

Paradoxe : Tirs croisés sur Eurotunnel

GROUPE EURO TUNNEL

GET - FR0010533075

Cours de clôture au 21 Juin 2013

5.137 € **-6.46 %**

Ouverture : 5.470 €
Perf Ouverture : -6.48 %
+ Haut : 5.504 €
+ Bas : 5.137 €

Clôture veille : 5.492 €
Volume : 4 951 852
Capi échangé : +0.90 %
Capi : 2 825 M€

Ça ne s'arrange pas pour Eurotunnel, en berne vendredi après-midi à la Bourse de Paris. L'action eurotunnel glisse ce vendredi de -6.46% à 5,135 euros. Cette baisse suit une journée déjà négative jeudi, consécutive à l'appel lancé par Bruxelles pour faire baisser les tarifs des sillons. La Commission Européenne a sommé la France et la Grande-Bretagne d'intervenir sur Eurotunnel afin d'abaisser la tarification du passage dans le tunnel sous la Manche, critiquant le gestionnaire de l'infrastructure pour son manque de transparence. Les deux pays auront deux mois pour répondre aux critiques de l'exécutif européen, faute de quoi ce dernier les traînera devant la Cour de justice de l'Union européenne. Dans un communiqué, la société Eurotunnel a précisé que la procédure engagée par la Commission "viserait les Etats, pas la Société" et qu'elle demanderait une indemnisation "si des modifications de la Concession devaient intervenir dans un sens défavorable aux intérêts de ses actionnaires. Cette nouvelle intervention de l'Europe s'ajoute déjà à la décision de la Grande Bretagne qui interdit aux Navires acquis par Eurotunnel de continuer une exploitation sur la ligne Calais – Douvres. Cet évènement contrarie la marche forcée d'Eurotunnel qui ne cesse d'échafauder des scénarii pour consolider financièrement l'entreprise. Cette marche en avant s'est aussi opérée par un développement ferroviaire à longue distance où la filiale Europorte peine à atteindre son équilibre malgré une croissance encourageante. Pourtant des ouvertures sont proposées par Eurotunnel tant pour le fret ferroviaire que pour le transport des voyageurs. En fret, des aides incitatives au trafic viennent d'être mises en place à l'initiative exclusive d'Eurotunnel. En voyageur, la redevance de 16,60 euros par passager et le coût de la réservation, fixé à 4320 euros par train (aller simple) « décourage, selon Bruxelles, de nouvelles entreprises ferroviaires d'entrer sur le marché et freine la croissance du secteur ferroviaire ». Pourtant, si l'on reporte l'investissement à un linéaire de LGV, la traversée du tunnel devrait être valorisée au parcours d'un TGV sur plus de 600 kilomètres de ligne à grande vitesse. Cette comparaison donnerait cohérence au tarif appliqué. Le commissaire européen aux Transports Siim Kallas, affirme que l'infrastructure est en sous-régime : « 43% de la capacité du tunnel restent inutilisés » estime-t-il, alors que le retrait de plusieurs opérateurs ferroviaires a fait baisser, ces derniers temps, le volume du trafic Transmanche. Retrait qui est simplement lié à une politique propre à chaque entreprise autorisée. Pour exemple la SNCF a souhaité confier son trafic et ses locomotives à Europorte pour traverser la Manche et ainsi se désengager du fret ferroviaire comme elle le fait partout en France. Le manque d'ouverture ne semble pas non plus du fait d'Eurotunnel pour les passagers car l'autorisation de circulation obtenue par la DB pour ses trains rapides ICE fait déjà l'objet d'un recours de la part d'Eurostar, exploitant monopoleur actuel. Eurostar a déposé ce recours auprès de la Commission intergouvernementale au Tunnel sous la Manche (CIG) pour dénoncer le manque de transparence des coûts pratiqués, s'estimant victime d'un "traitement injuste" ou d'une "discrimination à son encontre". C'est donc au régulateur, la CIG, d'estimer si cette convention respecte les règles de non-discrimination et d'abus de position dominante. Pour rappel, Eurotunnel bénéficie d'un contrat de concession créé en 1986 et qui prend fin en 2086.

Intermodalite.com©22 juin 2013



La position expressive de Madame Thatcher qui disait « no penny » a durablement installé Eurotunnel dans une situation d'entrepreneur à risque privé avec obligation d'assumer l'intégralité du risque de l'investisseur. Demain, si l'Europe s'invite au débat, les règles initiales seront nécessairement changées en profondeur et les prévisionnels fixant les rentabilités qui peinent à se stabiliser devront alors pointer.

Il est incontestable qu'aujourd'hui Eurotunnel ne scinde pas conformément à la réglementation Européenne ferroviaire, ses attributions de gestionnaire d'infrastructure de son rôle d'exploitant. Exploitation qu'elle développe au travers de ses navettes et de ses services de fret ferroviaire. **La mise sous tutelle de l'infrastructure par l'Union européenne, sous prétexte de « soutien foncier d'un édifice majeur au réseau européen des transports » permettrait à l'exploitant de proposer une tarification délestée du coût de l'ouvrage bien plus réaliste au regard du prix marché Transmanche. Cette lourde intervention permettrait de sécuriser l'avenir du tunnel.** Il n'en demeure pas moins que les petits porteurs déjà spoliés une première fois pour avoir assuré le portage d'un projet certes ambitieux mais aventureux en lieu et place des Etats concernés alors défailants se retrouveraient une seconde fois écartés de toute opération assimilable à un « retour à meilleure fortune » sans pouvoir en bénéficier. Espérons que si intervention il y a, l'Europe saura remercier ses pionniers visionnaires. **Loin de plomber le cours de bourse, de telles perspectives devraient rassurer le marché.**

