

Les remèdes apparaissent aujourd'hui pour ce qu'ils sont : ils ont permis d'adoucir, pendant une période, les manifestations des crises capitalistes avec seulement des « récessions » par ci, par là. Ils n'ont en rien supprimé les causes profondes des crises. Les travailleurs de l'automobile en savent aujourd'hui quelque chose.

## 1) la crise

La crise qui frappe actuellement l'industrie automobile est la plus dure que celle-ci ait connue depuis la deuxième guerre mondiale. Les chiffres sont connus. Rappelons les rapidement.

	Baisse en 74 par rapport à 73		En 74, les ventes ont été ramenées à leur niveau de....
	de la production	des immatriculations	
USA	- 25 %	- 23 %	1970
JAPON	- 18 %	- 33 %	1968
ALLEMAGNE OCC.	- 23 %	- 17 %	1968
ITALIE	- 8 %	- 12 %	1969
GRANDE-BRETAGNE	- 12 %	- 24 %	1971
FRANCE	- 5 %	- 12 %	1971

### **C'est le système capitaliste qui amène les crises.**

Depuis plusieurs années, dans les pays capitalistes développés, la croissance du nombre d'automobiles en circulation se ralentit. Les économistes bourgeois disent que l'on est près d'atteindre le « taux de saturation ». Selon eux, les besoins en automobile sont satisfaits et dans ces conditions il n'est pas étonnant que les ventes d'autos augmentent moins rapidement. Qu'en est-il réellement ?

Il est vrai que le développement fantastique du nombre d'automobiles s'est fait sans aucun contrôle, sans que les équipements routiers suivent. Paris n'a plus en France le monopole des embouteillages aux heures de pointe !

Il est vrai que, taxée comme elle l'est (à 33 % comme les produits de luxe), l'automobile reste un produit très cher : **en France, 4 ménages sur 10 n'ont pas d'auto.**

Dans ces conditions, il est vrai que la plupart de ceux qui sont suffisamment riches pour le faire ont déjà une voiture et que le nombre d'acheteurs nouveaux diminue. Le plus grand nombre de ceux qui achètent une voiture aujourd'hui le font pour remplacer une ancienne.