des **réseaux électriques fiables**

...pour que l'électrique revienne sur le devant de la scène, plus d'un siècle plus tard.

## **De la première voiture électrique à aujourd’hui : 200 ans d’histoire**

Vous pensiez que la voiture électrique était une création récente ? Détrompez-vous, les premiers prototypes de véhicules électriques sont nés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ! De ses prémises jusqu’aux toutes dernières technologies, retour sur l’évolution de la voiture électrique.

### **Qui a inventé la première voiture électrique du monde ?**

Dans l’histoire de l’automobile, les moteurs à explosion, à vapeur ou électrique ont vu le jour à peu près au même moment. Pour trouver la trace des tout premiers véhicules électriques expérimentaux, il faut remonter aux années 1830. Deux noms ressortent : celui de l’Écossais Robert Anderson et sa « calèche » électrique, et celui de Thomas Davenport qui invente, en 1834 aux États-Unis, une sorte de locomotive électrique. Il faut ensuite attendre près de 20 ans pour voir les premières voitures électriques rechargeables commercialisées. Car il manquait... de véritables batteries électriques ! Et c’est en France, en 1859, que Gaston Planté crée la première batterie rechargeable au plomb acide. Grâce aux améliorations apportées dans les années 1880 par un autre Français, l’ingénieur chimiste Camille Faure, le développement du stockage électrique mobile ouvre la voie à un premier essor de la voiture électrique. Les progrès seront ensuite rapides. En 1881, Charles Jeantaud et Gustave Trouvé dévoilent, chacun de leur côté, un modèle de voiture électrique lors de l’Exposition internationale d’électricité de Paris. Au Royaume-Uni, William Ayrton et John Perry sortent également une voiture à propulsion électrique. La décennie suivante, la voiture électrique franchit un cap technique. En 1898, la « Duc » de Charles Jeantaud, pilotée par le comte Gaston de Chasseloup-Laubat, atteint 63 km/h, un nouveau record de vitesse... pulvérisé l’année suivante par la « Jamais Contente », du Belge Camille Jenatton, qui effectue une pointe à 105,88 km/h ! Entre-temps, l’offre en voitures électriques s’étioffe. En 1895, 350 de ces premières voitures circulent déjà en France. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les États-Unis produisent 1 500 voitures électriques par an, autant que de voitures à essence, et des taxis électriques sillonnent les artères de New York. Silencieuses et non-polluantes, les voitures électriques sont déjà considérées comme idéales pour la ville !

### **Les premières voitures électriques abandonnées au début du XXe siècle.**

Cependant, dans ce match précoce entre véhicules électriques et véhicules thermiques, les premiers vont malheureusement devoir s’incliner. Plusieurs raisons l’expliquent : de rapides progrès du moteur à explosion, l’arrivée de l’essence bon marché et une technologie électrique pénalisée par la trop faible autonomie de batteries lourdes et fragiles, ainsi qu’un temps de recharge trop long. En 1908, la commercialisation de la Ford T à essence va marquer le début de la fin pour les premières voitures électriques. Les modèles thermiques américains ont tout pour plaire et sont vendus près de deux fois moins cher que les automobiles électriques de l’époque.

## **Selon Perplexity**

La voiture électrique a bien été développée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, avec des prototypes dès les années 1830 et un essor commercial autour de 1900, où elle représentait près de 38% des véhicules aux États-Unis. Cependant, elle n’a pas dominé ni été massivement adoptée en raison de limitations techniques et d’avancées concurrentes. Son déclin s’est accéléré au début du XX<sup>e</sup> siècle face aux moteurs à essence.

**Limites Techniques.** Les batteries au plomb-acide, inventées en 1859 par Gaston Planté et améliorées en 1881, étaient lourdes, volumineuses, coûteuses et offraient une faible autonomie et durabilité (250-500 cycles de charge). Elles causaient des courts-circuits, une usure rapide des pneus due au poids excessif, et nécessitaient un entretien constant. L’absence de batteries plus performantes empêchait une utilisation polyvalente, limitant les véhicules électriques aux trajets urbains courts.

**Avantages des Moteurs à Essence.** Les moteurs à combustion interne, perfectionnés par Daimler et Benz, gagnaient en fiabilité, puissance et surtout en coût grâce à la production de masse comme la Ford Model T en 1908. L’essence devenait bon marché avec les découvertes pétrolières et les améliorations du raffinage, tandis que le démarreur électrique de 1912 (par Charles Kettering) éliminait le besoin de manivelle. Les voitures thermiques offraient une plus grande autonomie sans infrastructure de recharge limitée.

**Facteurs Économiques et Culturels.** Le prix de l’essence chutait, rendant l’exploitation des thermiques moins chère que le remplacement fréquent de batteries. Bien que populaires auprès des urbains aisés pour leur silence et facilité (sans odeur ni démarrage manuel), les électriques perdaient face à la démocratisation automobile rurale et masculine. Des théories évoquent des pressions pétrolières, mais les historiens privilégient les défauts intrinsèques techniques et économiques.