

# *Aéroports de Paris : les vertus du RIP*

DANIEL SCHNEIDERMANN

*Pouvoir dire stop  
Le ciel est à nous*

Les Arènes, 2019, 197 p, 15 €

**Alors que la période de récolte par le ministère de l'Intérieur des signatures en faveur d'un référendum pour conférer aux aéroports de Paris le caractère de service public national se clôture dans les prochains jours, la lecture de « l'enquête » de Daniel Scheidermann, plaidoyer contre la privatisation des aéroports, permet de rappeler dans quel contexte cette expérience démocratique et constitutionnelle du RIP a pu avoir lieu.**

**S**i l'issue de la collecte des signatures en faveur d'un RIP (référendum d'initiative partagée) ne fait pas de doute – les 4,7 millions d'électeurs requis pour passer à l'étape suivante ne seront pas atteints le 13 mars – le petit livre du journaliste Daniel Schneidermann a le mérite de retracer le cheminement qui a permis d'enrayer, au moins pour un an, la privatisation des aéroports de Paris.

En raison de la configuration des oppositions depuis 2017, les parlementaires de gauche n'étaient pas à eux seuls assez nombreux pour disposer du nombre de députés et sénateurs suffisant pour pouvoir initier un RIP. La privatisation des Aéroports de Paris dans la loi PACTE, examinée en lecture définitive au printemps 2019, a donc été l'occasion d'une jonction entre l'ensemble de la gauche et une grande partie des parlementaires LR, marqués par les conséquences désastreuses de la privatisation des autoroutes en 2005.

Malgré quelques approximations dans la chronologie précise du déclenchement de la première mise en pratique de cette innovation constitutionnelle (rendue possible par la révision de 2008), à l'initiative des parlementaires socialistes et en lien avec Gilles Carrez notamment pour la droite, on suit sur les vingt-cinq premières pages la bataille épique pour obtenir les signatures de parlementaires, puis les oppositions avec le secrétariat général du gouvernement qui essayait de convaincre les juges constitutionnels de l'inconstitutionnalité de la démarche engagée.

Une fois « l'objet RIP » décrit par Daniel Scheidermann, les cent-quarante pages suivantes sont consacrées à une analyse du rôle économique et stratégique des aéroports. Cette présentation renforce chez le lecteur le sentiment de la nécessité du contrôle par l'État de ces hubs de la mondialisation, alors que le trafic de passagers aériens est promis à une forte croissance dans les années à venir. Daniel Schneidermann le reconnaît, il n'était pas spécialiste des aéroports avant d'entendre parler pour la première fois du RIP, le 11 avril 2019, mais l'enquête qu'il a menée l'a convaincu que maintenir l'État dans le capital des aéroports était une nécessité, à l'heure où l'environnement est un sujet crucial.

L'auteur ne s'en cache donc pas, il a un parti pris : convaincre le lecteur que les aéroports ne sont pas des biens à brader, notamment au nom des enjeux écologiques. Cet enjeu dépasse le simple cadre du RIP qui est finalement le prétexte de l'ouvrage et qui est le sujet le plus rapidement survolé. On pourra néanmoins saluer la vertu de cette procédure du RIP qui a au moins un temps, et Daniel Schneidermann le souligne, réussi à faire du Parlement un espace d'opposition à l'heure des gilets jaunes, en conjuguant démocratie représentative et démocratie directe.

**ARTHUR DELAPORTE**