



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

Eurotunnel

Question écrite n° 82808

Texte de la question

M. Maxime Gremetz manifeste auprès de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer l'inquiétude des actionnaires d'Eurotunnel concernant la situation dramatique d'Eurotunnel. Il tient à lui rappeler que les actionnaires historiques (appels de fonds en 1987, 1990 et 1994), du fait du montage financier incohérent, ont perdu plus de 95 % de leurs investissements dans le « chantier du siècle ». Une première amorce de sauvetage s'entrouvrirait avec la création de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport en France) abondée par les excédents d'exploitation des sociétés autoroutières, afin d'investir prioritairement dans un système de « transports propres ». Le gouvernement de M. Raffarin avait confirmé ces dispositions en 2004. Le gouvernement actuel, contre toute attente, en a décidé autrement, en organisant la vente des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes à des investisseurs privés, privant ainsi l'AFITF d'un « magot » annuel et pérenne augmentant très sensiblement d'année en année du fait de la disparition des emprunts contractés. Pour ce qui concerne Eurotunnel, les projets en attente, prévus pour améliorer le fonctionnement du grand ouvrage Transmanche, risquent d'être largement différés en raison des nouvelles dispositions gouvernementales. Ainsi, il attire son attention sur le fait que ces projets sont indispensables pour un sauvetage d'Eurotunnel et de ses actionnaires. Il souligne, comme l'assemblée générale de l'ADACTE (Association de défense des actionnaires d'Eurotunnel), réunie le 3 décembre 2005, l'incohérence d'une vente apparemment sous-évaluée d'un patrimoine de l'État mettant en cause un plan d'infrastructures nationales dont le pays a besoin. Cette incohérence va avoir des effets désastreux pour notre pays. C'est pourquoi, avec elle, il demande que la direction du Trésor et l'État reviennent au financement de l'AFITF comme prévu initialement. Les engagements pris doivent être tenus. - Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

Texte de la réponse

La société Eurotunnel a négocié pendant de longs mois avec ses créanciers un plan de restructuration de sa dette afin d'alléger les charges financières, condition nécessaire pour assurer la pérennité de l'entreprise et ainsi préserver les intérêts des actionnaires. Ces négociations ont été naturellement longues et difficiles. Un accord préliminaire a été signé le 23 mai 2006 par les créanciers de premier rang, la société et un groupe d'investisseurs, dont la banque Goldman Sachs et l'investisseur australien Macquarie. À l'issue de cette signature, les discussions se sont poursuivies et ont vu émerger des propositions alternatives de la part d'autres catégories de créanciers. Faute d'accord global, la société Eurotunnel a souhaité voir repoussée la date de l'assemblée générale du 27 juillet 2006 et a obtenu du tribunal de commerce de Paris l'ouverture d'une procédure de sauvegarde afin de poursuivre les négociations. Eurotunnel a adressé un projet de plan de sauvegarde à ses créanciers dans le délai imparti par le tribunal de commerce de Paris. Les comités des créanciers et des fournisseurs créés dans le contexte de la sauvegarde ont approuvé ce plan le 27 novembre. Ce plan a ensuite été approuvé par les comités des créanciers les plus juniors, dits obligataires, le 14 décembre 2006. Les administrateurs judiciaires ont soumis le 18 décembre les propositions ainsi validées au tribunal de commerce qui les a homologuées le 15 janvier 2007. En outre, Eurotunnel a indiqué que le

refinancement de la dette serait assuré à 70 % par le consortium Goldman Sachs-Deutsche Bank et à 30 % par Citigroup. Ces premiers accords constituent une avancée significative dans la mise en oeuvre du plan de restructuration. Concernant les actionnaires, ils auront la possibilité de participer à la restructuration en échangeant leurs actions contre des actions émises par la nouvelle société de tête du groupe Eurotunnel. L'ensemble de cette négociation, placée sous le contrôle du tribunal de commerce, a permis d'aboutir à un plan de réduction de la dette d'Eurotunnel qui a été approuvé par le tribunal de commerce dans la mesure où l'ensemble des efforts qu'il prévoit, répartis sur toutes les parties prenantes, contribue au mieux à la sauvegarde des intérêts de la société, et donc de ses actionnaires. Pour leur part, les gouvernements français et britannique ont suivi avec attention ces négociations dans le respect des dispositions du traité de Cantorbury qui exclut toute intervention financière des États. Les deux États ont encouragé en permanence la recherche d'une solution amiable, plus protectrice des intérêts des actionnaires et de la continuité du service public.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Gremetz](#)

Circonscription : Somme (1^{re} circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82808

Rubrique : Sociétés

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 janvier 2006, page 161

Réponse publiée le : 13 mars 2007, page 2659