

Il est vrai aussi que le coût d'utilisation croit très vite : l'augmentation de l'essence ne constitue qu'une partie des dépenses payées par les usagers. Mais il faut dénoncer le mythe selon lequel la hausse du pétrole brut serait la responsable des difficultés de l'automobile. Celles-ci existaient et se sont développées bien avant !

Pour lutter contre cette tendance au rétrécissement de leur marché, les constructeurs d'autos ont mis au point plusieurs parades :

- ils ont cherché de nouveaux débouchés à l'exportation et notamment dans les pays sous-développés où il y a encore peu de voitures

- la baisse sur la qualité entraîne une usure plus rapide et, par là, un remplacement plus fréquent

- ils ont poussé les acheteurs potentiels à s'équiper de plusieurs voitures par famille

- ils ont cherché à faire de l'auto un produit de consommation comme un autre (juste « un peu » plus cher) en créant une mode : à chaque salon les voitures sont équipées d'un nouveau gadget, le plus souvent totalement inutile, qui démode les « vieilles » voitures

- ils ont fait de la voiture un symbole de « statut social », celui qui a la plus grosse voiture est celui qui a le mieux réussi : dans sa R 16 le prolo se sent presque un PDG.

Avec tous ces moyens, ça ne marchait pas trop mal pour les constructeurs d'automobiles : la production et les ventes augmentaient. Alors ils investissaient tous à tour de bras : nouvelles usines, nouvelles machines, nouveaux modèles. Et ce qui devait arriver est arrivé : les marchés se sont saturés. A quoi ça sert de s'acheter une voiture si c'est pour se retrouver coincé dans un embouteillage ? se disent ceux qui peuvent s'en payer une.

Et pour que ceux qui n'en ont pas encore puissent s'en payer une, il faudrait ou bien que les salaires soient fortement relevés ou bien que le prix des voitures soit fortement diminué.

Mais comme ni l'une ni l'autre de ces solutions n'est mise en place, les moyens de production des constructeurs sont trop importants par rapport à la demande : c'est la crise. En 75, Fiat, qui a une capacité de production de 2 millions de voitures, prévoit d'en fabriquer seulement 1 million. La crise de l'automobile fait partie de la politique de Giscard.

Dans la plupart des pays capitalistes développés, l'industrie automobile est la plus importante de toutes. En 74, le gouvernement français s'est trouvé confronté à un double problème : l'inflation et le déficit de la balance commerciale. Evidemment, ce gouvernement au service de la bourgeoisie savait immédiatement à qui il allait faire payer la note : aux travailleurs. Comment ? par une diminution de la consommation populaire. Augmenter massivement les impôts ça n'aurait pas été très populaire ! Il s'y est pris plus subtilement, secteur par secteur. Et il a commencé par l'automobile. La limitation du crédit pour l'achat des voitures, l'augmentation du prix de l'essence, les limitations de vitesse ont un triple effet :

- baisse de la consommation d'essence, donc des importations de pétrole (l'effet est faible, mais c'est toujours ça) ;

- diminution du nombre de voitures vendues en France ce qui incite les