

La Voie de l'Avenir

Février 2009



Lettre aux actionnaires de Groupe Eurotunnel SA



Chers actionnaires,

Le 9 février dernier, le Secrétaire d'Etat aux Transports britannique, Geoff Hoon, a donné le signal de départ à la première Navette appelée à circuler à nouveau dans l'intervalle 6 du Tunnel Nord permettant ainsi la totale reprise du service commercial.

Geoff Hoon a tenu à souligner le remarquable travail accompli par les équipes d'Eurotunnel et les entreprises que nous avons sélectionnées.

Il est vrai que les travaux se sont terminés en avance sur un planning déjà très ambitieux, tout en restant à l'intérieur du budget. Nous avons également profité de l'indisponibilité forcée de certains intervalles pour accélérer notre programme de maintenance, évitant ainsi de futures interruptions de service.

Notre objectif était de revenir à une pleine capacité avant le week-end de la Saint-Valentin et pour les départs des vacances de sports d'hiver. C'est ainsi que nous avons pu transporter près de 20 000 voitures les 13, 14 et 15 février, un excellent score !

Groupe Eurotunnel montre qu'il tient ses engagements.

Plus que jamais, c'est l'accompagnement commercial du retour à pleine capacité du Tunnel qui mobilise toute l'entreprise. Pour faire revenir le plus rapidement possible ceux de nos clients qui, durant ces derniers mois, auraient pris de « mauvaises » habitudes en allant... à la concurrence, nous avons lancé toute une série de campagnes de communication, co-financées par nos assureurs.

Au-delà de la qualité de service, nous allons souligner à tous ceux de nos clients que le temps c'est de l'argent. Prenons le cas, d'un transporteur international dont le coût horaire est de l'ordre de 70 €, gagner plusieurs heures de traversée est rentable.

Nous avons aussi évoqué **les chantiers en cours pour renforcer encore la sécurité**, et surtout pour limiter les conséquences d'un incendie s'il venait à se reproduire. Tout d'abord, en plus d'une vigilance accrue à l'embarquement, il faut encore mieux informer les chauffeurs routiers. Leur adhésion est acquise et l'ensemble des nouvelles signalétiques et notes d'information ont été élaborées en neuf langues, avec leur concours. Ensuite, il faut finaliser avec les pompiers français et britanniques un mode opératoire (ventilation du Tunnel, rapidité d'intervention) plus efficace qu'actuellement : les simulations ont montré que le feu se développait assez lentement dans les 30 premières minutes, puis s'intensifiait pour atteindre son paroxysme au bout d'une heure.

Enfin, nous étudions des zones qui seraient spécialement équipées à l'intérieur du Tunnel pour contenir puis éteindre plus rapidement un feu qui se serait déclaré à bord. Je souhaite, en m'entourant de toutes les garanties, aller le plus vite possible sur ces sujets qui sont essentiels pour l'avenir d'Eurotunnel.

De façon générale, j'observe que certaines règles d'exploitation, qui datent d'avant l'ouverture du Tunnel ou de 1997, doivent évoluer, sur la base de l'expérience accumulée au cours de nos 15 années d'exploitation. Il y a donc là **un vrai travail de « modernisation »** à faire, désormais bien engagé avec les experts du Comité de Sécurité.

Important également pour renforcer notre attractivité, **le développement durable**.

Le permis de construire de 3 éoliennes sur le site de Coquelles vient d'être signé ; nous entrons maintenant dans la phase de réalisation. De façon plus générale, **notre bilan environnemental pour 2008 est excellent**. Nous avons lancé un projet de qualification de nos émissions avec Carbon Trust¹. Le programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre produit ses effets, d'une part sur les émissions de gaz hydrocarbures qui sont divisées par deux à 2 700 TEC (tonnes équivalent carbone), et surtout, d'autre part, par l'utilisation d'énergie électrique d'origine nucléaire en lieu et place de combustibles fossiles. Le raccordement électrique à partir de la France, outre les économies de fonctionnement importantes qu'elles représentent, permet de réduire ce poste de 60 000 TEC à seulement 24 000 TEC. Investissement, optimisation des achats et environnement sont bien complémentaires !

Nous avons également participé à la semaine du développement durable avec l'ADEME, au travers d'actions de sensibilisation vers les clients et le personnel ainsi qu'à la semaine européenne de la mobilité.

Nous avons procédé en janvier à l'analyse de notre actionnariat.

Premier motif de satisfaction : votre fidélité et votre engagement. **Le portefeuille moyen a triplé**, et ce, malgré la crise qui a certainement contraint certains d'entre vous à vendre leurs titres. 60 % des actionnaires qui ont souscrit à l'augmentation de capital de mai dernier ont conservé leurs actions, gardant ainsi la possibilité de recevoir la prime de fidélité qui y était attachée.

Le capital reste en revanche dispersé, aucun actionnaire n'ayant plus de 5 %.

L'actionnariat individuel reste fort : 400 000 personnes identifiées représentant 1/3 du capital auquel s'ajoutent ceux d'entre vous présents à travers le réseau des dépositaires.

Les grands institutionnels qui nous ont rejoints, ont gardé leurs positions.

Cette stabilité globale me paraît être la conséquence directe de notre principale caractéristique : une infrastructure de long terme générant d'importants *cash flow* récurrents. Elle est un atout dans le contexte de profonde crise mondiale que nous connaissons aujourd'hui.

Face à cette crise, nous ne savons pas comment nos marchés vont évoluer et quel sera le comportement de nos concurrents. Mais ce qui est certain, c'est qu'Eurotunnel offre le moyen le plus rapide et le plus respectueux de l'environnement pour traverser la Manche.

C'est la clef durable de notre succès !

Bien fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

¹ Carbon Trust est un organisme qui accompagne les entreprises afin de réduire leurs émissions de CO2 et de réaliser leur transition vers des technologies à faibles émissions de GES (Gaz à effet de serre).

Réouverture du tunnel en un temps record !



Geoff Hoon, Jacques Gounon, Ian Miller

Le lundi 9 février, à 16 h 46, une Navette Camions s'est engagée dans l'intervalle 6 du Tunnel, rendu au trafic commercial. Commencé en octobre 2008, il aura fallu seulement trois mois et trois semaines de travaux pour rénover et remettre en service l'intervalle endommagé soit beaucoup plus rapidement et à moindre coût qu'après l'incendie de 1996. Le conducteur, Ian Miller, aux commandes de la Navette incidentée en septembre, conduisait ce " train inaugural " dont le départ a été solennellement donné à Folkestone par M. Geoff Hoon, Secrétaire d'Etat aux Transports du gouvernement britannique.

Le dernier train de travaux a quitté l'Intervalle 6, le vendredi 6 février 2009, mettant ainsi fin à la phase de rééquipement de cette zone du Tunnel dont le changement de rails. En effet, en l'espace de 17 heures, 1 500 mètres de rails ont été changés dans l'intervalle 6

nécessitant la mobilisation d'une quarantaine de personnes. Même si la voie ferrée n'a apparemment pas été touchée lors de l'incendie, le principe de sécurité a été appliqué. Il faut savoir qu'afin de garantir le plus haut niveau de sécurité des circulations ferroviaires, Eurotunnel mène régulièrement des campagnes de changement de rails.

L'exploitation commerciale a donc été effective le 9 février, après l'achèvement de tous les tests, dont des circulations à vide de Navettes Passagers et Camions et même d'un Eurostar. Tout a été fait conformément au processus de décision de reprise du service tel que proposé par Eurotunnel et validé par la CIG.

Il faut désormais attendre les résultats des différentes enquêtes en cours.



Les nouveaux rails sont positionnés à côté de ceux à remplacer. Une positionneuse écarte les rails à remplacer tout en ramenant le nouveau rail à mettre en place.

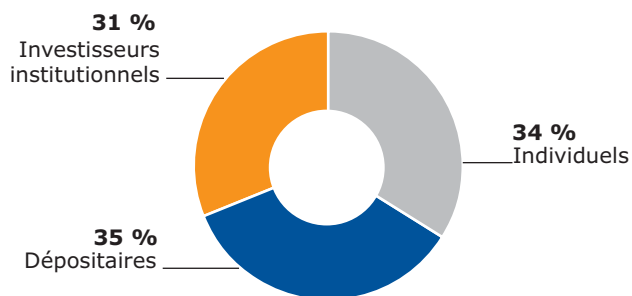
Structure de l'actionnariat de Groupe Eurotunnel SA

Nous avons réalisé, en janvier 2009, une analyse de notre actionnariat sur la base d'une enquête sur les titres au porteur identifiables, réalisée par Euroclear (auprès des détenteurs de 25 actions et plus), sur les titres inscrits au nominatif sur le registre de BNP Paribas Securities Services ainsi que sur les détenteurs de CDI via Computershare.

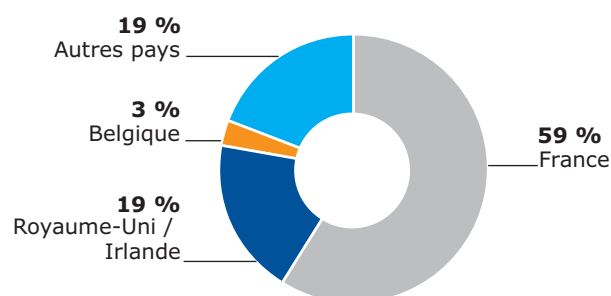
Cette analyse révèle que Groupe Eurotunnel compte aujourd'hui environ 400 000 actionnaires dont 210 000 (estimés) ont plus de 25 actions.

Le portefeuille moyen détenu par chaque actionnaire est de 902 actions contre 343 actions en janvier 2008. Il est à noter que 60 % des souscripteurs de l'augmentation de capital ont conservé leurs titres. Notre actionnariat est franco-britannique au 3/4.

Répartition du capital par type d'actionnaires



Répartition du capital par localisation des teneurs de compte



Plus que jamais !



Tel est le slogan de la campagne publicitaire menée par Eurotunnel mi-février avec le concours des compagnies d'assurance à l'occasion de la remise en service du tunnel. Cette campagne vise à rappeler que les 35 minutes passées à bord de nos Navettes restent le moyen le plus rapide et le plus fiable pour traverser la Manche. Ces annonces que vous avez certainement vues ont été publiées dans la presse économique et financière en France et au Royaume-Uni.

Abonnez vous !

Pour des raisons de coûts, la Voie de l'Avenir sera désormais uniquement envoyée aux détenteurs de 100 actions GETSA et plus.

Si tel n'est pas votre cas et que vous souhaitez continuer à nous lire, inscrivez-vous au service alerte mail : non seulement vous recevrez la Voie de l'Avenir à chaque parution mais vous serez également destinataire en temps réel de toutes les informations et de toutes les autres publications d'Eurotunnel.

Adressez votre demande à :

info.actionnaires@eurotunnel.com en indiquant votre adresse mail, vos nom et prénom, adresse postale et vos références actionnaires que vous soyez au nominatif ou au porteur.

Pour contacter le Centre Relations Actionnaires



Centre Relations Actionnaires
Groupe Eurotunnel, B.P. 69, 62904 Coquelles Cedex



info.actionnaires@eurotunnel.com

www.eurotunnel.com

N°Azur 0 810 627 627