

40 – EUROTUNNEL Ouverture d'une procédure de Sauvegarde...

Posté le : 31/08/2006

Par: R & G. Claraco

Catégorie :



Que faut-il en penser?

L'échec des négociations sur la dette a poussé Eurotunnel dans les bras du Tribunal de Commerce de Paris.

Le Président d'Eurotunnel y voit un moyen de pression complémentaire pour inciter les créanciers à négocier.

Cette procédure de sauvegarde appliquée pour la première fois en France est observée avec attention.

Dans un premier temps, les organes de la procédure, identiques à ceux d'un redressement judiciaire ont été nommés.

Les créanciers comme dans tout redressement judiciaire produisent leurs créances. Donc le préjudice subi par les créanciers est étendu, même à ceux qui permettent le fonctionnement d'Eurotunnel au quotidien. Ils ne sont même pas assurés par cette nouvelle procédure d'encaisser leurs factures et se retrouvent déjà dans les conditions qui auraient présidé à un dépôt de bilan et une mise en redressement judiciaire.

Pour les gestionnaires d'Eurotunnel, cette procédure implique la production rapide d'un plan de redressement. Or aucune solution n'est proposée en alternative à la renégociation de la dette. Pas de plan B, pas de restructuration économique et sociale, pas d'objectifs lisibles.

Un plan B réaliste à promouvoir:

Eurotunnel pour être crédible doit répondre aux exigences Européenne quand à la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.

Cette séparation sera de toute manière clarificatrice.

Deux volets sont à installer:

L'activité navettes qui doit pouvoir être valorisée et séparée d'Eurotunnel. Sa vente génèrera les liquidités permettant à Eurotunnel

de franchir une étape supplémentaire.

La gestion d'infrastructure dont la rémunération serait la vente de sillons.

La vente de l'activité lucrative « navettes » peut s'effectuer au profit de sociétés candidates, mais également au profit d'une structure intégrant financiers et petits porteurs. Une valorisation à 2.5 milliard d'euros est envisageable. Il faudra prendre soin de ne pas accepter de candidats ayant une activité Transmanche concurrente d'Eurotunnel, en particulier SEALINK filiale de la SNCF.

La gestion de l'ouvrage pourra être conservée chez Eurotunnel qui tirera ses revenus des trafics.

Répondre aux exigences des paquets ferroviaires Européens ne peut qu'inciter l'Europe à une intervention de stabilisation. Une structure transnationale qui serait une première avec l'Europe maître du jeu et non les Etats et leur politique du laisser faire et voir venir.

Cette clarification moyennant investissements des petits porteurs, leur assure un dividende immédiat sur les navettes. Ce faisant ils vont consolider sans dilution leur position dans Eurotunnel. Consolidation qui va tendre vers la rentabilité et donc une amélioration de leur position.

Une opportunité juridique pour bloquer les financiers:

La procédure en cours gèle les positions et en particulier les intérêts de la dette. Cette situation est la seule permettant d'affecter les marges opérationnelles pour rembourser le capital de la dette et non de s'épuiser à payer ses intérêts.

De l'imagination....de l'imagination...

Bien entendu il faudra aussi valoriser Europorte2 sur des services à longue distance ferroviaire.

L'imagination: c'est une vraie politique de développement en respectant le vrai cadre européen. Eurotunnel ne peut pas se contenter du "Plan A" qui n'est autre que la simple gestion de la dette

*** Attention, dans ces procédures là, le Tribunal de Commerce a dès à présent la liberté de choisir seul la meilleure opportunité. A notre avis le "Plan A" en l'état ne peut être recevable.**