

Le 9 février 2004

Eurotunnel propose un profond changement dans le secteur ferroviaire transmanche

Eurotunnel a fait des propositions aux gouvernements français et britannique et aux parties prenantes du secteur visant à apporter une solution durable aux difficultés structurelles du secteur du transport ferroviaire transmanche.

Le secteur du transport ferroviaire transmanche souffre actuellement de la sous-utilisation d'infrastructures coûteuses, de pertes financières et de relations contractuelles par nature conflictuelles. En particulier, le niveau élevé des péages versés par les opérateurs ferroviaires pour l'utilisation du tunnel empêche la croissance du trafic. La situation financière d'Eurotunnel ne lui permet pas de réviser unilatéralement les péages à la baisse.

Eurotunnel a mené pendant plus d'un an une analyse approfondie des problèmes complexes du secteur ferroviaire transmanche dans le but d'y apporter des solutions. La clé de toute solution à ces problèmes passe impérativement par l'alignement des intérêts des opérateurs du secteur et des incitations claires pour faire progresser le trafic passant par le tunnel, accompagnée d'une structure financière stable.

Eurotunnel propose de réduire de manière significative les taux de péages appliqués aux opérateurs ferroviaires dans des conditions qui aligneront les intérêts des opérateurs du transport transmanche et réduiront leurs coûts. Cette réduction devrait permettre à Eurostar d'augmenter son trafic sur les lignes existantes et l'aiderait à développer de nouvelles destinations comme Amsterdam. La réduction des taux de péages augmenterait aussi considérablement la taille du marché du fret ferroviaire transmanche économiquement viable. En conséquence, la réduction des taux de péages serait partiellement compensée par l'augmentation du trafic.

Pour pouvoir baisser les taux de péages, Eurotunnel a besoin d'une structure financière plus stable qu'aujourd'hui ce qui nécessite une réduction significative de sa dette financière, de ses charges d'intérêts, ainsi que l'allongement de l'échéancier de remboursement de cette dette.

Eurotunnel a mis au point un ensemble de propositions pour atteindre ces objectifs. Eurotunnel s'attend aujourd'hui à l'engagement de discussions constructives avec ses partenaires industriels et financiers.

Eurotunnel recherche un accord de principe courant 2004 pour une mise en œuvre en 2005. Cependant, compte tenu de la complexité des problèmes liés à l'opération envisagée, il est trop tôt pour être certain, à ce jour, de l'issue des discussions en cours.

Commentant les propositions d'Eurotunnel, Richard Shirrefs, Directeur Général du Groupe, a déclaré :
« La construction du Tunnel sous la Manche a coûté 14 milliards d'euros, intégralement financée par le secteur privé. En outre, les investissements publics directs et indirects pour financer les infrastructures autour du Tunnel se sont élevés à plus de 20 milliards d'euros. Or la croissance du trafic Eurostar et du fret est aujourd'hui étouffée par le niveau des péages pour accéder au Tunnel et nous avons trop de dettes pour le diminuer sans contrepartie.

Les actionnaires d'Eurotunnel ont perdu une partie très importante de leur investissement et les contribuables ne bénéficient pas pleinement des effets de l'argent public investi ».

« Afin de permettre la réduction des péages, nous avons besoin d'une solution qui améliore notre rentabilité et qui sécurise notre situation financière à un niveau supportable une bonne fois pour toutes. Cette solution doit également aligner les intérêts des acteurs du secteur vers la promotion de la croissance des trafics fret et passagers, et ce faisant, apporter les bénéfices économiques et environnementaux qui s'y rattachent. Les problèmes posés ne sont pas faciles à résoudre, mais leur solution sera bénéfique pour toutes les parties prenantes, y compris nos actionnaires ».

Charles Mackay, Président du Conseil Commun d'Eurotunnel, a indiqué :

« 10 ans après son ouverture, il est clair que la structure financière et contractuelle mise en place dans le secteur du transport ferroviaire transmanche n'a pas permis de créer un environnement favorable à une utilisation maximale des capacités du Tunnel sous la Manche. La construction du Tunnel sous la Manche a nécessité du courage, de l'imagination et une volonté politique. Nous avons besoin aujourd'hui d'un peu plus de chacun de ces ingrédients pour tirer définitivement le meilleur de l'un des plus grands succès de l'ingénierie du 20^{ème} siècle ».

Note aux rédacteurs

Eurotunnel gère l'infrastructure du Tunnel sous la Manche et exploite un service de navettes accompagnées pour les camions, et de navettes pour les passagers (automobiles et autocars) entre Folkestone au Royaume-Uni et Calais/Coquelles en France. Eurotunnel est leader sur le marché du voyage transmanche. Eurotunnel tire également des recettes des péages versés par les autres exploitants de services ferroviaires (Eurostar pour le transport passagers, EWS et la SNCF pour le fret ferroviaire) qui utilisent le tunnel. Eurotunnel est cotée sur les bourses de Londres, Paris et Bruxelles.

Le Traité de Canterbury qui définit les objectifs ambitieux pour le Tunnel, dit que le Tunnel doit « améliorer très sensiblement les échanges entre la France et le Royaume-Uni, et donner une impulsion nouvelle aux relations entre les deux pays, ... contribuer au développement des relations et des échanges entre les Etats membres de la Communauté Européenne et, plus généralement, tous les pays européens... »

La modification des taux de péages ne concerne pas les tarifs des services navettes d'Eurotunnel qui pourraient être appliqués à ses clients passagers et camions.

www.eurotunnel.com