

N° 139
—
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 décembre 1995.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

*tendant à créer une commission d'enquête
sur les causes de la situation actuelle de la société Eurotunnel,*

PRÉSENTÉE

Par M. Paul LORIDANT, Mme Marie-Claude BEAUDEAU, M. Jean-Luc BÉCART, Mme Danielle BIDARD-REYDET, M. Claude BILLARD, Mmes Nicole BORVO, Michelle DEMESSINE, M. Guy FISCHER, Mme Jacqueline FRAYSSE-CAZALIS, M. Félix LEYZOUR, Mme Hélène LUC, MM. Louis MINETTI, Robert PAGÈS, Jack RALITE et Ivan RENAR,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation et, pour avis, à la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, en application de l'article 11, alinéa 1, du Règlement.)

Transports. – *Commissions d'enquête - Eurotunnel - Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.).*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Qualifié de « chantier du siècle », le percement d'un tunnel sous la Manche concrétise, sinon un vieux rêve de l'humanité, du moins une ambition longtemps caressée. La Manche n'est plus une barrière.

Aujourd'hui, la phase de construction, la plus aléatoire, est achevée. L'exploitation commerciale ne devrait plus tarder à atteindre son rythme de croisière. Et, pourtant, la société Eurotunnel doit faire face à une situation financière qui pourrait la remettre en cause. C'est pour répondre à l'urgence que la société a pris la décision, le 13 septembre 1995, de suspendre pour une période de dix-huit mois le paiement des intérêts de sa dette. Ne nous y trompons pas. Nécessaire, ce moratoire ne suffira pas à rétablir les finances d'Eurotunnel, durement éprouvées par la charge de la dette, mais aussi par des coûts plus importants que prévus. En ce sens, l'épreuve de force engagée par Eurotunnel vis-à-vis des banquiers est un appel à une remise à plat générale des conditions d'activité du concessionnaire. Comme le dit Patrick Ponsolle, coprésident du groupe, dans un récent entretien : il est aujourd'hui nécessaire de « reconstruire l'entreprise Eurotunnel ».

Pour comprendre les raisons de cette quasi-faillite et pour juger de l'état dans lequel se trouve la société Eurotunnel, il faut se souvenir que la conception puis la construction du tunnel ont été et sont encore au centre de formidables enjeux, tant concrets qu'idéologiques.

L'impact économique de la réalisation d'un ouvrage d'art de cette importance a représenté à l'évidence un puissant facteur d'impulsion. L'économie des régions limitrophes en a été sensiblement affectée durant la durée des travaux et l'est encore aujourd'hui, engendrant un développement important tant en France qu'en Belgique ou en Angleterre ; le nombre d'emplois générés, bien qu'inférieur aux estimations originelles, fait aujourd'hui d'Eurotunnel un employeur important du département du Pas-de-Calais. Le savoir-faire des sociétés françaises parties prenantes à la réalisation de l'ouvrage a pu également bénéficier de l'image de marque du projet. La pertinence du schéma de développement du

T.G.V. Nord s'est trouvée notablement renforcée par une liaison qui assure l'accès à la métropole londonienne.

Cela souligne l'importance que cet ouvrage revêt pour notre pays et justifierait à soi seul l'entreprise, si besoin en était encore.

Mais à ces considérations sont venues s'en ajouter d'autres qui ont marqué d'un tour spécifique le projet et dans lesquelles les causes de la situation actuelle sont à rechercher.

Il s'est agi pour certains de démontrer, à l'occasion de ce chantier, la supériorité de l'économie de marché sur les interventions publiques, en excluant *a priori* la moindre participation de l'Etat. La Grande-Bretagne de Mme Thatcher voyait là une occasion supplémentaire d'affirmer son credo ultralibéral.

En France, les attitudes semblaient plus nuancées. Une note de la direction du Trésor, en 1985, concluait à la non-viabilité financière du projet sans l'implication de fonds publics. Le souvenir de l'échec et des scandales du canal de Panama rappelait à beaucoup les limites de l'initiative privée. Mais la mode libérale dont se prévalait le Gouvernement d'alors devait balayer toutes ces précautions. L'idéologie du « petit porteur », avatar de la participation, était devenue l'alibi idéal de privatisations prétextes à une mise en coupe réglée des grands groupes français par la constitution de « noyaux durs ». Le titre fut coté en bourse dès décembre 1987. Du reste, les « petits porteurs » sont de plus en plus conscients d'être les premières victimes du jeu de Monopoly ; selon un sondage récent, leur nombre décroît régulièrement depuis le début des années quatre-vingt-dix. Ceux de la société Eurotunnel sont exemplaires de cette évolution, allant même jusqu'à constituer des associations spécifiques pour défendre leurs intérêts d'actionnaires face au conseil d'administration et au jeu des banques.

Des 600 000 actionnaires français de 1987 (sur un total de 720 000), il en restait début 1994, 573 000 détenant 56 % du capital.

Huit années plus tard, la société Eurotunnel est au plus mal.

Sous l'effet du renchérissement du coût du projet (1), deux augmentations de capital ont dû être consenties en 1990 et 1994. Parallèlement, l'endettement de la société croissait vertigineusement pour atteindre aujourd'hui 75 milliards de francs. Les intérêts annuels de cette dette, de l'ordre de 5 à 6 milliards de francs, représenteraient actuellement le double du chiffre d'affaires d'Eurotunnel ! L'accord exceptionnel intervenu le 13 septembre dernier entre la société et ses

(1) Les seuls frais d'équipements fixes sont passés d'une estimation de 24,9 milliards de francs en 1987 à une réalité de 57,96 milliards de francs, inflation comprise.

banques créancières était la condition indispensable de la survie à très court terme de l'entreprise. Ce n'est certainement pas une condition suffisante. Il n'est qu'à regarder le cours de l'action Eurotunnel. Il ne cesse de chuter depuis son niveau historique de 126 F atteint le 30 mai 1990 et se situe aujourd'hui autour des 9 F. Cela signifie notamment que les petits actionnaires qui ont joué le jeu en 1987 en investissant quelque 23 milliards de francs se retrouvent à la tête d'un capital déprécié ne valant guère plus de 10 milliards de francs. La perte sèche est énorme : 13 milliards de francs courants.

Un tel fiasco, qui ne remet nullement en cause la prouesse technologique ou le succès commercial croissant que rencontre l'entreprise, ne peut laisser la puissance publique indifférente. Encore faut-il comprendre comment une telle dérive a été rendue possible. Le Parlement est parfaitement dans son rôle en étudiant par quels enchaînements de causes la société Eurotunnel a accumulé tant de difficultés financières.

Le parti pris idéologique déjà évoqué semble bien avoir été la cause première des déboires successifs déjà évoqués. Ce qui soulève une série de questions à laquelle seule une commission d'enquête parlementaire, en vertu des prérogatives qui lui sont attachées, peut apporter des réponses.

La composition de l'actionnariat d'Eurotunnel est-elle à la source de conflits d'intérêts préjudiciables à la société ?

Les *constructeurs*, qui n'en font plus partie depuis l'appel à l'épargne publique, étaient par conséquent peu soucieux de la viabilité financière du projet et encore moins de la réussite commerciale du tunnel. Leurs prestations ont-elles été facturées à leur juste prix ? N'était-il pas prématuré, dans ces conditions, d'accepter de solder, le 10 décembre 1993, les comptes des dix constructeurs regroupés au sein du consortium Transmanche Link ?

La place et le rôle occupés par le *syndicat bancaire* des 220 banques « associées » à l'opération posent problème. Créancières avant d'être actionnaires, n'ont-elles pas été confrontées naturellement à des conflits d'intérêts qu'elles auraient tranchés dans un sens préjudiciable à Eurotunnel ? Les banques ont perçu jusqu'à présent 6,1 milliards de francs de commissions et de marges diverses. Depuis 1986, elles ont perçu 25 milliards de francs d'intérêts. Ce service de la dette est d'autant plus prohibitif que les marges bancaires sont exorbitantes : plus de 2 % en moyenne à un moment où Eurotunnel n'est plus un chantier à haut risque mais une entreprise en plein essor commercial. Il n'est pas nécessaire d'évoquer ici les manipulations des cours boursiers. Elles font actuellement l'objet d'une enquête judiciaire contre la Société de banque suisse et

Salomon Brothers ouverte à la demande de la Commission des opérations de bourse. On peut d'ailleurs s'interroger sur les raisons du retard pris par la C.O.B. pour saisir de ce dossier les autorités judiciaires.

L'absence d'actionnaire de référence pose également problème. Il reste à éclaircir les raisons du comportement de la Caisse des dépôts et consignations qui aurait vendu ses actions Eurotunnel au cours de l'été 1994.

Les contraintes fortes que la *puissance publique* n'a cessé d'imposer à Eurotunnel, pour des motifs de sécurité tout à fait légitimes, interrogent nécessairement sur sa place et son rôle et donc sur l'opportunité d'entreprendre ce type d'ouvrage sous la forme d'une concession. Les exigences croissantes de la Commission intergouvernementale de sécurité ont notablement renchéri le coût de réalisation du tunnel. Par ailleurs, les conditions de concurrence entre les navettes et les ferries peuvent sembler inégales. Ces derniers ne paraissent pas soumis à des normes de sécurité aussi draconiennes (imposant par exemple le cloisonnement des ponts) ; le système du « duty-free », qui devait initialement être supprimé au 1^{er} janvier 1993, a été prorogé jusqu'en 1999. Autre exemple d'une nécessaire réflexion sur le rôle de la puissance publique : le contentieux entre la S.N.C.F. et Eurotunnel peut-il se régler à l'amiable en respectant les intérêts respectifs et communs des deux sociétés sans que l'Etat n'intervienne ? Probablement pas, même si les parties ont accepté de faire arbitrer leur différent international.

Les réponses à toutes ces interrogations dont dépendent non seulement l'avenir d'Eurotunnel et l'exploitation de l'ouvrage mais encore la crédibilité de projets de cette envergure ne peuvent faire l'économie d'un débat public. Le profit n'est pas, ne peut pas être le seul moteur d'entreprise de ce type. Qui mieux que la représentation nationale peut porter un regard d'ensemble sur ce dossier sans privilégier aucun des intérêts particuliers en cause ? Une commission d'enquête parlementaire est nécessaire pour préserver l'intérêt général et les intérêts des petits par rapport aux banques.

Voilà exposées les raisons pour lesquelles nous vous invitons, Mesdames, Messieurs, à voter la présente proposition.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique.

Conformément à l'article 11 du Règlement du Sénat, il est créé une commission d'enquête de vingt et un membres chargée de déterminer les causes des actuelles difficultés de la société Eurotunnel et de proposer les modalités d'intervention de la puissance publique, conformes à ses intérêts et compatibles avec sa nature.