

La Ford Pinto - une voiture modèle cercueil

La Ford Pinto était une automobile subcompacte faite par Ford en Amérique du Nord. Elle a été introduite pour la première fois le 11 septembre 1970. Elle est célèbre pour son défaut de conception et la décision de Ford de ne pas le corriger afin de ne pas entamer ses bénéfices.

Plus de trois millions d'exemplaires seront mis sur le marché jusqu'en 1980.

Contexte

Les constructeurs automobiles américains avaient d'abord contré les importations telles que la Volkswagen Coccinelle avec des voitures compactes, notamment la Ford Falcon, la Ford Maverick, la Chevrolet Corvaire et la Plymouth Valiant, bien que ces voitures soient équipées de moteurs six cylindres et étaient comprises dans une catégorie de véhicules plus grands.

Alors que la popularité des petites importations japonaises de Toyota et de Datsun augmentait tout au long des années 1960, Ford Amérique du Nord a répondu en introduisant la Cortina de Ford Europe en tant qu'importation captive. Les constructeurs automobiles américains ont présenté leurs propres sous-compactes, dirigées par l'AMC Gremlin qui est arrivé six mois avant la Pinto, et la Chevrolet Vega, introduite la veille de la Pinto.

Nommée d'après un poney, la Pinto a été introduite le 11 septembre 1970. Elle avait une plate-forme complètement nouvelle, mais utilisait un groupe motopropulseur de l'Escort aux spécifications européennes.

Développement du produit

La planification initiale de la Pinto a commencé à l'été 1967, elle a été recommandée par le comité de planification des produits de Ford en décembre 1968 et approuvée par le conseil d'administration de Ford en janvier 1969. Le président de Ford voulait un modèle de 1971 pesant moins de 2 000 livres et dont le prix serait inférieur à 2 000 \$ US.

Le développement produit de la Pinto, depuis la conception jusqu'à la livraison, s'est achevé en 25 mois, alors que la moyenne dans l'industrie automobile était de 43 mois, c'était le calendrier de planification de production le plus court dans l'histoire de l'automobile à l'époque. Certains processus de développement, généralement conduits séquentiellement, ont été menés en parallèle. La machine-outil chevauchait sur le développement du produit, ce qui gelait la conception de base.

Les décisions qui menaçaient le calendrier étaient découragées; l'attitude de la direction de Ford était de développer la Pinto le plus rapidement possible. Le président de Ford a commandé un projet urgent pour construire la voiture.

Offerte avec un moteur quatre cylindres en ligne et des sièges baquets, la conception mécanique de la Pinto était conventionnelle, avec une construction monocoque, un moteur monté longitudinalement à l'avant entraînant les roues arrière via une transmission manuelle

ou automatique et une extrémité arrière à essieu dynamique. La suspension était composée de bras de suspension de longueur inégale avec ressorts hélicoïdaux avant; l'essieu arrière sous tension était suspendu à des ressorts à lames. La direction à crémaillère et pignon disposait en option d'une assistance électrique, tout comme les freins.

Historique de production

Le 11 septembre 1970, Ford a présenté la Pinto sous le slogan The Little Carefree Car (La petite voiture insouciant). La Ford Pinto, c'est une voiture célèbre dans les années 70 pour son défaut de conception majeur, qui entraînait l'explosion des véhicules lors d'un choc, même léger. Ce que l'on sait moins, c'est que l'entreprise Ford connaissait ce défaut de conception, et qu'elle décida de ne rien faire.

La Ford Pinto était affublée d'un défaut de conception qui la transformait en bombe dès qu'elle subissait un choc, même lorsque ce choc n'était pas violent.

Lancée le 11 septembre 1970, la Ford Pinto est une voiture dite "subcompacte" signée Ford, fabriquée dans des délais très courts par Ford et écoulée en plus de trois millions d'exemplaires jusqu'en 1980.

C'est une voiture à laquelle tenait beaucoup le PDG de Ford, qui a tenu à accélérer le calendrier de production. La voiture a d'ailleurs battu un record en termes de calendrier, elle a été fabriquée en 25 mois, ce qui est très peu par rapport à une moyenne qui est de plus de 40 mois à cette époque.

Seulement, la Ford Pinto souffre d'un défaut de conception majeur, qui rendait le véhicule particulièrement dangereux pour ses passagers.

Cela tient au réservoir de carburant, qui est situé très à l'arrière de la voiture entre l'essieu et le pare-choc arrière sans aucune protection entre le réservoir de carburant et le pare-choc. Et donc à la moindre collision même légère, même à des vitesses très réduites, il y a vraiment un risque d'explosion.

La décision de Ford de ne pas rappeler les véhicules

En tout, vingt-sept individus ont péri dans la Ford Pinto avant qu'elle ne cesse d'être produite. Or l'on sait aujourd'hui qu'une note établie par l'Administration de la sécurité des autoroutes américaines avait été réalisée dès la commercialisation de la Ford Pinto pour alerter l'entreprise du danger que représentait la voiture.

Cette note indiquait qu'il y avait une estimation possible de 180 décès par an étant donné ce défaut de conception. On estimait aussi qu'il y avait 180 personnes qui pouvaient brûler dans la voiture, être grièvement blessées sans pour autant en décéder.

Et si l'entreprise Ford a décidé de ne pas agir, c'est parce que le rappel des voitures aurait engendré plus de couts que de payer des indemnités aux victimes potentielles.

Ford savait et a fait un calcul coût /bénéfice. L'entreprise a calculé que si 180 personnes mourraient dans des accidents de voiture, ça correspondrait à 36 millions globalement d'indemnités. C'était assez peu par rapport à l'estimation du rappel de la voiture, étant donné le nombre d'exemplaires vendus, qui était quant à lui estimé à 137 millions.

Ce calcul cynique de l'entreprise Ford fut révélé par une enquête publiée par Mark Dowie en 1977.

Peu nombreux sont ceux et celles qui se souviennent des terribles événements entourant la Ford Pinto pourtant devenue célèbre pour ses propriétés inflammables.

Des débuts inquiétants

Tout commence par le contexte économique de la fin des années 60. Les voitures européennes commençaient à devenir de plus en plus populaires en raison de leur faible consommation d'essence. C'est donc pour répondre à cette difficulté que Ford a pensé créer une nouvelle voiture plus petite et économique que les autres. C'est donc le 11 septembre 1970 qu'a été introduite sur le marché la première Ford Pinto.

Plusieurs tests de collisions ont été effectués avant et après le lancement de la voiture. Lors de ces tests, on a clairement pu démontrer que la voiture pouvait littéralement s'enflammer en cas de collisions arrière à une vitesse moyenne de 30 kilomètres par heure. Malgré l'avertissement des ingénieurs, les dirigeants de Ford à l'époque ont simplement fermé les yeux sur la situation en raison de la trop forte pression économique.

Les belles années qu'a connu la Pinto à ses débuts se sont vite envolées en fumée quand on a découvert que la voiture présentait une défaillance technique potentiellement dangereuse, voir mortel.

Un sérieux problème

Dans un premier temps, il a été démontré que le réservoir à essence pouvait se détacher de la voiture et s'enflammer lors d'une collision entre 30 et 40 kilomètres par heure. Toutefois, ce n'était là qu'une partie du problème, car en raison de la faiblesse de son châssis, la Ford Pinto avait tendance à se déformer lors du même impact, empêchant ainsi l'ouverture des portières. Les gens étaient donc piégés et tués par les flammes à l'intérieur de la Pinto, car la collision n'était souvent pas assez puissante pour être mortel.

En septembre 1977, un article qui a pour titre Pinto Madness est publié par Mark Dowie dans le Mother Jones Magazine. L'auteur de l'article dénonce en partie la grande dangerosité du véhicule résultant de l'impact à basse vitesse, de l'explosion et de l'emprisonnement à l'intérieur de celui-là. L'article devient intéressant dans la mesure où après sa publication beaucoup de gens ont envoyé des lettres au National highway transportation safety administration (NHTSA) afin qu'il réagisse à la situation. L'article a également eu pour effet de faire bouger les choses, car après sa publication, les journaux et les chaînes de télévision ont commencé à s'intéresser à la Ford Pinto et ils ont rapidement médiatisé l'évènement.

Pire, le fameux document Pinto Memo fuite également.

Le Pinto Memo, un document faisant l'analyse cout/avantage entre le rappel et la modification des voitures, n'était pas un document interne produit par Ford mais une note attachée à une proposition d'évolution des normes de sécurité, produite par l'administration de la sécurité des autoroutes américaines. Il a été, de fait, refusé lors d'un procès.

Conclusion du Pinto Memo :

Pertes estimées au moment de la décision : 180 morts brûlés (estimés à 200 000 \$ par vie humaine), 180 brûlés graves (à 67 000 \$ chaque) et 7 000 véhicules détruits (seulement 700 \$) ;

Bénéfice attendu si la correction n'était pas faite : 49,5 millions de dollars ;

Cout attendu si la correction était faite : 137 millions de dollars (cout de l'adaptation : 11 \$ par véhicule, pour 12,5 millions de véhicules car l'étude porte sur tous les modèles Ford susceptibles d'avoir le défaut).

Vingt-sept personnes sont décédées à cause de ce problème de réservoir. Ce qui amène les chiffres de sécurité de la Pinto au même niveau que ceux des voitures comparables de l'époque.

L'affaire de la Pinto s'est traduite, pour Ford, par le rappel à ses frais de tous les véhicules présentant le défaut ainsi que par une longue procédure judiciaire qui aboutit à une condamnation à payer des dommages et intérêts s'élevant à 125 millions de dollars, qui ont été drastiquement réduits en appel à moins de 4 millions. L'image de marque de l'entreprise a également été affectée, Ford étant accusé de fabriquer « le barbecue où on peut s'asseoir à quatre » (« Barbecue that seats four »).

La dimension juridique

Le 10 août 1978, trois jeunes filles sont décédées lors d'un accident de la route sur la Highway 33 près de la ville de Goshen en Indiana. Les jeunes filles étaient à bord d'une Ford Pinto 1973. Une fourgonnette a percuté le véhicule à l'arrière. Elles se sont trouvées coincées dans leur voiture qui a pris feu. Peu après l'incident, un grand jury de l'Indiana décide d'intenter une poursuite criminelle contre la compagnie Ford pour homicide involontaire.

Par la suite, beaucoup de personnes ont intenté des poursuites civiles contre la compagnie. Le calcul qu'avait fait Ford s'est donc avéré inexact, car le cout des procès a nettement excédé celui prévu pour le rappel des Pinto défectueuses.

Ford procède au rappel de 1,5 millions de Pinto. Mais l'affaire ne s'arrête pas là. Les victimes de la Ford Pinto se comptent en plusieurs centaines. Ce qui débouche sur de nombreux procès, et des centaines de millions de dollars d'amendes pour Ford.

La conclusion

En 1980, soit 10 ans après l'introduction de la Ford Pinto sur le marché, Ford décide finalement de la retirer du marché, même si le problème avait été réglé quelques années auparavant, car la voiture s'est construite une bien mauvaise réputation.