

19 FEVRIER 2016



Cher actionnaire,

Le 12 février dernier, nous avons célébré le **30<sup>ème</sup> anniversaire du Traité de Cantorbéry**, notre texte fondateur. Aujourd'hui, **la Liaison Fixe sous la Manche est devenue un lien vital incontournable entre la Grande-Bretagne et l'Europe, avec une croissance permanente des trafics.**

Nous avons marqué cet anniversaire en inaugurant, avec le député de Folkestone et les élus du Kent County Council, le **Terminal 2015 à Folkestone**. Cet investissement important est le pendant de celui que nous avons mis en service l'année dernière côté français. Il offre 5 nouvelles voies d'accès pour les poids lourds, séparées des flux des voitures, pour à la fois accélérer la fluidité et absorber des trafics toujours plus importants. Notre objectif est bien

sûr de battre notre record historique atteint l'année dernière de près de 1,5 millions de camions par an.

Car même en ces temps perturbés, nous restons en croissance. **Les résultats de l'année 2015**, publiés le 18 février (dont vous trouverez le rappel des principaux chiffres au verso) sont en nette progression et témoignent des **performances** du Groupe :

- L'**EBITDA** atteint 542 M€
- Le **résultat net** est de 100 M€, en augmentation de 26 M€.

Ceci permet à votre Conseil de proposer à l'Assemblée Générale du 27 avril prochain **une augmentation du dividende de 22 %, à 0,22 € par action**, représentant une distribution de 121 M€ pour 2015, soit 77 % du *Free Cash Flow*.

Et ces très bons résultats sont obtenus sans sacrifier **l'investissement**, source de futurs progrès :

J'ai évoqué Terminal 2015, auquel il convient d'ajouter l'acquisition de 3 Navettes Camions supplémentaires (la livraison d'une première Navette aura lieu cette année) pour pouvoir être en mesure de transporter 2 millions de camions par an en 2020. C'est aussi l'achat de locomotives pour accompagner la croissance de notre activité de fret ferroviaire.

Les dépenses de **maintenance** ne sont pas davantage sacrifiées, bien au contraire : renforcement des suspentes des caténaires, rerailling, changement d'aiguillages dans le Tunnel, permettant d'atteindre un ratio de disponibilité avoisinant les 100 %. Dans les ports maritimes qui ont confié l'entretien de leurs voies à Europorte / Socorail, la même politique de surveillance et de remplacement vise à garantir la fiabilité des infrastructures.

C'est cet ensemble qui assure la meilleure qualité de service, la confiance renouvelée de nos clients et la croissance de nos activités.

Nous avons **maîtrisé très vite**, grâce au soutien des deux gouvernements et à la formidable mobilisation de nos équipes et de nos sous-traitants, l'impact lié à la présence des migrants dans le Calais. La dernière perturbation remonte au 21 octobre 2015 (le Port de Calais ne peut en dire autant !). Ceci nous a permis d'obtenir des records de trafic tout en poursuivant une politique d'amélioration des yields. Toutefois, à partir de l'été et avant cette date du 21 octobre, nous considérons que nous avons subi des pertes de revenus et dans une moindre mesure, des surcoûts d'exploitation qui ne sont pas de notre responsabilité. Ceci nous conduit à **adresser à la Commission Intergouvernementale une réclamation de 29 M€.**

Nous nous battons pour faire aboutir cette réclamation, mais ce montant somme toute modeste (2,4 % du chiffre d'affaires, 5,3 % de l'EBITDA) est à mettre en face de tout le bruit médiatique qui entoure la situation des migrants, qui laisserait croire à tort que le Tunnel est « à risque » ? Rappelons que les Etats sont responsables de la sécurité publique et de la sécurisation de la frontière et qu'ils ont démontré qu'ils exerçaient leur rôle avec détermination.

En ce qui concerne le segment de **MyFerryLink** qui s'est arrêté le 29 juin 2015, nous l'avons traité comme activités non poursuivies, et seule la perte nette (-7 M€) est prise en compte dans le résultat net du Groupe. Les deux ferries Berlioz et Rodin sont loués à DFDS et ont repris la mer ces derniers jours. Le fréteur Nord-Pas-de-Calais qui reste interdit de navigation sur Calais -Douvres est à vendre. La concurrence maritime se retrouve en situation de **duopole** du fait de la décision confirmée de l'autorité britannique de la concurrence. Le prix très bas du pétrole va diminuer les coûts d'exploitation des opérateurs maritimes mais les pertes accumulées (DFDS a annoncé plus de 100 M€ de pertes sur ces liaisons) sont telles que leur priorité devrait être de reconstituer leurs marges.

Pour le **fret ferroviaire**, il est raisonnable de considérer que croissance et profitabilité vont continuer de progresser. Les accords signés lors de la conférence de Paris COP21 ne peuvent en effet que contribuer à soutenir cette activité.

L'économie britannique demeurant performante, l'incertitude principale de 2016 reste, comme pour toute entreprise, le risque géopolitique. Dans ces conditions, votre Conseil d'administration a arrêté **pour 2016 un objectif d'EBITDA de 560 M€ et pour 2017 de 605 M€.**

C'est donc avec confiance et détermination que les équipes, fières des résultats 2015, vont continuer à travailler au mieux de vos intérêts.

Fidèlement,

**Jacques Gounon**  
Président-Directeur général

# En bref...



## Prochain rendez-vous

27 avril : Assemblée Générale

## Europorte : contrat reconduit au port de Nantes Saint-Nazaire



Nantes Saint-Nazaire Port a choisi, après appel d'offres, de reconduire Europorte, le segment de fret ferroviaire de Groupe Eurotunnel, pour assurer la gestion, l'exploitation et la maintenance de ses infrastructures ferroviaires (dont un réseau de 40 km de voies ferrées) pour une période de 5 ans, renouvelable 3 ans. Le port s'étant fixé l'objectif de doubler son trafic ferroviaire d'ici à 2020, l'attribution de ce nouveau contrat traduit une reconnaissance de l'expertise ferroviaire d'Europorte, sa productivité et sa qualité de service.

## Nouveaux péages Camions à Folkestone



Les 5 nouvelles voies d'accès et nouveaux péages entièrement réservés aux camions ont été mis en service commercial en février 2016. Cette réalisation du chantier Terminal 2015 permet de séparer complètement les flux des camions et de voitures sur le site britannique.

## Un espace familles confortable à Coquelles



Le bâtiment Passagers Charles Dickens accueille désormais une aire de jeux adaptée aux enfants en bas âge, des iPads pour les plus grands et un mini-cinéma destiné aux enfants de nos clients du Shuttle.

# Zoom sur les résultats annuels 2015 du Groupe

Le 17 février 2016, votre Conseil d'administration a arrêté les comptes consolidés\* du Groupe pour l'exercice 2015, qui ont été certifiés par les Commissaires aux comptes.

A 1,222 Md€, le chiffre d'affaires est en hausse de +5 % par rapport à 2014. Les charges d'exploitation ont augmenté en ligne avec la hausse de l'ensemble des activités et en raison de l'impact de la pression migratoire sur la Liaison Fixe. L'EBITDA qui s'élève à 542 M€ (contre 498 M€ publiés en 2014) ne prend pas en compte la réclamation de 29 M€ adressée aux gouvernements, essentiellement pour pertes de revenus en raison de la pression migratoire. Le résultat opérationnel courant progresse de 12 M€ à 390 M€ et le coût de l'endettement financier net est en diminution de 22 M€, principalement en raison de la baisse des taux d'inflation. Le résultat net des activités poursuivies est un profit de 107 M€, en amélioration de 21 M€ par rapport à 2014.

Le résultat net consolidé, après prise en compte des activités non poursuivies\*\*, est un profit de 100 M€, en amélioration de 26 M€ par rapport à 2014.

Le *Free Cash Flow* généré en 2015 s'élève à 157 M€ (contre 155 M€ en 2014). Au 31 décembre 2015, la trésorerie disponible s'élève à 406 M€ contre 385 M€ l'année précédente.

Pour la 7<sup>ème</sup> année consécutive, le Conseil d'administration réaffirme son attachement au maintien de sa politique de dividende. Il sera donc proposé, lors de l'Assemblée Générale du 27 avril 2016, de voter un dividende de 0,22 € par action (+22 %) soit un montant total de 121 M€ pour 2015 et une distribution totale de 455 M€ depuis 2008.

Plus d'informations sur le communiqué publié le 18 février 2016, sur le site internet du Groupe.

\* L'ensemble des comparaisons avec 2013 et 2014 se fait au taux de change de 2015 : 1 £ = 1,375 €.

\*\* Application de la norme IFRS 5 des « actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » pour l'activité maritime. En conséquence, l'activité du segment MyFerryLink est présentée sur une seule ligne en bas du compte de résultat intitulée « résultat net des activités non poursuivies ».

### Chiffres d'affaires du Groupe

2015	1 222	+5 %
2014	1 168	
2013	1 099	

### Charges d'exploitation

2015	680	+8 %
2014	629	
2013	583	

### EBITDA

2015	542	+3 M€
2014	539	
2013	516	

### Résultat net consolidé

2015	100	+26 M€
2014	74	
2013	126	

### Dividende par action (en €)

2015	0,22	+22 %
2014	0,18	
2013	0,15	
2012	0,12	
2011	0,08	

## Rappel aux actionnaires de Groupe Eurotunnel SE

Si vous détenez vos actions GET au nominatif, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2016, l'ensemble de vos demandes d'opérations ou de renseignements sera à adresser à Société Générale Securities Services qui mettra à votre disposition :

- Le Centre de Relations Clients Nomilia : un accueil téléphonique dédié au +33 (0)2 51 85 67 89 (numéro non surtaxé)
- Un site internet Sharinbox accessible 24h/24 et 7j/7 : [www.sharinbox.societegenerale.com](http://www.sharinbox.societegenerale.com)

Vous recevrez, par courrier postal en temps utiles, toutes les informations nécessaires notamment vos identifiants de connexion et votre mot de passe du site Sharinbox.



## Un chantier hors norme en Tunnel à 100 mètres sous le niveau de la mer



Les voies ferrées du tunnel sous la Manche comptent parmi les plus sollicitées au monde avec la circulation de plus de 320 trains chaque jour et supportent une charge unique de l'ordre de 120 millions de tonnes par an, ce qui exige de renouveler les rails tous les 7 à 8 ans dans le tunnel sous la Manche. C'est ainsi qu'en janvier dernier les équipes d'Eurotunnel ont procédé au remplacement d'un appareil de voie de 60 m de long et de 60 tonnes en 24 heures. Cet aiguillage stratégique, situé au niveau du cross-over britannique, permet aux trains de passer d'un tunnel dans l'autre. Une véritable prouesse technique et un défi humain et économique !