

22 JUILLET 2015



Cher actionnaire,

Avant de commenter nos propres résultats semestriels, je voudrais saluer le **record absolu de trafic Eurostar au 2^{ème} trimestre** de cette année, avec 2,8 millions de passagers et 5,1 millions pour le semestre (+2 %). Les nouvelles destinations Londres-Lyon-Avignon-Marseille rencontrent un réel succès et la mise en service à la fin de l'année des nouvelles rames e320 devrait conforter encore l'attractivité de la grande vitesse. Toutes nos félicitations à Eurostar.

Nos Navettes connaissent également un vif succès, avec **une croissance de +8 % pour le trafic camions et +4 % pour les voitures**. Ceci est largement dû au dynamisme de l'économie britannique et à la concentration des flux marchands sur le Détroit.

L'appréciation de la livre par rapport à l'euro, qui donne du pouvoir d'achat aux britanniques, est aussi un facteur très favorable.

Europorte continue à se développer, tant en France qu'en Grande-Bretagne, avec +13 % de chiffre d'affaires. Le **chiffre d'affaires du Groupe est de 649 M€ (+9 %)**. C'est le **11^{ème} semestre consécutif d'augmentation**. En termes de résultats, l'activité maritime a réduit ses pertes, mais reste encore dans le rouge. **La profitabilité d'Europorte bondit de +46 %, à 11 M€, positionnant cette société de fret ferroviaire comme l'un des tous premiers acteurs de son secteur.**

La Concession de la **Liaison Fixe sous la Manche affiche une belle progression de son EBITDA** malgré des dépenses non récurrentes, notamment celles consacrées au renforcement des contrôles frontaliers en Angleterre (*Exit Checks*) et à la protection du site contre les milliers de migrants présents dans le Calais.

Globalement, **l'EBITDA du Groupe croit**, comme le chiffre d'affaires, de 9 %, à 252 M€. Les marges de manœuvre ainsi dégagées nous permettent de continuer à rembourser notre dette (18 M€) et d'investir dans notre développement, sans être tributaire de la manne publique comme l'est par exemple le port de Calais.

Nous devons **rester vigilants** vis-à-vis de la pression exercée par les migrants qui veulent rejoindre l'Angleterre. Nos contrôles du chargement des camions ont été renforcés. Ils sont très efficaces, ce qui représente une grande valeur pour nos clients. En contrepartie, les intrusions sur le terminal de Coquelles se sont multipliées, les forces de l'ordre n'étant pas en nombre suffisant pour remplir leur mission, malgré le dévouement des équipes engagées. Au-delà du problème humanitaire, les migrants prennent de

plus en plus de risques pour essayer de monter sur les trains ou les Navettes, d'où les accidents récents qui sont à déplorer.

Dans certains cas, notamment lorsque la police décide de fouiller les Navettes à quai, notre trafic est interrompu. Face à cette situation, nos équipes font un travail remarquable et gèrent avec un très grand professionnalisme la reprise des rotations des Navettes, ce qui nécessite de replanifier toute la grille horaire. In fine, les très gros moyens que nous développons garantissent la quasi «étanchéité» du Tunnel (le nombre de migrants interceptés à Folkestone est insignifiant) mais il est clair que les Pouvoirs Publics doivent maintenant reconnaître qu'ils sous estiment gravement la situation. Comme ce fut le cas par le passé et conformément à la jurisprudence du *Tribunal Arbitral International* de 2007, nous demandons aux Etats de nous rembourser 9,7 M€ de dépenses qui leur incombent.

A la problématique des migrants s'ajoutent ponctuellement les blocages organisés par des éléments extrémistes de la Scop SeaFrance. Le Groupe a annoncé, il y a maintenant 7 mois que, compte tenu de la position de l'autorité de la concurrence britannique qui estime que seuls deux opérateurs maritimes sont viables sur le Détroit, se retirer de son activité maritime.

Le principal syndicat de la Scop a décidé d'occuper les navires le Berlioz et le Rodin depuis fin juin, au motif qu'il refuse que ces ferries soient loués à DFDS. Le Groupe a recherché le maintien d'une activité à Calais plutôt que de laisser partir les navires en Asie. Conjointement, DFDS et MyFerryLink avec le frêteur Nord-Pas-de-Calais proposent de reprendre les 3/4 des 470 personnels français actuels. Il est rare qu'une structure, dont la liquidation est imminente, ait une telle offre de reprise. Encore faut-il qu'elle soit saisie car elle ne peut être maintenue éternellement. Le Ministre français des Transports négocie, au moment même où j'écris cette lettre, avec les syndicats pour trouver une issue à un conflit qui n'a pas de sens.

Un dernier mot sur **l'interconnexion électrique ElecLink**. Le projet est rentré dans une phase concrète, avec la finalisation des contrats de réalisation et un objectif de bouclage financier vers la fin de l'année. ElecLink a recruté pour cette nouvelle étape un **dirigeant de haut niveau**, venant d'EDF Energy UK.

Dans ce contexte, compte tenu de la saisonnalité de nos activités qui sont toujours meilleures en été et dans l'espoir d'un changement d'échelle de la mobilisation des pouvoirs publics face à la situation des migrants, **le Groupe est en mesure de confirmer ses objectifs pour 2015 et 2016.**

Fidèlement,

Jacques Gounon
Président-Directeur général

En bref...

L'ARAF et l'ORR : co-régulateurs du tunnel sous la Manche



Depuis le 16 juin dernier, la régulation du tunnel sous la Manche est désormais assurée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) côté français et l'Office of Rail and Road (ORR) côté anglais. La Commission InterGouvernementale (CIG), qui en était chargée jusqu'à cette date, conserve sa compétence sur la sécurité et la sûreté du Tunnel. Les deux autorités de régulation instruiront conjointement les dossiers mais elles rendront deux décisions distinctes.

Le collège de l'ARAF a, le 16 juin, visité les terminaux et les installations du Tunnel à Coquelles.

Chris Froome : du Tunnel au Tour de France



Le britannique Christopher Froome, actuellement porteur du maillot jaune et donc en tête du classement du Tour de France 2015, est devenu le premier cycliste à traverser la Manche en vélo, entre Folkestone et Coquelles via le tunnel de service, en juin 2014.

Il a ainsi avalé les 50 kms à 100 m sous le niveau de la mer en moins d'une heure alors que son équipe Team Sky effectuait la traversée à bord d'un Shuttle d'Eurotunnel en 35 minutes et accueillait le champion à sa sortie du Tunnel.

Focus sur les résultats du premier semestre 2015

Concession de la Liaison Fixe

- 752 290 camions transportés au S1 2015 : +8 % vs S1 2014 ;
- 1 159 863 voitures transportées, +4 % ;
- Chiffre d'affaires du service Navettes : +9 % ;
- 5,1 millions de voyageurs Eurostar ayant emprunté le tunnel sous la Manche, +2 % ;
- Augmentation de +4 % du nombre de trains de marchandises ayant circulé en Tunnel et de +6 % du tonnage transporté ;
- Hausse du chiffre d'affaires du segment de la Concession de la Liaison Fixe à 443 M€, +6 % vs S1 2014.

Europorte : fret ferroviaire

- Consolidation des activités existantes, démarrage de nouveaux contrats et gains de nouveaux contrats à démarrer au S2 2015 et début 2016 ;
- Hausse continue du chiffre d'affaires d'Europorte à 154 M€, +13 % vs S1 2014.

MyFerryLink : activité maritime

- 233 584 camions transportés, +27 % et 116 406 voitures, +7 % vs S1 2014 ;
- 52 M€ de chiffre d'affaires pour le segment MyFerryLink au S1 2015.

Les chiffres consolidés du Groupe

- **Chiffres d'affaires** : 649 M€, +9 % vs S1 2014
- **EBITDA** : +21 M€ à 252 M€ au S1 2015
- **Résultat net du Groupe**: bénéfice de 39 M€.
- **Dividendes 2014** payés en 2015 : 97 M€
- **Remboursement de l'Emprunt à Long Terme** : 18 M€
- **Investissements nets** : 53 M€
- **Free Cash Flow** : 77 M€ (vs 12 M€ au S1 2014)
- **Trésorerie disponible** : 389 M€ au 30 juin 2015 (vs 385 M€ au 31/12/2014).

Plus d'information sur le **communiqué publié le 22 juillet 2015**, en ligne sur le site internet du Groupe.

* L'ensemble des comparaisons avec le S1 2014 et 2013 se fait au taux de change de l'exercice du S1 2015 : 1 £ = 1,391 €

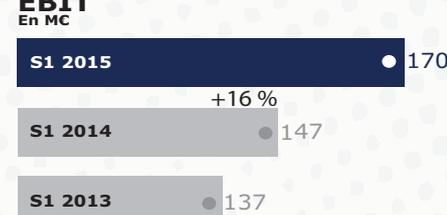
Chiffre d'affaires du Groupe



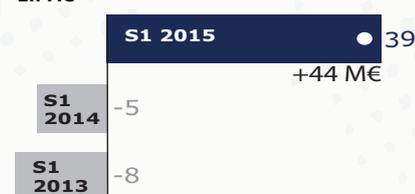
EBITDA



EBIT



Résultat net du Groupe



Le Groupe reste confiant dans sa capacité à générer une croissance durable.

Groupe Eurotunnel confirme tabler sur une croissance de son EBITDA* selon les objectifs suivants :

- **2015 : 535 M€**
- **2016 : 580 M€.**

* Au taux de change de 1 £ = 1,3 € et hors MyFerryLink)

Accord d'application de la Convention d'Utilisation signé par Eurotunnel et Eurostar

Eurotunnel et les Réseaux ferroviaires (SNCF et British Railways Board) ont conclu, le 15 juin dernier, un accord d'application de la Convention d'Utilisation (RUC) déterminant les contributions aux coûts d'exploitation, entretien et renouvellement du réseau ferroviaire de la Liaison Fixe transmanche pour les années 2015 à 2019 incluses.

Cet accord, élaboré dans un esprit d'Open Access et sous l'égide des régulateurs ferroviaires, prévoit la participation de tous les opérateurs de trains voyageurs, Eurostar et les futurs nouveaux entrants. La coopération qui a présidé à la rédaction de cet accord permet de renforcer encore la qualité de service du tunnel sous la Manche et la poursuite du développement du trafic Eurostar.

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.