

# La Voie de l'Avenir

Juillet 2013



**Lettre aux actionnaires  
de Groupe Eurotunnel SA**

**Edition spéciale**



Cher actionnaire,

**Toutes les parties prenantes d'Eurotunnel** ont été scandalisées par le contentieux ouvert par Eurostar et par l'avis de la Commission Européenne et ont réagi unanimement :

- une pétition lancée par un actionnaire historique et adressée aux Ministres des Transports a recueilli plusieurs milliers de signatures en quelques heures ;
- les organisations syndicales se sont mobilisées pour défendre l'entreprise. Les personnels savent d'expérience que toute remise en cause du modèle économique de la Concession aurait des conséquences sociales dramatiques ;
- les investisseurs institutionnels et les fonds d'infrastructure m'ont proposé d'intervenir pour rappeler le principe élémentaire selon lequel un investisseur privé doit pouvoir s'attendre à un légitime retour sur investissement, de l'ordre de 6 à 8 % pour une infrastructure comme le tunnel sous la Manche.

Nous allons prendre contact avec les autorités européennes pour leur faire part de ces inquiétudes et des conséquences inévitables pour l'investissement en Europe, que ce soit pour les fameux « project bonds » ou pour tout autre véhicule de financement. Le risque est réel de voir les flux financiers désertir l'Europe et se porter vers d'autres contrées, où les projets de développement sont nombreux et le cadre réglementaire stable à long terme.

Vous trouverez au verso un **extrait du document de référence du réseau** (que nous publions chaque année depuis 2007) et la grille des péages voyageurs. Difficile d'y voir de la discrimination (au bénéfice de qui d'ailleurs, puisqu'Eurostar est le seul utilisateur ?) ou un manque de transparence.

Nous demandons à la CIG de rejeter cette plainte au motif qu'Eurostar ne démontre pas avoir subi un préjudice particulier mais se contente d'alléguer de manière abstraite, un hypothétique traitement inéquitable.

Sur la période 2005/2007 de la restructuration opérationnelle et financière, le péage a diminué d'environ 25 %. Si l'on suit le raisonnement d'Eurostar, de nouvelles destinations pouvaient être alors ouvertes.

La réalité est toute autre : **Eurostar a supprimé plus de 700 trains entre 2009 et 2012**. Encore mieux : Eurostar a dit avoir été déçu par la période des Jeux Olympiques, mais sur le simple 3<sup>ème</sup> trimestre 2012, ce sont 206 trains en moins que pour la même période de 2009. Mais ses profits ont bondi à plus de 100 M€.

**Comment faire croître le trafic quand on supprime des trains ?** C'est plutôt Eurotunnel qui devrait se plaindre d'un préjudice.

Et les actionnaires historiques savent que ce préjudice date de l'origine du projet : les hypothèses irréalistes de trafic de la SNCF ont conduit, d'une part, à un surdimensionnement de l'investissement de départ, et d'autre part à une sous-estimation du montant nécessaire du péage, dont Eurostar bénéficie depuis 19 ans.

La question est donc de comprendre pourquoi la plainte d'Eurostar a été en partie reprise par M. Siim Kallas qui voudrait nous imposer la tarification au coût marginal de la directive 2001/14 applicable aux gestionnaires d'infrastructures financés par les Etats, alors que nous relevons depuis toujours de l'article 8.2 qui reconnaît notre droit à utiliser

les coûts à long terme, permettant notamment de financer et rembourser notre dette (voir au verso).

**La CIG nous refuse toujours l'accès à l'avis motivé** de la Commission Européenne au motif qu'il s'agit d'une procédure entre cette dernière et les Etats, dans laquelle nous n'intervenons pas.

La CIG avait créé un groupe de travail appelé Comité binational économique, qui a, pendant presque un an, examiné en détail notre tarification sans que nous connaissions le but de ses investigations.

**Nous venons de découvrir que ce comité** a parallèlement rencontré la Commission Européenne pour présenter notre cadre de tarification.

Cela soulève de sérieuses difficultés :

- nous avons contesté le rapport provisoire de ce comité, qui comportait de nombreuses erreurs. Mais nos observations n'ont été ni reprises, ni a fortiori transmises à la Commission. Pas étonnant de ce fait que la Commission se méprenne. Il y a une expression anglaise très éloquente pour décrire cette situation : « garbage in, garbage out » ;
- le président de la partie française de ce comité a, sitôt fini son travail, rejoint le Conseil d'administration de la SNCF, maison-mère d'Eurostar : n'y-a-t-il pas conflit d'intérêt ?
- le comité n'ayant pas d'existence légale pour s'exprimer au nom des Etats, n'y-a-t-il pas manquement de la CIG à ses obligations ?

Mon but n'est pas de créer des tensions inutiles - bien au contraire - mais de **réserver nos droits pour l'avenir** : il est indéniable que nous avons été injustement « agressés » par une filiale d'un groupe public, et pour le moins mal défendus, en notre absence, devant la Commission Européenne.

Je suis convaincu que, maintenant, tant la CIG que les Etats auront à cœur de rétablir la vérité et de convaincre la Commission, avec notre soutien actif, que la tarification appliquée aux entreprises ferroviaires est juste et pertinente. Quant aux critiques de l'Europe sur le manque d'indépendance de la CIG, il est évident que des solutions simples peuvent être trouvées.

Je crois donc possible, si toutes les parties concernées sont de bonne volonté, que cette situation stérile cesse avant la fin de l'année.

En ce qui nous concerne, nous continuerons à nous battre pour défendre vos intérêts, dénoncer les hypocrisies, et nous préparer à accueillir toujours plus de clients et de trafic.

Fidèlement,

**Jacques Gounon,**  
Président-Directeur général

# EXTRAIT du DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL 2014

## Cadre de la tarification

Conformément au Chapitre II de la Directive européenne 2001/14/CE, Eurotunnel applique un **cadre de tarification de manière non-discriminatoire** permettant l'utilisation du réseau ferroviaire du tunnel sous la Manche.

Résultant du Traité de Cantorbéry, de la Concession de la Liaison Fixe et de la Convention d'Utilisation, le cadre tarifaire du Document de Référence du Réseau reflète fondamentalement la situation unique d'Eurotunnel, concessionnaire privé, exploitant un système de transport routier et ferroviaire intégré, permettant l'accès des entreprises ferroviaires à une interconnexion entre les réseaux ferrés français et britannique. Le péage d'accès reflète des investissements considérables (10 milliards de £ ou 14 milliards d'€ en valeur 1994) à 100 % privés et demeure malgré cela proportionnellement inférieur aux péages de réseaux avoisinants construits avec des fonds publics.

Le cadre de tarification pour l'accès au réseau ferroviaire du tunnel sous la Manche a été établi dès l'origine en 1987 sur des bases non discriminatoires et transparentes et tenant compte du coût de construction et d'exploitation du tunnel sous la Manche, de la situation du marché des transports et de l'utilisation optimale de la capacité du tunnel sous la Manche, sur la base des prévisions de trafic fournies par les gouvernements et chemins de fer étatiques (16,5 millions de passagers et 7,3 millions de tonnes de marchandises, s'accroissant à 20 millions de passagers et 10 millions de tonnes). Les tarifs publiés dans le Document de Référence du Réseau ont été conçus de manière à fournir un accès libéralisé équitable et non-discriminatoire reflétant le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation.

Pour les trains de voyageurs, l'évolution de l'élément principal des charges d'utilisation est régie par une formule d'indexation à long terme basée sur l'inflation moins 1,1 % par an, ce qui signifie que ces charges ont baissé en termes réels de 20 % entre 1994 et 2013. En outre, le péage par voyageur offre une réduction conséquente du coût d'accès pour le développement de nouvelles dessertes pour les nouvelles destinations et/ou les nouveaux opérateurs, permettant d'abaisser considérablement les coûts de lancement de nouveaux services durant la période sensible de montée en charge du taux de remplissage, facilitant ainsi l'entrée sur le marché transmanche pour les nouveaux services.

**Prix par train et par passager aller-simple** (heures françaises) - les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises :

<b>Trains de voyageurs</b>	<b>Droit de réservation par train aller-simple</b>	<b>Droit de circulation par passager aller-simple</b>
Période intermédiaire : 11:00 - 17:00	2 400 € + 1 600 £	8,45 € + 6,79 £
Période de pointe : 07:00 - 11:00 et 17:00 - 23:00	2 640 € + 1 760 £	8,45 € + 6,79 £
Période creuse : 23:00 - 07:00	2 160 € + 1 440 £	8,45 € + 6,79 £
Période de maintenance	3 600 € + 2 400 £	8,45 € + 6,79 £

€/£ valeur janvier 2009

## Extrait de la Directive Européenne 2001/14/CE

**Le tunnel sous la Manche, dont le coût de construction a avoisiné 14 milliards d'euros, a été entièrement financé par des fonds privés sans aucune contribution des Etats et des contribuables.** La structure de péage mise en place dans un contrat de long terme signé en 1987 (convention d'utilisation ou RUC) entre les réseaux ferroviaires d'Etat (SNCF et BRB) et Eurotunnel est un élément essentiel du financement du tunnel sous la Manche.

**La Commission européenne appuie son raisonnement sur le cadre traditionnel du financement public des infrastructures ferroviaires publiques en Europe** pour lesquelles le principe de tarification est celui du coût marginal ou coût direct, c'est-à-dire que le péage ne doit permettre que de récupérer les coûts variables du passage d'un train sur l'infrastructure. En contrepartie de ce mode de tarification, le droit européen prévoit que les Etats doivent assurer par des **subventions**, l'équilibre du compte du gestionnaire d'infrastructure. Ce modèle est totalement inadapté à une infrastructure privée comme le tunnel sous la Manche, dont la tarification doit permettre de récupérer les coûts complets de réalisation de l'infrastructure, comprenant une rémunération raisonnable des investisseurs.

L'article 8 de la Directive européenne 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité fait état d'exceptions aux principes de tarification :

« 1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances ne doit cependant pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

2. Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas à plus de quinze ans avant l'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en oeuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements. »

## 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](http://www.eurotunnelgroup.com).