

Faut-il le Référendum d'Initiative Parlementaire pour privatiser ADP (Aéroports de Paris)?

« Franchement », faut-il un référendum national pour un aéroport ? S'il n'y avait pas eu le précédent avec la privatisation des autoroutes de Villepin, on n'en ferait pas tout un fromage, de cet aéroport. Soyons raisonnables : déranger les Français pour Orly et Roissy ?

Cette privatisation est un sujet politiquement sensible. Pour avoir contesté ce projet de privatisation, François Ruffin, le mois dernier, s'est fait rappeler aux bonnes manières par la rapporteuse de la commission spéciale sur la loi PACTE, la macroniste Olivia Grégoire. C'est pour protester contre cette privatisation qu'Eric Drouet, au sein d'une délégation de porteurs de Gilets Jaunes (GJ), devait être reçu hier au Sénat, avant que le Sénat ne le désinvite au dernier moment, sur pression du ministre de l'Économie Bruno Le Maire. Des sénateurs sont alors sortis dans la rue pour présenter leurs excuses à Drouet.

Le Monde énumère les motivations de Vinci, et de son PDG, Xavier Huillard, pour mettre la main sur ADP. Extraordinaire article, que les porteurs de GJ devraient se distribuer sur les rond-points. On y entend la voix intérieure profonde de la multinationale. On entre dans sa logique. On prend la mesure terrifiante de sa vanité et de ses points aveugles.

La vanité d'abord. Il s'agit, explique Le Monde, de faire de Vinci le premier groupe aéroportuaire du monde (il n'est actuellement, mazette, que le quatrième). Et accessoirement -cette raison ne vient qu'en fin d'article- d'offrir à son PDG un magnifique cadeau de retraite (il aura bientôt 65 ans). Ah ! Permettre à M. Huillard de rester dans la légende de Vinci ! Opposants sans cœur, avez-vous pensé à la postérité de M. Huillard ? A la fierté de ses enfants ? Aux babils de ses petits-enfants ?

L'aveuglement ensuite. Si Vinci désire si fort ADP, c'est parce que les aéroports, explique Le Monde, sont une mine d'or d'une exceptionnelle rentabilité (la marge opérationnelle de Vinci Airports a atteint 43 % en 2018). « Les leviers de création de valeur y sont plus riches et plus variés. Quand il n'y a pas de trafic sur une autoroute, on ne peut pas l'inventer, alors qu'on peut être proactif et convaincre les compagnies aériennes d'ouvrir de nouvelles liaisons », expliquait Xavier Huillard à Lisbonne en janvier.

Et, pour le cas où le lecteur n'aurait pas compris. « Démarcher les compagnies pour multiplier les destinations, optimiser tous les maillons de la chaîne pour accroître les mouvements d'avions et les flux de passagers, développer la surface de boutiques (...) Dans un contexte de croissance rapide du trafic aérien mondial – qui devrait encore doubler d'ici à 2030 –, l'effet multiplicateur est spectaculaire. A Lisbonne, Vinci a triplé le nombre des passagers, doublant le trafic en six ans seulement ».

Il s'agit donc de maximiser les profits et les dividendes. Comment ? C'est simple : en entassant toujours davantage de passagers dans davantage d'avions et devant davantage de parfums en duty free. Alors qu'en Suède, grandit en ce moment le flygskam, la honte de prendre l'avion, pas une seconde Le Monde ne pose, dans cet article, la question du bilan carbone de cette expansion sans honte et sans fin du trafic aérien (qui justifiait ainsi Notre-Dame des Landes). Pas une seconde Vinci n'est confrontée à la catastrophe planétaire que dessinent ses grandioses objectifs.

« Franchement », s'il y a bien un sujet, au carrefour de la mondialisation effrénée et de la catastrophe climatique, qui mérite aujourd'hui un référendum, c'est la privatisation d'Aéroports de Paris.

Bruno Bourgeon
Repris en partie d' @si