

13 JANVIER 2015



Cher actionnaire,

La Commission de la concurrence britannique vient de décider de réduire la concurrence sur le Déroit du Pas-de-Calais, en nous interdisant d'opérer une liaison maritime sur Douvres et en affirmant qu'il ne peut y avoir que 2 opérateurs de ferries et non 3. Comprenne qui pourra, alors que le marché global est en croissance, que nos concurrents ont des parts de marché camions loin d'être négligeables (29 % pour P&O ; 24 % pour DFDS), et que la capacité offerte vient de connaître une nouvelle réduction : le Molière, que nous n'avions pas repris, vient d'être acheté par Stena et opère à présent en mer d'Irlande.

C'est d'autant plus illogique que MyFerryLink est un succès industriel et commercial. En ayant débuté

le 20 août 2012 sans aucune base de clientèle (SeaFrance avait disparu depuis 9 mois), la jeune société a, malgré les embûches qu'elle a rencontrées, tenu son plan de marche : en 2014, elle a transporté près de 400 000 camions, 350 000 voitures et 1,5 million de passagers. C'est aujourd'hui une belle entreprise gérée professionnellement.

Le motif retenu par la concurrence britannique est que nous aurions en fait acquis le fonds de commerce de SeaFrance. Nous avons gagné en premier appel mais la Commission persiste et signe. Un deuxième appel reconnaît que nos arguments sont pertinents mais que ce n'est pas suffisant pour contredire la Commission. **Dans ces conditions, le plus raisonnable est d'essayer de vendre MyFerryLink**, ce que nous avons annoncé.

Paradoxalement, cette **situation est favorable à la Liaison Fixe** : il y aura un **amoindrissement de la concurrence maritime** dans un port de « Calais 2015 » devenu trop grand après un investissement pharaonique de 880 M€ qui se répercutera inévitablement par une augmentation des droits de port.

Pour profiter de ce contexte, **nous avons décidé de continuer à investir** : après **Terminal 2015** dont je vous ai déjà parlé, nous venons de passer **commande, pour 40 M€, de 3 nouvelles Navettes Camions**, soit environ une centaine de wagons, à une ancienne filiale de Deutsche Bahn. Ceci augmentera notre capacité de 20 % et permettra d'offrir 8 départs par heure !

Ces investissements sont d'autant plus nécessaires que nous avons encore **établi des records historiques de fréquentation en cette fin d'année** : plus de 19 000 véhicules (voitures, camions et autocars) en une seule journée, le 19 décembre

2014, et près de **220 000 véhicules**, de cette date au dimanche 4 janvier inclus.

Pour le **réseau ferroviaire**, c'est-à-dire Eurostar et les trains de marchandises qui utilisent nos installations moyennant péages, **la situation est également très satisfaisante.**

Nous publierons le 22 janvier prochain nos chiffres de trafic et d'affaires pour l'année 2014, et je vous donne donc rendez-vous dans la prochaine lettre pour les commenter.

Nous venons de publier les péages que nous appliquerons en 2016 aux réseaux. Stables pour les trains de fret, en croissance inférieure à l'inflation pour les trains passagers à grande vitesse, ils sont représentatifs de la qualité de notre gestion et de notre productivité toujours plus élevée (à comparer à l'augmentation de 6 % des péages du réseau français cette année !).

Nous sommes en train de renouveler avec Eurostar l'accord que nous avons signé en 2005, qui fixe les conditions d'application de la Convention d'Utilisation (*Railway Usage Contract*). Ce gage de **confiance réciproque** entre les deux partenaires que nous sommes va nous permettre de continuer à coopérer pour **la meilleure croissance de trafic.**

Pour le **fret ferroviaire**, Europorte et GB Railfreight ont aussi rempli leur contrat, dans des marchés en croissance, y compris en France, ce qui est nouveau. Là aussi, rendez-vous le 22 janvier.

Les pays européens qui réussissent le mieux le transfert de la route vers le rail ont su en faire un avantage compétitif : en Allemagne, la part de marchandises transportées par le train est supérieure à 40 %, en France, elle est sous les 10 %. En clair, **Europorte a des possibilités de croissance insoupçonnables.** Une étude indépendante (voir au verso) a même identifié 12 leviers qui permettraient d'accélérer la reprise du fret ferroviaire en France.

Jetons un dernier regard sur l'année écoulée : l'action a progressé entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2014 de plus de 40 %, la capitalisation boursière a atteint près de 6 Md€. Nous savons que rien n'est jamais acquis, notamment compte tenu des événements tragiques survenus à Paris il y a quelques jours, mais cela nous conforte dans le travail accompli et nous encourage à poursuivre.

C'est dans ce contexte que je vous souhaite, cher actionnaire, pour vous-mêmes et ceux qui vous sont chers, une excellente année 2015.

Fidèlement,

Jacques Gounon
Président-Directeur général

En bref...

Le Tunnel aux *International Emmy Awards*

Lors des *International Emmy Awards*, le 24 novembre dernier à New York, l'acteur britannique Stephen Dillane a remporté le trophée du meilleur acteur pour son rôle dans la série franco-britannique «Tunnel» coproduite et diffusée par Canal+ et Sky Atlantic fin 2013. Le tunnel sous la Manche est au cœur de cette intrigue policière, par ailleurs, nommée dans la catégorie meilleure série dramatique.



6 800 camions

transportés sur les Navettes Camions, le 11 décembre dernier, le trafic le plus élevé de 2014 !



Le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale fête ses 10 ans d'agrément en tant qu'organisme habilité à dispenser des formations telles que celles de conducteur de train, de chef de la manœuvre ou d'agent de desserte.



Lors de la cérémonie des Trophées de la Communication, Groupe Eurotunnel a été primé, le 28 novembre, dans la catégorie Communication Événementielle pour ses actions de communication autour des 20 ans d'Eurotunnel.

Un nouvel abri à Samphire Hoe

Le 28 novembre, Eurotunnel a inauguré à Samphire Hoe un nouvel abri à vocation pédagogique, l'*Education Shelter*, en partenariat avec the *Up on the Downs Landscape Partnership Scheme* et *White Cliffs Countryside Partnership* qui gèrent au quotidien cette réserve naturelle.

Cet abri permet désormais d'accueillir confortablement, en toutes saisons, dans la salle de classe de 60 m² ou la salle d'exposition de 40 m² les nombreux visiteurs scolaires ou autres groupes et de développer l'organisation d'expositions et d'ateliers de sensibilisation à la responsabilité sociale et environnementale. Cofinancé



par Eurotunnel et l'*Heritage Lottery Fund*, ce bâtiment a été construit selon les critères d'éco-construction : bardage arrière fait de traverses de chemin de fer recyclées du terminal de Coquelles, façade avant en mélèze, chauffage au moyen de poêles à bois. Groupe Eurotunnel poursuit ainsi sa mission d'aménageur du territoire.



Faire du fret ferroviaire un avantage compétitif pour la France

Une étude indépendante portant sur la compétitivité durable du fret ferroviaire en France, réalisée en novembre 2014 par Asterès, un cabinet de conseil d'études économiques et de conseil, énonce 12 propositions dont les plus importantes sont les suivantes :

- Améliorer la gestion publique des sillons pour répondre aux attentes des opérateurs privés en rapprochant le temps de l'attribution des sillons du temps de l'économie.
- Assurer une meilleure visibilité pour le gestionnaire et les opérateurs en instaurant un système de garantie pour assurer une visibilité à un an.
- Créer des mécanismes d'incitation pour rendre plus efficaces les travaux et la maintenance en :
 - réduisant la surréservation de sillon pour travaux en instaurant des sanctions financières lorsque les plages réservées sont non-utilisées.
 - améliorant la productivité des équipes de maintenance et de travaux de SNCF Infra par une mise en concurrence interne.
- Être vigilant sur le respect de la concurrence en alignant les conditions de travail de Fret SNCF sur celles du privé (et non l'inverse).
- Europe, Etat, régions : appliquer un principe de subsidiarité aux investissements en :
 - créant des ressources propres à l'UE pour développer des axes européens de fret ferroviaire et des plates-formes multimodales aux points clefs du réseau transeuropéen.
 - donnant aux régions des marges de manœuvre financières pour soutenir le fret ferroviaire en termes de développement économique et d'aménagement durable du territoire.
- Opérateurs ferroviaires de proximité et collectivités locales : dynamiser le réseau capillaire en :
 - développant les opérateurs ferroviaires de proximité pour faire baisser les coûts d'exploitation et permettre ainsi la survie du réseau capillaire.
 - cédant le réseau capillaire aux collectivités locales ou entreprises, y compris privées, qui porteraient un projet crédible de revitalisation du réseau.

Pour plus d'informations, nous vous invitons à consulter l'intégralité de cette étude sur la page [Développement du fret ferroviaire](#) du site internet Europorte.

Changement d'adresse postale ou électronique

Si vous détenez vos actions au nominatif chez BNP Paribas Securities Services ou sous forme de CDI chez Computershare Investor Services PLC n'oubliez pas de leur communiquer tout changement dans vos données personnelles.