ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

Eurostar

Question écrite n° 2105

Texte de la question

M. Jean-Pierre Abelin demande à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer s'il peut démentir les informations selon lesquelles existerait un projet de « privatisation » d'Eurostar par ses actionnaires français et notamment la SNCF, selon les informations diffusées notamment dans la région Nord - Pas-de-Calais (La Voix du Nord du 28 février 2002).

Texte de la réponse

Le TGV Eurostar Paris-Londres et Bruxelles-Londres est exploité, depuis sa mise en service, dans le cadre d'une simple communauté d'intérêts, sans existence juridique propre, sous couvert d'accords entre la SNCF, la SNCB et British Railways datant de 1991 et 1993. Cette exploitation est réalisée conjointement par trois opérateurs : SNCF, SNCB et Eurostar UK Ltd, ce dernier étant une société privée détenue en totalité par London & Continental Railways (LCR). En 1998, LCR a attribué un contrat de gestion d'Eurostar UK Ltd à Inter Capital and Regional Rail Ltd (ICRR), consortium composé de National Express (40 %), la SNCF (35 %), la SNCB (15 %) et British Airways (10 %), ce qui a porté à 5 le nombre de sociétés impliquées financièrement dans l'exploitation d'Eurostar. Depuis septembre 1999, la stratégie commerciale est déléguée à une nouvelle structure, dénommée Eurostar Group Limited. Le capital de cette société, implantée à Londres, est détenu par la SNCF à hauteur de 62,5 %, Eurostar (UK) Ltd à hauteur de 32,5 % et la SNCB à hauteur de 5 %. Le projet de modification de la structure juridique d'Eurostar évoqué par l'honorable parlementaire va dans le sens de la simplification. Il vise à confier l'ensemble des revenus et des coûts de toute l'activité à une structure unique qui serait à la fois pilote de l'ensemble de l'activité et opérateur ferroviaire sur le territoire britannique. La SNCF et la SNCB seraient actionnaires de cette nouvelle société Eurostar, aux côtés de LCR, et demeureraient opérateurs sur leurs propres territoires. Elles assureraient des prestations de service pour le compte de la nouvelle structure comme la maintenance du matériel, la location de terminaux, la traction, l'accompagnement et la distribution, qui seraient facturées sur la base d'un prix avec marge. Dans cette nouvelle configuration, les revenus de l'activité Eurostar pour la SNCF se composeraient donc, d'une part, de la rémunération des prestations fournies et, d'autre part, de sa part des bénéfices de la nouvelle société, dont la SNCF entend détenir la majorité du capital. La nouvelle participation de la SNCF se ferait par échange de titres, sans apport financier supplémentaire. Des négociations sont actuellement en cours et ont pour but de fixer, d'une part, les modalités de contractualisation entre la future société Eurostar et la SNCF et la SNCB et, d'autre part, les parités définitives dans la nouvelle société. Elles devront également préciser les conditions du retrait de British Airways et de National Express du nouveau dispositif. Deux principes ont été clairement définis avant le démarrage de ces négociations : les modifications de structure envisagées se feront sans remise en cause des statuts des différents personnels qui interviennent dans l'activité Eurostar, et sans introduction de compétition entre les personnels des différents opérateurs. La mise en place d'un management intégré d'Eurostar pourrait intervenir dans la pratique dès la fin des négociations, sans attendre la création juridique de la nouvelle société qui devrait être effective dans le cours du premier semestre 2003. Ce changement d'organisation s'effectue dans un contexte de stagnation du trafic et dans la perspective d'une amélioration de celui-ci avec l'ouverture en 2003 d'une partie de la ligne à

grande vitesse sur le territoire britannique, justifiant ainsi la nécessité d'une évolution juridique. Les enjeux sont majeurs pour la SNCF, pour laquelle Eurostar est une activité stratégique en termes financiers (en 2001, Eurostar a généré 410 millions d'euros de recettes pour la SNCF, soit 10 % des recettes « grandes lignes »), et qui dispose d'un potentiel de croissance important.

Données clés

Auteur : M. Jean-Pierre Abelin
Circonscription : Vienne (4e circonscription) - Union pour la Démocratie Française
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 2105
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 2 septembre 2002, page 2970
Réponse publiée le : 4 novembre 2002, page 4041