

Eurotunnel - Suppression des avantages tarifaires

Ce sont peut-être près de 12 000 actionnaires minoritaires qui pourraient faire basculer le résultat de l'OPE en cours si la direction d'Eurotunnel décidait de revoir sa position face aux avantages tarifaires qui leur ont été accordés à l'origine en 1987 et 1990.

En effet, si le mouvement a peu d'ampleur en France, il a déjà réuni plusieurs milliers de petits porteurs en Grande Bretagne. Ceux-ci se sont réunis au sein d'une association l'ETAG (www.etag.uk.com) qui a constitué en un peu plus d'un mois un financement de plus de 1,5 millions d'euros destiné à faire entendre sa voix en s'opposant à l'offre en cours telle qu'elle a été formulée.

Dans le cadre de l'offre actuelle, ces petits porteurs qui ont déjà perdu la quasi totalité de leur investissement, perdront également les avantages tarifaires qui leur ont été accordés jusqu'en 2086 et n'ont donc aucun intérêt particulier à apporter leurs titres.

Il serait dommage qu'à la fin d'un processus de restructuration complexe et périlleux, la Direction d'Eurotunnel ne prenne pas sérieusement en considération cette situation. Elle conduit ainsi ses plus fidèles supporters qui ont cru et ne demandent qu'à croire encore en l'avenir de ce fantastique ouvrage, à rejeter par dépit l'offre qu'on ne leur a pas faite.

Pourtant, en début d'année, Eurotunnel a adressé aux actionnaires britanniques une note les informant que leurs droits seraient conservés lors de la restructuration. Ces droits contractuels ont été réduits in fine à 6 voyages allers simples (soit 3 AR) par an avec une réduction de 30 % sur le prix de vente et jusqu'en 2010 seulement. Aujourd'hui, les avantages tarifaires sont prévus de cesser en 2086 et ouvrent droit à un nombre non limité de voyages par an pour un coût de 1,50 euros ou 50% selon la date d'achat (1987 ou 1990) pour les actionnaires d'origine qui s'étaient engagés à souscrire alors un nombre minimum d'actions.

La Direction d'Eurotunnel indique se retrancher derrière les avis du Take Over Panel Britannique (L'équivalent de l'AMF) puis de l'AMF sans que cela se soit clairement avéré en mettant en avant une égalité entre les différentes catégories d'actionnaires pour la nouvelle société. L'AMF a exigé, à la suite des interventions de l'ETAG, une clarification sur le devenir des avantages des actionnaires concernés et il est clairement indiqué sur la version anglaise (seulement ?) [du site d'Eurotunnel](#) que ces avantages seront perdus si les titres sont apportés à l'offre en cours et conservés dans le cas contraire.

La situation est rocambolesque: En apportant leurs titres, ces petits porteurs perdent leurs avantages automatiquement, en ne les apportant pas ils ne peuvent que souhaiter que l'offre soit un succès et pouvoir continuer à bénéficier de leurs avantages qui perdurent.

Conclusion: Il est urgent que la Direction d'Eurotunnel qui comme ses actionnaires, Français et Britanniques, déçus aujourd'hui souhaitent un meilleur avenir pour Eurotunnel, prenne les mesures qui s'imposent et leur en fasse part afin que cette restructuration soit un succès et une satisfaction pour tous.

Bruno Taxy
Actionnaire 1987

PS.

Au sujet de l'ETAG (www.etag.uk.com) :
EuroTunnel foundation shareholders' Action Group (ETAG) est animé par un comité comprenant :
Michael Stainer FCA – Member of Eurotunnel Shareholder Consultative Committee
Paul Fox FCA – Member of Eurotunnel Shareholder Consultative Committee
Michael Spencer QC – Crown Office Chambers, expert in Group litigation
John Webley FCA – a former Morgan Stanley Managing Director