



Cher actionnaire,

Les ministres des transports français et britannique m'ont confirmé **que la France et le Royaume-Uni vont contester les griefs émis** par Mr Siim Kallas, Commissaire Européen, dans son avis motivé de juin dernier.

Même si, de mon point de vue, cela ne pouvait pas faire de doute, c'est une grande satisfaction d'avoir cette position officielle de soutien à notre entreprise. Les Etats sont dans ce cas tout à fait dans leur rôle prévu dans la Concession : nous donner le cadre réglementaire et commercial nous permettant de faire notre métier et d'assurer notre pérennité.

Rappelons quelles sont en substance les interrogations soulevées par la Commission :

- y a-t-il une méthode d'allocation des coûts ?
- les péages sont-ils trop élevés ?
- la convention d'utilisation (RUC) est-elle trop rigide ?
- la CIG est-elle indépendante ?

Sur les points relatifs à la tarification, nous avons fait réaliser par des consultants indépendants – Freshfields Bruckhaus Deringer et PwC – une étude que nous avons transmise aux Etats et à la Commission Européenne. Ceci a permis de rappeler quelques vérités fondamentales :

- La Liaison Fixe a bien une méthode d'allocation des coûts.

Le principe est simple et tient au fait que nous sommes une Concession de type BOT (construction / exploitation) qui revendique un légitime retour sur investissement, et non une infrastructure publique que les Etats ont financé à fonds perdus.

Eurotunnel a investi 15 milliards d'euros d'argent privé, et a pris tous les risques (construction et trafic). La tarification est basée sur un schéma classique, consistant à lisser sur la durée de la Concession les coûts de construction, d'exploitation et de maintenance. C'est d'ailleurs explicitement reconnu par l'article 8.2 de la directive européenne 2001/14. Pourquoi ne pourrait-on pas continuer à l'appliquer ?

- Le péage est compétitif.

Tout d'abord, proportionnellement à l'investissement réalisé, il est bien moins élevé que sur les réseaux adjacents. Ensuite, il ne faut pas confondre « coût du Tunnel » et prix du billet payé par le voyageur.

J'invite le lecteur à aller sur les sites publics des deux opérateurs Eurostar et Thalys, tous deux détenus majoritairement par la SNCF, et à comparer les tarifs (hors promotion) pour des distances équivalentes (Paris-Londres et Paris-Amsterdam) en comptant le coût du Tunnel pour zéro (c'est-à-dire, en diminuant le billet Eurostar de 18 €). Il apparaît que hors Tunnel, Eurostar est sensiblement plus cher au kilomètre parcouru que Thalys.

Enfin, notre péage par passager baisse hors inflation de 1,1 % par an. De 2004 à 2012, Eurostar a augmenté le prix moyen de son billet d'au moins 4 % au dessus de l'inflation par rapport aux péages qui ont baissé de 9 % dans le même temps.

Nous pouvons donc affirmer que notre tarification est bien adaptée au franchissement d'un obstacle naturel majeur comme la Manche. Les vrais obstacles à l'arrivée de nouveaux entrants sont à chercher ailleurs.

- La convention d'utilisation (RUC) est incontournable.

Ce document est, avec le Traité de Cantorbéry et la Concession elle-même, l'un des trois textes fondateurs qui ont concrétisé la réalisation de cette formidable autoroute ferroviaire qu'est Le Shuttle, (dont

les tunnels ferroviaires sont parties intégrantes, non dissociables) en permettant, en 1987 comme en 2007, de lever les fonds nécessaires.

De plus, et contrairement à ce qui a été dit, elle n'empêche en rien le développement du trafic. Elle s'applique à toute entreprise ferroviaire qui souhaite utiliser nos services. Sa visibilité à long terme est un atout majeur pour les opérateurs.

PwC démontre que si les trafics actuels avaient servi de base à la définition des péages, à la place des prévisions totalement surestimées de la SNCF, les péages seraient trois fois plus élevés par passager (6,7 fois plus élevé à la tonne de fret). **Le manque à gagner depuis 1994 pour Eurotunnel s'élève à 3,6 milliards d'euros**, au bénéfice de la SNCF, de BRB et d'Eurostar.

PwC a également calculé que le modèle économique sur lequel est bâti la Liaison Fixe prévoyait à l'origine une rentabilité de 11,7 %, tout à fait normale pour une infrastructure qui a révolutionné les échanges entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, qui rend service à 20 millions de personnes par an.

J'ai défendu auprès des Autorités que changer les règles au bout de 20 ans n'avait pas de sens. Dans une telle hypothèse Eurotunnel et ses actionnaires devraient être indemnisés. Nous avons la jurisprudence du Tribunal arbitral de La Haye pour nous. Nous souhaitons que ce débat cesse au plus tôt. C'est, je crois, également la volonté des Etats.

Cela devrait être aussi celle de la Commission Européenne, tant la stabilité réglementaire est indispensable pour conserver l'attractivité du modèle de concession et son financement total ou partiel par des fonds privés.

Reste la question du manque d'indépendance de la CIG. Au-delà des personnes, qui ne sont pas en cause, il est clair que la CIG ne remplit aucun des critères d'indépendance usuels. Pour contourner cette difficulté dans le contentieux ouvert par Eurostar, elle a choisi de mettre en place un groupe de travail appelé comité binational économique. C'est à ce comité, sa propre émanation, que la CIG a demandé son avis sur son indépendance et la recevabilité de la plainte d'Eurostar. Sur ce dernier point, la vraie question est : quel est l'intérêt à agir quand on bénéficie d'un monopole.

Nous resterons vigilants dans le suivi de ces différents dossiers, sans nous détourner de nos missions essentielles :

- maintenir la Liaison Fixe à son meilleur niveau ;
- améliorer toujours nos performances ;
- accueillir toujours plus de trafic, en dénonçant les barrières à l'accès, trop nombreuses, qui ne sont pas de notre fait ;
- préparer les investissements du futur ;
- verser des dividendes en constante augmentation.

Fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

Le triptyque fondateur de la Liaison Fixe Transmanche

Le Traité de Cantorbéry

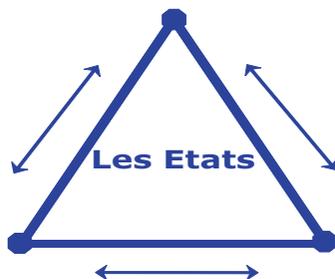
(signé par les Etats en 1986)

Les Etats autorisent la construction du Lien Fixe sous forme de concession sans financement ni garantie publics

Le contrat de Concession

(signé par les Concessionnaires et les Etats le 14 mars 1986)

définit les droits et obligations d'Eurotunnel relatifs à la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la LFT jusqu'en 2086, ainsi que les engagements des Etats au travers de la CIG, afin de faciliter le fonctionnement de la LFT



La Convention d'utilisation (RUC)

(signée par les Concessionnaires et les Réseaux d'Etat le 29 juillet 1987)

définit 1) les conditions d'accès à l'infrastructure 2) le cadre tarifaire basé sur les coûts à long terme permettant la couverture des coûts d'exploitation et le recouvrement de l'investissement de construction 3) un accès non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire

Les activités de navettes ont une entière liberté tarifaire

Le RUC a été essentiel pour la structuration financière du projet en 1987 (conditionnel à l'accord du pool bancaire) et la restructuration financière de 2007 (toute modification substantielle du RUC est soumise à l'accord des prêteurs)

Comparaison de l'évolution du prix moyen du Revenu passager Eurostar et du péage Eurotunnel – Période 2004 à 2012 en Euros constants (hors prise en compte de la MUC sur la période 2004–2006)

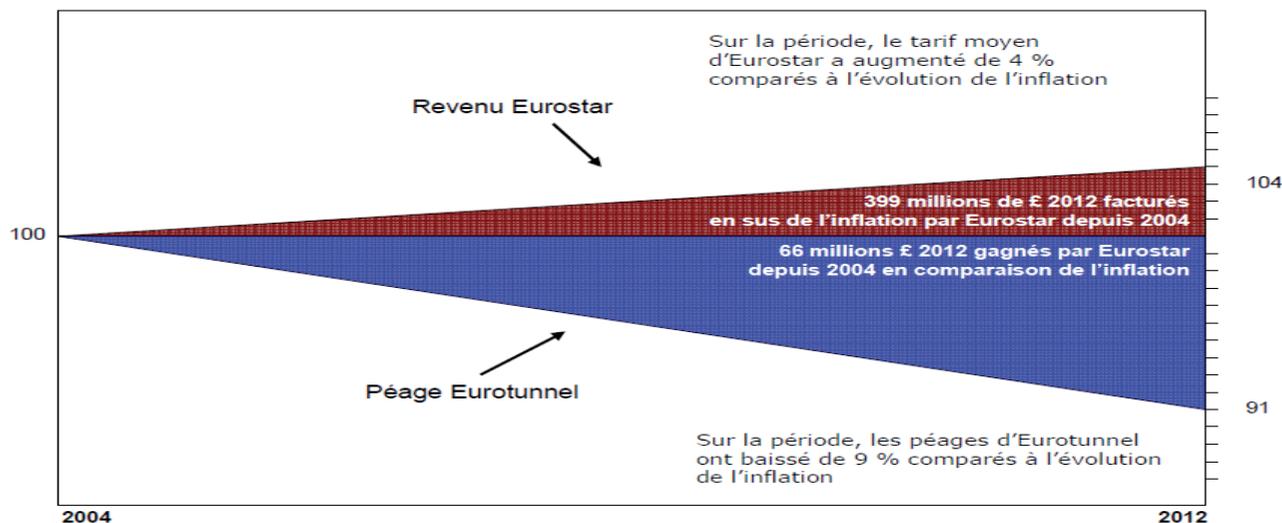


Illustration à titre indicatif, non contractuelle



ShareGift est une fondation britannique qui collecte des dons de titres (même infimes) pour générer des fonds pour des associations caritatives.

En 2013, ShareGift a reçu près de 300 dons de la part d'actionnaires du Groupe détenant leurs titres sous forme de CDI, ce qui, au total représente une valeur totale de plus de GBP 15 000.

Ces fonds vont être distribués à de nombreuses organisations caritatives britanniques sur la base des suggestions faites par les actionnaires donateurs. Pour plus d'information, rendez-vous sur www.sharegift.org.

Coup de projecteur

La chaîne de télévision « CNN International » a consacré deux reportages à Eurotunnel. La première émission s'est focalisée sur le lien vital que représente le tunnel sous la Manche ; la deuxième est dédiée à la maintenance, au matériel roulant et à l'infrastructure.

Ces deux émissions sont toujours accessibles sur le site internet de CNN. Cliquez [ici](#) pour accéder.

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.