Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 49 (1969)

Heft: 3: Liaisons routières

Artikel: Liaisons routières et construction automobile française ou à quelque chose, malheur est bon

Autor: D'Ornhjelm, Erik

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888092

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Liaisons routières et construction automobile française

ou

A quelque chose, malheur est bon

Erik D'ORNHJELM

Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles

La santé de l'industrie automobile et de toutes les activités qu'elle entraîne dans son sillage revêt une importance extrême pour l'ensemble de l'économie du pays. Pour que cette industrie puisse se développer dans le contexte de la concurrence internationale avec laquelle elle se trouve désormais de plus en plus confrontée, il est indispensable qu'elle s'appuie sur un marché intérieur en expansion.

La production automobile française dépasse largement maintenant deux millions de véhicules par an. La moitié en est exportée, ce qui témoigne de la qualité de ces véhicules et du dynamisme des constructeurs.

En compromettant la solidité du marché intérieur, cependant, un certain nombre d'obstacles entravent le développement de cette production. Il s'agit essentiellement du poids des redevances spécifiques qui pèsent sur les automobilistes et de l'insuffisance du réseau routier : sous l'effet conjugué de ces deux contraintes, la France, tout en étant un pays à haut degré de motorisation, est aussi celui où l'utilisation de l'automobile est la plus faible. C'est ainsi que le parcours unitaire moyen d'une voiture particulière est à peine supérieur à 10 000 km par an.

Il y a là un phénomène inquiétant pour le marché intérieur puisque le parcours annuel moyen conditionne la demande de renouvellement.

La possession, l'acquisition et l'utilisation de l'automobile impliquent l'acquittement, outre des impôts de droit commun, de charges fiscales spécifiques dont

Carrosserie : un tunnel de séchage aux infra-rouges
(Société industrielle et commerciale des automobiles Peugeot, Sochaux)

certaines sont bien connues du grand public comme la « vignette », ou la « carte grise ». La plus importante demeure la taxe intérieure sur les carburants et lubrifiants, qui, avec les péages sur les autoroutes et la « taxe à l'essieu » pour les poids lourds, constituent en quelque sorte des impôts sur la circulation routière et sont censés représenter une sorte de droit d'usage ou de redevance infrastructurelle acquittée par les automobilistes en échange du service qu'ils retirent de l'utilisation du réseau routier.

Au total, le produit de ces taxes représentera environ 17 milliards de francs français en 1969. Mais ce n'est pas ce total qui est important. Ce qui est grave, c'est que le produit de ces taxes excède très fortement le montant des dépenses routières, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays et par exemple en Allemagne.

Ce « détournement de recettes » n'est pas sans lien avec l'insuffisance du réseau routier français. Et cette insuffisance constitue à son tour une entrave physique majeure au développement de notre industrie automobile.

Mais à quelque chose malheur est bon : si la France a de bonnes voitures, c'est peut-être parce qu'elle a de mauvaises routes...

D'une manière générale, les voitures françaises sont dotées de meilleures qualités de freinage et de tenue de route que leurs concurrentes étrangères. Le constater n'est pas, je crois, faire preuve de chauvinisme.

Un grand nombre de solutions qui ont vu le jour ces dernières années dans ces deux domaines sont d'inspiration française. Mais, et c'est là le plus frappant, nos

constructeurs ont été la plupart du temps les premiers à employer ces solutions sur leurs modèles de grande série, alors qu'elles étaient à l'étranger l'apanage des voitures dites à haute performance, construites en séries limitées.

Pour le freinage, c'est le cas bien connu des freins à disque et des freins dits « thermostables », auxquels il convient d'ajouter d'autres améliorations telles que les doseurs ou répartiteurs de freinage.

Pour la tenue de route, c'est celui des suspensions à assiette constante ou à flexibilité variable, et des roues indépendantes. Sans parler de la traction-avant, utilisée par tous les constructeurs français, et qui commence seulement à être adoptée à l'étranger.

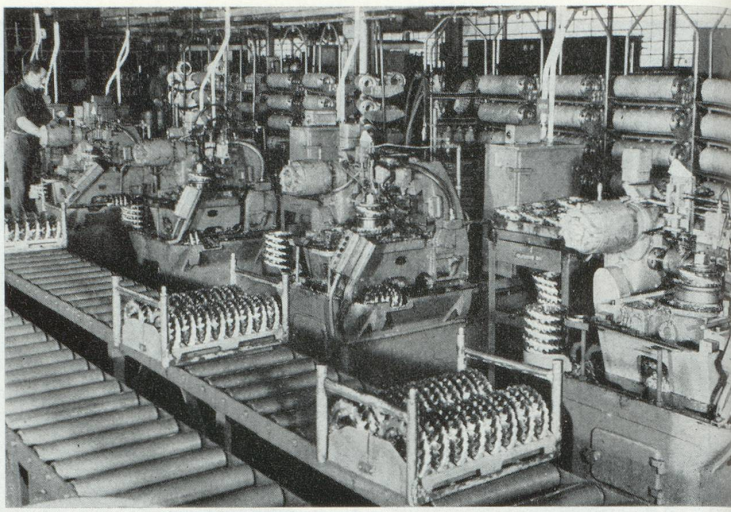
Les problèmes de tenue de route font intervenir d'autres éléments, qui réagissent le plus souvent entre eux: répartition des efforts, direction, sensibilité au vent latéral, pneumatique etc. Bref, ces diverses améliorations, harmonieusement conjuguées, contribuent à doter la voiture française d'une marge élevée de sécurité de comportement.

Dans ce bref aperçu des liens entre l'automobile et le réseau routier, je ne peux pas ne pas évoquer le problème des poids lourds et plus exactement celui de l'essieu de 13 tonnes.

Les résultats des essais effectués aux États-Unis sur l'usure des routes en fonction de la charge maximale par essieu ont été souvent mal interprêtés. Ces essais ne portaient en effet que sur des routes américaines construites pour une faible charge par essieu. Sur des routes modernes convenables, dont la construction est de toute façon indispensable pour la mise « hors-gel » du réseau, l'influence de cette charge maximale est beaucoup moins nette.

Quoi qu'il en soit, comme la commission des coûts d'infrastructure l'a reconnu, « l'essieu de 13 tonnes » paie, par le biais de la taxe sur le gas-oil, les dépenses d'entretien et de répartition de la route qu'il occasionne.

La législation française, en avance sur les autres, a autorisé l'essieu de 13 tonnes parce qu'il présente d'indiscutables avantages économiques, en assurant au transport routier une meilleure rentabilité. Il comporte également des avantages sur le plan de la sécurité — et ce n'est pas un élément négligeable — : les véhicules à essieu « lourd » adhèrent mieux au sol et tiennent mieux la route en ligne droite ou en virage.



Mécanique : taillage de roue de pont
(Société industrielle et commerciale des automobiles Peugeot, Sochaux)

La mauvaise qualité de notre réseau routier a peut-être poussé les constructeurs français à fabriquer des véhicules meilleurs. Ceux-ci bénéficient en tout cas de qualités qui les font apprécier sur les marchés étrangers, y compris, bien sûr, dans les pays qui disposent d'un meilleur réseau routier. La France, on le sait, vend plus de voitures à l'Allemagne qu'elle ne lui en achète...

Puisque j'ai parlé des États-Unis, je me permettrai, pour terminer, de citer une statistique américaine récente selon laquelle quatre sur cinq des déplacements automobiles à moyenne et longue distances — c'est-à-dire à l'exclusion des trajets domicile-travail — se font dans un but social qui n'a rien à voir avec la vie professionnelle (visite à des parents ou à des amis, loisirs, sports...).

C'est grâce à de tels déplacements que se développent les liens sociaux les plus riches parce qu'ils correspondent à des choix personnels et parce qu'ils ne sont pas le fruit du hasard des voisinages.

L'automobile, quand ses potentialités ne sont pas tenues en lisière par l'insuffisance des liaisons routières, se révèle ainsi un des instruments majeurs du rapprochement des hommes de notre temps.