

COMMUNIQUE



Le 18 décembre 2006

**Le conseil d'administration d'Eurotunnel approuve le financement du plan de
sauvegarde par un consortium élargi composé de :
Goldman Sachs / Deutsche Bank et Citigroup**

Le conseil d'administration d'Eurotunnel a examiné les deux offres de financement du projet de plan de sauvegarde faites par le consortium Goldman Sachs / Deutsche Bank (« GS / DB ») d'une part et Citigroup d'autre part.

Ces deux offres, conformément au cahier des charges d'Eurotunnel, permettent un financement intégral du projet de plan de sauvegarde, soit :

- un prêt à long terme de 1 500 millions de livres et 1 965 millions d'euros équivalent à un total de 4 164 millions d'euros¹, sous forme d'une dette bancaire classique remboursable suivant les tranches entre 35 et 43 ans ;
- la garantie de souscription des obligations remboursables en actions (« ORAs ») en livres et en euros pour les porteurs de dette Tier 3 pour un montant équivalent à 1 415 millions d'euros, permettant de mettre en place le processus de monétisation des ORAs.

Ces deux offres prennent d'une part également en compte le financement à venir des besoins opérationnels futurs de l'entreprise et d'autre part permettent une capacité d'endettement additionnelle de 225 millions de livres (~330 millions d'euros) en vue de notamment racheter des ORAs.

Les deux offres déposées, tout à fait adaptées au plan d'affaire de l'entreprise, étaient très compétitives et très proches l'une de l'autre. En conséquence, le conseil d'administration a décidé que :

- le consortium GS / DB sera chef de file du financement du plan de sauvegarde ; et
- à la demande de la société, le consortium GS / DB proposera à Citigroup de le rejoindre afin d'assurer 30 % du financement.

Le nouvel endettement d'Eurotunnel, tel qu'il découle du financement proposé, est supportable par l'entreprise, grâce à ses performances opérationnelles et à la diminution de ses charges financières annuelles.

Les charges financières de cette nouvelle dette senior devraient être de l'ordre de 205 millions d'euros par an pour les premières années, le capital ne commençant à être remboursé qu'en 2012.

Ce montant de charges financières est à comparer aux 430 millions d'euros d'intérêts pour 2006 et à l'estimation de 470 millions d'euros pour 2007 (compte tenu des hausses de taux d'intérêts européens annoncées) qu'aurait dû payer Eurotunnel sur l'ancienne dette.

¹ Au taux de change utilisé dans tout ce document de 1£ = 1,46635 €