

# La Voie de l'Avenir

Mai 2013



Lettre aux actionnaires  
de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

Un grand merci pour votre **soutien quasi unanime à la stratégie mise en œuvre**, toutes les résolutions proposées à l'Assemblée générale ayant été massivement approuvées.

Le score<sup>1</sup> le plus marquant est celui portant sur l'**augmentation de 50 % du dividende : 98,8 %**. Il traduit bien la direction que vous souhaitez nous voir prendre en matière de gestion de notre trésorerie, dans l'arbitrage permanent que nous avons à faire entre dividendes, rachat d'actions ou investissements. Cumulés depuis le premier dividende, c'est **plus de 156 M€** qui vous ont été reversés. Nous avons réitéré notre volonté d'aller progressivement vers une distribution de deux-tiers des *free cash flows* générés (133 M€ cette année).

Les présentations faites en assemblée générale ont permis d'aborder plusieurs thèmes importants pour l'avenir de notre société, et de faire un point sur leur actualité :

- **Europorte** : le fret ferroviaire est appelé à se développer partout en Europe, et nous avons une excellente position en France et au Royaume-Uni, où notre croissance organique est portée par la qualité de nos prestations. Nous avons investi dans une flotte homogène de locomotives modernes pour optimiser la gestion des trains et diminuer les coûts de maintenance. Nous comptons maintenant refinancer tout ou partie de cet actif ; l'objectif étant que le retour sur investissement soit supérieur au coût du capital.

- **MyFerryLink** : l'organisation est performante, et nous nous félicitons d'avoir loué les navires à la SCOP qui, en toute indépendance, fait une excellente exploitation, plébiscitée par les clients. Par contre, il existe toujours la menace d'une décision négative de l'autorité de la concurrence britannique qui réduirait à néant le travail accompli et cristalliserait pour notre société les pertes actuelles, sans espoir de les récupérer. Au-delà d'une injustice évidente, une telle décision serait incompréhensible tant MyFerryLink, malgré son succès, est loin de pouvoir inquiéter les mastodontes qui sévissent sur le marché maritime. En tout état de cause, nous ferons appel de cette décision si elle était contraire à nos intérêts, mais nous espérons, dans l'esprit des règles communautaires, que les Etats se concertent et trouvent une position commune acceptable par toutes les parties.

- **ElecLink** : il s'agit de l'installation et de l'exploitation d'une interconnexion électrique de 1000 MW (en courant continu) entre la Grande-Bretagne et la France, utilisant le Tunnel. Ce projet, élaboré conjointement avec notre partenaire Star Capital Partners, a fait l'objet d'un accord avec les réseaux publics de transmission d'électricité des deux pays - respectivement National Grid et Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Nous sommes en train de préparer la demande d'autorisation auprès des régulateurs concernés. Financé par un apport en capital raisonnable et une dette spécifique de type financement de projet, la mise en service est envisagée pour 2016.

- **Liaison Fixe** : l'Assemblée générale a bien sûr été l'occasion de revenir sur les **excellents résultats, tant en termes de trafic qu'en termes financiers**, de l'année 2012 pour l'opérateur du Tunnel. Les trafics 2013 sont conformes à nos attentes, dans un climat économique clairement récessif, et nous avons confirmé notre confiance pour cette année en ce qui nous concerne, notamment parce que les hausses de prix pratiquées n'affectent pas la formidable attractivité du Shuttle. Nous avons détaillé les projets d'améliorations de nos installations, pour offrir un service encore meilleur à nos clients, qu'ils soient en voiture, Flexiplus<sup>2</sup> ou non, ou transporteurs. En revenant sur l'installation de la **téléphonie publique GSM-P** dans le Tunnel, 100m sous le niveau de la mer (une performance technique

unique au monde) qui donne toute satisfaction aux opérateurs téléphoniques français en charge du Tunnel Sud, nous avons souhaité que les opérateurs britanniques ouvrent rapidement le même service dans le Tunnel Nord, qui n'attend plus qu'eux.

L'exposé financier en assemblée générale a aussi été l'occasion de faire un point sur la dette : d'un montant brut dans nos livres de 3,8 Md€, sa **valeur nette n'est plus que de 3,5 Md€** compte tenu des rachats opérés et notre abondante trésorerie. Le taux d'intérêt de 5,78 % négocié juste avant l'éclatement de la crise des *subprimes* reste, eu égard à notre notation Baa1, très compétitif pour une dette dont la maturité est de plus de 25 ans. Cette assertion peut surprendre alors que tous les commentateurs parlent de taux historiquement bas. L'explication tient au fait qu'il **ne faut pas confondre** des taux interbancaires au jour le jour, ou des taux à trois mois avec des taux à 30 ans, qui incorporent évidemment une prise de risque significative pour le prêteur (qui peut prétendre que les taux resteront ceux d'aujourd'hui pendant 30 ans ?). Il faut savoir que tout refinancement comporte des coûts annexes qui peuvent être très significatifs (pénalités, débouclage des couvertures de taux...). J'ai donc confirmé que, n'ayant aucune obligation de refinancement à court terme, nous sommes dans la situation favorable d'être en mesure de saisir des opportunités si elles se présentent, comme nous l'avons déjà fait.

Dans un autre domaine, j'ai indiqué que j'espérais que la CIG conclue maintenant rapidement et positivement sur la demande de Deutsche Bahn de circuler dans le Tunnel, pour que nous puissions accueillir des millions de passagers supplémentaires. Sans qu'il n'y ait *a priori* de lien de cause à effet (!), j'observe qu'Eurostar a introduit un contentieux auprès de la CIG pour contester les péages 2014 qui pourraient être appliqués à Deutsche Bahn. J'ai rappelé que les péages du Tunnel sont définis par la Convention d'Utilisation (le « RUC » de l'anglais Railway Usage Contract), signés par la SNCF et BRB (et donc les Etats, propriétaires à 100 % d'Eurostar) en 1987 et courant jusqu'en 2052 et que Deutsche Bahn se verrait naturellement appliquer l'équivalent. En 2014, le monopole d'Eurostar n'est en rien menacé et cette société, très profitable au demeurant (plus de 100 M€ de résultats en 2012), ne subit aucun préjudice. Elle n'a donc aucun intérêt à agir. Allez comprendre...

Le débat avec la salle, très constructif, a permis de compléter certains points, comme par exemple les avantages tarifaires accordés aux actionnaires, ou l'impact sur les Navettes Eurotunnel des futurs *mega-trucks*. Un film a aussi été projeté pour montrer l'opération de changement de traversée oblique en Tunnel effectuée en 24h sans arrêt de circulation des trains. Très spectaculaire et très représentatif du savoir-faire unique de nos équipes en la matière, il a été très apprécié. Il a même fait rêver ceux qui, sur les lignes normales de chemins de fer, sont pénalisés par les travaux. Je vous invite à le regarder sur la page d'accueil de notre site Internet corporate [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com) avec la retransmission différée des présentations.

Il ne nous reste plus qu'à continuer sur cette lancée. Encore merci pour votre soutien.

Fidèlement,

Jacques Gounon,  
Président-Directeur général

<sup>1</sup> Le détail des votes, résolution par résolution, est disponible sur notre site internet.

<sup>2</sup> Voir au verso pour les améliorations apportées à ce service.

## Païement du dividende

Le dividende sera détaché de l'action GET sur Euronext Paris le 3 juin prochain et sera mis en paiement en espèces le 6 juin 2013 et directement versé sur votre compte que vous soyez actionnaire au porteur ou au nominatif pur. Afin d'éviter des frais de traitement élevés, le dividende sera versé par virement bancaire, en euro ou en livre sterling, aux actionnaires inscrits au nominatif pur chez BNP Paribas Securities Services et uniquement en livre sterling aux détenteurs de CDI.

Selon la législation fiscale française, le dividende est éligible à l'abattement de 40 % pour les personnes physiques fiscalement domiciliées en France, sauf si elles optent pour le prélèvement forfaitaire libératoire de 21 %. Si vous n'êtes pas une personne physique fiscalement domiciliée en France, il faut vous renseigner auprès des autorités fiscales de votre pays.



## Rapports annuels

Le rapport d'activité pour l'exercice 2012 est disponible sur notre site internet [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)

Le rapport RSE du Groupe sera aussi disponible sur notre site sous peu.

## GB Railfreight entre dans l'Histoire !



GB Railfreight, la filiale britannique d'Europorte, est entrée dans l'Histoire le jeudi 28 mars 2013 lorsque l'une de ses locomotives Classe 66 a tiré le premier train direct de la gare de Londres-Victoria jusqu'à East-Grinstead dans le sud de l'Angleterre via le réseau de chemin de fer historique Bluebell Railway qui fonctionnait jusqu'alors en circuit fermé. La locomotive en question a ensuite été baptisée à la gare de Horsted Keynes par John Smith, le président de GB Railfreight.

La reconnexion de ce réseau de chemin de fer historique avec le réseau national a demandé des années de dévouement et de collectes de fonds à un groupe de volontaires enthousiastes et résolus. Cela demandait, en particulier, le dégagement d'une montagne de rebuts accumulés, plus de 40 ans auparavant, sur une section de voie en tranchée. GBRf a su délivrer une prestation de services innovante qui a vu l'utilisation de trains plus longs que prévu à l'origine, permettant d'effectuer le travail nécessaire plus économiquement. Chaque service de train de GBRf transportait l'équivalent d'environ 100 camions de déchets. Le programme complet comprenant environ 80 trains, le choix du rail pour cette opération a permis d'éviter le passage - et les dégâts potentiels - sur les routes du Mid-Sussex d'environ 8 000 camions.

## Flexiplus – voyage sans contrainte avec plus de relaxation

Nouveau revêtement à l'extérieur, nouveau mobilier design à l'intérieur : les salons Flexiplus ont fait peau neuve. Pour le plus grand plaisir des 100 000 clients qui, chaque année, s'y arrêtent quelques minutes avant de se diriger vers leur voie d'embarquement dédiée.

Les voyageurs d'affaire – qui représentent environ 60 % des clients de ce service apprécient tout particulièrement de pouvoir se connecter à Internet, lire la presse internationale lors de cette pause dans un salon privé. Les familles sont souvent plus présentes pendant les périodes de vacances et tous savourent la gamme de produits frais et de délicieuses boissons chaudes et froides disponibles chaque jour dans les salons. Sans oublier les enfants qui reçoivent un jouet en plus de leur collation et disposent d'un coin jeux pour se détendre avant de poursuivre le voyage.

L'autre nouveauté 2013, c'est la nouvelle signalétique mise en place sur chacun des terminaux afin de guider les clients Flexiplus, étape par étape, de leur arrivée à l'enregistrement jusqu'à l'embarquement à bord de la prochaine Navette en partance.

Mais l'innovation ne s'arrête pas là. A l'été prochain, deux nouveaux salons s'érigeront sur les terminaux. Ils auront une capacité de plus de cent personnes, disposeront de nouveaux services et pourront accueillir également les passagers en véhicules haut (plus d'1,85 m) et les motards (qui n'ont pas accès aux salons actuellement pour des raisons de sécurité).



## 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](http://www.eurotunnelgroup.com).