

La Voie de l'Avenir

Octobre 2012



Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

Eurotunnel vient d'être primé trois fois, sur chacun de ses trois segments opérationnels : Le Shuttle, les Navettes Camions et le fret ferroviaire. Belles récompenses pour nos équipes, qui n'ont pas ménagé leur peine.

- **Pour Le Shuttle**, il s'agit, pour la deuxième année consécutive, du prix de la **meilleure entreprise de transport ferroviaire** décerné par les quotidiens britanniques The Guardian et The Observer, sur la base du vote de leurs lecteurs. Nous sommes particulièrement honorés de cette marque de confiance de nos clients, exprimée directement. Cela corrobore nos propres enquêtes de satisfaction, qui plébiscitent à 99 % notre offre de service.

- **Pour les Navettes Camions**, il s'agit de l'attribution par le groupe Deutsche Bahn du **prix du meilleur fournisseur** 2012. Obtenir du leader européen du fret ferroviaire et de la logistique dont on connaît le niveau d'exigence, une telle consécration est un réel élément de fierté.

- **Pour Europorte**, c'est le test à grande vitesse réalisé en mars dernier dans le cadre du projet Carex qui a été salué comme **innovation remarquable** par le Rail Freight Group. Transférer de l'aérien au rail le transport de colis express entre les aéroports continentaux dans un contexte où la protection de l'environnement – l'un de nos marqueurs forts – ne pourra que se renforcer, est un projet d'avenir.

De façon plus générale, nous travaillons à « banaliser » le **fret ferroviaire transmanche**. Les contraintes réglementaires édictées à l'origine imposaient l'utilisation de locomotives spéciales – les Class 92 – pour traverser le Tunnel, d'où des ruptures de charges pénalisantes aux deux extrémités. Nous avons obtenu que dorénavant les normes européennes s'appliquent (les STI) ce qui nous a permis de tester la nouvelle locomotive **Prima II d'Alstom** : les essais effectués dans la nuit du 29 au 30 septembre dernier sont totalement concluants. Si le projet **d'autoroute atlantique ferroviaire** venant d'Espagne, débouche sur la Côte d'Opale, avec les wagons Modalohr que nous avons déjà agréés et des locomotives standards, c'est tout un trafic trans-européen qui se mettra en place.

De la même façon, avoir obtenu récemment de la CIG la **suppression des pagodes** sur les Navettes Arbel, ouvre des horizons nouveaux. Ces dispositifs qui n'existaient nulle part ailleurs dans les installations de ferroutage, ralentissent le chargement des camions, alourdissent les navettes et entraînent d'importants frais de maintenance. Au-delà de l'amélioration immédiate du service, c'est la perspective d'étudier des Navettes camions de 3^{ème} génération, qui pourront sortir du périmètre de la Concession et rejoindre des terminaux multimodaux. Certes, c'est pour le futur mais notre responsabilité est de préparer l'avenir.

A court terme, signalons l'évolution de notre organisation opérationnelle : la Concession impose à Eurotunnel d'avoir en permanence des personnels aux deux extrémités du Tunnel : c'est la **FLOR** (First Line Of Response). La mission de ces équipes consiste essentiellement à porter assistance aux voyageurs lorsque, par malchance, un train est à l'arrêt dans le

Tunnel ou, à fortiori, à en faciliter l'évacuation. Depuis l'origine, cette responsabilité d'Eurotunnel était sous-traitée aux sapeurs-pompiers, bien que n'étant pas liée à la **lutte incendie qui, elle, est et reste de la responsabilité exclusive des Pouvoirs Publics**, au titre de ce qui s'appelle la SLOR (Second Line Of Response). Côté français, les services départementaux du Nord-Pas-de-Calais ont pris la décision unilatérale de dénoncer la convention qui nous liait, nous obligeant à contracter avec un autre prestataire. A l'issue d'un processus rigoureux et contrôlé d'appel d'offres - Eurotunnel place la sécurité en priorité absolue – nous avons retenu une entreprise spécialisée qui prendra ses fonctions le 1^{er} janvier prochain. Aucune économie à en attendre, mais une redynamisation et une clarification des rôles toujours utiles. Par contre, dans un autre domaine, celui de la restauration à bord des Navettes Camions, c'est une économie bien réelle que nous réalisons en supprimant cette prestation sur des créneaux horaires où elle n'était pas demandée.

De façon générale, le fait d'avoir **abaissé depuis plusieurs années le point mort de l'entreprise** nous donne la possibilité de protéger notre rentabilité si la crise actuelle devait conduire à un recul des trafics. Et par rapport aux inquiétudes suscitées en France sur le niveau de la consommation du fait du choc fiscal à venir, je rappellerai que nous sommes essentiellement tournés vers la Grande-Bretagne. Quant aux mesures qui pèseront sur les entreprises, je rappellerai également que le Contrat de Concession prévoit obligatoirement que la fiscalité soit répartie 50/50 entre la France et la Grande-Bretagne. Notre bi-nationalité est un atout qui nous permet donc de mieux réagir que d'autres à l'évolution de notre environnement économique.

Je terminerai enfin par les dernières nouvelles relatives à **MyFerryLink**. D'après ce qui se dit sur les ports de Douvres et de Calais, le service est de qualité, le professionnalisme des équipes est très grand et la motivation exemplaire. Mais le retour des anciens clients de SeaFrance prendra du temps, car les concurrents P&O et DFDS font tout pour les retenir, et ainsi tenter d'étouffer le nouveau venu. Mais le plus surprenant n'est pas là : le dernier plan social de SeaFrance prévoyait que la SNCF verserait une aide à toute société exploitant des ferries et embauchant des salariés licenciés au titre de ce plan. Mais le liquidateur Me Gorrias refuserait de verser cette aide, mettant en péril la SCOP. Cela doit certainement être au titre du soutien à l'emploi...

Tous nos marchés sont hautement concurrentiels, âprement disputés. Dans cet environnement difficile, nous nous battons quotidiennement, en visant le long terme, pour défendre vos intérêts.

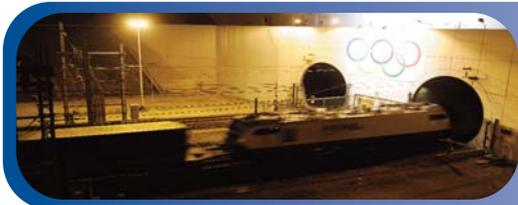
Fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

Une invitation au voyage...



En septembre, Eurotunnel a baptisé le bâtiment passagers de Folkestone du nom d'un des plus grands écrivains français: Victor Hugo (1802-1885), le célèbre auteur de Notre-Dame de Paris ayant vécu une partie de sa vie de l'autre côté de la Manche. L'inauguration du terminal de Coquelles lui aussi rebaptisé, aura lieu lorsque les rénovations en cours seront complétées.



Une locomotive Prima II entrant dans le Tunnel lors des essais du mois dernier

Les Navettes Arbel avec pagodes utilisées actuellement



Une navette sans pagodes qui sera bientôt utilisée pour faciliter nos opérations et donner de nouvelles perspectives au fret ferroviaire transmanche



Et toujours l'émerveillement pour une infrastructure unique au monde

Ces deux dernières années, le Tunnel sous la Manche a fait l'objet d'un grand nombre de programmes télévisés allant du local ([La Voix du Nord.net](http://LaVoixduNord.net) sur les Journées du Patrimoine évoquées dans la Voix de l'Avenir de septembre dernier) à l'international (tournage par le Discovery Channel en janvier 2012, déjà diffusé au Canada et qui touchera 140 pays au total) en passant par le national (tournage Arte en novembre 2011, Public Sénat en mai 2012 et Thalassa qui va être diffusé en France ce mois-ci).

Après le Port de Bordeaux, Europorte à Strasbourg

Le Port Autonome de Strasbourg a choisi Europorte¹, filiale de fret ferroviaire de Groupe Eurotunnel, pour assurer la gestion des circulations ferroviaires et la maintenance² de son réseau ferré portuaire pour une durée de 5 ans.

Véritable carrefour européen des marchandises, le Port de Strasbourg est multimodal, puisque situé sur le Rhin, le premier fleuve d'Europe, et disposant d'un réseau ferré important de 110 km.

Expert de la gestion d'infrastructure, en témoignent les appels d'offres déjà gagnés au Grand Port maritime de Dunkerque, au Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire, aux Grands Ports maritimes du Havre et de Rouen, à Paris et auprès de Bordeaux Port Atlantique, Europorte améliore la compétitivité des ports - le transport ferroviaire en est un élément essentiel - et réalise des projets créateurs d'emplois. Dix personnes seront affectées au Port de Strasbourg. Le fort potentiel de développement et la proximité avec l'Allemagne constituent pour Europorte et le Port Autonome de Strasbourg des vecteurs d'expansion prometteurs.



Port de Strasbourg

¹ Sur le terrain opérationnel, c'est Socorail, filiale d'Europorte, qui sera chargée de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferroviaire du Port de Strasbourg.

² Une partie de la maintenance des caténaires sera sous-traitée à Eurovia, filiale de Vinci.



Emmanuel Moulin
Directeur Général Adjoint
Corporate

Nommé le 28 août 2012 en remplacement de Claude Liénard

Curriculum Vitae

- Adjoint au bureau transports à la direction du Trésor
- Adjoint au bureau trésorerie et politique monétaire
- Administrateur suppléant à la Banque mondiale à Washington
- Secrétaire général du Club de Paris
- Banquier en charge du service public pour la France et la Belgique au sein de Citigroup Global Markets
- Directeur adjoint du cabinet de Christine Lagarde, Ministre de l'Economie, des finances et de l'industrie,
- Conseiller économique du Président de la République.

Changement d'adresse ?

Si vous détenez vos titres au nominatif auprès de BNP Paribas Securities Services ou bien sous forme de CDI par le biais de Computershare Investor Services PLC, n'oubliez pas de leur communiquer tout changement dans vos données personnelles, en particulier tout changement d'adresse postale ou électronique. Vous trouverez les informations pour les contacter sur notre site www.eurotunnelgroup.com.