

du profit aux constructeurs. C'est l'acceptation des mythes individualistes sur lesquels repose la publicité en faveur de l'automobile: « faites comme votre patron »... Tenez bien au chaud toute votre famille dans la voiture conduite par le « chef de famille », etc. L'automobile, ce soi-disant symbole de l'âge industriel, est bien à l'image du capitalisme: l'essentiel des efforts de recherche technique est orienté vers la rationalisation des procédés de fabrication, c'est à dire vers les moyens de plus en plus complexes de mieux exploiter les travailleurs.

En fait, l'automobile est effectivement un instrument technique permettant de se déplacer. Mais une véritable adaptation de la production aux revendications des travailleurs transformerait le produit automobile tel qu'on le connaît maintenant en un produit qui devrait s'insérer dans le reste de l'organisation des transports.

Il n'est pas fatal qu'un engin automobile soit un moyen de transport entraînant des milliers de tués par an.

Il n'est pas fatal qu'un engin automobile soit le seul moyen de se déplacer pour ceux que la ségrégation capitaliste déporte dans les zones peu ou pas desservis par les transports en commun.

Voilà ce que devrait prouver un gouvernement des organisations ouvrières s'il voulait réellement s'attaquer aux intérêts capitalistes.

Mais cela ne veut pas dire que les travailleurs de l'industrie automobile auraient à chercher du travail ailleurs.

D'abord l'accroissement fantastique de la production d'automobiles au cours de la période 1960-1973 s'est effectué aux dépens des travailleurs qui ont vu leur exploitation s'accroître. Diminuer radicalement la durée du travail, être maître des cadences, orienter la recherche technique dans la voie de solution où le travail à la chaîne et les tâches pénibles pourraient être éliminées: cela peut entraîner la garantie de l'emploi pour tous se cumulant avec un volume de production moindre.

Ensuite, l'expérience technique, la qualification professionnelle des travailleurs, les matériels existants peuvent servir à fabriquer d'autres choses que des automobiles telles qu'on les connaît maintenant. La construction de moyens de transports collectifs est parfaitement envisageable. Si aujourd'hui même sous l'effet de la crise, les constructeurs capitalistes se diversifient peu vers la production de moyens de transports collectifs, ce n'est pas en fonction d'impératifs techniques, c'est tout simplement parce qu'il est plus rentable selon les critères capitalistes de vendre des voitures particulières que des autobus.

La réponse à ces questions n'est fournie ici qu'à titre d'orientations possibles. Ce que l'on veut souligner c'est comment des problèmes insolubles aujourd'hui parce que liés aux contradictions fatales du régime capitaliste, pourraient être résolus.

C'est aux travailleurs qu'il appartient de décider des conditions et des objectifs de ce qu'ils produisent.

En ce sens, les discours de ceux qui veulent dès maintenant pratiquer de nouveaux modes de consommation, comme ils disent, doivent être remis à leur place.

Tant que la production capitaliste demeure, c'est une utopie ou finalement une conception réformiste de penser que la consommation