

COMMUNIQUE



Le 15 septembre 2005

Eurotunnel : résultats du premier semestre 2005 en amélioration **Comptes établis en normes IFRS**

- ⇒ **Croissance du chiffre d'affaires de 2 %**
 - Chiffre d'affaires des services Navettes (214 millions d'euros) en hausse de 6 % dans un contexte conjoncturel favorable
 - Revenus en provenance des chemins de fer stables : 172 millions d'euros dont 54 millions au titre des charges minimales garanties

- ⇒ **Résultats opérationnels en hausse dans un contexte de réorganisation opérationnelle**
 - Augmentation de 7 % de la marge d'exploitation due en partie à une baisse des charges d'exploitation de 3 %
 - Forte hausse du résultat opérationnel (112 millions d'euros) : + 19 %

- ⇒ **Résultats financiers**
 - Réduction de 18 % de la perte nette, ramenée à 125 millions d'euros
 - Taux de couverture des intérêts après investissements : 97 %

- ⇒ **Restructuration financière**
 - Poursuite des négociations engagées en avril avec les créanciers à un rythme conforme au calendrier

Jacques Gounon, Président-Directeur Général du Groupe Eurotunnel, a déclaré :

«Eurotunnel améliore ses performances opérationnelles à marche forcée. Le chiffre d'affaires de l'activité Navettes est en progression, dans le cadre d'une politique commerciale s'appuyant sur nos atouts : facilité, rapidité, fiabilité.»

La réduction des charges d'exploitation de 3 % devrait être consolidée au second semestre grâce à une meilleure adaptation de l'offre Navettes à la demande de nos clients, et à une réduction des coûts, notamment avec les premiers départs volontaires.»

Je salue tout particulièrement les efforts et le dévouement de tous les collaborateurs d'Eurotunnel et le sens des responsabilités des organisations syndicales, qui abordent cette phase de redressement avec la ferme volonté de sauver leur entreprise.»

Conformément au calendrier de restructuration financière que l'entreprise s'est fixé, le business plan a été présenté avant le 30 juin, et sur la base de la valorisation correspondante de l'entreprise, un premier schéma de restructuration l'a été le 13 juillet.»

Les négociations avec le Comité ad hoc se sont poursuivies tout l'été, parallèlement aux contacts établis avec deux autres comités de créanciers.»

Il est toujours prévu de rendre compte de l'état d'avancement de ces négociations au plus tard fin octobre, la confidentialité prévalant jusque là.»

RESULTATS FINANCIERS DU PREMIER SEMESTRE 2005

Depuis le 1^{er} janvier 2005, Eurotunnel est tenu de préparer ses comptes appliquant les normes comptables internationales. Les règles et méthodes comptables désormais appliquées ainsi que les exceptions à ces règles, sont décrites à la note 2 des comptes combinés semestriels. Les impacts résultant de l'application de ce référentiel sont présentés en note 8 de ces comptes, consultables sur le site www.eurotunnel.com.

L'annexe 1 de ce communiqué donne un résumé des principaux impacts de l'introduction des normes IFRS dans les comptes Eurotunnel.

Au 30 juin 2005, le Groupe a appliqué la recommandation CNC 2004-R02 du 27 octobre 2004 pour le format de présentation du compte de résultat et du tableau de flux de trésorerie. Cette présentation pourrait néanmoins évoluer en fonction des normes qui seront en vigueur pour l'arrêté des comptes au 31 décembre 2005.

Les chiffres comparatifs au 30 juin 2004 présentés ci-dessous ont été retraités sur la base des nouvelles règles et méthodes comptables appliquées, et ont été recalculés au taux de change du 30 juin 2005 (£1 = €1,468) afin de permettre une comparaison directe avec les chiffres au 30 juin 2005. Les commentaires figurant à la suite du tableau ci-dessous présentent la performance du premier semestre 2005 en la comparant à celle du premier semestre 2004, à taux de change constant.

Les comptes semestriels combinés ont été préparés dans le contexte de deux incertitudes relatives à la continuité d'exploitation et à la valorisation des actifs décrites en note 1 des comptes semestriels combinés et sur la base des règles et méthodes comptables décrites en note 2 de ces dits comptes.

Le tableau ci-dessous et les commentaires qui suivent doivent être lus en relation avec les comptes semestriels combinés du Groupe.

Analyse de résultat En millions d'euros	2005 réalisé	2004 retraité ¹ & recalculé @	2005/2004 % variation ²	2004 retraité ¹
Taux de change €£	1,468	1,468		1,496
Navettes Eurotunnel	214	202	+ 6 %	204
Chemins de fer	172	171	+ 0 %	173
Activités transport	386	373	+ 3 %	377
Activités hors transport	7	13	- 42 %	13
Chiffre d'affaires	393	386	+ 2 %	390
Charges d'exploitation	(186)	(192)	- 3 %	(194)
Marge d'exploitation	207	194	+ 7 %	196
Amortissements et provisions	(79)	(89)		(89)
Résultat opérationnel courant	128	105	+ 21 %	107
Autres charges opérationnelles	(16)	(11)	+ 40 %	(12)
Résultat opérationnel	112	94	+ 19 %	95
Frais financiers nets ³	(237)	(246)	- 4 %	(248)
Résultat de la période (perte)	(125)	(152)	- 18 %	(153)

¹ Etablis sur la base des principes décrits en note 2.1 des comptes semestriels au 30 juin 2005.

² Les variations ont été calculées sur la base des montants en milliers d'euros.

³ Incluant le coût de l'endettement financier net, les autres produits et charges financières et la charge d'impôt.

Chiffre d'affaires

Le revenu des services de navettes s'élève à 214 millions d'euros au premier semestre 2005, soit une augmentation de 6 % par rapport à la même période en 2004, en raison d'une augmentation du trafic et des prix moyens de l'activité du service Navettes Camions.

Les revenus provenant des Chemins de fer sont stables à 172 millions d'euros pour la période ; ils sont toujours protégés, jusqu'à fin novembre 2006, par le versement des charges minimales garanties par la Convention d'Utilisation, qui s'élève à 54 millions d'euros pour le premier semestre 2005.

Les revenus des activités hors transport s'élèvent à 7 millions d'euros pour la période, soit une diminution de 6 millions d'euros, en partie due à une réduction des ventes de terrain par rapport au premier semestre 2004.

Le chiffre d'affaires atteint 393 millions d'euros pour le premier semestre 2005, soit une augmentation de 2 % par rapport à la même période de 2004, à taux de change constant.

Résultat opérationnel

Les coûts d'exploitation ont diminué de 3 % par rapport au premier semestre 2004, malgré une augmentation sensible des coûts d'électricité et d'entretien des équipements, notamment grâce aux réductions de coûts de personnel, de marketing et de primes d'assurance. Le plein effet des mesures du plan DARE n'est pas attendu avant le premier semestre 2006.

Les coûts supportés par le Groupe au titre de la sûreté s'élèvent à environ 7 millions d'euros pour la période.

Les charges d'amortissements et de provisions sont réduites de 10 millions d'euros par rapport à 2004 résultant principalement de la comptabilisation d'une dépréciation exceptionnelle à fin 2004.

Le montant des autres charges opérationnelles s'élève à 16 millions d'euros pour le premier semestre 2005, soit une hausse de 5 millions d'euros par rapport à la même période en 2004, correspondant aux coûts externes liés au processus de refinancement et aux coûts induits par la rupture de certains contrats.

Le résultat opérationnel s'élève à 112 millions d'euros pour le premier semestre 2005, soit une amélioration de 18 millions d'euros (19 %) par rapport à la même période de 2004, à la suite de l'augmentation du chiffre d'affaires (7 millions d'euros), de la réduction des charges d'exploitation (6 millions d'euros), et des amortissements et des provisions (10 millions d'euros), et ce malgré l'augmentation des autres charges opérationnelles (5 millions d'euros).

Résultat net

Les frais financiers nets, incluant des autres produits et charges financières, s'élèvent à 237 millions d'euros au premier semestre 2005, en baisse de 4 % par rapport à la même période de 2004. Le coût des instruments de couverture, inclus dans le montant des charges d'intérêts nettes, atténue sensiblement l'impact de la baisse des taux d'intérêt.

Le résultat net du semestre est une perte de 125 millions d'euros, soit une amélioration de 27 millions d'euros par rapport à la même période de 2004.

Flux de trésorerie

En millions d'euros	30 juin 2005	30 juin 2004
Taux de change € / £	1,483	1,491
Flux de trésorerie courante	207	185
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(4)	(24)
Flux de trésorerie courante après investissement¹	203	161

Le flux de trésorerie courante atteint 207 millions d'euros au premier semestre 2005, soit une augmentation de 22 millions d'euros, par rapport à la même période en 2004, résultant de la hausse de la marge d'exploitation, combinée à une baisse des besoins en fonds de roulement.

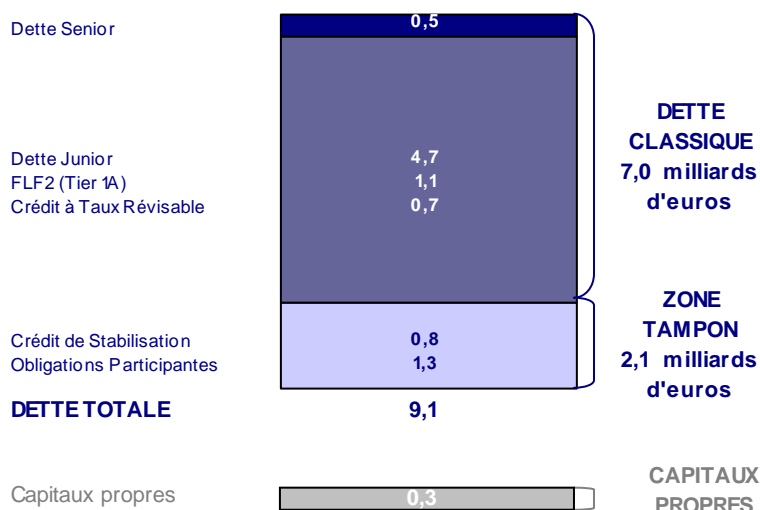
Les dépenses nettes d'investissements ont été sensiblement réduites à 4 millions d'euros en raison d'une réduction des achats et de la trésorerie générée par les opérations immobilières. Le flux de trésorerie courante après investissement s'élève à 203 millions d'euros au premier semestre 2005, soit une augmentation de 42 millions d'euros par rapport à la même période en 2004.

Le taux de couverture des intérêts contractuels après investissements s'élève à 97 % pour le premier semestre 2005.

¹ Variation de trésorerie avant flux de trésorerie non courante, flux de trésorerie lié à l'impôt et flux de trésorerie net lié aux activités de financement.

STRUCTURE DE FINANCEMENT

Financement au 30/06/2005 valeur nominale (en milliards d'euros)



Le financement d'Eurotunnel est composé de trois parties principales – la Dette Classique, une Zone Tampon et les capitaux propres.

La Dette Classique d'un montant de 7,0 milliards d'euros comprend 0,5 milliard d'euros de Dette Senior et de 4^{ème} Tranche, 4,7 milliards d'euros de Dette Junior, 1,1 milliard d'euros de dette FLF2 (Tier 1A), et 0,7 milliard d'euros de Crédit à Taux Révisable.

Selon les termes des Conventions de Crédit, aucun instrument de la dette ne vient à échéance avant mi-2006. En l'absence de modification significative de la Convention de Crédit, le montant total des remboursements au titre de la période 2006 à 2009 s'élèverait à environ 396 millions d'euros, dont 6 millions d'euros en 2006, jusqu'à un montant de 236 millions d'euros en 2009.

La Zone Tampon d'un montant de 2,1 milliards d'euros comprend 0,8 milliard d'euros de tirages sur le Crédit de Stabilisation. Les Avances de Stabilisation portent intérêt à 0 % jusqu'en décembre 2005. Conformément aux dispositions de la restructuration de 1998, Eurotunnel dispose de la possibilité de proposer aux actionnaires de se prononcer sur la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation en Unités avant fin 2005¹. Cette zone inclut également les Obligations Participantes pour 1,3 milliard d'euros, qui portent intérêt fixe à 1 % jusqu'en 2006.

La troisième partie de cette structure de financement est constituée par les capitaux propres qui, au 30 juin 2005, s'élèvent à 0,3 milliard d'euros en normes IFRS.

¹ En se basant sur le montant de 780 millions d'euros d'Avances et Obligations de Stabilisation au 30 juin 2005, et sur la base des Conventions de Crédit en vigueur et des taux d'intérêts actuels, une charge financière complémentaire d'environ 36 millions d'euros par an sera supportée par le Groupe à compter du 1^{er} janvier 2006 en l'absence de conversion. La conversion aboutirait à la création de 451 millions de nouvelles Unités à un cours de conversion fixé à €1,73 au taux de change de £1/€ 1,483. La conversion des Avances et Obligations de Stabilisation représenterait environ 15 % du nombre total d'Unités en circulation. Le nombre d'Unités après dilution serait alors de 2 997 millions d'Unités (en intégrant l'exercice des options de souscription).

ACTIVITE DU PREMIER SEMESTRE 2005

Organes de Direction

Le Conseil commun du Groupe réuni le 18 février 2005 a nommé Jacques Gounon Président du Conseil d'administration, en remplacement de Jacques Maillot. L'assemblée générale des actionnaires du 17 juin 2005 à Coquelles (Pas-de-Calais), a mobilisé plus de 82 000 actionnaires et a ratifié les nominations de Jacques Gounon et Henri Rouanet en tant qu'administrateurs. Jacques Gounon a été nommé Président-Directeur Général suite à la démission de Jean-Louis Raymond de son poste de Directeur Général. Par ailleurs, Jean-Pierre Trotignon a été nommé Directeur des Opérations le 17 août 2005.

Les services Navettes Eurotunnel

Navettes camions

Eurotunnel a transporté 703 363 camions au cours du premier semestre 2005, soit une progression de 9 % par rapport au premier semestre 2004, intégrant les conséquences positives des perturbations intervenues dans l'exploitation du Port de Calais. Le prix moyen par véhicule transporté a également progressé sur le semestre, contribuant à l'augmentation du chiffre d'affaires de ce segment d'activité.

Navettes passagers

Eurotunnel a transporté 951 561 voitures au premier semestre 2005, soit une hausse de 1 % par rapport au premier semestre de l'année précédente. La progression enregistrée au premier trimestre ne s'est pas poursuivie au deuxième trimestre. Le trafic du premier trimestre avait bénéficié des difficultés opérationnelles du Port de Calais et du calendrier, Pâques étant cette année fin mars.

Parallèlement, Eurotunnel a transporté 39 831 autocars, soit 34 % d'augmentation. Attirés par l'efficacité du service offert par Eurotunnel et sa régularité, les autocaristes ont choisi en nombre le service de Navettes d'Eurotunnel.

	1^{er} semestre 2005	1^{er} semestre 2004	Variation en %
Navettes camions	703 363 camions	646 468 camions	+ 9 %
Navettes passagers	951 561 voitures*	944 832 voitures*	+ 1 %
	39 831 autocars	29 834 autocars	+ 34 %

* Y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars.

Activités des Chemins de fer

Le Tunnel sous la Manche est également utilisé par des services ferroviaires non exploités par Eurotunnel : il s'agit d'Eurostar, pour le service passagers de trains à grande vitesse entre Paris et Londres et entre Bruxelles et Londres, ainsi que la SNCF et EWS pour les services internationaux de trains de marchandises.

Eurostar

Le nombre de passagers Eurostar ayant voyagé via le Tunnel sous la Manche a augmenté de 8 % par rapport au premier semestre 2004, confirmant la progression de la fréquentation depuis l'ouverture du premier tronçon de la ligne à grande vitesse au Royaume-Uni, fin septembre 2003.

Trains de marchandises

Le tonnage transporté par les trains de marchandises ayant emprunté le Tunnel a en revanche baissé de 13 %, avec 847 716 tonnes au premier semestre 2005.

Les niveaux de trafic utilisant le Tunnel sous la Manche n'ont actuellement aucun impact sur les revenus d'Eurotunnel en raison des dispositions relatives aux Charges Minimales d'Utilisation, qui s'appliquent jusqu'en novembre 2006.

	1 ^{er} semestre 2005	1 ^{er} semestre 2004	Variation en %
Eurostar	3 675 508 passagers*	3 406 698 passagers*	+ 8 %
Trains de marchandises (SNCF / EWS)	847 716 tonnes	978 717 tonnes	- 13 %

* Le nombre de passagers Eurostar figurant dans ce tableau est celui des passagers empruntant le Tunnel et exclut donc ceux empruntant l'Eurostar sur la seule portion de trajet Paris-Calais ou Bruxelles-Lille.

Evénements importants du semestre (note 1 des comptes combinés)

La stratégie du Groupe se poursuit autour de deux axes :

- la mise en œuvre du plan DARE tant pour les activités de service navettes camions et passagers que pour la réduction des coûts,
- les négociations avec les créanciers, dans le cadre de la dérogation (« waiver ») obtenue en vue de renégocier les Accords de Crédit.

Poursuite de la mise en œuvre du plan DARE

La mise en œuvre de ce plan avait commencé en novembre 2004 et les conséquences sociales ainsi que la résiliation anticipée de certains contrats de sous-traitance avaient été provisionnées en 2004 à hauteur de 52 millions d'euros.

La nouvelle stratégie fret a été mise en place dès janvier 2005. Elle consiste à donner priorité aux clients sous contrats qui fournissent une estimation journalière de leurs passages et permet de mieux satisfaire la clientèle en ajustant la capacité à la demande. La réduction de capacité améliore de manière substantielle le taux de chargement du service Navettes Camions. En outre, Eurotunnel a repris en direct l'activité commerciale antérieurement sous-traitée à Transferry, se donnant ainsi l'opportunité d'améliorer la qualité des services offerts à l'ensemble de ses clients dans toute l'Europe. Le contrat de partenariat qui liait Eurotunnel à son agent pour l'exploitation de la marque et des services EurotunnelPlus a pris fin le 16 août 2005.

Pour le service Navettes Passagers, une nouvelle politique tarifaire a été mise en place dès juin 2005 pour l'activité voitures. Cette nouvelle politique propose un service de réservation plus transparent comprenant l'introduction de trajets basés sur des allers-retours simples, de trajets standards non basés sur la durée du séjour, de trajets Flexiplus modifiables sans frais supplémentaires, de péages et d'accès à l'embarquement prioritaires. La capacité du service de Navettes Passagers sera progressivement réduite au cours de l'année 2005 non seulement pour diminuer le surplus de capacité mais aussi pour améliorer le taux de chargement et permettre ainsi la réduction des coûts.

Concernant le volet social du plan DARE, des négociations entre les représentants du personnel France et UK ont abouti à un accord fondé sur des départs volontaires négociés. La mise en œuvre de cet accord aboutit à ce jour à des résultats à la hauteur des objectifs préalablement définis dans le plan DARE. Dans la pratique, la gestion du processus de départs volontaires négociés, amorcée en juin, devrait se poursuivre jusqu'en avril 2006.

Situation de trésorerie prévisionnelle

Les conséquences financières des projections mises à jour à la lumière des derniers résultats et des perspectives actuelles incluant les conséquences des mesures du plan DARE sont les suivantes :

- La situation de trésorerie en 2005 reste protégée par le mécanisme des Avances de Stabilisation, dont l'émission permet de couvrir à une hauteur maximale de 60 millions de livres (89 millions d'euros au taux de clôture) la partie des intérêts qui ne peuvent être payés en numéraire. Compte tenu des aléas liés notamment à la poursuite de la mise en œuvre du plan DARE, qu'ils soient d'ordre financier ou opérationnel, cette situation de trésorerie reste sujette à certaines incertitudes. Sur la base des prévisions d'exploitation les plus récentes, le niveau des Avances de Stabilisation disponible devrait permettre d'assurer le service de la trésorerie jusqu'à fin 2005, date à laquelle le niveau de liquidité devrait être équivalent au « Permitted Float » (montant maximum tel que défini par les Conventions de Crédit) soit 25 millions de livres (37 millions d'euros au taux de clôture).

- En 2006, le Groupe ne bénéficiera plus du mécanisme des Avances de Stabilisation, rendant ainsi la situation de trésorerie plus vulnérable, notamment à la fin des mois de juillet et octobre 2006, en raison du paiement des charges financières en application de la Convention de Crédit actuelle. Par ailleurs, la protection des revenus provenant des Chemins de fer disparaît après novembre 2006; le versement des charges minimales garanties par la Convention d'Utilisation pour les 11 premiers mois de 2006 a un impact sur la trésorerie estimé à environ 95 millions d'euros.
- En 2007, Eurotunnel ne sera pas en mesure de faire face à ses échéances contractuelles dès le 1er semestre.
- Les flux de trésorerie prévisionnels reposent sur des hypothèses que le Groupe considère raisonnables et réalistes. L'impact de la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation existantes au 30 juin 2005 serait, sur la base des taux d'intérêt actuels, une réduction de la charge financière annuelle d'environ 36 millions d'euros à compter de janvier 2006. Par ailleurs, des perturbations notables à l'activité du Groupe ou des événements non prévisibles ou non quantifiables à la date d'arrêté des comptes en liaison, entre autres, avec l'issue des réclamations en cours, pourraient rapprocher la date à partir de laquelle le Groupe sera dans l'incapacité de faire face à ses engagements financiers.

Restructuration financière

Eurotunnel a obtenu de ses Prêteurs une dérogation (« waiver ») valable jusqu'au 31 janvier 2006 définissant les conditions préalables au démarrage de négociations avec ses créanciers en vue de restructurer sa dette. Cette dérogation a prévu notamment la remise au plus tard le 15 juillet 2005 d'une proposition de plan de restructuration ainsi qu'un mode opératoire structuré de communication entre le comité des créanciers et Eurotunnel. Il peut être mis fin à cette dérogation à tout moment en cas de non respect par les parties de leurs engagements réciproques. Conformément au calendrier, Eurotunnel a remis un *business plan* au cours du mois de juin et a présenté, le 13 juillet, au Comité Ad Hoc, représentant la majorité des co-financiers, ses premières réflexions quant à la restructuration de la dette.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de la restructuration de 1998, Eurotunnel dispose de la possibilité de proposer aux actionnaires de se prononcer sur la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation en Unités avant fin 2005. Les conséquences de cette possibilité, qui fait l'objet d'un examen dans le cadre du projet de restructuration de la dette en cours, sont décrites dans le rapport d'activité semestriel du Groupe.

Les Conventions de Crédit actuelles ouvrent la possibilité de mettre en place une ligne de crédit supplémentaire, telle que décrite dans les comptes annuels 2004. En outre, les accords de crédit prévoient, sous certaines conditions à la survenance d'un Cas de Défaut, un moratoire contractuel (« Standstill ») qui a pour objet d'aménager la négociation d'un plan de restructuration tout en permettant au Groupe de poursuivre normalement son activité.

Incertitudes

Le Groupe fait face à deux incertitudes relatives à la validité du principe de continuité d'exploitation et à la valeur des actifs.

a) Continuité de l'exploitation

La validité du principe de continuité d'exploitation dépend de la capacité du Groupe à mettre en place un refinancement ou à défaut d'obtenir un accord des Prêteurs dans le cadre des Conventions actuelles au plus tard dans le courant du deuxième semestre 2006.

Le Groupe estime que l'ensemble des mesures exposées ci-dessus, visant à apporter une solution satisfaisante à ses besoins de financement peut être mis en place avant la date à laquelle il sera dans l'incapacité de faire face à ses engagements financiers.

L'application du principe de continuité de l'exploitation dans les comptes clos le 30 juin 2005 a été appréciée sur la base des éléments décrits ci-dessus.

b) Valeur des actifs

Une dépréciation exceptionnelle des actifs de 1 845 millions d'euros a été enregistrée au 31 décembre 2003, sur la base d'hypothèses de flux d'exploitation, de niveaux d'endettement sur la durée de la Concession ainsi que de taux de marché ; ceci correspondant à un taux d'actualisation implicite de 7 %.

Au 31 décembre 2004, il a été procédé à une nouvelle estimation de la valeur d'utilité de ses actifs, correspondant à un taux d'actualisation implicite de 7,2 %, qui a conduit à un complément de dépréciation exceptionnelle de 560 millions d'euros.

Ces calculs visant à déterminer une valeur d'utilité des actifs ont été effectués dans le contexte de l'incertitude relative à la continuité de l'exploitation et sur la base des flux de trésorerie d'exploitation issus des contrats en vigueur en présumant, pour les besoins de cette valorisation, la validité du principe de continuité de l'exploitation. Ces valorisations reposaient également sur une réduction du niveau d'endettement de 1,9 milliard d'euros par une augmentation équivalente du capital. Compte tenu des incertitudes croissantes auxquelles il doit faire face, Eurotunnel a considéré approprié, au 31 décembre 2004, de retenir les valeurs hautes des fourchettes de primes de risque de marché et de coefficients d'« asset beta ».

Au premier semestre 2005, la performance opérationnelle du Groupe effectivement constatée et le niveau des taux d'intérêt ne sont pas de nature à modifier la valeur d'utilité des actifs.

Le Groupe travaille actuellement à l'élaboration d'un plan de refinancement dont les conséquences sur le niveau d'endettement pourraient s'avérer différentes de l'hypothèse sous-jacente retenue au 31 décembre 2004.

Le Groupe n'a pas procédé à une révision de ses projections financières, celle-ci étant habituellement effectuée au cours du second semestre de chaque année dans le cadre de la préparation du plan à moyen terme du Groupe.

Des changements relativement mineurs des hypothèses retenues amèneraient des modifications matérielles à cette valorisation ; à titre illustratif, une variation de 0,10 % du taux d'actualisation implicite entraînerait une variation de la valeur d'utilité des actifs immobilisés d'environ 210 millions d'euros.

Réclamations des Réseaux ferroviaires

En vertu de la Convention d'Utilisation du 29 juillet 1987 entre les Réseaux ferroviaires (SNCF et BRB) et Eurotunnel, les Réseaux doivent régler chaque année une contribution aux coûts d'exploitation d'Eurotunnel.

Les Réseaux ont initié le 21 novembre 2001 une procédure d'arbitrage sous la tutelle de la Chambre de Commerce Internationale visant à réduire le montant de cette contribution, dans un premier temps pour les années 1997 et 1998 et, dans un second temps, pour les années 1999 à 2002. La réclamation des Réseaux pour l'ensemble de ces années porte sur un montant estimé au maximum à 140 millions d'euros.

Par une première sentence rendue le 26 avril 2002, le Tribunal Arbitral a ordonné aux Réseaux ferroviaires de régler à Eurotunnel la totalité des sommes provisionnelles dues au titre de la contribution aux coûts d'exploitation pour 2002.

Le Tribunal Arbitral a décidé, dans une deuxième sentence partielle rendue le 30 janvier 2003, que la réclamation des Réseaux concernant la contribution aux coûts d'exploitation au titre de 1997 et 1998 n'était pas recevable car forclosée.

Le Tribunal Arbitral, dans une troisième sentence partielle rendue le 4 mai 2005 :

- a décidé que la réclamation des Réseaux concernant la contribution aux coûts d'exploitation au titre de l'année 2000 n'était pas recevable car forclosée ;
- a rejeté les réclamations des Réseaux concernant des allégations de manquements d'Eurotunnel à ses obligations contractuelles ;
- a apporté un certain nombre de précisions sur l'interprétation des dispositions de la Convention d'Utilisation sur la répartition des coûts et la pratique des parties à cet égard.

La détermination du montant final de la contribution aux coûts d'exploitation pour les années non forcloses 1999, 2001 et 2002 sera effectuée dans le cadre de la mission d'expertise prévue à la Convention d'Utilisation. Le Tribunal Arbitral reste constitué et rendra une sentence finale à l'issue de cette expertise, dans laquelle il prononcera des condamnations éventuelles à l'encontre d'Eurotunnel et/ou de la SNCF et BRB.

Eurotunnel reste confiant dans l'issue de ce litige. Le Groupe n'a donc pas modifié son appréciation des années antérieures et n'a pas constitué de provision tant au niveau de son compte de résultat que de ses prévisions de trésorerie.

Autre réclamation.

La rupture du contrat de partenariat qui liait Eurotunnel à son agent Transferry a généré un contentieux.

ANNEXE 1

Principaux impacts de l'introduction des normes IFRS

Les comptes du premier semestre ont été établis selon les règles et méthodes comptables IFRS décrites, avec leurs impacts, dans les annexes des comptes combinés.

Ci-dessous, les impacts principaux dans les comptes combinés d'Eurotunnel :

⇒ **Sur les capitaux propres au bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2004**

- Les instruments dérivés utilisés au titre de la couverture des emprunts ont été comptabilisés à leur juste valeur. L'impact est une diminution des capitaux propres de 247 millions d'euros.
- La comptabilisation de la dette au taux effectif se traduit par une augmentation des capitaux propres de 166 millions d'euros.
- L'impact de la prise en compte des engagements acquis de retraite est une diminution des capitaux propres de 26 millions d'euros.

⇒ **Sur le résultat de l'exercice 2004 : une perte additionnelle de 52 M€**

⇒ **Traitement des immobilisations**

En l'attente des interprétations définitives de l'IFRIC sur les concessions, le traitement des immobilisations a été maintenu conformément aux normes françaises.

⇒ **Traitement d'une partie de la dette**

La consolidation des entités ad hoc FLF et TJDH se serait traduite par une augmentation des capitaux propres de 180 millions d'euros et une diminution de la Dette Junior d'un montant équivalent. Cet avantage économique ne pouvant se matérialiser que lors du remboursement complet de la dette détenue par FLF et TJDH, Eurotunnel, dans la perspective d'une restructuration significative, n'a pas consolidé ces entités.

Note aux éditeurs :

Les comptes combinés semestriels complets au 30/06/2005 seront consultables sur le site www.eurotunnel.com