

Le virus renforce la pression sur les finances d'EDF

ÉNERGIE

La crise sanitaire a épargné les revenus du groupe public au premier trimestre.

Mais ses finances devraient être mises sous haute pression en 2020.

Sharon Wajsbrot
@Sharonwaj

EDF tient bon. Pour le moment. En dépit de la crise du coronavirus, l'énergéticien a publié un chiffre d'affaires en baisse de 1 %, à 20,695 milliards d'euros au premier trimestre. La pandémie de Covid a amputé ses revenus de 247 millions d'euros et son résultat opérationnel « d'environ 200 millions ». En début d'année, EDF a notamment profité de meilleures conditions de prix de l'électricité en France et au Royaume-Uni, ce qui lui a permis de compenser en partie la chute de la consommation d'électricité et de gaz liée aux mesures de confinement en Europe.

La suite risque toutefois de se compliquer. D'abord parce qu'au deuxième trimestre les mesures de confinement vont jouer à plein, ensuite parce que la crise de Covid-19 a largement bousculé le calendrier de maintenance des réacteurs nucléaires d'EDF. Au global, le groupe anticipe un manque à gagner de 2,5 à 3 milliards d'euros de résultat opérationnel en 2020 lié à la pandémie. Pour mémoire, avant la crise, EDF tablait sur un résultat opérationnel compris entre 17,5 et 18 milliards.

Le Covid a bousculé le calendrier de maintenance des réacteurs.

Dans les prochains mois, les finances du groupe risquent donc d'être mises sous haute pression. Cela d'autant plus qu'une grande partie des investissements du groupe, liés à l'entretien de ses réacteurs, ne peuvent pas être reportés. « EDF devrait pâtir d'un déficit de flux de trésorerie annuel de 2 à 3 milliards par an », pointe Claire Mauduit, directrice chez S&P Global Ratings. L'agence a placé la note du groupe sous surveillance négative mi-avril.

« Le groupe dispose d'une position de liquidités très solide, il n'y a donc pas d'urgence financière. Nous ne sommes en rien en discussion aujourd'hui avec le gouvernement sur une augmentation de capital », a tenté de rassurer Jean-Bernard Levy, le PDG d'EDF, la semaine dernière.

Dans ce contexte, les investisseurs ont accueilli avec enthousiasme l'annonce de la poursuite des travaux sur la réforme du mécanisme qui régule la vente du nucléaire historique (Arenh) en fin de matinée jeudi, le cours de l'énergéticien figurait en tête des hausses du CAC 40, à +3,72 %. Très attendue, cette réforme devrait donner de l'air aux finances du groupe. « Les discussions se poursuivent entre Paris et Bruxelles, et la Commission de régulation de l'énergie finalise son rapport sur le sujet », a détaillé le directeur financier d'EDF, Xavier Gire.

Les compagnies aériennes sommées de rembourser les billets annulés

AÉRIEN

Dans ses recommandations pour la relance du tourisme, Bruxelles a réaffirmé l'obligation pour les compagnies de rembourser les billets des vols annulés aux passagers qui en font la demande.

Bruno Trévidic
@BrunoTrevidic

C'est un gros caillou dans la chaussure de la plupart des compagnies aériennes européennes. Pour la troisième fois en trois mois, la Commission européenne a confirmé mercredi que les transporteurs aériens doivent rembourser les millions de passagers dont les vols ont été annulés ces derniers mois. Et ce, malgré le plaidoyer des professionnels du secteur, qui affirment ne pas avoir les moyens de rembourser les 9,2 milliards d'euros de billets non utilisés, rien qu'au niveau européen.

Les avoirs facultatifs

Dans le cadre de ses recommandations pour une relance du tourisme européen diffusé mercredi soir, la Commission a réaffirmé la règle européenne qui fait obligation à toutes les compagnies aériennes opérant en Europe de rembourser un vol annulé. « Le remboursement du coût total du billet est dû dans les 7 jours suivant la demande du passager dans le cas du transport aérien, maritime et fluvial, sous 14 jours pour le bus et l'autocar et un délai d'un mois pour le transport ferroviaire », rappelle-t-elle.

Les transporteurs ont certes, la possibilité de proposer un avoir à la place d'un remboursement, mais à la seule condition que le passager



Les millions de passagers dont les vols ont été supprimés, ont le droit d'exiger un remboursement.

l'accepte expressément. Ils ne peuvent donc pas lui être imposés, comme c'est le plus souvent le cas actuellement. Selon une enquête récente de l'association française de défense des consommateurs UFC-Que Choisir, 57 compagnies aériennes sur les 76 passagères au crible, dont Air France, KLM et Transavia, imposent ainsi à leurs clients des avoirs en guise de remboursement, en toute illégalité.

Les compagnies en question ne manquent toutefois pas d'arguments. Selon l'association interna-

9,2

MILLIARDS D'EUROS

Le montant des billets d'avion non utilisés, rien qu'au niveau européen.

tionale du transport aérien, l'IATA, le remboursement de quelque 35 milliards de dollars de billets, à l'échelle mondiale achèverait de vider les caisses des compagnies aériennes, provoquant de nombreuses faillites. Ce qui léserait davantage les passagers qui, dans ce cas, sont rarement remboursés. Les compagnies aériennes font également valoir que les annulations de vols sont le résultat des mesures de restrictions de déplacements imposés par les États. Plusieurs pays, dont la France, se sont

d'ailleurs rangés à leurs arguments, en plaissant auprès de Bruxelles pour une adaptation de la réglementation européenne.

En vain. Non seulement la Commission, soutenue, semble-t-il, par une majorité d'États membres, ne veut pas modifier les règles, mais elle a même proposé de renforcer les droits des passagers. Bruxelles veut en effet protéger les détenteurs d'avoirs, en imposant une durée de validité minimale de 12 mois, la possibilité de se faire rembourser à tout moment et d'utiliser ces avoirs sans restriction sur toutes les lignes de la compagnie.

Bruxelles recommande en outre aux États de créer des fonds de garanties permettant de rembourser les avoirs en cas de faillite du transporteur. Cette disposition, ajoutée aux autres facilités d'utilisation et de remboursement, permettrait de rendre le choix des avoirs plus attractif pour les clients, estime la Commission. Elle suggère même aux compagnies, d'offrir des avoirs d'une valeur supérieure à celle du billet non remboursé.

Un serpent de mer

Reste à savoir comment seront reçues ces recommandations. Certaines compagnies aériennes, qui ont déjà une politique commerciale à géométrie variable selon les clients et les pays, continueront probablement à jouer la montre, en misant sur la lassitude des clients, quitte à risquer une accumulation de contentieux. Quant à la création d'un fonds de garanties, l'idée refait surface à chaque faillite importante de compagnie aérienne. Mais la question du financement de ce type de fonds est toujours restée sans réponse. Les compagnies aériennes bien portantes ne veulent pas avoir à cotiser à un fonds susceptible de renforcer l'attractivité des canards boiteux du secteur et de les encourager à vendre à perte.

Le milliardaire Iskandar Safa lance la restructuration navale allemande

CONSTRUCTION NAVALE

L'homme d'affaires franco-libanais annonce la fusion de son chantier naval de Kiel avec celui de l'entreprise Lürssen pour créer le numéro un allemand des navires militaires de surface.

Anne Bauer
@annebauerbrux

Depuis trente ans, ils se font concurrence. Mais aujourd'hui, la survie de leur industrie passe par un mariage. En Allemagne, les chantiers de constructions navales militaires de German Naval Yards, détenue par le holding Privinvest de l'homme d'affaires Iskandar Safa et Larsen, détenue par la famille Lürssen, ont annoncé leur volonté de fusionner pour bâtir le numéro un allemand de la construction militaire navale dans les navires de surface.

« Ensemble, les deux entreprises devraient réunir un carnet de commandes de quelque 5 milliards d'euros », explique Iskandar Safa aux « Echos », en soulignant que son holding Privinvest n'apporte à la fusion que le chantier allemand de Kiel, mais pas ses chantiers français

(CMN), ni britanniques, ni ceux d'Abu Dhabi.

L'opération de fusion sera finalisée d'ici à la fin de l'année, Lürssen ayant vocation à devenir largement majoritaire du nouvel ensemble et Iskandar Safa se contentant d'une position minoritaire. Elle a la bénédiction des députés allemands, car elle met de fait un terme à la plus grande défaite de l'histoire navale allemande. En effet, la classe politique n'a toujours pas digéré que le plus grand contrat de sa marine, un contrat de plus de 5,3 milliards d'euros pour la construction des quatre frégates multimissions MKS 180, échappe à son industrie navale.

Au terme d'une compétition semée de rebondissements, c'est en effet été attribué en janvier au groupe néerlandais Damen associé à Thales Nederland et à Blohm & Voss du groupe Lürssen, contre l'offre 100 % made in Germany élaborée par German Naval Yards avec ThyssenKrupp et Marine Systems (TKMS) et le groupe d'électronique de défense Atlas.

« Technologies clés »

Pour la première fois dans l'histoire allemande, c'est un Hollandais qui élaborera le design d'un navire de guerre de la Bundeswehr et pas son partenaire traditionnel, TKMS. Dès l'annonce du contrat, le consortium mené par German Naval Yards a déposé plainte contre le choix du

ministère de la Défense, tandis que par réflexe patriotique, les parlementaires allemands inscrivirent la construction de bateaux de surface militaires parmi les « technologies clés » du pays, alors que seuls les sous-marins étaient auparavant jugés stratégiques...

Conséquences européennes

Avec la fusion GNY et Lürssen, tout devrait rentrer dans l'ordre, le néerlandais Damen ayant promis de sous-traiter l'essentiel de la construction en Allemagne. « Nous allons abandonner notre recours juridique », confirme Iskandar Safa. « Notre fusion résout un souci pour la construction navale allemande et nous ne voulons pas retarder un chantier nécessaire à la marine allemande », dit-il. Et d'ajouter qu'il estime que la consolidation navale européenne est nécessaire et TKMS peut toujours s'il le souhaite rejoindre le nouveau groupe en construction.

De fait, ce premier mouvement de fusion en Allemagne pourrait provoquer d'autres mouvements en cascade au sein de l'industrie navale militaire. Le constructeur français Naval Group voulait être au centre de la consolidation européenne. Il risque d'être rejeté à la périphérie. En effet, les difficultés financières pourraient pousser ThyssenKrupp à vendre sa filiale TKMS, qui construit désormais essentiellement des

sous-marins et n'a plus dans les navires de surface que la partie conception et design.

C'est pourquoi le groupe fait les yeux doux à l'italien Fincantieri, qui est faible dans les sous-marins et fort dans les navires de surface. L'italien vient de s'allier à Naval Group via un joint-venture commun dans ce domaine, mais cette alliance, faute d'échange de participations croisées, reste fragile. Le

président de Fincantieri, Giuseppe Bono, qui attend depuis plus de deux ans le feu vert européen pour racheter les Chantiers de l'Atlantique en France, aurait tout intérêt à prévoir un plan B. Au lieu de mener la consolidation navale civile et militaire avec les Français, il le ferait avec les Allemands. Un scénario qui n'est une bonne nouvelle ni pour Naval Group ni pour les Chantiers de l'Atlantique.

COMMUNIQUÉ

AVIS DATE ET HEURE AGMOE 2020 GROUPE IRD
S.A. au capital de 44 274 913,25 € -
40, rue Eugène Jacquet -
59700 MARCQ-EN-BAROEUL
RCS Lille Métropole 456 504 877 - Euronext Paris -
Compartiment C - Code Isin FR 000124232

Les actionnaires sont informés qu'une Assemblée Générale Mixte Ordinaire et Extraordinaire se tiendra le mardi 23 juin 2020 à 14h30 à La Cité des Echanges, 40, rue Eugène Jacquet, 59700 MARCQ-EN-BAROEUL. Dans le contexte exceptionnel de pandémie de Covid-19, cette assemblée se tiendra à huis clos, hors la présence physique des actionnaires. La Société les invite à consulter régulièrement la rubrique dédiée à l'assemblée sur son site internet : www.groupeird.fr.