

des propositions de loi, déposées sur le bureau d'un Parlement à majorité réactionnaire.

Ainsi, pour les réformistes, la revendication de nationalisation était largement coupée des luttes effectives. Bien plus, elle se présentait sous un jour responsable. Pour assurer le développement de l'industrie française et améliorer sa capacité concurrentielle avec les groupes capitalistes étrangers, le PC demandait la nationalisation de Citroën. François Mitterrand lui, utilisait un langage encore plus gauche, il proposait la création d'une société nationale unique regroupant les activités de tous les constructeurs français.

Dans ces solutions, les actionnaires, soit étaient indemnisés à grands frais, soit pouvaient conserver des parts d'actions minoritaires et continuaient ainsi à exercer un contrôle.

**En soi la nationalisation de n'importe quelle entreprise, et dans n'importe quelles conditions, n'est pas révolutionnaire.** Elle peut même correspondre aux intérêts bien compris du capital. La nationalisation des chemins de fer et des charbonnages a été une mesure de réorganisation du capital parce que le taux de profit baissait trop dans ces secteurs là. L'industrie automobile est aujourd'hui arrivée à une situation où quelques capitalistes commencent à se poser la question : ne serait-il pas judicieux de confier à l'Etat les tâches les moins rentables dans le processus de fabrication des automobiles. Les grands groupes monopolistes, comme Michelin, Pechiney ou St Gobain, fournisseurs importants de la construction automobile pourraient conserver les activités les plus rentables ; à l'Etat (ou plutôt à nos impôts), il appartiendrait d'assurer le reste. Cette question est ouvertement discutée en Italie où les patrons de la Fiat voudraient se dégager de la construction automobile proprement dite. En Grande Bretagne, elle vient d'être réglée puisque l'Etat a pris la majorité dans BLMC.

Les arguments utilisés par le PC ou le PS pour justifier leur proposition de nationalisation font des concessions à ce type d'orientation. En bons réformistes qu'ils sont, ils ne remettent pas en cause de façon radicale la logique du capital. Ils en sont réduits à faire appel à l'intérêt bien compris des capitalistes intelligents.

Pourtant l'expérience est là : à vouloir nationaliser pour faire mieux que les capitalistes, on aboutit à la situation de Renault. Chez Renault, régie nationale, les travailleurs n'ont pas plus droit au chapitre qu'ailleurs. **Renault n'est pas, non plus, à l'abri de la crise : comme ailleurs, le chômage partiel est instauré et les cadences augmentent quand même. Si Renault se sort mieux de la crise que ses concurrents européens, ce n'est pas parce qu'il est nationalisé, c'est tout simplement parce que sa gestion est meilleure que les autres d'un point de vue capitaliste.**

Dans ces conditions, il est tout à fait compréhensible que l'idée de nationalisation, ainsi développée par les réformistes, n'engendre pas de