

Comment sortir de la crise ?

La crise de la production capitaliste des automobiles, c'est un accident contre lequel on ne peut pas grand chose : voilà ce qu'expliquent le gouvernement et la presse. Pour eux, il y a une fatalité de la crise.

Le parti communiste riposte à cette argumentation en martelant « la crise n'est pas fatale, des réformes peuvent être entreprises dès maintenant pour résoudre la crise ». Dans ce cadre, il se prononce pour une relance de la consommation et en particulier pour une progression des ventes de voitures particulières en France grâce à des dégrèvements fiscaux (réduction de la TVA).

En fait les fondements de la crise ne tiennent pas à l'orientation particulière de tel gouvernement capitaliste : les sociaux-démocrates Brandt et Wilson sont autant incapables que les conservateurs Giscard ou Ford de résoudre aujourd'hui la crise de l'industrie automobile. C'est que cette crise trouve ses raisons fondamentales dans la logique même de la production capitaliste : les patrons produisent pour faire du profit et sont conduits à se suréquiper et à se trouver face à des crises de surproduction.

En ce sens, la crise de l'industrie automobile est fatale tant que durera le régime capitaliste.

Les conditions actuelles de l'utilisation des automobiles sont un exemple de plus de la gabegie capitaliste.

Une automobile neuve coûte maintenant plus d'un million et demi d'anciens francs.

La moitié des kilométrages parcourus en voiture s'effectue dans les villes : la vitesse y est limitée à 60 km par heure. Dans le centre de Paris, la vitesse moyenne ne dépasse pas 30 km/H. Et ces déplacements se font dans des voitures dont les moteurs permettent de rouler à 120 km/heure.

La taille des automobiles est faite pour pouvoir abriter 4 ou 5 personnes : le taux d'occupation moyen n'est pas supérieur à 2 personnes par véhicules.

Bon nombre de possesseurs et d'utilisateurs d'automobiles n'ont pas en fait de véritable choix en matière de transport : ils sont obligés de consacrer une part importante de leur revenu à l'achat et à l'utilisation de leur voiture particulière. Faute de quoi loger dans des grands ensembles très mal desservis par les transports communs, c'est la condamnation à ne pas bouger de son logement et à supporter des durées très longues de transport pour aller travailler.

C'est une chose de reconnaître comment la division sociale de l'espace conduit à l'utilisation des automobiles.

C'en est une autre de glorifier la voiture particulière et d'exiger : à chacun sa voiture comme à chacun son lopin de terre et son pavillon individuel.

La glorification de la voiture particulière, c'est accepter la course folle aux gadgets incorporés dans les voitures qui ne se distinguent de plus en plus que par des « détails » ayant le mérite de coûter cher et de faire faire