

[9] Les PV sont distribués par des policiers municipaux par délégation du maire. Pour que des entreprises privées puissent en dresser, il faudrait changer la loi, par exemple en transformant les contraventions en pénalités comme peuvent le faire les banques par exemple. Ce qui n'est pas un problème insurmontable.

[10] Les Échos, 22 janvier 2013.

[11] Le défi de Vinci : changer sans trahir l'ADN du Groupe », IDRH - Le Blog, février 2012.

LE MODÈLE PPP

Le saut que représente NDDL pour Vinci se situe aussi sur le type de concession : dans le cadre d'un Partenariat Public Privé. Jusque-là, Vinci et les autres, exploitent les aéroports français en « délégation de service public » (DSP). Celle-ci n'est qu'une délégation d'exploitation, rémunérée à un forfait indexé sur le résultat d'exploitation, les investissements restant à la charge du délégant public. Ce type de contrat est proche de celui de l'affermage.

Avec le contrat de concession dit de partenariat, la personne morale de droit public transfère au concessionnaire la charge du financement, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure moyennant une participation sous forme de subventions. Mais ça, c'est la théorie. Dans le contrat « phare » de la concession de NDDL qu'a obtenu Vinci, plus de la moitié des investissements sont réalisés par des fonds publics, donnée découlant du cadre contractuel et du « périmètre » du PPP tel qu'il a été défini, excluant plusieurs centaines de millions d'euros de dépenses publiques « hors périmètre » et garantissant à Vinci une performance (rendement) de 12% par an dans un contrat d'une durée de 55 ans.

Au contraire des délégations de service public, la rémunération ne résulte pas des recettes d'exploitation mais elle repose sur des critères de « performance » d'une installation de telle sorte que le risque de recette insuffisante n'est pas supporté par les « partenaires » privés, mais par le partenaire public du contrat qui verse un « loyer » au privé lui permettant de financer ses emprunts bancaires et de rémunérer ses actionnaires.

Sur ce point, c'est le même schéma et le même enjeu qu'avec la ligne LGV Tours-Bordeaux. Un PPP qui sert de tremplin et permet à Vinci de lancer une nouvelle filiale, Airports ou Ferroviaire selon le cas, sans risque ni coûts inconsidérés, et d'en faire une future vitrine commerciale auprès des clients institutionnels dans le monde entier.

Vinci

Construction d'infrastructures
et racket sur la mobilité

DANS LE BUSINESS DU DÉVELOPPEMENT CAPITALISTE

Le groupe Vinci fait parler involontairement de lui depuis l'opération « César », qui a eu le mérite de sortir le conflit de Notre-Dame des Landes et ses enjeux de la relative confidentialité où l'avaient relégué les médias jusque-là.

En s'y intéressant un peu, on s'aperçoit qu'il s'agit d'un de ces grands groupes capitalistes qui, de par leurs stratégies de développement, les marchés qu'ils veulent occuper – quand ils ne les inventent pas purement et simplement – se situent au cœur du développement du capital, dans les secteurs nécessaires et les passages obligés de la fabrique du monde d'aujourd'hui et de demain. Entre réaménagements urbains, nouvelles zones de production et d'extraction de matières premières, transports de marchandises et marché de la mobilité humaine, des groupes comme Vinci épousent exactement (et tentent d'anticiper) les nouvelles organisations spatiales et les exigences de temporalité et de mouvement de l'expansion capitaliste actuelle depuis une perspective globale.

Mais ces groupes sont tributaires de la croissance mondiale, ou du moins, de la persistance de croissances locales fortes, pour autant que cela soit possible dans un cadre justement globalisé. Avec les mobilisations populaires qui menacent de paralyser les projets dont ils sont les artisans et principaux bénéficiaires, c'est là leur principal talon d'Achille.

Le groupe Vinci a considérablement changé depuis sa naissance, relativement récente, en l'an 2000. Au départ, c'est un groupe essentiellement de BTP, la Société Générale d'Entreprise, détenue alors par la CGE (Compagnie générale d'électricité) devenue Vivendi en 1998, puis Veolia Environnement.

Aujourd'hui, Vinci a d'une part consolidé sa place de major du BTP, mais il s'est diversifié aussi dans trois autres grands domaines : les concessions, les infrastructures de transport et d'aménagement urbain, l'énergie, auxquels on peut ajouter la promotion immobilière (Vinci Immobilier).

L'originalité du groupe Vinci, c'est de faire tenir ensemble des domaines ou métiers qui peuvent fonctionner séparément mais aussi interagissent, « créent des synergies » comme on dit, c'est-à-dire des complémentarités permettant de proposer à des clients des solutions clé en mains, intégrées, dans ce qu'ils appellent des « projets complexes », depuis les études préalables, la conception, le financement des projets, puis la construction et la réalisation proprement dites, et ensuite l'exploitation et la maintenance. Ou à défaut, d'emporter au moins une partie d'un marché lors d'arbitrages « politiques » ou d'appels d'offre séparés pour un même grand projet.

Bloquer les projets de Vinci et des autres, au-delà de toutes les très bonnes raisons exprimées dans les résistances actuelles (saccages des milieux naturels, disparition des terres agricoles, métropolisation et désertification des zones rurales, imposition d'un modèle de la vitesse, de la performance, de la compétition, du consumérisme...), empêcher la concrétisation des grands projets d'infrastructure de transport, d'énergie, de commerce, de loisirs..., constituent des attaques directes contre le développement du capital lui-même. Or sans développement permanent, sans accumulation constante, le mouvement du capital se grippe, les taux de profits sont en chute libre, la création de valeur (marchandises, argent...) se voit compromise et peut s'interrompre. Alors, cette crise-là brise en mille morceaux la part de promesses, de besoins et d'espoirs que ce « système » fabrique, alimente et sur laquelle il repose.

Pour les anticapitalistes, la question stratégique de sa destruction ou de son effondrement/démantèlement se voit alors reformulée, posée autrement, par un autre bout s'il on peut dire : en cessant de fabriquer le capitalisme, en accentuant sa crise, en rendant impossible son redéploiement, et simultanément, en construisant des espaces de lutte, d'élaboration politique, de vie, d'autonomie matérielle, de nouvelle socialité, indiquant la possibilité de rompre avec le système de domination et de dépendance qui nous relie à la société du capital et nous y attache aussi fermement que durablement.

OCL Périgord-Quercy Le 24 janvier 2013

Texte légèrement modifié d'un article publié en deux parties, dans les numéros 227 et 228 (février et mars 2013) de Courant Alternatif.

[1] Vinci Constructions, Rapport annuel 2011.

[2] Vinci Constructions, Rapport annuel 2010.

[3] idem.

[4] Le résultat opérationnel est de 41% selon la revue Challenges, « Comment Vinci bétonne son modèle », 3 mai 2012.

[5] Les effectifs salariés en diminution constante sont passés de 9 620 en 2006 à 7 500 en 2012, sans licenciements de CDI mais à coup de mobilité géographique et de réaffectations forcées.

[6] De même qu'ils ont tous poussé à la construction, sur fonds publics, d'aéroports locaux, sans aucun trafic excepté le vol quotidien – et déficitaire – d'un avion petit porteur (60-80 places, parfois moins) pour Paris, c'est-à-dire pour satisfaire les « besoins de mobilité » de quelques notables, élus, patrons...

[7] Les routes nationales, un nouveau pactole", Libération du 21 juillet 2011.

[8] Dans les Landes, les automobilistes du département « bénéficieront » d'un tarif moins élevé.

l'augmentation du capital des sociétés)...

La stagnation économique actuelle (récession en Europe, chute notable de la croissance des pays émergents) va automatiquement conduire à une réduction des activités qui ne peuvent pas être financées autrement que par une anticipation sur des résultats futurs favorables. Or une crise qui n'est pas seulement l'éclatement d'une bulle spéculative sectorielle est justement ceci : une crise de « perspective de croissance » ou de « confiance » comme disent les économistes. La crise du capitalisme est la crise de sa capacité à se reproduire de manière élargie, c'est-à-dire des difficultés majeures ou des impossibilités à satisfaire aux conditions exigées pour un nouveau cycle de croissance, de développement, de valorisation et d'accumulation du capital, mélange de crise de surproduction et de rentabilité.

Même l'« accumulation par dépossession » (extractions minières et pétrolières, barrages, monocultures industrielles, appropriation des terres rares, des fonds marins, valorisation capitaliste des espaces urbains déjà construits ou suburbains...) rencontre ses limites au nombre desquelles figurent les luttes et les résistances collectives auxquelles ces projets et réalisations se heurtent un peu partout. L'« accumulation par dépossession » est définie par le géographe marxiste David Harvey en s'inspirant des thèses de Rosa Luxemburg sur l'accumulation du capital. En gros, le schéma décrit par Marx comme « accumulation primitive » n'a jamais cessé, il est coextensif au développement du capitalisme ; pour pouvoir se développer et s'étendre, ce dernier a toujours besoin d'un « dehors », de territoires, de ressources, de force de travail « non capitalistes », de choses matérielles et immatérielles non encore insérées, soumises, exploitées et pillées dans sa dynamique productive de marchandises et de valeur. En somme, le processus d'accumulation et de « reproduction élargie » du capital sur la seule base de sa sphère productive et par la seule intensification de l'exploitation « interne » de la force de travail ne suffit pas à l'expansion capitaliste.

Ce « dehors » du capitalisme, qui est censé lui permettre un développement continu, presque illimité – si l'on fait abstraction des limites objectives, du caractère fini des « ressources » disponibles à l'état naturel sur la planète –, n'est pas sans lui opposer de sérieux bâtons dans les roues. Ces multiples luttes, ces résistances, empêchent des projets de se réaliser, obtiennent la fermeture d'usines polluantes, de mines à ciel ouvert, obligent les industriels à investir dans la « sécurité des travailleurs » et des habitants du voisinage... tout un ensemble d'oppositions, de blocages et d'entraves qui concourent à renchérir les coûts d'investissements et d'exploitation.

La deuxième originalité, c'est d'adapter ses « business model » aux différents secteurs : le BTP est cyclique mais ne mobilise pas de fonds importants et génère peu de dettes car les projets sont déjà en grande partie vendus au démarrage des travaux et totalement à la fin. Par contre, les concessions, du moins celles des autoroutes, mobilisent plus de dettes lors de l'acquisition qui seront remboursées sur des délais assez longs par une économie de rente... très rentable au niveau opérationnel : d'où des contrats d'exploitation du domaine public sur vingt, trente voire soixante-dix ans (l'A19).

La troisième originalité, c'est que le groupe Vinci est une organisation souple, en réseau, une constellation de 2250 sociétés (des « business unit » dans le langage de la maison), beaucoup de PME et quelques grandes entreprises, surtout dans la partie BTP et le secteur de l'énergie, avec une grande marge d'autonomie de gestion permettant de s'adapter à un marché constitué d'une multitude de réalisations de petite et moyenne taille (rénovation, climatisation, chauffage, éclairage public...), à côté de chantiers plus importants (construction de tramways, d'ensemble de bâtiments, de centrales solaires...). Lors d'appels d'offre pour la construction de tel siège social (à Maison Alfort, 94), d'un campus (à Palaiseau, 91) ou la rénovation d'un centre sportif (Insep, dans le bois de Vincennes), plusieurs sociétés du groupe sont en lice, ce qui crée de la concurrence « interne » et multiplie les chances d'obtenir le marché. Souplesse, décentralisation. Et synergie et complémentarité, qui sont les termes, les leitmotivs, de toute la communication du groupe. Avec des mises en réseau, transversales, des compétences, en ingénierie notamment.

QUAND LE BTP VA...

BTP. VINCI CONSTRUCTIONS

Avec 14,1 milliards d'euros de chiffre d'affaire en 2011, c'est le premier groupe de BTP en France et le 3ème dans le monde. La branche BTP est le principal contributeur (37%) aux résultats du groupe, dont 46% réalisés à l'étranger [1]. Vinci Constructions, c'est 700 entreprises, 67 000 salariés (dont officiellement 12 000 CDD). Ses principaux concurrents en France sont Eiffage et Bouygues Constructions.

La particularité de ces grands groupes est qu'ils ne peuvent exister que par des commandes publiques au sens large, qui représentent la très grande majorité de l'activité : réfections ou constructions de routes, ronds-points, roclades, parking, écoles, sièges d'administrations, cam-

pus universitaires, aéroports, logements sociaux, hôpitaux... Génie civil, terrassement, gros œuvre, Vinci intervient sur les grands chantiers avec ses filiales de second œuvre, notamment celles du pôle Vinci Energies.

Pour le nucléaire, Vinci intervient à tous les niveaux : construction de nouvelles centrales en partenariat avec Areva (les EPR), les infrastructures liées aux mines d'uranium au Niger et au Gabon, le stockage des déchets (à Bure), la maintenance des centrales, leur démantèlement, la construction du bâtiment du réacteur du projet ITER à Cadarache, et, en partenariat avec Bouygues à 50/50, la réalisation du sarcophage (enceinte de confinement) de Tchernobyl. Pour de très grands projets comme ce dernier, ou le percement de tunnels ou encore le terrassement d'autoroutes ou la construction de la ligne TGV Tours-Bordeaux, Vinci peut mobiliser des entreprises importantes et a créé récemment une division Constructions Grands Projet.

Pour les parcs d'éoliennes, les infrastructures pétrolières off-shore et les terminaux portuaires en eau profonde, Vinci possède des filiales, des navires et équipements spécialisés dans le dragage, l'enrochement des fonds marins, la pose de pipelines, le forage...

A côté de cela, Vinci est bien sûr présent dans l'immobilier privé, résidentiel, commercial, industriel et tertiaire – le secteur du bâtiment représente 70% du CA de Vinci Constructions –, en réhabilitation-reconversion-remise aux normes (désamiantage par exemple) ou construction neuve, par exemple plusieurs tours dans le quartier de la Défense, une partie de la ZAC Paris Rive gauche ou à Marseille dans le cadre de l'opération Euroméditerranée (plusieurs tours, un musée...). Citons aussi la Cité du Cinéma à Saint-Denis (partenariat des studios de Luc Besson) en coopération avec Vinci Energies, pour le compte de Vinci Immobilier..., des hôtels de luxe dans l'Ouest de Paris, l'usine d'assemblage du nouvel Airbus A350 à Toulouse, le pôle de loisirs et de commerces Lyon Confluence (164 000 m²) après avoir livré en 2009, dans le même quartier, le nouvel Hôtel de la région Rhône-Alpes, ou encore 28 chantiers confiés par la municipalité de la ville d'Hautmont (Nord). Il n'est pas sorcier d'imaginer la part que prendra Vinci dans la réalisation des travaux pharaoniques du Grand Paris : transports, pôles d'activités, de recherche...

Vinci se taille également une partie importante de la modernisation des équipements et du parc de bâtiments hospitaliers, en réhabilitation ou en construction pure... à Paris (restructuration de l'hôpital Necker), Marseille (nouvel hôpital + plate-forme logistique de l'AP), Toulon, Nice, Périgueux, Toulouse (clinique universitaire du cancer, dans le nouveau

c'est surtout le projet de nouvel aéroport de Nantes, à Notre-Dame des Landes qui doit devenir une vitrine pour le développement du groupe Vinci sur ce marché des aéroports, de la conception et construction (BTP) à l'exploitation par sa filiale Airports...

LE CRÉNEAU DE VINCI : LE DÉVELOPPEMENT DU CAPITALISME

Parti d'un marché national abrité par l'Etat et alimenté par ses commandes publiques, Vinci a pris le virage de la « mondialisation ». Car le « marché » de Vinci, n'est autre que celui du développement capitaliste lui-même : construction d'infrastructures industrielles, commerciales, résidentielles, d'énergies, de transports des marchandises et de la mobilité des personnes. Dans sa propagande, Vinci parle d'une stratégie visant à articuler le local et le global, un travail d'implantation dans les zones de développement nécessitant « une compréhension intime des codes, cultures, habitudes de travail des pays où l'on veut s'implanter » et les complémentarités internationales en matière de savoir-faire en développant à ce niveau-là des « synergies opérationnelles » et « avoir le souci de déployer des centres d'expertise et de compétences. »[11]

Cependant, la force de Vinci est aussi sa faiblesse. Au-delà des risques de perdre ponctuellement tel ou tel marché au profit de la concurrence, la position de groupes comme Vinci reste fragile, au moins sur un point : comme le capitalisme lui-même, son existence dépend de son développement. Or, le développement constant de Vinci et consorts est directement redevable du développement global de l'économie, d'autant plus qu'ils en ont fait leur marché, leurs créneaux. Leur business, c'est la croissance. La croissance de la mobilité des personnes, du commerce, des transports, des grands événements sportifs, des loisirs de masse (parcs d'attractions, grands concerts, tourisme...).

La construction d'infrastructures peut être pendant un temps un moteur du développement, mais le devenir de l'enchaînement continu de ces chantiers devient tôt ou tard tributaire d'un environnement général. On sait que pour empocher des marchés publics ou institutionnels, les entreprises gonflent systématiquement les résultats attendus et minorent toujours les coûts d'investissement. Mais la réalité est toute autre : les coûts explosent en vol et les résultats se font attendre. Au passage, c'est ce qui permet de mettre au jour une des causes de la crise actuelle : la chute de la rentabilité du capital, le recours à l'endettement, les acquisitions-fusions, la recherche permanente de financements complémentaires à ceux disponibles (en bourse et par

Côte d'Azur. Vinci est aussi partenaire financier et constructeur du futur stade de Lyon OL Land, mais pas exploitant.

Vinci Stadium vise la création d'un réseau national de stades, comme il en existe aux États-Unis avec AEG et Global Spectrum, pour commercialiser les grands événements sportifs (Euro 2016) ou culturels (tournées de spectacles) au niveau international et national et faire des stades des lieux de consommation, de restauration, de récréation au-delà de l'évènement proprement dit. Les PPP de Vinci Stadium se décomposent ainsi. Vinci finance les investissements (construction ou rénovation) et reçoit en retour la concession pour une durée de 35 à 99 ans d'un stade, généralement propriété d'une collectivité locale. Le club sportif domicilié dans le stade paie un loyer au propriétaire dont une part variable dépend des recettes de billetterie. Le propriétaire (municipalité) rétrocède une grande partie de cette somme à Vinci comme exploitant. Le club de football paie aussi directement à Vinci les frais fixes d'entretien du stade, ce qui garantit à l'entreprise des recettes constantes pour des dépenses courantes. Enfin, la concession permet à l'exploitant Vinci d'organiser pour son propre compte des événements extra-sportifs comme des spectacles et des concerts.

VINCI FERROVIAIRE

Pour l'instant, Vinci Ferroviaire est plutôt une entreprise virtuelle. Elle exploite le tramway Lyon Aéroport (Saint-Exupéry) et détient 60% de GSM Rail, une entreprise fournissant le système de communication pour Réseau Ferré de France. Mais, la future LGV SEA (Tours-Bordeaux), construite par Vinci, doit être exploitée à partir de 2017 par un consortium dans lequel Vinci est majoritaire. Ici, c'est clairement le projet de LGV qui lance véritablement la filiale de Vinci.

VINCI AIRPORTS

Jusqu'il y a peu, Vinci exploitait en France des aéroports régionaux de petite taille : Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, Quimper, Rennes, Dinard, Ancenis, Saint-Nazaire, Poitiers et l'aéroport actuel de Nantes. Plus trois aéroports au Cambodge. Mais là aussi, les choses s'accroissent. En décembre 2012, le rachat de la société concessionnaire portugaise ANA gérant les 10 aéroports du pays, sur le continent, aux Açores et à Madère permet à Vinci Airports de changer d'échelle. Mais,

Cancéropôle, avec 7 bâtiments), Châlons-sur-Saône, Argenteuil, Chambéry, Bron (centre psychiatrique Le Vinatier), sans compter des travaux d'extension ou de réhabilitations à Valenciennes, à Troyes, et on en oublie sans doute.

Dans l'éducation, on ne compte pas les écoles, collèges, instituts supérieurs, campus (salles de cours, de sports, bureaux et résidences étudiantes...) notamment l'installation de l'université Paris-VII sur le site Paris-Rive-Gauche et le nouveau campus de l'École nationale supérieure de techniques avancées sur le site de l'École Polytechnique à Palaiseau.

Outre la Cité du Cinéma déjà évoquées, citons le musée le musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée à Marseille, la Cité de l'Océan à Biarritz, ou encore, les nouveaux stades du Mans, du Havre, de Bordeaux, de Nice, la salle « multimodale » Aréna de Nanterre (jusqu'à 40 000 spectateurs) et Dunkerque.

Dans le domaine du terrassement, après la fin provisoire des très grands chantiers autoroutiers (achèvement de l'A89 Bordeaux-Lyon), Vinci peut compter sur la création de nouvelles lignes TGV, en particulier les 310 kilomètres qui relieront Tours à Bordeaux dont l'ensemble du groupe Vinci profite dans le cadre d'un Partenariat Public Privé de concession (qui inclut la maintenance) pour le compte de Réseau Ferré de France, auquel s'additionne la conception et la construction de la ligne jusqu'en 2016. C'est ce qui s'appelle un « produit global » clé-en-main (conception-construction-concession) pour une offre globale visant à satisfaire une demande globale dont le groupe Vinci cherche à en promouvoir le « modèle » et en être le leader incontesté.

Enfin, Vinci, c'est aussi une multitude de chantiers « moyens » pour le compte de Vinci Immobilier ou d'autres promoteurs ou encore des bailleurs sociaux. Pour les collectivités locales, citons aussi les stations d'épuration, le remplacement de nombreux branchements et canalisations en plomb, les chantiers de déviation de réseaux associés à la construction de lignes de tramway... Ou encore la réhabilitation de 71 gendarmeries en 2010, d'EHPAD, d'extension de bâtiments (Hôtel de Région à Toulouse)...

VINCI, UNE ENTREPRISE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Vinci Constructions est sans doute une des grandes entreprises qui a su très tôt adapter son discours, sa stratégie commerciale et marke-

ting au « développement durable » né des conférences sur le réchauffement climatique, et en faire une source de création de nouvelles marges de profit : « le Groupe considère la montée en puissance des exigences environnementales comme une opportunité pour faire évoluer ses offres et développer la valeur ajoutée de ses métiers. Les entreprises de VINCI Construction ont poursuivi leurs processus de certification environnementale. La part du chiffre d'affaires couverte par la certification ISO 14001 atteignait 59 % en 2010 »[2]

Comme pour le nucléaire où Vinci sait tirer profit de toutes les situations, depuis la construction, la maintenance, la sécurité, le démantèlement des centrales, le groupe Vinci capte les marchés du béton mais aussi ceux de « la dimension environnementale dans l'exécution des chantiers (...) tri et valorisation des déchets, lutte contre les nuisances (poussières, bruit), mise à disposition généralisée de kits de sécurité (prévention des pollutions accidentelles), etc. » [3] et aussi l'« éco-conception » des bâtiments dans la projet de « ville durable », c'est-à-dire la création d'outils logiciels mesurant l'« empreinte environnementale » (émission de CO2, performance énergétique) des bâtiments.

Tout le discours de Vinci se place dans ce créneau. Le groupe dit vouloir développer des « emplois durables », nouveau nom des CDI (mais aussi des CDD à partir de 18 mois), pour « créer de la valeur partagée ». Là-dessus, Vinci est très présent sur un terrain très idéologique avec la création d'un think tank, La Fabrique de la Cité, qui sert à communiquer mais aussi à pouvoir faire travailler à son profit des chercheurs, des spécialistes de haut vol sur des questions techniques pointues, par exemple sur des matériaux dits durables justement.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET D'AMÉNAGEMENT URBAIN

C'est Eurovia qui couvre plus ou moins ce vaste secteur de la construction, entretien, maintenance d'infrastructures de transport routier et ferroviaire, mais aussi d'aménagement urbain, exploitation de carrières, production industrielle. Une vingtaine de filiales en France, une trentaine dans le reste du monde, 8 filiales spécialisées dont Euriovia Travaux Ferroviaire (travaux sur la LGV Metz-Strasbourg, et la future Tours-Bordeaux).

Chiffre d'affaire de 8,7 milliards d'euros, soit près du 25% du CA total du groupe. 58% réalisé en France. 40 000 salariés au total. Par contre, maigre résultat d'exploitation : 220 000 euros.

lité » et des loisirs de masse. Que l'on prenne la voiture, le train, l'avion, il faut et faudra de plus en plus payer son écot à Vinci. Pour assister à des évènements sportifs ou à des grandes manifestations culturelles, pareil. Pour ce genre d'entreprise, ce « modèle » offre une rentabilité maximale pour une activité sans risque. Il n'est en effet pas nécessaire de faire des efforts de marketing, de publicité, pour attirer les clients. Ils arrivent d'eux-mêmes en raison de leurs besoins de se déplacer. Il suffit de les attendre au guichet automatique exactement là où ils vont, par où ils transitent, s'arrêtent, doivent garer leur véhicule pour éventuellement prendre un autre moyen de transport...

Vinci Park, ce sont 1,47 million de places de stationnement, dont 470 000 en France (50% du marché) et numéro un mondial dans ce business. Les entreprises privées de gestion de parking « en délégation de service public » visent les places de stationnements payantes en voirie. Ils commencent à s'incruster dans ce marché en proposant de soustraire les systèmes de facturation des parkings municipaux en proposant des « solutions » plus « souples » (mais complexes à mettre en œuvre) comme le paiement par SMS. Cependant, pour des raisons juridiques, ils ne peuvent pas aller au-delà.[9] Mais Vinci Park dit qu'il n'entend pas rester un « gardien de parking ». Il s'agit d'en faire un élément dans une « approche globale de la mobilité ». Pour le patron de Vinci Park, Serge Clemente, « le parking est un véritable hub de solutions de mobilité, un espace de connectivité entre la voiture et les autres modes de déplacement »[10]. Fin 2012, Vinci Park a ainsi signé un accord avec le loueur de voiture Avis et avec le site de location entre particuliers (dite autopartage) Buzzcar (pour les 36000 abonnés) ou encore envisage de faire des parkings des lieux de covoiturage ou de location en libre-service sur le mode Autolib.

Les péages Vinci, ce sont aussi les « ouvrages de franchissements » payants : ponts à Lisbonne, en Grèce, au Canada, tunnels sous Marseille, sous Amsterdam...

VINCI STADIUM

Création récente (2012). Stade de France à Saint-Denis, nouveaux stades du Mans, Le Havre, Bordeaux, futur stade de Nice... et salles « multimodales » (pour concerts et rencontres sportives : Arena de Nanterre, Dunkerque...). Le futur stade de Nice prétend être fait en relation avec l'« Éco-Vallée Plaine du Var », projet d'urbanisation allant de Saint-Laurent du Var vers le nord, sur 23 kilomètres de long, 10 000 hectares d'extension et de densification urbaine de la Métropole de Nice

vironnement" était une gigantesque farce en mettant de la « durabilité » dans le nucléaire et le développement d'un capitalisme repeint en vert, mais même sur les questions de CO2 et de la couche d'ozone menacée, tout est fait pour accroître toujours plus la circulation (et donc la production) des automobiles, des camions, des avions...

Pour l'instant, ce schéma autoroutier est suspendu. Mais depuis des années, un contournement est en cours. Le filon recherché consiste à créer de nouveaux couloirs à camions en élargissant à deux doubles voies les routes nationales existantes. Les élus de droite et de gauche (conseils généraux) et les patrons locaux (chambre de commerce et d'industrie) le réclament[6], le lobby autoroutier fait pression. Les finances publiques étant au plus mal, le principe de réalisation par des Partenariats Public Privé est admis[7].

Il s'agit donc de privatiser et rendre payant l'usage des routes devenues des « quasi-autoroutes ». A partir du mois de mai 2013, une portion de 104 kilomètres de la RN10 dans les Landes (entre Bordeaux et Bayonne) va devenir payante en devenant une autoroute, l'A63, concédée à une filiale de Bouygues pour une durée de 40 ans et 400 millions d'euros, sous le prétexte d'un élargissement progressif de 2X2 à 2X3 voies sur ce tronçon. Il n'y a aucune voie alternative, sauf à faire un détour de 80 kilomètres par Mont-de-Marsan ou plus encore par la route littorale... Ce type de transformation est également prévu en Saône-et-Loire pour finaliser l'axe européen appelé RCEA (Route centre-europe-atlantique) et un gros lobby (Euro 21) travaille à « autoroutiser » les 400 kilomètres de la RN 21 (Limoges-Lourdes via Agen, Auch et Tarbes), qui servira à donner plus de poids au vieux projet des aménageurs de percement des Pyrénées pour atteindre Saragosse. Au-delà de ce bétonnage et goudronnage supplémentaire (chaque kilomètre d'autoroute représente la disparition de 10 hectares de terre) et des facilités offertes à la circulation des camions, se greffe donc un autre scandale, particulièrement pour les habitants des départements ruraux concernés : l'absence de voie alternative gratuite sur un même parcours, c'est-à-dire, comme en Grèce, l'instauration d'un racket obligatoire, à moins de faire de longs détours par d'autres routes, parfois secondaires, étroites, peu entretenues, sans marquages au sol[8]...

PARKINGS, AÉROPORTS, LGV, STADES, SALLES DE SPECTACLES...

Le modèle de la concession, Vinci entend le développer partout où c'est possible et aller le plus loin possible dans une situation de quasi-monopole, en se développant tous azimuts sur le « marché de la mobi-

Si Vinci Constructions est le roi du béton, Eurovia, ce sont les rois du bitume. C'est Eurovia en effet qui s'occupe de l'essentiel des travaux de voirie : réaménagement des centres villes (Poitiers, Nancy...), dallages, rues piétonnes, gare routière, aménagement de ZAC (assainissement, voirie...), réfection et élargissement de routes départementales pour le compte des conseils généraux, de routes nationales et d'autoroutes non concédées (25% de la longueur totale) pour le compte de l'État et d'autoroutes concédées à... Vinci Autoroutes... C'est aussi Eurovia qui s'occupe de la construction des voies de tramways (Angers, Montpellier, Besançon, Le Havre, Orléans, Lyon, Bordeaux, Toulouse...).

En plus de ses 400 carrières (granulats), c'est aussi une entreprise de fabrication industrielle de revêtements de chaussées, résines, asphaltes, « enrobés bitumineux », matériaux d'étanchéité, bétons préfabriqués, recyclage et retraitement des déchets de déconstruction... Sans oublier les matériels de signalisation routière, feux tricolores, éclairages publics... et des activités de maintenance de « prestation d'équipement de route » qui vont avec.

L'ÉNERGIE, L'IMMOBILIER

Créé en 2005, la filiale Vinci Immobilier est encore modeste dans l'ensemble du groupe puisqu'avec un chiffre d'affaire de 1,34 milliard d'euros, elle ne représente que 3,6% du résultat de Vinci.

Il s'agit d'une activité de promotion immobilière. Commercialisation de bâtiments neufs, immeubles résidentiels, résidences de service (tourisme, seniors, EHPAD, Affaire, étudiantes), bureaux, galeries commerciales, hôtels, Cité du Cinéma à Saint-Denis. Il y a aussi un département de gestion immobilière (syndic, gestion locative...)... Pour les résidences, Vinci travaille avec des sociétés exploitantes spécialisées : Grand Bleu Vacances, Odalys, Néméa pour le tourisme, Ovélia pour les seniors, Velétudes pour les résidences étudiantes...

Pour l'immobilier, Vinci se veut à l'avant-garde du « écologiquement correct » : il s'agit d'immeubles résidentiels haut de gamme, en BBC (bâtiment basse consommation), accessibles en « investissement locatif Duflot » (défiscalisation), y compris dans des « éco-quartiers » comme à Issy les Moulineaux, « quartier innovant mêlant confort de l'habitat, nouvelles technologies et développement durable » d'après la pub. L'offre immobilière de Vinci se déroule dans une soixantaine de communes, dont les plus grandes villes : Paris/Ile-de France, Lille, Lyon, Marseille, Toulouse, Montpellier... Beaucoup plus conséquent, le troisième pôle regroupé dans Vinci Énergie est récemment devenu un « grand » du

secteur : entre 2005 et 2011, le chiffre d'affaire a plus que doublé, passant de 3,5 à 8,7 milliards d'euros. Cette augmentation considérable est due à ce qu'on appelle une « croissance externe » : en l'espèce, l'acquisition de la Cegelec, par l'intégration du fonds souverain du Qatar, détenteur de cette société, au capital de Vinci (5,6%).

L'ensemble de la filiale, créé formellement en 2012, regroupe 1500 entreprises (dont 600 à l'étranger) et emploie environ 60 000 personnes. La place occupée est celles d'une multitude de petites et moyennes interventions et chantiers dans les domaines du chauffage, de la climatisation, de l'éclairage public, les parcs d'éoliennes, le solaire... Là aussi, Vinci cherche à étendre son modèle : conception-construction-installation-exploitation-maintenance. Dans le « service aux entreprises », Vinci a dans le même esprit, créé la sous-filiale Vinci Facilities, proposant des contrats de maintenance technique, de gestion d'équipement et de sous-traitance de services généraux aux entreprises.

LES CONCESSIONS : UNE RENTE TRÈS RENTABLE

VINCI CONCESSIONS

Quatrième pôle d'activité, il regroupe Vinci Autoroutes, Vinci Park, Vinci Airports, Vinci Stadium, Vinci Ferroviaire.

C'est typiquement une branche d'activité assimilable à une économie de la rente : moyennant un coût d'achat de la concession (notoirement sous-évalué par Villepin pour les autoroutes selon la Cour des Comptes) et de tâches d'entretien et de maintenance, la société touche des péages (des automobilistes) et des redevances (des commerces), des tarifs de parking, des taxes d'aéroports, une partie de la recette des billets d'entrée dans les stades et autres salles de spectacle...

Vinci Autoroutes a commencé d'exister en 2005 avec la privatisation de l'essentiel du réseau autoroutier. Vinci Autoroutes, qui regroupe les sociétés ASF (sud), Escota (Esterel), Cofiroute (Ouest) et la petite Arcour (A19), gère 4310 kilomètres d'autoroutes, soit la moitié 8 847 km concédés. Chiffre d'affaire : 4,4 milliards d'euros en 2011. Deux chiffres pour illustrer ce rôle de poule aux œufs d'or. En 2012, les autoroutes n'ont représenté que 11 % du chiffre d'affaires du groupe Vinci (qui a atteint 38,6 milliards) mais elles ont contribué à hauteur de 55 % de son résultat opérationnel, soit 2 milliards d'euros, et assuré 43 % des bénéfices (827 millions pour un résultat net de 1,917 milliard d'euros).

Les concessions d'autoroutes, c'est le jackpot assuré. Les tarifs des

péages ne cessent d'augmenter (en moyenne, deux fois plus que l'inflation), et ils augmentent davantage sur les tronçons les plus fréquentés, de telle sorte que le chiffre d'affaire des sociétés concessionnaires ne cesse de croître alors que la circulation automobile a tendance à stagner ces dernières années. Les résultats d'exploitation sont aussi gigantesques[4], d'autant que les entreprises ont réduit leurs coûts salariaux en automatisant les péages (93% de recettes des péages contre 60% en 2006) et, en ne renouvelant pas les nombreux CDD, donc sans frais de licenciements des receveurs de guichet[5]. Résultat, les sociétés d'autoroutes ont réduit considérablement les dettes contractées pour l'acquisition des concessions et dégagent des taux de profits conséquents (24% pour Cofiroute en 2009). La rentabilité au kilomètre ne cesse d'augmenter. Pour la société les recettes par kilomètre parcouru se sont accrues de 18% pour des charges en augmentation de 4,6 % entre 2005 et 2011. En 2012, une baisse sensible du trafic a été enregistrée sur l'ensemble des autoroutes (- 1,4% pour les véhicules légers et -3,5% pour les camions) mais la même année, les recettes autoroutières de Vinci ont augmenté de 0,6%.

Mais ce n'est pas tout. Vinci Autoroutes (comme les autres concessionnaires) veulent accroître leur rente de situation ; d'une part en prolongeant la durée des concessions ; de l'autre en poussant à la construction de nouvelles autoroutes.

Dans le premier cas, il leur suffit de déclarer investir dans l'amélioration de la sécurité routière (nouveaux revêtements, signalisation...) pour obtenir de l'Etat la prolongation jusqu'à 2030, et au-delà, de la durée des concessions sans bourse délier. Rien de plus facile : il suffit de faire apparaître des dépenses de maintenance/entretien en charges d'investissements, et ça marche.

L'autre voie recherchée est la construction de nouvelles autoroutes. Mais cela devient moins simple ; depuis l'achèvement des travaux de l'A89 (Lyon-Bordeaux), il n'y a plus beaucoup de grands axes à construire. Il reste bien des autoroutes urbaines comme le contournement de Strasbourg, mais même là, rien n'est sûr : l'Etat a récemment cassé le contrat de concession qui avait été signé avec Vinci... apparemment, trop cher.

Pour l'instant, la plupart des « grands » projets de nouvelles voies routières sont à l'arrêt, hormis le doublement de l'autoroute Lyon-Saint-Etienne et un petit tronçon en Charente. Le précédent gouvernement n'avait pas hésité à inscrire 732 km de voies supplémentaires dans le projet de Schéma national des infrastructures de transports (SNIT), s'ajoutant aux 11 000 existantes. Déjà que le Grenelle de l'En-