



PETITE GÉOGRAPHIE D'UN GÉANT
DE LA CONSTRUCTION

Le soleil ne se couche jamais sur l'empire Vinci

L'entêtement du gouvernement à vouloir construire un aéroport à Notre-Dame-des-Landes s'explique aussi par la nécessité d'honorer une concession accordée à Vinci, multinationale édifiée aux dépens de l'Etat français. Archétype du prédateur de marchés publics, le géant du bâtiment joue sur deux tableaux pour engranger les profits : le rapide retour sur investissement de son activité de construction et les rentes de gestion à long terme.

UNE ENQUÊTE DE NICOLAS
DE LA CASINIÈRE *

RUEIL-MALMAISON (HAUTS-DE-SEINE),
2, COURS FERDINAND-DE-LESSEPS.
SIÈGE DU GROUPE.

Derrière les baies vitrées, la climatisation ronronne. L'imposant bloc gris du siège de Vinci a été édifié en 1992 pour son ancêtre, la Société générale d'entreprises (SGE), qui, en 1908, avait succédé à la société en nom collectif Giros et Loucheur, fondée en 1899. L'immeuble abrite 1 200 salariés, sur un effectif global de plus de 185 000 personnes dans une centaine de pays. L'empire Vinci pèse lourd : 38,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2014 et 2,5 millions d'euros de résultat net.

Le succès mondial de l'entreprise tient à sa capacité à miser sur deux échelles de temps : le court terme, grâce à la construction, son cœur de métier, qui génère des retours sur investissement immédiats (mais avec de faibles marges, car le secteur est gourmand en main-d'œuvre); et le long terme, grâce aux rentes des concessions d'infrastructures que détient l'entreprise : aéroports, ponts, tunnels, autoroutes, etc. Dans ce type de contrat, les pouvoirs publics confient à la société concessionnaire le soin de financer et de

réaliser de gros chantiers de construction ou de génie civil ; en échange, elle reçoit

un montant forfaitaire ou peut se rémunérer pendant une durée contractuelle grâce aux recettes d'exploitation de l'ouvrage.

Les chantiers permettent une rotation courte du capital – quelques années –, quand les concessions jouent sur des durées de trente à soixante-dix ans pour gérer des équipements que le groupe a souvent conçus et réalisés, compensant les aléas des activités du bâtiment et des travaux publics (BTP). Ainsi, même si les nouveaux contrats ont été moins nombreux en 2014, la marge opérationnelle de Vinci a continué de grimper, dopée par la hausse de l'apport des concessions : celles-ci ne représentaient alors que 15% du chiffre d'affaires (et 3,6% des effectifs), mais contribuaient à près de 60% du résultat d'exploitation.

Avec son nom à consonance latine – à la mode pour les multinationales –, Vinci est né en 2000 de mariages stratégiques, de fusions et de concentrations capitalistiques de sociétés du BTP, et est rapidement devenu un mastodonte du secteur. Ce nouveau nom permettait de faire

oublier ceux de marchands d'eau (Lyonnaise des eaux) ou d'entreprises de travaux publics (GTM, Dumez) entachés par les affaires de corruption des années 1990. Seuls trois groupes chinois dépassent aujourd'hui la multinationale française, championne du CAC 40. Son appétit n'a pas faibli après la phase de constitution de l'empire. Et lors du rachat aux Qataris, en 2009, de la Cegelec – géant industriel

de l'ingénierie technique et des services technologiques aux entreprises et aux collectivités, 25 000 salariés dans le monde –, un arrangement a laissé une place au capital (5,78%) à Qatari Diar, qui est ainsi devenu le deuxième actionnaire de Vinci.

La multinationale est en fait un assemblage de 2 100 entreprises, parmi lesquelles quelques grands noms et une nuée de petites sociétés. « *Ce qui s'affiche comme un grand groupe est en fait une fédération de petites et moyennes entreprises [PME], voire de très petites entreprises de quelques dizaines de salariés* »,

souligne M. René de Froment, ancien responsable juridique de la fédération CGT (Confédération générale du travail)



de la construction. Le nombre de ces unités commerciales varie au gré des acquisitions, des fusions et des cessions. En juin 2014, 75% du capital de la filiale Vinci Park a ainsi été vendu à Crédit agricole Assurances et à la société d'investissement Ardian.

Les concessions des autoroutes françaises, que Vinci n'a pas eu à construire, comptent sans conteste parmi les affaires les plus juteuses du groupe (1). Les péages de l'A7 entre Lyon et Marseille ou de l'A89 entre Bordeaux et Lyon lui ont été servis sur un plateau en mars 2001, lorsque le ministre de l'économie Laurent Fabius a ouvert 49% du capital d'Autoroutes du Sud de la France, puis lorsque le gouvernement de M. Dominique de Villepin a décidé la vente totale de la société, en mars 2006. Par la suite, selon un rapport de l'Autorité de la concurrence publié en septembre 2014, Vinci a aligné des marges nettes comprises entre 17% et 30% (2004-2013). Ces profits dépassent ceux d'Eiffage et d'Abertis, deux autres sociétés gérant les autoroutes françaises. Les autoroutes, qui représentaient 12,3% du chiffre d'affaires du groupe Vinci en 2014, comptaient cette même année pour 45,2% du résultat opérationnel.

Ces bénéficiaires sans équivalent expliquent le lobbying intense mené depuis des années pour obtenir des allongements de la durée des concessions : chaque année gagnée assure des bonus à deux chiffres (jusqu'à 30%) dont se délectent les actionnaires. Ces profits sont bien supérieurs à ceux de l'ensemble du groupe de BTP, de 5,1% en 2013. Murs

antibruit, télépéage sans arrêt pour réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), incitation au covoiturage : tout est monnayé contre des années de gains supplémentaires par rapport aux trente-cinq ans prévus par le contrat initial. Outre les marchés du transport (routier, ferroviaire ou aérien), Vinci mise sur la distribution d'eau et sur l'industrie nucléaire, de la naissance à la mort des centrales, sans oublier le stockage des déchets. A travers ces activités, le groupe a parfois nourri la rubrique des faits divers géopolitiques.

ARLIT (NIGER), RÉGION D'AGADEZ. QUARTIER DES EXPATRIÉS DE SOGEA-SATOM (FILIALE DE VINCI).

Quarante villas sévèrement gardées et cernées de hauts grillages. Dans ce quartier de haute sécurité vivent les cadres

expatriés de Sogea-Satom, filiale de Vinci. Arlit est un complexe minier et une ville créée en 1967, en plein désert, pour exploiter les gisements d'uranium, héberger les mineurs et les ingénieurs et exporter ce minerai hautement stratégique qui couvre un tiers des besoins des centrales françaises. Dans cette sorte d'oasis artificielle, on trouve une zone dortoir, des supermarchés remplis de produits de luxe importés d'Europe et même des courses de chevaux. Jusqu'à 2 000 salariés et expatriés y vivent en vase clos, protégés par un demi-millier de gardes, dont 350 militaires et gendarmes nigériens. Arlit passait pour la ville la plus sûre du Niger jusqu'à la prise d'otages de septembre 2010, commise par Al-Qaida au Maghreb islamique (AQMI). Cette

opération soigneusement ciblée visait un salarié d'Areva, son épouse et cinq employés de Sogea-Satom, qui réalisait travaux publics et constructions pour Areva. Trois otages ont été libérés en 2011 et les quatre autres en 2013, sans que l'on puisse prouver le versement d'une rançon.

Née dans les années 1930, Sogea a d'abord fourni les tuyaux d'adduction d'eau de Rabat, au Maroc, avant de prospecter les autres marchés du pays, alors sous protectorat français. Après la seconde guerre mondiale, le terrain de chasse de l'entreprise s'est étendu au Gabon, au Niger et au Tchad, avant que divers regroupements et fusions donnent naissance à Sogea-Satom, la future branche Afrique de Vinci.

Terrassement, routes, ponts, adduction d'eau, construction d'ambassades, bâtiments – comme l'arrogante tour Elf à Brazzaville, 106 mètres de gratte-ciel au-dessus d'une capitale congolaise au ras du sol : Satom s'inscrit dans la parfaite continuité du « parti colonial » fréquenté par Louis Loucheur, le fondateur de la SGE, noyau originel de Vinci. Non pas un groupe politique formel, mais un groupe de pression, partisan dans les années 1910 d'un colonialisme agressif, nationaliste et militaire, ouvrant la voie à de juteux profits pour les entreprises françaises, sans scrupules ni moraux, ni géopolitiques, ni, bien sûr, environnementaux. On doit à Dumez, aujourd'hui filiale de Vinci, la construction du barrage de Gariép, en Afrique du Sud : en plein apartheid, de 1964 à 1970, le chantier a repré-

senté 11% du chiffre d'affaires de la société hors zone franc (2).



Depuis 2002, Vinci participe également à la construction, au cœur du Sahara libyen, de la « grande rivière artificielle », qui pompe les eaux fossiles d'une nappe vieille de plus de dix mille ans et les achemine jusqu'à la zone côtière à travers 4200 kilomètres de canalisations. A son lancement, en 1984, ce projet constituait le plus grand chantier de génie civil du monde. Estimé à 31 milliards de dollars, son budget est financé par les revenus du pétrole. Ainsi, une ressource fossile en voie d'épuisement contribue à la destruction d'un autre gisement fossile, pratiquement non renouvelable : la durée de reconstitution du stock d'eau souterraine est évaluée à quelque soixante-dix mille ans. Cette eau rare sert à l'irrigation, alors que, sous ces latitudes arides, entre 40 et 60% de la ressource s'évapore avant d'arriver à destination (3). Une aberration, pour ne pas dire un crime écologique.

**DOHA (QATAR), CHANTIER
DU MÉTRO DEVANT RELIER L'AÉROPORT
AU CŒUR DE LA VILLE.**

Vaguement protégés par des casques et des masques leur couvrant tout le visage, des ouvriers posent des ferrallages. Pousière et chaleur accablante ; il fait 42 °C à l'ombre. Le Qatar n'est pas seulement le pays qui détient le record de richesse par habitant : c'est aussi un gigantesque chantier qui tourne à plein régime. L'émirat est l'un des eldorados de Vinci.

En juin 2013, le groupe décroche un contrat pour construire un métro à Doha, soit 13,8 kilomètres reliant l'aéroport au quartier de Msheireb, le cœur historique de la capitale qatarie : 1,5 milliard d'euros. Un an plus tard, il signe avec Alstom un autre contrat pour un tramway à Lusail, ville nouvelle de luxe bâtie dans le désert, à quinze kilomètres de Doha, et destinée à accueillir 200 000 habitants : 2 milliards d'euros. Véritable fantasme d'aménageur, Lusail mêle quartiers résidentiels de haut standing, tours de bureaux, quartiers d'affaires, golfs, îles artificielles, parcs d'attractions. Capacité hôtelière prévue : 80 000 chambres.

En 2022, le stade de la ville doit accueillir le match d'ouverture et la finale de la Coupe du monde de football. Pour cet événement, le Qatar prévoit de dépenser 64 milliards de dollars en métros, tramways, trains, stades et équipements annexes, auxquels travaillent déjà plus d'un million et demi de migrants, indiens et népalais surtout. Vinci s'est taillé une large part du gâteau, faisant fi des mises à l'index du pays pour ses conditions de travail indignes et ses violations des droits humains. En mars 2015, la CGT et l'or-

ganisation non gouvernementale (ONG) Sherpa, qui défend les populations victimes de crimes économiques, ont porté plainte contre le groupe pour « travail forcé et réduction en servitude ». Vinci a riposté en poursuivant pour diffamation et dénonciation calomnieuse deux salariés de l'ONG ainsi que son président, l'avocat William Bourdon. Le directeur de la communication de Vinci a également porté plainte pour harcèlement après avoir reçu plus de 3 300 courriels lui demandant d'abandonner les poursuites contre Sherpa. Toutes ces procédures sont en cours d'instruction.

Chaque année, les ambassades de l'Inde et du Népal recensent des centaines de décès de leurs ressortissants, dus notamment à des accidents cardio-vasculaires causés par l'épuisement, la chaleur et la déshydratation. En France aussi, le secteur du BTP est celui qui cumule le plus d'accidents, souvent suivis d'une incapacité permanente. Il se produit sur les chantiers un grand nombre de décès. En 2013, le BTP employait 8,5% de l'ensemble des salariés, mais était responsable de 16,3% des accidents avec arrêt de travail et de 26,8% des morts accidentelles (4).

Vinci affiche pourtant son attachement à la prévention. Si l'objectif fixé est tenu collectivement, les cadres ont même droit à des primes, et les ouvriers à des gratifications. Chez Sogea-Satom et Eurovia, par exemple, des défis internes permettent à chaque salarié de recevoir un louis d'or au bout d'un certain nombre de jours sans accident du travail déclaré. Chez Eurovia,

il faut dépasser 432 jours sans accident avec arrêt de travail ; 99 salariés ont reçu la fameuse pièce d'or en avril 2014. Ce taux zéro d'accidents du travail procure à l'entreprise un bonus pour le calcul de son taux de cotisation. Selon la CGT, ce système incite à ne pas déclarer les accidents, ainsi qu'à dissuader son subalterne ou son collègue de le faire.

**PARIS, 139, RUE DE BERCY, BÂTIMENT
VAUBAN, PIÈCE 5059 EST 1.
MISSION D'APPUI AUX PARTENARIATS
PUBLIC-PRIVÉ
À LA DIRECTION DU TRÉSOR
(MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE).**

Organisme officiel hébergé à Bercy, la Mission d'appui aux partenariats public-privé (MAPPP) a pour but de promouvoir les partenariats public-privé (PPP). Un allié de poids pour Vinci, qui truste les PPP français. Il forme ainsi avec Bouygues et Eiffage une oligarchie très restreinte, surpuissante, qui impose sa loi au monde économique et aux collectivités

territoriales. Vinci règne en maître sur ces accords, connus pour leur effet de « bombes à retardement budgétaires »,

selon un rapport présenté au Sénat en juillet 2014 par MM. Jean-Pierre Sueur et Hugues Portelli. Dans le cadre des PPP, les pouvoirs publics confient au privé l'investissement, la gestion et la maintenance de grands équipements, universités, stades ou lignes à grande vitesse (LGV). La collectivité assume tous les risques pour le consortium privé, qui s'octroie les profits. La formule a pourtant de l'avenir en temps de crise et d'austérité. Rapporté à la durée des contrats, l'impact financier sera de trois à cinq fois plus lourd qu'un investissement direct de marché public ; mais il apparaîtra bien après la fin du mandat des élus qui les auront signés. Ceux-ci ne risquent donc pas de devoir rendre des comptes à leurs administrés sur les retombées économiques de leurs décisions.

Toutefois, des signaux défavorables apparaissent : une enquête judiciaire a été ouverte en janvier 2015 sur des irrégularités financières présumées dans le cadre du PPP entre Vinci et la ville de Nice pour l'Allianz Riviera, le grand stade inauguré deux ans auparavant. Le même mois, la municipalité de Biarritz a décidé de résilier le contrat avec Vinci pour sa Cité de l'Océan, ouverte en 2011. Livrés en 2012 par la multinationale, les bâtiments de l'université Paris-Diderot (Paris-VII) donnent également lieu à un feuillet judiciaire : en 2010, les usagers et les architectes ont déposé des recours contre le permis de construire pour cause de non-respect des normes concernant les établissements recevant du public. Dans un premier temps, le tribunal administratif de Paris a annulé le permis de construire et les premiers arrêtés d'ouverture ; mais, grâce à de nouveaux permis de construire et arrêtés préfectoraux, le bâtiment a finalement été inauguré.

**NANTERRE (HAUTS-DE-SEINE),
6, RUE PABLO-NERUDA.
BUREAUX DU PARQUET AU TRIBUNAL
DE GRANDE INSTANCE.**

Vingt-neuf pages, 53 annexes : confiée à la brigade financière pour enquête préliminaire, une plainte évoquant un « pacte de corruption » est parvenue en juin 2013 au parquet de Nanterre. Elle met en cause Vinci Concessions Russie pour « corruption d'agents publics étrangers » et « recel de trafic d'influence, de favoritisme et d'entente illicite » dans le cadre du premier PPP signé en Russie en juillet 2009 : la construction de l'autoroute à péage M11 entre Moscou et



Saint-Petersbourg. Les autorités russes sont accusées d'avoir piétiné les lois et procédures administratives, sans compter les soupçons de corruption et de dissimulation fiscale. Sur le chantier règnent des méthodes brutales, voire criminelles, imputables à des nervis non identifiés, pour intimider les opposants.

Parmi ces derniers, Mikhaïl Beketov, rédacteur en chef de *Khimkinskaïa Pravda*, journal local de la banlieue de Moscou, qui a été sauvagement passé à tabac en 2008 par deux inconnus encaoulés et armés de barres de fer. A moitié

paralysé, incapable de parler, amputé d'une jambe et de trois doigts, Beketov est mort de ses blessures le 8 avril 2013, à 55 ans. Membre de l'ONG Contre la corruption, les mensonges et le déshonneur, M. Albert Pchelintsev a eu le visage brûlé par deux assaillants en juillet 2009. En novembre 2010, le journaliste Oleg Kachine a été agressé à coups de barre de fer, ce qui lui a valu cinq jours de coma. Il a eu les jambes et la mâchoire fracturées et a perdu un doigt.

Le mois suivant, l'économiste et opposant Vladimir Milov déclarait à l'agence Reuters : « *La corruption dans le secteur de la construction de routes en Russie est si répandue que vous pouvez aisément diviser le prix du contrat par deux pour déterminer le coût réel.* » En février 2011, M. Dmitri Medvedev, alors président de la Fédération de Russie, déclarait à son tour : « *Dans cette affaire, je crois que l'intérêt public a été sacrifié aux intérêts commerciaux de quelques personnes qui, à ce moment-là, avaient une influence dans les prises de décision.* » Pour l'organisation Transparency International, le tracé de l'autoroute était même dicté « *par la corruption de bureaucrates de haut niveau au ministère russe des transports, y compris le ministre [Igor Levitine]* ».

En France, la plainte est instruite par le parquet de Nanterre et portée par M^e Bourdon, le président de Sherpa. Elle a été montée avec les associations russe et tchèque Russie-Libertés et Bankwatch, ainsi qu'avec trois militants écologistes

russes. « *Vinci sert de paravent aux oligarques russes et à la fraude fiscale dans le premier PPP russe routier* », affirme Bankwatch, organigrammes à l'appui. Selon l'ONG, le tracé choisi, qui prévoit de passer à travers une forêt protégée, est la pire des solutions ; de surcroît, il double curieusement une autoroute existante (la M10), qui aurait pu être réaménagée.

En plus d'affirmer qu'il y a eu des entorses aux procédures d'attribution de la concession et que les exigences de l'appel d'offres ont été taillées pour exclure tout concurrent, la plainte souligne l'architecture aussi complexe qu'opaque du consortium choisi, la North West Concession Company, détenue à 100% par Vinci Concessions Russie, elle-même propriété de deux filiales de Vinci en partenariat avec Sunstone Holding Ltd Limassol, basé à Chypre. Un jeu d'emboîtements de sociétés offshore multiplie les écrans, des îles Vierges britanniques aux Caïmans en passant par Chypre et les Bahamas (5). Une branche mène à Nicosie, vers Olpon Investments Ltd, détenue par l'oligarque russe Arkadi Rotenberg, grand ami de M. Vladimir Poutine, avec qui il a fréquenté les tatamis de judo dès 1964.

Le chantier de l'autoroute de Kimkhi a dû être gardé par des hommes armés et masqués. Les 43 premiers kilomètres ont été inaugurés fin 2014 ; 33 autres ont été mis en service en juillet 2015, la livraison de l'intégralité du tracé étant prévue pour mai 2018.

**GRAGNAGUE (HAUTE-GARONNE),
BORD DE L'AUTOROUTE A680.
JARDINS DE COCAGNE.**

Entre Toulouse et Castres, deux hectares de vergers et cinq hectares maraîchers bio de part et d'autre de l'autoroute A680. Plantés sur des « délaissés d'autoroute » (des terrains inutilisés), une bonne quarantaine de ces Jardins de cocagne ont reçu, depuis 2005, des subsides de Vinci, à qui ils servent de vitrine « verte » et citoyenne. En aidant une structure d'insertion qui cultive bio, l'entreprise s'offre une image

flatteuse, teintée d'engagement social et environnemental. A l'occasion, quelques petits marchés – d'entretien d'espaces verts, par exemple – peuvent être sous-traités par Vinci. La fondation Vinci pour la Cité accorde à chacun de ces projets environ 20 000 euros. Le budget de cette fondation représentait, en 2014, 0,1% des bénéfices du groupe.

Outre les avantages fiscaux du mécénat et les retombées d'image, le géant du BTP place gracieusement ses cadres, pratiquant ainsi un « mécénat de compétences » qui accompagne les sommes versées. Volontaires, ceux-ci sont mis à disposition des associations partenaires pendant leur temps de travail. Ce type d'implication est fortement valorisé en interne. Parrain bénévole chargé de guider les structures aidées, le cadre vantera cette immersion gratifiante dans un univers social lointain pour lui. A l'occasion, il repérera aussi des salariés en insertion « employables », à qui l'on fera signer des contrats dans des filiales Vinci lors de cérémonies médiatisées célébrant cet « emploi durable » offert à quelques défavorisés.

Les toilettes d'image balisent ainsi l'évolution du groupe. A Nantes, à côté du très controversé projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, dont Vinci détient la concession, la multinationale finance, à hauteur de 25 000 euros par an, une chaire universitaire consacrée à l'éco-construction et au génie civil (6)...

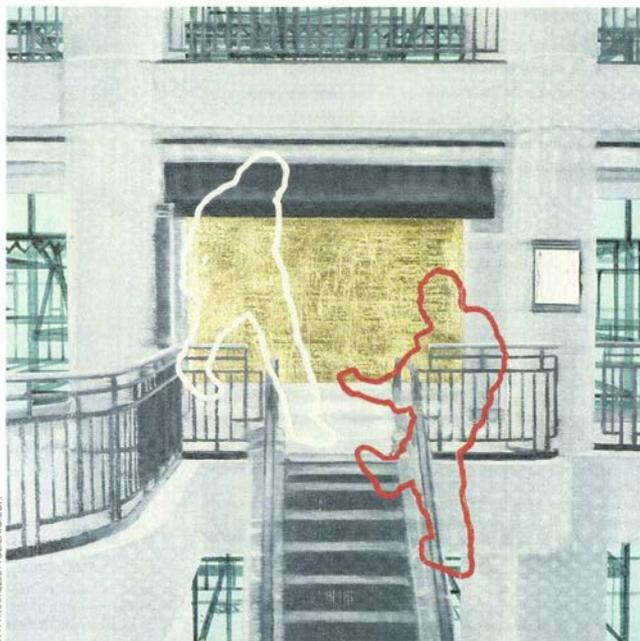
NICOLAS DE LA CASINIÈRE.

(3) Omar Khedher, « *La grande rivière artificielle de la Libye et le développement durable* », AgroParisTech, Paris, 2007 ; « *Grande rivière artificielle, synergie entre générations en Libye* », *Grands Projets* (revue de Vinci Construction), n° 23, Rueil-Malmaison, février 2006 ; Amy Otchet, « *Or bleu, or vert : les choix libyens* », *Le Courrier de l'Unesco*, Paris, février 2000.

(4) Statistiques de l'assurance-maladie.

(5) « *Vinci. A cover for oligarchs and tax havens in Russia's first road PPP* », Bankwatch Network, Prague, 30 avril 2011.

(6) Contacté à plusieurs reprises, le groupe Vinci n'a pas souhaité répondre à nos questions et s'est contenté de renvoyer aux informations publiques contenues dans son rapport annuel ou sur son site.



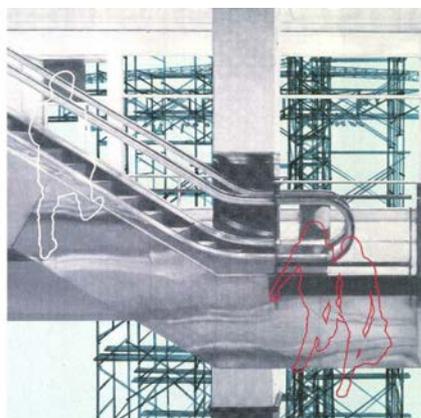
WWW.RAFEL.SOTTOLICHIO.COM

RAFAEL SOTTOLICHIO. - « Espace public n° 15 », 2007

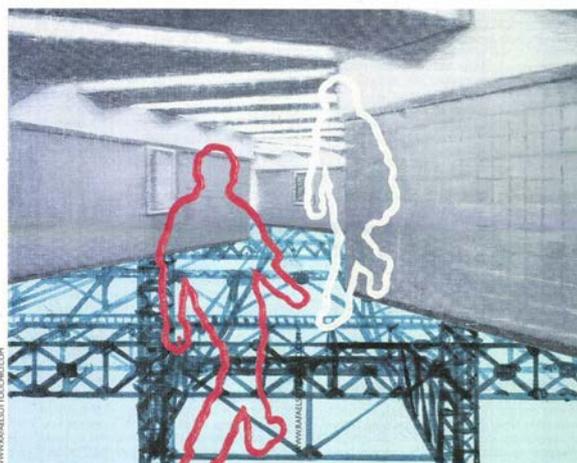
* Journaliste et illustrateur, auteur des ouvrages *Les Prédateurs du béton. Enquête sur la multinationale Vinci*. Libertalia, Paris, 2013, *Services publics à crédit. A qui profitent les partenariats public-privé?*. Libertalia, 2015, et *Les Saboteurs du climat*, Seuil-Reporterre, Paris, 2015.

(1) Lire Philippe Descamps, « De l'autoroute publique aux péages privés », *Le Monde diplomatique*, juillet 2012.

(2) Dominique Barjot, *La Trace des bâtisseurs. Histoire du groupe Vinci*. Textuel, Paris, 2003.



RAFAEL SOTTOLICHIO. - « Espace public n° 36 », 2010



WWW.RAFEL.SOTTOLICHIO.COM

RAFAEL SOTTOLICHIO. - « Espace public n° 20 », 2009