

# COMMUNIQUE



Le 24 juillet 2009

## **Large succès de l'offre publique d'échange des bons de souscriptions d'actions de Groupe Eurotunnel SA**

### **Résultats semestriels affectés par l'incendie de septembre 2008**

#### **Dans le cadre de son développement, Groupe Eurotunnel se porte candidat à la reprise des activités de Veolia Cargo en France**

Jacques Gounon, Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel, a déclaré :

*« Malgré un climat économique peu favorable, Eurotunnel met tout en œuvre pour retrouver les marges d'exploitation antérieures à l'incendie de septembre 2008. La reconquête de nos clients et la maîtrise de nos charges sont des priorités. Dans ce contexte, le large succès de l'offre publique d'échange des bons de souscription d'actions démontre la confiance des investisseurs dans la solidité du modèle économique d'Eurotunnel. La croissance du Groupe passera aussi par le développement du fret ferroviaire, activité d'avenir en raison des enjeux environnementaux ».*

\*\*\*

#### **► L'offre publique d'échange des bons de souscriptions d'actions de Groupe Eurotunnel SA est couronnée de succès, avec 76 % d'apport**

- 76 % des 4,3 milliards de bons émis en 2007 dans le cadre de la restructuration financière d'Eurotunnel ont été apportés à l'offre, dès 2009, par leurs détenteurs, qui ont massivement choisi de bénéficier, avec deux ans d'avance, du « retour à meilleur fortune » de l'entreprise.
- 103 502 084 actions nouvelles seront émises et cotées le 27 juillet, avec droit de vote immédiat. Groupe Eurotunnel SA a la possibilité d'en racheter 10,4 millions, puis d'en annuler tout ou partie, pour assurer la relation des actionnaires.
- Cette opération de conversion anticipée permet la simplification de la structure du capital de GET SA et donne une meilleure visibilité au titre, grâce à une capitalisation boursière élevée.

## ► **L'incendie de septembre 2008 continue d'affecter les résultats de Groupe Eurotunnel, en perte de 8 millions d'euros au premier semestre 2009**

### • **Trafic et chiffre d'affaires**

- ✓ La pleine capacité du Tunnel a été retrouvée le 10 février 2009 pour les Navettes d'Eurotunnel et Eurostar a repris un service complet le 23 février, ce qui altère la comparaison avec le premier semestre 2008.
- ✓ Le chiffre d'affaires s'établit à 266 millions d'euros au premier semestre de cette année, soit une baisse de 28 % à taux de change constant<sup>1</sup> par rapport à 2008.
- ✓ Par rapport aux périodes comparables en 2008, le nombre de voitures transportées dans les Navettes d'Eurotunnel (813 715 au cours du premier semestre 2009) recule de 18 %, baisse ralentie à - 8 % durant le deuxième trimestre. Il en est de même pour Eurostar avec 4 345 576 passagers (- 6 % par rapport au premier semestre 2008, mais - 1 % seulement au deuxième trimestre).
- ✓ Les conséquences de l'incendie de septembre 2008 affectent particulièrement le transport des camions : 354 484 poids-lourds ont été embarqués dans les Navettes d'Eurotunnel au premier semestre 2009, soit 53 % de moins qu'en 2008 ; dans ce secteur d'activité, les transporteurs routiers prennent avec les opérateurs transmanche des engagements annuels, leur retour vers Eurotunnel est donc en général différé jusqu'au renouvellement des contrats.

### • **Groupe Eurotunnel a perçu de ses assureurs 141 millions d'euros depuis l'incendie de septembre 2008**

- ✓ Les frais de reconstruction de l'intervalle 6 du Tunnel (57 millions d'euros) sont pris en charge par les assureurs.
- ✓ Les expertises en vue de l'indemnisation de la Navette détruite sont en voie de finalisation.
- ✓ Un acompte de 36 millions d'euros a été comptabilisé au premier semestre 2009 correspondant au montant des indemnités d'assurance encaissé dans la période au titre des pertes d'exploitation (dernier encaissement le 8 juin 2009).

### • **Hors coût d'assurance, les achats et charges externes d'Eurotunnel diminuent de 5 millions d'euros au premier semestre 2009.** L'entreprise a lancé plusieurs plans et initiatives de réduction de ses charges d'exploitation.

### • **A 93 millions d'euros, le coût de l'endettement financier brut d'Eurotunnel baisse de 45 millions d'euros au premier semestre 2009,** notamment en raison des taux d'inflation au Royaume-Uni et en France.

### • **Au 30 juin 2009, Groupe Eurotunnel dispose d'une réserve de trésorerie d'un montant de 257 millions d'euros** (après le règlement semestriel des intérêts de l'emprunt à long terme).

### • **Le résultat net consolidé du premier semestre 2009 est une perte de 8 millions d'euros** à comparer à un profit net de 22 millions d'euros (recalculé) au premier semestre 2008.

---

<sup>1</sup> Pour faciliter la comparaison, les résultats du premier semestre 2008 ont été recalculés au taux de change moyen du premier semestre 2009, soit 1£ = 1,128 €.

► **Groupe Eurotunnel est candidat à la reprise des activités de fret ferroviaire de Veolia Cargo en France**

- Groupe Eurotunnel a toujours manifesté sa volonté de se développer dans le fret ferroviaire. Sa filiale Europorte 2 a été la première entité privée à obtenir en février 2004 une licence d'opérateur ferroviaire et dispose d'un savoir-faire démontré dans ce domaine (opérations au sol pour 2 718 trains et 847 convois tracté dans le Tunnel en 2008).
- **Groupe Eurotunnel est candidat au rachat des filiales françaises de Veolia Cargo** (Veolia Cargo France, CFTA Cargo, Veolia Cargo Link et Socorail), activité représentant un chiffre d'affaires d'environ 50 millions d'euros en 2008. Cette opération est conduite conjointement avec une filiale du groupe SNCF, candidate à la reprise des filiales allemande, néerlandaise et italienne de Veolia Cargo.
- Cette transaction serait la première opération de croissance externe réalisée par Eurotunnel, rendue possible par la réussite de la restructuration financière de 2007. Elle accélérerait le développement d'une activité cœur de métier pour Eurotunnel, contribuant à la préservation de notre environnement.

***Annexe 1 : tableaux trafic et chiffre d'affaires au premier semestre 2009***

***Annexe 2 : analyse financière et événements importants***

## PRODUITS D'EXPLOITATION

### Rappel premier trimestre (janvier-mars)

PRODUITS D'EXPLOITATION en millions d'euros	1 <sup>er</sup> trimestre 2009	1 <sup>er</sup> trimestre 2008 recalculé*	Variation en %	1 <sup>er</sup> trimestre 2008 publié**
Navettes Eurotunnel	60,4	113,7	- 47 %	120,5
Réseaux ferroviaires	53,6	59,4	- 10 %	63,8
Autres revenus	2,0	3,1	- 37 %	3,3
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>116,0</b>	<b>176,2</b>	<b>- 34 %</b>	<b>187,6</b>
Autres produits	28,6	-	n/a	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>144,6</b>	<b>176,2</b>	<b>- 18 %</b>	<b>187,6</b>

\* Taux de change moyen : 1 £ = 1,074 €

\*\* Taux de change moyen : 1 £ = 1,257 €

### Deuxième trimestre (avril-juin)

PRODUITS D'EXPLOITATION en millions d'euros	2 <sup>ème</sup> trimestre 2009	2 <sup>ème</sup> trimestre 2008 recalculé*	Variation en %	2 <sup>ème</sup> trimestre 2008 publié**
Navettes Eurotunnel	82,4	121,7	- 32 %	125,5
Réseaux ferroviaires	64,9	66,3	- 2 %	68,4
Autres revenus	2,8	4,0	- 31 %	4,2
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>150,1</b>	<b>192,0</b>	<b>- 22 %</b>	<b>198,1</b>
Autres produits	7,6	-	n/a	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>157,7</b>	<b>192,0</b>	<b>- 18 %</b>	<b>198,1</b>

\* Taux de change moyen du premier semestre 2009 : 1£ = 1,128 €

\*\* Taux de change moyen du premier semestre 2008 : 1£ = 1,259 €

### Premier semestre (janvier-juin)

PRODUITS D'EXPLOITATION en millions d'euros	1 <sup>er</sup> semestre 2009	1 <sup>er</sup> semestre 2008 recalculé*	Variation en %	1 <sup>er</sup> semestre 2008 publié**
Navettes Eurotunnel	143	235	- 39 %	246
Réseaux ferroviaires	118	126	- 6 %	133
Autres revenus	5	7	- 33 %	7
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>266</b>	<b>368</b>	<b>- 28 %</b>	<b>386</b>
Autres produits	36	-	n/a	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>302</b>	<b>368</b>	<b>- 18 %</b>	<b>386</b>

\* Taux de change moyen du premier semestre 2009 : 1£ = 1,128 €

\*\* Taux de change moyen du premier semestre 2008 : 1£ = 1,259 €

## TRAFIC

### Rappel premier trimestre

TRAFIC		1 <sup>er</sup> trimestre 2009	1 <sup>er</sup> trimestre 2008	Variation 2009/2008
Navettes Camions		171 675	385 145	- 55 %
Navettes Passagers	Voitures*	320 427	454 076	- 29 %
	Autocars	8 537	13 863	- 38 %
Eurostar**	Passagers	1 923 407	2 175 042	- 12 %
Trains de marchandises	Tonnes	275 749	328 940	- 16 %
	Trains	514	744	- 31 %

### Deuxième trimestre

TRAFIC		2 <sup>ème</sup> trimestre 2009	2 <sup>ème</sup> trimestre 2008	Variation 2009/2008
Navettes Camions		182 809	372 278	- 51 %
Navettes Passagers	Voitures*	493 288	538 701	- 8 %
	Autocars	19 264	20 108	- 4 %
Eurostar**	Passagers	2 422 169	2 453 783	- 1 %
Trains de marchandises	Tonnes	299 254	336 627	- 11 %
	Trains	629	744	- 15 %

### Premier semestre

TRAFIC		1 <sup>er</sup> semestre 2009	1 <sup>er</sup> semestre 2008	Variation 2009/2008
Navettes Camions		354 484	757 423	- 53 %
Navettes Passagers	Voitures*	813 715	992 777	- 18 %
	Autocars	27 801	33 971	- 18 %
Eurostar**	Passagers	4 345 576	4 628 825	- 6 %
Trains de marchandises	Tonnes	575 003	665 567	- 14 %
	Trains	1 143	1 488	- 23 %

\* Y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars.

\*\* Seuls sont comptabilisés dans ces tableaux les passagers d'Eurostar qui empruntent le tunnel sous la Manche, ce qui exclut les liaisons Paris-Calais et Bruxelles-Lille.

## ANALYSE FINANCIERE

### SYNTHÈSE

Le chiffre d'affaires consolidé de Groupe Eurotunnel du premier semestre 2009 est significativement affecté par les conséquences de l'incendie de septembre 2008, ainsi que par les effets de la situation économique sur le marché transmanche. A 302 millions d'euros, les produits d'exploitation, qui intègrent les indemnités d'assurance au titre des pertes d'exploitation reçues au cours de la période d'un montant de 36 millions d'euros, sont en baisse de 18 % à taux de change constant par rapport au premier semestre 2008. Les achats et charges externes sont en hausse de 6 % par rapport à la même période en 2008 essentiellement en raison de l'augmentation des primes d'assurance suite à l'incendie de septembre 2008. Les charges financières du premier semestre 2009 sont en baisse significative en raison de l'effet des taux d'inflation très bas, voire négatifs, sur la tranche de la dette financière indexée sur l'inflation. Après prise en compte des autres produits financiers nets de 31 millions d'euros, le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel SA pour les six premiers mois de 2009 est une perte de 8 millions d'euros.

Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux périodes, le compte de résultat consolidé de Groupe Eurotunnel SA du premier semestre 2008 présenté dans le Rapport semestriel d'activité a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat du premier semestre 2009, soit 1£=1,128€.

### ANALYSE DE RESULTAT

En millions d'euros	30 juin 2009	30 juin 2008 recalculé*	% variation	30 juin 2008 publié
<b>Taux de change €£</b>	<b>1,128</b>	<b>1,128</b>		<b>1,259</b>
Navettes	143	235	-39 %	246
Réseaux ferroviaires	118	126	-6 %	133
Autres revenus	5	7	-33 %	7
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>266</b>	<b>368</b>	<b>-28 %</b>	<b>386</b>
Autres produits	36	-	n/a	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>302</b>	<b>368</b>	<b>-18 %</b>	<b>386</b>
Achats et charges externes	(103)	(98)	+6 %	(102)
Charges de personnel	(63)	(61)	+2 %	(63)
<b>Marge d'exploitation (EBITDA)</b>	<b>136</b>	<b>209</b>	<b>-35 %</b>	<b>221</b>
Amortissements	(83)	(80)	+4 %	(80)
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>53</b>	<b>129</b>	<b>-59 %</b>	<b>141</b>
Autres (charges) / produits opérationnels	(1)	22		22
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>52</b>	<b>151</b>		<b>163</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2	11		11
Coût de l'endettement financier brut	(93)	(138)		(145)
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(91)</b>	<b>(127)</b>	<b>-28 %</b>	<b>(134)</b>
Autres produits / (charges) financiers et impôt	31	(2)		(3)
<b>Résultat : (perte)/ profit</b>	<b>(8)</b>	<b>22</b>		<b>26</b>

\* Recalculé à taux de change constant, celui utilisé pour le résultat du premier semestre 2009 (1£=1,128€).

### Chiffre d'affaires

Groupe Eurotunnel continue d'être significativement affecté par les conséquences de l'incendie de septembre 2008, dans un contexte marqué par les difficultés qui affectent le Royaume-Uni et, dans une moindre mesure la France, ainsi que l'ensemble des pays européens, avec un effet par nature immédiat pour l'activité transport transmanche, et particulièrement pour l'activité camions. Au cours du premier semestre, un nouveau concurrent, « LD Lines » est arrivé sur le marché du Détroit.

#### Navettes

La reprise complète des services Navettes a été effective à partir du 10 février 2009. A 143 millions d'euros, les revenus Navettes du premier semestre 2009 sont en diminution de 39 % à taux de change constant par rapport au premier semestre 2008. Il faut toutefois rappeler que le trafic Navettes avait bénéficié de circonstances favorables exceptionnelles au premier semestre 2008, notamment les interruptions portuaires (grèves des pêcheurs, et de certaines compagnies de ferry), et l'année bissextile.

## ANNEXE 2 : ANALYSE FINANCIERE ET EVENEMENTS IMPORTANTS

### *Navettes Camions*

Le retour des clients transporteurs routiers depuis la réouverture de l'intervalle 6 en février 2009 ne s'effectue que très progressivement et la part de marché d'Eurotunnel est d'autant plus impactée en raison d'engagements annuels que les clients auraient pu prendre avec les opérateurs de ferries pendant la fermeture partielle du Tunnel. Après l'incendie de 1996, le retour au niveau de trafic antérieur des camions avait nécessité plus d'une année, mais dans un contexte économique plus favorable. Le nombre de camions transporté par Eurotunnel est donc en baisse de 53 % par rapport au premier semestre 2008.

### *Navettes Passagers*

Les marchés transmanche et les parts de marchés d'Eurotunnel pour les activités voitures et autocars ont été également impactés, mais dans une moindre mesure que le marché Camions. Au cours du premier semestre 2009, le système de « *yield management* » a démontré son efficacité pour l'activité voitures, en particulier pendant la période de limitation de capacité, ayant eu un effet positif sur le prix moyen par trajet. Au premier semestre 2009, le trafic voitures est en baisse de seulement 18 % par rapport au premier semestre de l'année précédente (-8 % au deuxième trimestre), et celui de l'activité autocars est en baisse de 18 % (-4 % au deuxième trimestre).

### **Réseaux ferroviaires**

Les revenus provenant des Réseaux ferroviaires, à 118 millions d'euros, sont en baisse de 6 % pour les six premiers mois de 2009 à taux de change constant.

Eurotunnel a accordé aux services Eurostar la priorité pendant la fermeture partielle du Tunnel, et, le 23 février 2009, ceux-ci ont retrouvé le niveau de service qu'ils avaient avant l'incendie. Le nombre de passagers Eurostar empruntant le Tunnel au premier trimestre 2009 était en baisse de 12 %, tandis qu'au deuxième trimestre, la baisse se limitait à -1 %. Le nombre de passagers pour les premiers six mois de 2009 est en baisse de -6 % par rapport au premier semestre 2008.

Au total, le chiffre d'affaires pour le premier semestre 2009, hors indemnités d'assurance, de 266 millions d'euros, est en diminution de 28 % par rapport au premier semestre 2008 recalculé (368 millions d'euros).

### **Produits d'exploitation**

Un produit de 36 millions d'euros a été comptabilisé au cours du premier semestre 2009, correspondant au montant des indemnités d'assurance encaissées au titre des pertes d'exploitation pendant la période.

### **Marge d'exploitation (EBITDA)**

Malgré la hausse de 10 millions d'euros des primes d'assurance suite à l'incendie de 2008, des réductions des charges dans les postes notamment d'électricité ont limité l'augmentation des achats et charges externes à 5 millions d'euros au premier semestre 2009 par rapport à la même période en 2008.

Les charges de personnel restent stables au premier semestre 2009, les effectifs étant passés d'une moyenne de 2 340 au premier semestre 2008 à 2 370 au premier semestre 2009.

### **Résultat opérationnel (EBIT)**

Après prise en compte des autres charges opérationnelles nets d'un montant de 1 millions d'euros, l'EBIT du premier semestre 2009 s'élève à 52 millions d'euros, à comparer à 151 millions d'euros (recalculé) au premier semestre 2008. Le produit net au premier semestre 2008 de 22 millions d'euros, correspondait essentiellement à un produit de 24 millions d'euros résultant de l'accord transactionnel avec le gouvernement français au titre des intrusions de migrants clandestins en provenance du centre de Sangatte au début des années 2000.

### **Coût de l'endettement financier net**

Les produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie de 2 millions d'euros au premier semestre 2009 sont en diminution de 9 millions d'euros en raison de la baisse significative des taux d'intérêts et en l'absence des produits financiers résultant du placement temporaire des fonds provenant du produit des opérations financières réalisées au cours du premier semestre 2008 (augmentation du capital et émission des TSRA avant leur utilisation pour le remboursement des ORA II).

A 93 millions d'euros, le coût de l'endettement financier brut est en baisse de 45 millions d'euros à taux de change constant, dont 38 millions d'euros résultent de l'effet des taux d'inflation très bas, voire négatifs, au premier semestre 2009 par rapport au premier semestre 2008, ce qui entraîne une réduction des charges financières relatives à l'indexation du principal de la tranche A de l'emprunt à long terme. Suite aux opérations de remboursement et de rachat des ORA effectuées depuis le premier semestre 2008, les charges de désactualisation des ORA sont en baisse de 7 millions d'euros au premier semestre 2009.

Au premier semestre 2009, les autres produits financiers nets de 31 millions d'euros intègrent la reprise de provision pour risques suite à la fin de procédures judiciaires entamées dans le cadre du plan de sauvegarde.

## ANNEXE 2 : ANALYSE FINANCIERE ET EVENEMENTS IMPORTANTS

### Résultat

Le résultat net consolidé du premier semestre 2009 est une perte de 8 millions d'euros à comparer à un profit net de 22 millions d'euros au premier semestre 2008.

### FLUX DE TRESORERIE

En millions d'euros	30 juin 2009	30 juin 2008
<b>Taux de change €£</b>	<b>1,174</b>	<b>1,262</b>
Variation de trésorerie courante	116	229
Autres produits et charges opérationnels et l'impôt	(3)	(1)
<b>Flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles</b>	<b>113</b>	<b>228</b>
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(11)	(23)
Flux de trésorerie net lié aux activités de financement	(129)	694
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>(27)</b>	<b>899</b>

La **variation de trésorerie courante** s'élève à 116 millions d'euros au premier semestre 2009, à comparer à 220 millions d'euros au premier semestre 2008 recalculé au taux de clôture du premier semestre 2009 de 1£=1,174€ (229 millions d'euros au taux de clôture du premier semestre 2008). Le flux de trésorerie lié au chiffre d'affaires hors indemnités d'assurance est en diminution par rapport à 2008 dans les mêmes proportions et pour les mêmes raisons que celles indiquées dans l'analyse du compte de résultat. Le flux lié aux charges d'exploitation est en augmentation principalement suite à l'augmentation de 20 millions d'euros sur les primes d'assurance versées au premier semestre au titre de l'exercice. Au cours du premier semestre 2009, 36 millions d'euros ont été reçus des assureurs au titre des pertes d'exploitation suite à l'incendie de septembre 2008.

Le **flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement** comprend un encaissement de 10 millions d'euros au titre d'acompte relatif à l'indemnisation du matériel roulant détruit dans l'incendie, et 21 millions d'euros de paiements au titre d'investissement (notamment la rénovation et l'augmentation de la puissance motrice des locomotives).

Au premier semestre 2009, le **flux de trésorerie net lié aux activités de financement** représente un décaissement de 129 millions d'euros se décomposant comme suit :

- des intérêts payés de 102 millions d'euros sur l'emprunt à long terme (l'impact de l'indexation du principal ne donnant lieu à versement de trésorerie que lors de son remboursement) ;
- des paiements de 30 millions d'euros relatifs au rachat partiel des ORA ; et
- des intérêts reçus de 2 millions d'euros.

Au premier semestre 2008, le flux de trésorerie net lié aux activités de financement de 694 millions d'euros s'explique par les deux opérations financières (voir « Coût de l'endettement financier net » ci-dessus), des intérêts reçus de 10 millions d'euros, et des intérêts nets payés de 106 millions d'euros sur l'emprunt à long terme.

### PERSPECTIVES

Les principaux risques et incertitudes auxquels Groupe Eurotunnel pourrait être confronté dans les six mois restants de l'exercice n'ont pas connu d'évolution significative par rapport à ceux identifiés dans le chapitre 4 « Facteurs de risques » du Document de Référence 2008 déposé de l'Autorité des marchés financiers le 16 avril 2009, à l'exception des points suivants :

- Groupe Eurotunnel continue d'être affecté par les conséquences de l'incendie de septembre 2008, en particulier au niveau des clients transporteurs routiers, dont le retour depuis la réouverture de l'intervalle 6 s'effectue très progressivement, notamment en raison d'engagements annuels que ces clients auraient pu prendre avec les opérateurs de ferries. Après l'incendie de 1996, le retour au niveau de trafic antérieur des camions avait nécessité plus d'une année, mais dans un contexte économique significativement plus favorable.
- Néanmoins, Groupe Eurotunnel dispose d'une assurance perte d'exploitation et dommages matériels à hauteur de 900 millions d'euros, et par conséquent, l'impact financier de l'incendie de septembre 2008 sur les résultats du Groupe Eurotunnel devrait, sous réserve de l'absence de divergence de vues avec les compagnies d'assurance sur le niveau des pertes d'exploitation, être limité, sur l'ensemble de la période 2008/2010, au montant de la franchise qui s'élève à 10 millions d'euros.
- Suite à la demande d'indemnisation émanant des réseaux ferroviaires à l'attention des assureurs de Groupe Eurotunnel au titre de leurs propres pertes d'exploitation résultant de l'incendie de septembre 2008 (voir note 1.6 de l'annexe des comptes consolidés semestriels résumés), les remboursements attendus par Groupe Eurotunnel au deuxième semestre 2009 pourraient être retardés. Groupe Eurotunnel a engagé les actions nécessaires pour limiter les conséquences de cette situation sur la trésorerie.

## ANNEXE 2 : ANALYSE FINANCIERE ET EVENEMENTS IMPORTANTS

- L'activité de Groupe Eurotunnel est, comme pour toute entreprise, inévitablement affectée par l'environnement économique de l'ensemble des pays européens, avec un effet par nature immédiat pour l'activité transport transmanche, surtout pour l'activité camions.

Dans cet environnement défavorable, Groupe Eurotunnel poursuit la mise en œuvre de sa stratégie de développement commercial et de maîtrise de l'ensemble de ses coûts.

## EVENEMENTS IMPORTANTS

### Incendie de septembre 2008

La fermeture de la section du Tunnel endommagée par l'incendie du 11 septembre 2008 jusqu'au 9 février 2009 a limité l'activité du premier semestre 2009 dont le chiffre d'affaires est sensiblement réduit par rapport à 2008.

Les pertes d'exploitation et dommages aux matériels du Groupe Eurotunnel résultant de l'incendie sont couverts à hauteur de 900 millions d'euros. Les impacts financiers de l'indemnisation de l'incendie sur le résultat consolidé du premier semestre sont :

- En application des contrats d'assurance, l'indemnisation de la perte d'exploitation donne lieu au versement d'acomptes par les assureurs. Le Groupe a comptabilisé en autres produits d'exploitation les acomptes encaissés à la clôture semestrielle à hauteur de 36 millions d'euros.
- Les coûts des réparations induits par l'incendie sont compensés par un montant correspondant d'indemnités d'assurance à ce titre, et n'ont pas d'incidence sur le compte de résultat.
- L'indemnisation relative au matériel roulant détruit est effectuée sur la base d'une valeur agréée contractuelle. Au 31 décembre 2008, 17 wagons porteurs avaient été déclarés irréparables par l'ensemble des experts, et à ce titre Groupe Eurotunnel avait comptabilisé une créance de 16 millions d'euros, dont un montant de 10 millions d'euros a été encaissé au cours du premier semestre 2009. Les expertises se poursuivent sur les autres éléments de la navette impliqués dans l'incendie afin de déterminer le caractère réparable ou non de ces éléments et d'arrêter les modalités définitives d'indemnisation.

La période d'indemnisation de la perte d'exploitation à la suite de l'incendie est de 24 mois, soit jusqu'en septembre 2010.

### Offre publique d'échange simplifiée des Bons 2007

L'offre publique d'échange simplifiée des Bons 2007 lancée par Groupe Eurotunnel le 25 juin 2009 n'a pas d'impact significatif sur les comptes consolidés au 30 juin 2009.

### Fusion par voie d'absorption de la société TNU SA par GET SA

Les assemblées générales des actionnaires de TNU SA et de GET SA du 28 avril 2009 et du 6 mai 2009 ont adopté les résolutions concernant la simplification de la structure juridique du Groupe, dont les principales étapes incluent notamment la cession par TNU PLC de The Channel Tunnel Group Limited (« CTG ») à TNU SA, la cession de la participation d'Eurotunnel Group UK PLC dans TNU SA et TNU PLC à GET SA, et la fusion/absorption de TNU SA par GET SA.

La fusion/absorption de TNU SA par GET SA a conduit à l'émission de 178 730 actions ordinaires GET SA nouvelles en rémunération de la fusion.

### Rachat partiel des ORA I en espèces

Au cours du premier semestre 2009, Groupe Eurotunnel a racheté 334 507 ORA I pour un montant total de 30 millions d'euros.

### Litiges

Dresdner Bank et Groupe Eurotunnel ont décidé de mettre fin aux procédures contentieuses engagées à Paris par Dresdner Bank se rapportant à l'adoption et à la mise en œuvre du plan de sauvegarde d'Eurotunnel. Dresdner Bank s'est, en conséquence, formellement et irrévocablement désistée d'instance et d'action et a renoncé à ses prétentions au titre de ces procédures. Groupe Eurotunnel, ainsi que les Mandataires de Justice désignés par le Tribunal dans le cadre de la procédure de sauvegarde, ont accepté sans réserve ces désistements.

Les jugements du 2 août 2006 par lesquels le Tribunal de commerce de Paris a ouvert des procédures de sauvegarde au bénéfice des sociétés TNU PLC, Eurotunnel Services Limited, Eurotunnel Plus Limited, Eurotunnel Finance Limited et CTG, ont fait l'objet d'une tierce opposition émanant des sociétés Elliot. Ces tierces oppositions ont été rejetées par cinq jugements du tribunal de commerce de Paris en date du 15 janvier 2007. L'appel de cette première série de décisions formulé par les sociétés Elliot a été rejeté par cinq arrêts de la Cour d'appel de Paris en date du 29 novembre 2007 (voir paragraphe 20.7.1 du Document de Référence 2008). La Cour de Cassation a cassé le 30 juin 2009, les cinq arrêts de la cour d'appel sur la recevabilité de cette voie de recours et l'affaire est renvoyée devant la Cour d'Appel de Paris pour qu'il soit statué au fond. Cette procédure n'est pas considérée de nature à remettre en cause la validité du plan de sauvegarde, et Eurotunnel reste confiant dans l'issue favorable de ce litige.

## ANNEXE 2 : ANALYSE FINANCIERE ET EVENEMENTS IMPORTANTS

### Eurostar et les assureurs

Eurotunnel est couvert par une police d'assurance couvrant les dommages matériels et les pertes d'exploitation, composée de deux lignes de couverture : une première ligne de couverture de 200 millions d'euros placée en France et une deuxième ligne de 700 millions d'euros placée sur le marché londonien.

A la date d'arrêté des comptes semestriels, Groupe Eurotunnel a reçu des remboursements de la première ligne à hauteur de 51 millions d'euros au titre des réparations du Tunnel, 10 millions d'euros au titre du matériel roulant, et 80 millions d'euros au titre de la perte d'exploitation, soit un total de 141 millions d'euros.

Les réseaux ferroviaires (BRB et SNCF), utilisateurs de l'infrastructure du Tunnel sous la manche, bénéficient de l'assurance souscrite par Groupe Eurotunnel pour les dommages matériels au Tunnel. Comme indiqué au paragraphe 6.4.1 du Document de Référence 2008, les compagnies d'assurance de Groupe Eurotunnel ont reçu une demande d'indemnisation au titre de l'incendie du 11 septembre 2008 émanant des réseaux ferroviaires et portant sur leurs propres pertes d'exploitation. Les réseaux ferroviaires estiment que les assureurs de Groupe Eurotunnel devraient également les indemniser pour leurs propres pertes d'exploitation consécutives à l'incendie.

De ce fait, Eurostar UK Limited (« EUKL », en évoquant les droits de BRB) et la SNCF ont engagé une procédure à l'encontre des assureurs et obtenu *ex parte* et sur requête en référé (non contradictoire et en l'absence des autres parties) une ordonnance du TGI de Paris en date du 13 mai 2009 :

- à l'égard des assureurs de première ligne ;
- leur ordonnant de « réserver dans leurs comptes – sur la somme de 200 millions d'euros correspondant au montant total de la garantie de la police – la somme de 48 millions d'euros au bénéfice des sociétés SNCF et EUKL » en attendant une décision sur le fond (sur le droit à l'indemnité). Cette somme correspond à l'estimation non contradictoire par les réseaux de leur perte d'exploitation.

Cette ordonnance a été notifiée aux assureurs le 20 mai 2009.

La procédure en cours entre EUKL/SNCF et des compagnies d'assurance n'implique pas Groupe Eurotunnel qui n'est pas partie à la procédure.

Ces actions, par nature, ne remettent pas en cause le principe d'indemnisation des pertes et dommages supportés dans le cadre du sinistre, à concurrence de 900 millions d'euros, mais pourrait retarder les remboursements attendus. Pour éviter ces retards, Groupe Eurotunnel a engagé les actions judiciaires nécessaires.