

SeaFrance Une offre conjointe de DFDS et LDA

Le danois DFDS et Louis Dreyfus Armateurs ont déposé une proposition de reprise auprès du tribunal de commerce de Paris. La CFDT prépare son propre dossier en coopérative.

Le groupe danois DFDS, actionnaire de l'opérateur de ferries DFDS Seaways, et Louis Dreyfus Armateurs, actionnaire de LD Lines, ont présenté le mardi 26 juillet aux administrateurs judiciaires de SeaFrance une offre conjointe de « **reprise partielle des actifs et du personnel** » de la filiale de la SNCF. L'investisseur spécialisé dans l'industrie du divertissement Being Bang aurait, comme l'an dernier, également présenté une offre.

DFDS et LDA proposent la création d'une coentreprise dans laquelle DFDS serait majoritaire. Elle reprendrait, non seulement SeaFrance et son fonds de commerce Douvres-Calais, mais aussi les autres routes de LD Lines, dans la mesure où les autorités de la concurrence autoriseraient ce schéma. Toutes les liaisons actuelles de LD Lines sont a priori concernées.

TENTATIVE DE CONSOLIDATION

Mais la délégation de service public de Dieppe-Newhaven et l'autoroute de la mer Saint-Nazaire - Gijon, subventionnées, appelleraient l'approbation des autorités concernées. DFDS préserverait sa liaison Dunkerque-Douvres « **plutôt dirigée vers une clientèle nord et est-européenne** », précise Søren Brøndholt Nielsen, directeur relations investisseurs du groupe danois.

Les partenaires ne précisent pas à quel niveau se situe leur offre sur SeaFrance, en nombre de navires et en reprise de per-

sonnel. Le pavillon français « **nous semble obligatoire** », lâche Antoine Person, secrétaire général de LD Armateurs. « **Cela ne nous pose pas de problème** », confirme Søren Brøndholt Nielsen.

Cette reprise se situerait-elle à un niveau proche du nouveau plan industriel (NPI), seconde mouture, que le directoire de SeaFrance s'efforce de mettre en place avec beaucoup de difficultés, et qui implique 200 suppressions d'emplois et le retrait du frêteur Nord-Pas-de-Calais ? « **Notre offre repose sur notre analyse du marché**, répond Antoine Person. **S'il se trouvait que la direction de SeaFrance aboutissait aux mêmes conclusions, ce serait sinon un hasard, du moins le résultat d'un diagnostic proche. Néanmoins, notre offre présente la caractéristique de reposer sur la constitution d'un groupe industriel, seul à même de générer les synergies et les économies d'échelle nécessaires à long terme.** »

En d'autres termes, face à un marché difficile, l'offre se place dans la perspective d'une double contraction : du nombre d'acteurs, en passant de 5 à 3 concurrents entre Le Havre et Dunkerque (Eurotunnel, DFDS Seaways-LD Lines et P&O Ferries) ; de la flotte et du personnel d'autre part. Cela, avec le double objectif de faire baisser la charge fixe globale, tout en réduisant l'offre en volume pour restaurer les prix.

* Nul ne précise à quel niveau financier se situerait la reprise



Les « SeaFrance Renoir » et « Cézanne » sont vendus, probablement à prix très bas. Ils ont été rebaptisés respectivement « Eastern Light » et « Western Light ».

des actifs. À quel tarif seraient négociés trois car ferries cédés à la barre du tribunal ? La SNCF abandonnerait-elle tout ou partie de ses créances ? Sur tous ces points, Bruxelles aurait son mot à dire.

Alain SIMONEAU

► **Premier semestre : marché en hausse, mais prix faibles.** Au 1^{er} semestre, selon Vincent Launay, le marché du fret sur le détroit a augmenté de 5 %, le marché passager a baissé de 0,8 %. SeaFrance a fait mieux que le marché en fret, nettement moins bien (-7 %) en passagers. La saison semble forte. Eurotunnel annonce un record de passage au 3^e week-end de juillet. « **Tous les acteurs réalisent de bons volumes, mais les prix restent faibles**, commente Vincent Launay. **La compagnie équilibre ses comptes, ce qui est insuffisant.** »