

La Voie de l'Avenir



Lettre aux actionnaires

EDITION SPÉCIALE
"PROCÉDURE
DE SAUVEGARDE"



Chers Actionnaires,

Trois dates clés ont marqué cet été :

- **13 juillet** : le Conseil décide à l'unanimité de demander la protection de la Justice.
- **2 août** : le Tribunal de Commerce de Paris décide l'ouverture d'une procédure dite de sauvegarde.
- **21 août** : un camion prend feu dans le Tunnel Nord, rappelant les risques inhérents à tout système de transport.

Ces trois événements nous donnent plusieurs raisons de rester confiants sur l'avenir de notre entreprise.

La première, c'est que nos équipes sont très motivées et d'un grand professionnalisme. J'en veux pour preuve la grande maîtrise dont on fait montre nos personnels et les services de sécurité lors de l'incendie d'un camion transporté par l'une de nos navettes. Quatre heures après ce grave incident nous étions en mesure de reprendre progressivement le trafic et l'exploitation commerciale du Tunnel reprenait normalement dès le lendemain. Et bien évidemment, nous restons toujours vigilants.

Le deuxième motif de satisfaction, c'est que l'entreprise se porte bien sur le plan opérationnel : nos résultats du premier semestre ont souligné la solidité des marges réalisées.

Troisièmement, nous avons réussi à mettre un terme au contentieux lancinant qui opposait depuis 10 ans Eurotunnel aux réseaux ferroviaires concernant leur participation aux coûts d'exploitation du Tunnel. Un accord est intervenu sur les montants dus au titre des années passées, ainsi que sur le mode de calcul des contributions pour les années 2006 à 2014. Cette décision va permettre d'instaurer de nouvelles relations positives avec nos partenaires.

Enfin, la décision du Tribunal de Commerce de Paris place l'entreprise sous la protection de la Justice. Certains minoritaires ayant empêché les négociations sur la restructuration de notre dette d'aboutir, ce recours apparaît le plus approprié pour permettre de finaliser le sauvetage d'Eurotunnel.

Vous trouverez au verso de cette lettre les informations essentielles sur cette procédure. Vous devez savoir qu'elle ne change en rien la façon dont l'entreprise est gérée. Elle permet la suspension du remboursement de la dette (et non sa suppression), mais ne garantit pas, en tant que telle, la continuité d'exploitation. De ce point de vue, les Commissaires aux Comptes ne sont pas plus en mesure que précédemment de certifier les comptes 2005 : ceux-ci ne peuvent être arrêtés, et la suspension de la cotation devrait se poursuivre.

Des créanciers viennent de contester l'application de la loi française à certaines filiales non françaises. C'est ne pas vouloir reconnaître qu'Eurotunnel est une entreprise, une et indivisible, concessionnaire (cf verso) d'une installation unique.

Le seul actif d'Eurotunnel, c'est ce droit d'exploiter le lien fixe, et si les Etats décidaient de retirer ce droit, Eurotunnel n'existerait plus. C'est la raison pour laquelle la première aide que nous pouvons demander aux Etats, c'est d'indiquer clairement aux créanciers que la Concession ne pourra être maintenue que si les actionnaires actuels, qui économiquement, dans les textes, passent après les créanciers, gardent exceptionnellement une présence significative dans le capital de l'exploitant.

Ma détermination à trouver un accord réaliste et équilibré entre les parties est intacte. Avec le soutien des administrateurs judiciaires, nous allons poursuivre les négociations en recherchant un compromis avec nos créanciers sur la base de mes dernières propositions. Dans le court laps de temps qui nous est imparti, il serait en effet inconcevable et même déraisonnable de ne pas vouloir capitaliser sur tout ce qui a été obtenu dans les précédentes négociations.

Plus que jamais, je suis pleinement mobilisé pour continuer à défendre l'avenir d'Eurotunnel. J'avais pris l'engagement, vous vous en souvenez, de **faire tout mon possible pour qu'une solution définitive vienne mettre un terme début 2007 aux interrogations sur l'avenir du groupe.** Nous devrions tenir cette échéance. La date de déclenchement de la procédure n'a pas été choisie au hasard : d'ici novembre, un schéma de restructuration financière devrait être soumis aux comités de créanciers et le Tribunal devrait statuer fin 2006 ou au plus tard début 2007.

Je continuerai à vous tenir régulièrement informés mais, pour l'heure, je tiens à remercier tous ceux, très nombreux, qui ont témoigné leur soutien à nos équipes pour le travail accompli depuis un an.

Faisons bloc ensemble, pour sauver Eurotunnel.

Jacques Gounon
Président-Directeur général

« Actualité en ligne »

Pour recevoir l'actualité d'Eurotunnel ainsi que les prochaines lettres aux actionnaires, directement sur votre messagerie électronique, connectez-vous sur notre site : www.eurotunnelnews.com/fr

Pour contacter le
Centre d'Information
des Actionnaires

✉ Centre d'Information des Actionnaires
Eurotunnel SA, B.P. 69, 62904 Coquelles Cedex
@ info.actionnaires@eurotunnel.com

www.eurotunnel.com

N°Azur 0810 627 627

Coût d'un appel local

UN POINT SUR LA PROCÉDURE DE SAUVEGARDE...

- Cette loi est entrée en vigueur le 1er janvier 2006.
- La procédure de sauvegarde n'est pas un redressement judiciaire : cette procédure de prévention ne s'applique qu'à des entreprises qui ne sont pas en état de cessation de paiement pour résoudre en amont les difficultés susceptibles de les y amener.
- **Un objectif : recherche d'une continuité de l'exploitation facilitée par la négociation d'un plan avec les principaux créanciers regroupés au sein de comités.**
- **L'exploitation continue normalement** et les dettes d'exploitation de la période d'observation sont payées à leur échéance.
- Le Tribunal peut, selon les circonstances, mettre à tout moment fin à la procédure et la convertir, selon le cas, en redressement ou en liquidation judiciaires.
- **Eurotunnel reste dirigé par son Exécutif actuel.**

... POUR MIEUX COMPRENDRE SON FONCTIONNEMENT

LE TRIBUNAL A DÉSIGNÉ LORS DE L'OUVERTURE :

- Un juge-commissaire, M. Bernard Soutumier, et un juge-commissaire suppléant : M. Jean-Philippe Klotz.
- Deux mandataires judiciaires, représentant les intérêts des créanciers (Maîtres Jean-Claude Pierrel et Valérie Leloup-Thomas).
- Deux administrateurs judiciaires, qui ont pour mission de surveiller ensemble Eurotunnel dans sa gestion et l'assister éventuellement dans l'élaboration du projet de redressement (Maîtres Laurent Le Guernevé et Emmanuel Hess).

LES AUTRES PARTIES PRENANTES :

- **Deux comités de créanciers**, constitués par les administrateurs judiciaires, (un comité des principaux fournisseurs, un comité des établissements de crédit) qui

voteront sur le projet de plan qui leur sera soumis, à la majorité des membres, représentant au moins 2/3 des créances.

- **Les créanciers obligataires dits « subordonnés »**, seront également appelés à se prononcer.
- Des représentants du personnel désignés.
- **Le Ministère Public** est tenu informé et sera consulté par le Tribunal avant le jugement.

PÉRIODE D'OBSERVATION DE 6 MOIS

La période d'observation implique :

- Suspension des poursuites au titre des créances antérieures au 2 août ;
- Interdiction de payer des créances antérieures au 2 août ;
- Poursuite des contrats en cours ;
- Déclaration des créances antérieures : à cet effet, les mandataires judiciaires ont envoyé dès le mois d'août un avis de déclaration de créances à l'ensemble des fournisseurs et créanciers connus d'Eurotunnel ;
- Inventaire.

DE LA PHASE D'OBSERVATION À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE REDRESSEMENT

- **Un projet de plan est soumis au vote des comités** dans un délai de 2 mois après leur création.
- Ensuite, après avoir consulté les mandataires judiciaires, l'entreprise, les administrateurs judiciaires, et entendu les représentants du comité d'entreprise et le Ministère Public, le Tribunal arrête le plan. **Ce jugement du Tribunal met immédiatement fin à la procédure de sauvegarde.**
- Le Tribunal nomme alors un commissaire chargé de veiller à l'exécution du plan.
- **Les actionnaires de l'entreprise pourront être amenés à se prononcer en temps utile en fonction des données du plan.**

Calendrier Indicatif (sous réserve d'éventuelles prorogations)



Le statut de Concessionnaire : les obligations d'une mission de service public

Le Tunnel sous la Manche est une infrastructure publique, dont la construction, voulue par les Etats dits « Concedants », a été confiée à des sociétés privées dites « Concessionnaires » qui ont accepté d'assumer cette charge, en contrepartie du droit de l'exploiter pendant une durée déterminée ⁽¹⁾. A terme, l'infrastructure reviendra gratuitement aux Etats, à moins que ceux-ci ne décident de renouveler la Concession.

Le financement de la réalisation et de l'exploitation de l'ouvrage devant être exclusivement réalisé à partir de fonds privés ⁽²⁾, les Prêteurs ont estimé devoir bénéficier d'une garantie en cas de défaillance des Concessionnaires ; c'est ainsi que la faculté de substitution a été introduite dans le Contrat de Concession.

Cette clause, en faveur des Prêteurs, permet aux créanciers, sous réserve de l'accord des Gouvernements et dans certains cas précis, de se « substituer » littéralement à Eurotunnel pour l'exploitation opérationnelle le temps nécessaire au remboursement de leurs créances et en tout état de cause, jusqu'en 2052 au plus tard ⁽¹⁾. Dans le cas d'une substitution, l'ordre pré-établi de paiements des créances ne favorise pas le règlement des subordonnés. Cette faculté ne peut être mise en oeuvre que par les créanciers détenteurs de la dette classique.

Les actionnaires d'Eurotunnel sont actionnaires d'Eurotunnel SA et Eurotunnel P.L.C., sociétés mères des Concessionnaires. Le contrat de Concession, qui investit Eurotunnel d'une mission de service public, fixe l'ensemble des règles et conditions définissant les droits et les devoirs des Concedants et Concessionnaires. Les Etats peuvent résilier la Concession si le Titulaire ne remplit pas les conditions voulues.

⁽¹⁾ La Concession a été accordée initialement jusqu'en 2042. En 1994, la durée de la Concession est prolongée de dix ans soit jusqu'en 2052 ; en 1997, les deux Etats décident à nouveau d'étendre la période de Concession, cette fois jusqu'en 2086.

⁽²⁾ Le Traité de Cantorbéry, texte fondateur du Tunnel, signé en 1986, ainsi que le Contrat de Concession, excluent toute implication financière directe de l'un ou l'autre gouvernement, mais n'excluent pas les aides de droit commun.