

*Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA*

Edition Spéciale



Cher actionnaire,

Notre appel a été entendu : le « Competition Appeal Tribunal » (CAT) qui a examiné la décision du 6 juin dernier de la Commission de la Concurrence britannique (CC) a, **à l'unanimité, cassé cette décision**, qui prévoyait, sous six mois, d'interdire à MyFerryLink la possibilité d'accoster dans le port de Douvres.

C'est un vrai motif de **satisfaction**, à plusieurs titres :

- **pour le consommateur** : MyFerryLink est désormais un opérateur reconnu pour la qualité de son offre et de son service. Il n'est pas possible d'expliquer autrement son succès, malgré tous les obstacles mis à son développement, qu'il convient de rappeler, une marque inconnue, un démarrage à la sortie de l'été 2012, un renvoi de l'Office of Fair Trading vers la CC dès octobre et une décision préliminaire négative de la CC en février 2013, pouvant décourager les clients. Malgré cela, le trafic a régulièrement progressé (voir au verso), en ligne avec les objectifs annoncés.

- **pour les salariés de la SCOP et leurs dirigeants** : il faut rendre hommage à ces personnes qui avaient perdu leur emploi et qui se sont regroupées en investissant dans une structure coopérative. Le Groupe, en tant qu'armateur, ne peut que se féliciter d'avoir confié l'exploitation de ses navires à un tel sous-traitant, dont l'efficacité est indiscutable. Je rajouterai également que, soumis à d'incessantes interrogations sur leur chance de survie, ils ont su faire face, et n'ont à aucun moment cédé à la tentation de protester ou de faire grève. Une raison de plus pour dire que MyFerryLink n'a rien à voir avec la défunte SeaFrance.

- **pour l'évolution du marché du Déroit** : à côté du leader historique P&O, et grâce à la disparition de SeaFrance, un nouvel entrant DFDS s'est implanté avec force. Il talonne P&O avec 25 % de part de marché sur le fret, le secteur le plus important. Ces deux acteurs majeurs réunis contrôlent plus de 50 % du marché, le Lien Fixe pour sa part est, après une année 2012 hors norme, à son meilleur niveau historique avec une part de marché de 38,5 %. On voit donc mal comment MyFerryLink, avec ses 9 à 10 % de part de marché, obtenu à partir de zéro, pourrait faire autre chose que d'**apporter une vraie concurrence face à ce duopole qui domine le marché**. Et il est tout à fait caractéristique de lire les déclarations publiques de DFDS, qui se plaint de la « pression sur les prix » ! Souffrirait-il d'être en concurrence ?

La décision qui vient d'être prise par le CAT donne de la **visibilité à MyFerryLink**, ce qui permet de revenir sur le contexte général actuel.

Lors de la mise en service du Shuttle, tout le monde pensait que les ferries disparaîtraient. C'est loin d'être le cas, pour deux raisons fondamentales : d'une part, les opérateurs maritimes ont fait de remarquables progrès de productivité – encore récemment

avec les super ferries de P&O – mais d'autre part, parce que **le maritime est aidé, pour ne pas dire subventionné**, par les Pouvoirs Publics. Sans parler des charges sociales réduites pour les marins, les ferries ne paient pas les coûts réels des infrastructures portuaires qu'ils utilisent. La preuve en est apportée par le projet d'extension du port de Calais : le concessionnaire, même subventionné à hauteur de 200 millions d'euros, ne peut mettre en place un financement autonome du fait des droits de port trop bas. Il est obligé de demander une **garantie totale de la région Nord Pas-de-Calais, en toute illégalité** d'ailleurs puisque, en tant que délégataire de service public, il doit porter une partie du risque.

Dans ces conditions, il n'y a pas de raison que le Groupe, qui ne bénéficie d'aucun soutien, ne soit pas présent sur ce marché très particulier. Certes, le chiffre d'affaires est marginal (5 à 6 %) et l'activité, en démarrage, perd pour l'instant de l'argent, mais la trajectoire actuelle permettra de réduire considérablement les pertes à l'horizon 2015. Avec près de 10 % de part de marché, notre investissement dans l'achat des navires a créé de la valeur. Cela a donc du sens de s'y intéresser dans l'optique long terme qui est la nôtre.

La **prochaine étape** est le retour du dossier devant la Commission, puisque le CAT fonctionne plutôt selon le modèle d'une Cour de Cassation. Le vrai changement, est que maintenant la CC devrait pouvoir **intégrer dans son raisonnement la réalité du fonctionnement du marché**, alors qu'elle ne pouvait faire autrement à l'été 2012 que de raisonner sur des supputations et les déclarations péremptoires de DFDS.

Nous sommes plus de deux ans après l'arrêt des activités de SeaFrance (novembre 2011), la liquidation de cette société étant intervenue au tout début de 2012. Nous sommes plus de 15 mois après le démarrage de MyFerryLink. DFDS est en passe de supplanter P&O comme premier opérateur maritime sur le Déroit.

En clair, la donne a changé. La Commission est composée de personnes qualifiées, indépendantes, dont je ne doute pas qu'elles auront à cœur d'intégrer toutes ces évolutions.

Alors, bon vent à MyFerryLink.

Fidèlement,

Jacques Gounon
Président-Directeur général

Dates clefs



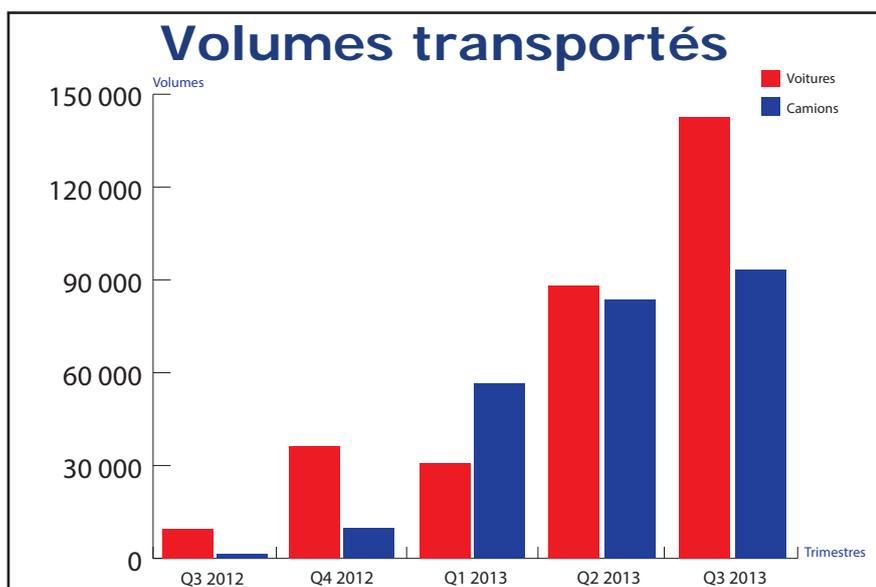
2 juillet 2012 Acquisition aux enchères des trois navires : Rodin, Berlioz et Nord-Pas-de-Calais.

20 août 2012 Affrètement du Rodin et du Berlioz à une société d'exploitation indépendante, la SCOP SeaFrance. Lancement de la commercialisation.

Fin 2012 Mise en service du Nord-Pas-de-Calais.

31 juillet 2013 La part de marché sur le segment des voitures atteint 8,2 %.

31 août 2013 La part de marché sur le segment des camions atteint 10,9 %.



Une **sérieuse alternative** sur le Déroit pour la clientèle des particuliers et des transporteurs du segment fret.

Une compagnie qui s'est imposée malgré un contexte compliqué au niveau commercial, face à deux puissants acteurs en place, P&O et DFDS, qui effectuent des départs deux fois plus nombreux.

Une **qualité de service** soutenue par l'engagement du personnel et reconnue par la clientèle.

- 9 000 traversées réalisées avec une régularité appréciée.
- 1 200 000 passagers transportés depuis son lancement.



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.