



Bonne année à tous, bonne année à Eurotunnel !

Chers actionnaires,

Cette édition de La Voie de l'Avenir, la sixième déjà, m'offre tout d'abord l'occasion de vous souhaiter, à vous chers actionnaires et à vos proches, une excellente année 2006 et de présenter à chacun mes vœux les plus sincères de santé, de bonheur et de succès.

Traditionnellement, le mois de janvier est aussi celui des bilans et des résolutions.

L'année 2005 a été riche de nouveaux défis pour Eurotunnel, exigeante d'efforts pour son personnel, avec une considérable accélération des mutations au cours du second semestre. Nous avons lancé de nouvelles politiques commerciales, mieux adaptées au marché, plus soucieuses du client, recherchant la meilleure rentabilité. Elles commencent à porter leurs fruits. Les données chiffrées que nous publierons prochainement, premier reflet de l'activité en 2005, devraient témoigner de ce progrès.

Tout récemment, Eurotunnel a mis en place une organisation plus performante, moins coûteuse. Dernier exemple de cette volonté, l'entrée en service, le 12 décembre dernier, de vingt-quatre bornes de péage automatique sur nos terminaux de Coquelles et de Folkestone. Le dispositif est simple et moderne, il concourt à la fluidité du trafic, accélère la phase d'embarquement, engendre une réduction significative et rapide des coûts d'exploitation.

Ainsi, nous avons donné un souffle nouveau à Eurotunnel. Je dis « nous » car, bien sûr, au bilan de l'année écoulée, je n'oublie pas l'assemblée générale de Coquelles et le formidable soutien que vous avez apporté au Conseil, ce dernier venant de se renforcer avec l'arrivée de Madame Colette Neuville.

L'année 2006 s'ouvre et il nous faut conserver l'élan de ces derniers mois pour qu'Eurotunnel se libère de ses contraintes financières.

Les détenteurs d'avances et d'obligations de stabilisation n'ont pas souhaité prolonger jusqu'à septembre 2006 la possibilité de convertir cette dette en actions.

Cette décision garde à la négociation en cours son caractère global, ce que nous recherchions.

Vous le savez, les négociations sur l'indispensable restructuration financière d'Eurotunnel se poursuivent dans le cadre du « waiver », dérogation aux accords de crédit qui a permis l'ouverture des discussions avec les créanciers réunis dans le Comité Ad Hoc. Pour leur succès, elles se déroulent dans la plus grande confidentialité. Je ne peux donc aujourd'hui rendre publiques les étapes et la nature des avancées obtenues pendant ces 6 derniers mois. Je comprends la frustration et l'impatience de certains d'entre vous. Mais je leur demande de garder confiance. Dès que nous sortirons de la période de « waiver », je m'exprimerai largement sur ce sujet.

Le nouvel Eurotunnel que nous bâtissons grâce à votre soutien est une entreprise viable, prête à se développer, sûre de son avenir.

Une fois encore, bonne année à vous, et bonne année à Eurotunnel.

Jacques Gounon
Président-Directeur général.



Colette Neuville, la présidente de l'ADAM entre au conseil d'administration



Le Conseil commun du groupe Eurotunnel a coopté Mme Colette Neuville en tant qu'administrateur ; cette nomination devra être ratifiée par la prochaine assemblée générale. L'arrivée de Mme Neuville, qui féminise la composition du conseil, en renforce la compétence en matière de gouvernement d'entreprise et de défense des intérêts des actionnaires. Madame Neuville a en effet fondé en 1991 et préside depuis l'ADAM, (Association de défense des actionnaires minoritaires), association très active dont l'objet est la représentation des intérêts collectifs des investisseurs en valeurs mobilières. Colette Neuville est licenciée en droit, diplômée de Sciences Po et titulaire d'un DESS de sciences économiques. Elle a occupé les fonctions d'économiste pour l'OTAN, le gouvernement marocain et l'agence de bassin de Loire-Bretagne. Macro-économiste de formation, Colette Neuville est une experte de la finance. Madame Neuville avait choisi d'apporter son soutien actif au président d'Eurotunnel, Jacques Gounon, dans la perspective de l'assemblée générale du 17 juin 2005.

Nouvelle organisation : création d'une division Maintenance et d'une direction de la Sécurité de plein exercice

Alain Bertrand, directeur de l'Infrastructure, a quitté Eurotunnel à la fin du mois de décembre. Ce départ a conduit à une redistribution des responsabilités dans l'entreprise.

Tous les services de maintenance, qu'il s'agisse de matériel roulant ou d'équipements fixes, sont désormais regroupés au sein d'une division Maintenance dirigée par Christian Maquaire. Parallèlement, l'ensemble des opérations en temps réel (la sûreté et les fonctions d'exploitation des Navettes, des terminaux et du tunnel) est réuni dans la division Exploitation, sous l'autorité de Pascal Sainson.

Signe de l'importance accordée à ce domaine, les services en charge de la sécurité (du personnel comme des systèmes) et celui en charge de la qualité et de l'environnement sont rassemblés dans la direction Sécurité et Développement Durable, dirigée par Bruno Bouthors.

Un nouveau directeur du développement du fret ferroviaire



Eurotunnel, comme nombre de ses actionnaires, attache une grande importance au développement du fret ferroviaire, un mode de transport des marchandises d'avenir. Pourtant, seuls quatre à cinq trains de ce type empruntent chaque jour le tunnel sous Manche... Pour prendre en charge ce dossier, Eurotunnel vient de nommer François Coart, 40 ans, directeur du Développement du fret ferroviaire. Il sera notamment chargé de lancer l'activité de la filiale Europorte 2, qui a obtenu une licence d'opérateur ferroviaire en février 2004. Avant de rejoindre Eurotunnel, François Coart a exercé des fonctions dans les deux plus importantes sociétés de matériel ferroviaire au monde : Bombardier et Alstom Transport, où il a acquis une solide expérience en analyse marketing, commerce international et technique dans les produits et services industriels du transport par rail.

Eurotunnel fait face avec succès au rush des vacances

Le lundi 2 janvier, Eurotunnel a accueilli sur son Terminal de Coquelles plus de 7 000 véhicules de tourisme et 110 autocars, le double de la fréquentation quotidienne moyenne de nos Navettes Passagers.

Pour assurer à cet afflux de clients britanniques de retour de vacances le meilleur service, et notamment leur permettre d'embarquer sans attente, Eurotunnel a déployé des moyens matériels et humains exceptionnels. Soixante navettes sont parties de Coquelles dans la journée, au rythme d'une toutes les 15 minutes aux heures de pointe. Soixante-dix salariés français et anglais supplémentaires ont été mobilisés, sur le terminal, dans les trains, et même dans les ateliers pour parer d'éventuelles difficultés techniques.

Le bilan de cette journée est plus que positif : pas de retard, pas d'attente, pas d'incident. Des taux de remplissage des Navettes frisant les 100% de 10 à 22 h. Et des clients très satisfaits.



Focus on Customers

Pour Eurotunnel, 2006 sera une autre année de défis. Condition du succès des nouvelles politiques commerciales lancées en 2005, le client doit maintenant être au cœur des préoccupations, comme dans toute entreprise de transport performante. C'est pourquoi Eurotunnel met en place le programme *Focus on Customers* (focus sur le client) centré sur le service rendu aux automobilistes, chauffeurs de cars, conducteurs de camions qui, par millions, choisissent Eurotunnel.

Séquence par séquence, leur parcours (réservation par Internet, arrivée sur les Terminaux, passage dans les boutiques, installation dans les Navettes, besoins des camping-cars ou des caravanes...) va faire l'objet d'une analyse et de propositions nouvelles. Dans un marché difficile et hautement concurrentiel, il s'agit d'améliorer encore le service, d'apporter aux clients, dès les prochains mois, des progrès visibles au plan de l'accueil, de l'information, de la gestion des trafics et, plus généralement, de l'agrément du voyage.

Nous répondons à vos questions

1. La loi dite de Sauvegarde des entreprises est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Elle permet notamment de suspendre les échéances des dettes d'une entreprise en difficulté, à son initiative. Est-ce une opportunité pour Eurotunnel ?

Eurotunnel négocie la restructuration de sa dette avec ses créanciers dans le cadre d'un "waiver", disposition particulière de la Convention de Crédit, qui se termine le 31 janvier 2006. Le groupe n'a d'autre intention que d'obtenir un accord satisfaisant avec ses créanciers. Il faut aussi rappeler que nous sommes à l'abri de la cessation de paiement jusqu'en janvier 2007 et protégés au-delà par le dispositif du *standstill* (moratoire), lui aussi prévu dans les actuels accords de crédit, jusqu'en juin 2008.

2. J'ai lu dans la presse qu'Eurotunnel étudiait la possibilité d'un service « d'autoroute ferroviaire », qui prendrait en charge des camions sur de longues distances, sans leur chauffeur, entre l'Angleterre et le Continent. Peut-on savoir sur quels axes ?

Notre objectif premier est de ramener du fret ferroviaire, c'est-à-dire des trains de marchandises, dans le Tunnel, mais aussi d'être perçu comme un opérateur à travers notre filiale Europorte 2. Nous prenons donc les contacts les plus larges possibles, mais n'en sommes aujourd'hui qu'à une mission exploratoire. Nous aurons l'occasion d'y revenir publiquement.

Centre d'Information des Actionnaires

Eurotunnel SA, B.P. 69, 62904 Coquelles Cedex - Tél.: 0810 627 627 (numéro azur), info.actionnaires@eurotunnel.com

Si vous désirez exercer votre droit d'accès, de rectification et de suppression des données vous concernant, conformément à la loi informatique et liberté du 6 janvier 1978, contactez-nous à l'adresse ci-dessus.