



Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

Après avoir fêté le 21 juillet dernier le **passage du 250 millionième voyageur** depuis la mise en service du Tunnel en mai 1994, **le Shuttle a battu le 14 août dernier un record historique avec près de 15 000 véhicules¹** transportés sur nos Navettes. C'est à la fois un succès commercial, une très belle performance opérationnelle et donc un vrai sujet de satisfaction. Cela nous conforte dans les politiques qui ont été mises en place (notamment la fluidité des péages, le travail conjoint avec les autorités gouvernementales en charge des contrôles frontaliers, le *yield management*...). Cela nous incite à **poursuivre dans les investissements destinés à améliorer encore plus notre qualité de service**. Il s'agit principalement de :

- la mise en place de nouveaux panneaux informatifs ultramodernes sur les terminaux, actuellement à Folkestone puis bientôt à Coquelles ;

- la modification des circulations sur le terminal France pour enfin avoir une implantation logique du bâtiment accueil passagers/commerces dit « B22 » : celui-ci sera désormais accessible après le passage des contrôles frontaliers – nos voyageurs pourront alors, après avoir passé ces contrôles, se détendre confortablement en attendant d'embarquer sur leur Navette ;

- et pour 2011 la refonte du site commercial Internet, afin de le rendre plus convivial et performant.

Comme vous le voyez, il s'agit là d'un travail minutieux, quotidien et de longue haleine mais qui conforte sur le long terme **notre position de leader incontournable**.

Face à ces succès, notre concurrence est très agressive mais connaît quelques difficultés. Seafrance est toujours en phase de redressement judiciaire, LD Lines venu faire une incursion à Boulogne se retire du segment passagers, P&O évoque des réductions d'effectifs pour accompagner la future mise en service de ses super ferries.

Pour nous, la priorité est d'obtenir **une indemnisation complète des pertes d'exploitation** consécutives à l'incendie de 2008. Le coût total à l'issue de la période de couverture le 10 septembre 2010 s'élève à environ 295 M d'€ (dont 57 M d'€ pour les travaux intégralement remboursés). Le contentieux initié par Eurostar en mai 2009 contre nos assureurs a pour effet de bloquer 48 M d'€ d'indemnisation qui nous sont dus. Ceci nous met artificiellement dans une situation difficile. Les résultats semestriels présentés au verso doivent être interprétés dans ce contexte très précis.

Un autre événement marquant **est l'acquisition le 28 mai dernier de l'activité de fret ferroviaire de GBRf** en Grande-Bretagne. Vous trouverez au verso une présentation sommaire de cette entité qui vient renforcer Europorte et nous ouvre de nouvelles opportunités de croissance sur le flux Transmanche.

Enfin, le 31 octobre prochain, **la fusion absorption de TNU PLC par Groupe Eurotunnel devrait être effective juridiquement**. Il s'agit du dernier volet de la simplification de la structure juridique du groupe et qui fait suite à la fusion de TNU SA en mai 2009.

Au-delà du périmètre actuel de nos activités, l'actualité c'est aussi **la privatisation par l'Etat britannique d'High Speed 1**, la ligne à grande vitesse entre le Tunnel et Londres.

Conformément à ce que nous avons annoncé, **nous avons remis le 17 août dernier une offre indicative** pour la reprise de cet actif dans le cadre d'un puissant consortium dénommé GB Speedrail. Outre nous-même, il est constitué de nos actionnaires parmi les plus importants : Goldman Sachs Infrastructure Partners, M&G Prudential, CDC Infrastructure et un très grand fonds de pension des universitaires britanniques : the Universities Superannuation Scheme.

La gestion et la maintenance d'High Speed 1 sont de très grande qualité mais la forte conviction des membres de GB Speedrail est qu'une politique volontariste et professionnelle doit être de nature à faciliter la croissance du trafic sur cette ligne, ce dont le Tunnel bénéficiera mécaniquement.

Il s'agit de saisir les opportunités créées par la libéralisation du transport international de passagers. **Deutsche Bahn a clairement annoncé sa volonté d'ouvrir une liaison Allemagne – Londres**.

En tant que gestionnaire d'infrastructure, nous avons l'obligation de permettre à Deutsche Bahn de passer dans le Tunnel tout en restant impartial dans la concurrence qu'il va se livrer avec Eurostar. Parmi les sujets à traiter, la sécurité est notre préoccupation prioritaire. Nous prévoyons de réaliser des essais grandeur nature dans le Tunnel pour donner aux Etats les éléments d'une décision qui leur appartient *in fine*. Mais il est évident qu'à la suite de ces essais, si les règles d'accès au Tunnel sont modernisées, la mise en commun des savoir-faire des équipes d'High Speed 1 et d'Eurotunnel sera un facteur déterminant d'une vision nouvelle des trafics Continent-Grande Bretagne.

Beaucoup de progrès accomplis ou encore à concrétiser, beaucoup de perspectives cela signifie beaucoup de travail restant à faire pour une entreprise plus performante encore. En cette période de rentrée, je peux vous affirmer que les équipes sont motivées et mobilisées.

Fidèlement vôtre,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

¹ 14 975 exactement (14 825 voitures et 150 autocars)

Focus sur les résultats semestriels

Le premier semestre 2010 a enregistré une progression significative de l'ensemble des trafics (Navettes Eurotunnel et Eurostar). Le chiffre d'affaires du Groupe, (331 M d'€), qui intègre désormais Europorte (29 M d'€) est en augmentation de 22 % par rapport au premier semestre 2009 à taux de change constant.

Malgré un contexte économique toujours difficile, le chiffre d'affaires des Navettes affiche 17 % de hausse et le trafic des Navettes Camions + 41 % par rapport au premier semestre 2009.

Le revenu provenant de l'utilisation du réseau ferroviaire progresse de 5%. Cette augmentation est notamment due à l'effet du nuage de cendres du volcan islandais au printemps dernier.

L'entreprise poursuit sa stratégie de maîtrise des coûts avec une diminution des charges d'exploitation de 14 M d'€ dont 5 M d'€ en raison de la baisse des primes d'assurances. L'EBITDA est de 143 M d'€, soit une progression de 3 % par rapport au premier semestre 2009.

Le résultat net consolidé de ce premier semestre, sans aucune comptabilisation d'indemnités d'assurances, est une perte de 45 M d'€.

Le résultat aurait été différent si 48 M d'€ d'indemnités, au titre de la couverture de l'incendie de septembre 2008, n'avaient pas été bloquées depuis mai 2009 par le contentieux initié par Eurostar.

Eurotunnel fête 250 millions de passagers

Au terminal de Folkestone, Madame Marijke Korteweg (photo ci-dessous), qui travaille à Londres et prend le Shuttle toutes les semaines pour rentrer chez elle en Belgique, a été le 21 juillet dernier, la 250 millionième personne à franchir le tunnel sous la Manche depuis sa mise en service en 1994.

Depuis cette date, 43 000 personnes en moyenne ont transité, chaque jour, dans le Tunnel.



Groupe Eurotunnel, un acteur majeur du fret ferroviaire en Europe

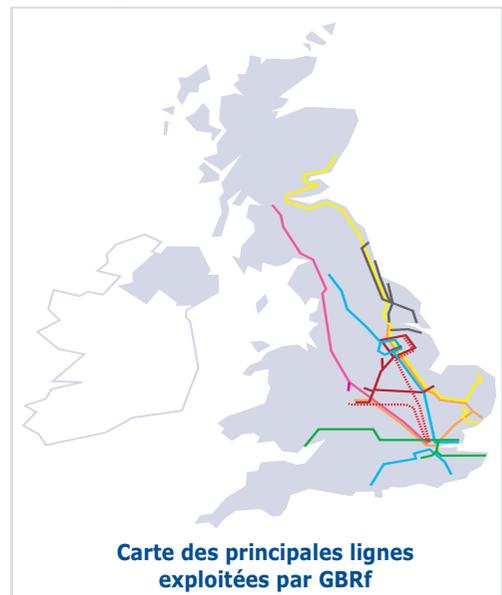
Eurotunnel se renforce dans le fret en rachetant, en mai dernier, GB Railfreight, 3^{ème} opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni.

Les activités de GBRf couvrent tous les segments des services de fret ferroviaire tant sur courtes que sur longues distances : transport combiné intermodal ; vrac dont le transport de charbon ; équipements d'infrastructure ; services ferroviaires à l'industrie ; transport de matériaux de construction, produits pétrochimiques et métaux, produits de consommation courante, du courrier et des colis postaux.

GBRf emploie environ 300 salariés, qui principalement conduisent des trains, gèrent les opérations au sol ou participent au développement des activités de l'entreprise.

GBRf est, depuis sa création en 1999, reconnu pour son approche novatrice, sa flexibilité, sa fiabilité, sa compétitivité de même que sa qualité de service à la clientèle.

GBRf remporte régulièrement depuis 10 ans de nombreux prix dans le domaine de l'industrie ferroviaire.



Nouveau contrat pour Europorte

L'union de coopératives céréalières Cerevia a choisi Europorte, pour le transport de ses productions de blé et d'orge de Bourgogne à Fos-sur-Mer, avec la signature d'un contrat de 3 ans.

Europorte a su proposer une approche logistique globale avec un « hub » performant à Venarey-Les-Laumes (près de Dijon) et un taux de ponctualité élevé.

Ce trafic est d'importance pour Europorte puisqu'il représente une liaison longue distance (600 km), à la fois en traction thermique et en traction électrique, avec changement d'engins de traction. Europorte est fier de mettre son savoir-faire en matière de desserte locale et nationale au service d'un client tel que Cerevia, l'un des premiers groupes céréaliers présent sur trois régions (Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes), qui fédère un potentiel de 3 millions de tonnes de céréales en commercialisation, et regroupe 5 groupes coopératifs adeptes d'une agriculture durable et responsable.