



Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA



Cher Actionnaire,

La confusion la plus totale régnait en ce moment sur le dossier SeaFrance : aucune offre de reprise viable n'a été présentée au Tribunal de commerce de Paris dans les délais impartis. Et ce, malgré une mobilisation intense des pouvoirs publics français, des collectivités locales et des élus de toute tendance, mobilisation dont les actionnaires historiques et les salariés d'Eurotunnel auraient bien aimé bénéficier en 2005.

Nous ne sommes évidemment pas insensibles à la situation sociale mais rien ne prouve que le flou actuel serve les personnels de la compagnie de ferry. Le 19 décembre dernier, les Administrateurs Judiciaires qui ont toutes les données en mains ont proposé la cessation d'activité, mais le tribunal l'a rejetée, en se proposant d'examiner le plan de cession (lequel ?) le 3 janvier 2012.

L'équation est pourtant simple : SeaFrance, qui perd 230 M€ cette année, a été condamnée par la Commission Européenne à rembourser 70 M€ d'aides d'Etat indues. Les navires ont une valeur de 225 M€, le seul Berlioz ayant été acheté 98 M€ en 2005. Alors de 2 choses l'une : ou l'offre de reprise est faible, et c'est à nouveau une aide d'Etat déguisée, ou elle est substantielle, et le retour sur investissement problématique. En ce qui nous concerne, notre vigilance n'est pas dirigée contre SeaFrance, elle vise à protéger nos 3000 salariés d'une éventuelle injustice.

Et que l'on ne vienne pas nous dire que nous sommes responsables de la déconfiture de SeaFrance. Elle est facile à expliquer : le syndicat qui propose de reprendre la société a déclaré qu'il faudrait une augmentation du prix unitaire de la traversée de 50 € pour que SeaFrance revienne à l'équilibre. Cela donne une idée de la guerre des prix qui a fait rage sur le Détroit et, par contrecoup, sur les perspectives de remontée des prix que cela représente à terme.

Même en tenant compte d'une très faible croissance en Europe de l'Ouest, notre stratégie de parts de marché et notre politique de prix se voient confirmées comme étant celles qui nous permettent d'être bénéficiaires.

Certes, l'arrivée des **trafics ferroviaires passagers en provenance d'Allemagne est reportée à 2015**. Deutsche Bahn qui a clairement réaffirmé sa volonté d'ouvrir ces nouveaux services a déclaré que son fournisseur Siemens accusait des retards dans la réalisation des nouveaux trains. Le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont des excuses, compte-tenu de la levée de boucliers rencontrée côté français. Malgré les dossiers techniques très précis introduits devant la CIG, Deutsche Bahn ne sait toujours pas - plus de 2 ans après les premiers contacts ! - si leurs trains seront agréés pour circuler dans le Tunnel.

Je reste totalement confiant quant à une issue favorable dans ce dossier, d'autant plus que le report du calendrier va peut-être détendre les crispations qui s'étaient cristallisées sur cette affaire.

Et puis, si les blocages étaient injustifiés, je rappellerai aux Etats **l'article 27.7 de la Concession** qui a certainement été perdu de vue et qui prévoit que la CIG et le Comité de sécurité fassent en sorte de faciliter l'exécution de la Concession en prenant en compte « les préoccupations commerciales légitimes des Concessionnaires, notamment pour éviter les dépenses et des délais inutiles ».

Ceci étant, ce décalage nous donne opportunément le temps de finaliser l'installation du système **GSM-R**, qui est la 1ère phase du système d'interopérabilité européenne (ERTMS). Quand on sait que Deutsche Bahn pour desservir Amsterdam et Francfort transitera sur 6 réseaux (anglais, Tunnel, français, belge, hollandais et allemand), l'intérêt de cette simplification est évident.

Cette interopérabilité est d'ailleurs un enjeu également pour le **fret transmanche**. Nous souhaitons l'adoption rapide des **normes STI** (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) au Tunnel qui permettra le passage de matériels standards. Dans cette optique et sans attendre, nous avons obtenu l'agrément du wagon Modalhor utilisé sur les autoroutes de fret ferroviaires françaises.

Au-delà du Tunnel, nous avons aussi obtenu **l'homologation des locomotives Class 92 sur la ligne à grande vitesse** entre Folkestone et Londres.

Dans la même perspective, le **projet CAREX** de transfert de fret aérien express sur des trains cargo à grande vitesse a franchi une étape importante avec la signature le 9 décembre dernier d'un **accord identifiant 150 hectares** situés à proximité de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, sur lesquels serait implanté le futur terminal.

Enfin notre activité de fret ferroviaire Europorte se développe comme prévu, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. Vous pourrez le constater lors de la publication des chiffres d'activité fin janvier.

Malgré un contexte économique difficile, toutes les actions que nous avons engagées progressent avec cohérence dans un seul but : conforter notre position pour créer de la valeur.

Ceci me conduit à conclure en vous souhaitant sans plus attendre de joyeuses fêtes et une bonne année 2012.

Fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

Un nouveau plan d'économie d'énergie

Dans ce domaine crucial, qui touche à la fois à l'engagement environnemental d'Eurotunnel et à la maîtrise de ses coûts d'exploitation, beaucoup de projets très ambitieux ont déjà été lancés : l'alimentation électrique par la France, les éoliennes, la motorisation hybride...

Eurotunnel continue à saisir toutes les opportunités qui permettent de poursuivre cette politique : l'une d'elles vient de Bruxelles qui, le 22 juin dernier, a approuvé une proposition de directive efficacité énergétique. Ce texte stipule d'une part que, d'ici 2014, les vendeurs d'énergie devront économiser 1,5 % des ventes en mettant en place des mesures d'économie ou d'efficacité énergétique chez leurs clients ; et d'autre part que les entreprises devront réaliser un audit de leurs consommations d'énergie pour identifier des sources d'économies potentielles.

Eurotunnel a déjà effectué une partie de ce travail avec son fournisseur dans le cadre des « Certificats d'Économie d'Énergie* », dispositif français généralisé par la directive européenne de juin.

Les certificats d'économie d'énergie sont incitatifs et Eurotunnel espère faire subventionner une partie des investissements avec ces nouveaux outils mis en place par l'Europe. A titre d'exemple, un projet en cours de réalisation consiste à améliorer la circulation de l'air dans les Tunnels ferroviaires de telle manière à faire baisser la résistance à l'avancement des trains pour faciliter la circulation des Navettes et donc de réduire la consommation d'électricité d'Eurotunnel. Une réduction de 1 % sur une facture de plusieurs millions a forcément un impact : il n'y a pas de petites économies. Dernièrement, le passage des Navettes Camions à 32 wagons a permis d'augmenter de 7 % la capacité de transport avec seulement 2 % d'énergie en plus.

Eurotunnel travaille au renouvellement de sa certification Carbon Trust Standard qui demande aussi une réduction des émissions de gaz à effet de serre, donc une réduction de consommation d'énergie. Toutes ces initiatives importent aux investisseurs et à nos actionnaires existants. Les clients d'Eurotunnel sont également sensibles à sa performance carbone. La réglementation française prévoit qu'en 2013, tout transporteur aura à informer ses clients sur la quantité de CO2 émise lors de la prestation vendue ; Eurotunnel travaille déjà avec certains de ses clients sur la mise en œuvre de cette information.

* Créé en 2005, le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), constitue l'un des instruments phare de la politique française de maîtrise de la demande énergétique. Ce dispositif repose sur une obligation de réalisation d'économie d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients.



FlexiPlus se met au vert

Lorsque l'on fait référence à FlexiPlus, le service premium d'Eurotunnel Le Shuttle, on pense tout d'abord à la priorité à l'enregistrement et à l'embarquement, ainsi qu'à une **totale liberté de voyage**. Mais chaque année, ce sont plus de 100 000 clients qui profitent des **avantages exclusifs** que le salon FlexiPlus leur réserve dans un cadre dédié.

Outre **l'accès wifi gratuit**, les **journaux et magazines** offerts à titre gracieux, nos clients bénéficient également de **toute une variété de produits faits maison** : sandwiches, salades composées, wraps, ou encore de délicieuses pâtisseries telles que les éclairs au chocolat et autres délices sucrés typiquement français. Eurotunnel et ses partenaires travaillent en étroite collaboration dans le souci constant d'améliorer et d'élargir la gamme de produits proposés. Récemment, les clients ont ainsi pu découvrir les **nouveaux produits Bio** venus agrémenter la gamme existante.

Les repas sont présentés **avec un set de couverts en bambou, dans des sacs de jute élaborés à partir d'éléments naturels recyclés et recyclables**, que nos clients pourront réutiliser à loisir.



Eurotunnel est prêt pour l'hiver

Eurotunnel est le seul opérateur **transmanche ouvert 24h/24, 365 jours par an**. Été comme hiver, les clients comptent sur le service des Navettes. Les trois derniers hivers ont été marqués par de **fortes chutes de neige** qui sont venues perturber l'exploitation, et ce malgré les différentes actions mises en place par l'ensemble des équipes. Afin de minimiser l'impact de la neige, **l'entreprise s'est mobilisée**, multipliant les **actions préventives**, développant des stratégies d'exploitation et s'organisant au mieux pour pouvoir renforcer les équipes en cas d'alerte neige.

De **nouvelles procédures** ont été établies permettant

de **mieux gérer les Navettes Passagers** en cas de perturbation et de **déneiger les Navettes Camions** sur le yard. La neige perturbe également la circulation routière sur



les terminaux. Pour éviter d'importantes difficultés, le **parc du matériel de déneigement** a été **renforcé, davantage de sel stocké**, et des **circuits de déneigement prioritaires établis** selon différents scénarii ; une stratégie d'exploitation spécifique aux aléas hivernaux a été retenue.

Abonnez-vous à l'alerte mail pour recevoir la Voie de l'Avenir !

Par mesure supplémentaire d'économie et pour préserver l'environnement, la Voie de l'Avenir n'est désormais envoyée qu'électroniquement aux actionnaires qui se seront abonnés au préalable à l'alerte mail. Elle continue bien entendu à être accessible sur le site du Groupe. Si vous ne vous êtes pas encore inscrit pour recevoir nos alertes mail, merci de le faire sans plus tarder pour continuer à recevoir toutes les informations concernant les activités de Groupe Eurotunnel.