

# La Voie de l'Avenir

Septembre 2008



*Lettre spéciale aux  
actionnaires de Groupe  
Eurotunnel SA*



Chers actionnaires,

**Le vendredi 12 septembre 2008** à 23h08, à peine plus de 30 heures après qu'un incendie se soit déclaré<sup>1</sup> sur une Navette Camions dans le tunnel nord, à 11 km de la sortie côté France, **nous reprenons le service commercial**. Le premier Eurostar Londres-Paris est passé le samedi 13 septembre à 8h57 et l'ensemble des services<sup>2</sup> (Eurostar, Navettes Passagers, Camions, trains de marchandises) avait redémarré moins de trois jours après le déclenchement de l'alerte. En 1996, il avait fallu, après l'incendie, près d'un mois avant que le trafic ne reprenne.

Cette comparaison permet d'apprécier à sa juste valeur l'exploit accompli par nos équipes qui, jour et nuit, ont travaillé sans relâche pour rétablir en toute sécurité la circulation des trains. En votre nom, je les ai vivement félicités et remerciés.

Il faut également saluer le travail accompli par les services de secours français et britannique<sup>3</sup> (pompiers, SAMU, police...) placés sous l'autorité du Préfet du Pas-de-Calais, ainsi que la qualité des échanges étroits avec nos autorités de tutelle (CIG, Comité de sécurité) et le Procureur de la République de Boulogne-sur-Mer. Le Ministre de l'Intérieur, Michèle Alliot-Marie, s'est rendue sur place le soir même et, le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau est venu constater les conditions de reprise du trafic. Ils ont, tous deux, publiquement souligné l'efficacité des secours et de l'excellente gestion, par nos équipes, de cette crise.

**Le tunnel sous la Manche est composé de trois tubes** : deux dévolus à la circulation ferroviaire, et un aux opérations de maintenance ; et qui fait également office, le cas échéant, de tunnel de secours. Il est démontré que c'est une installation ferroviaire particulièrement sûre : les 32 personnes impliquées ont été rapidement mises en sécurité dans le tunnel de service et sont sorties saines et sauvées (voir au verso le déroulé des événements).

**Eurotunnel s'est toujours fixé comme priorité absolue la protection des personnes, même au détriment de ses propres matériels ou de ses installations.**

**Il n'est bien sûr pas encore possible, à ce stade, d'évaluer le coût et la durée des travaux de remise en état** de la partie incendiée du Tunnel nord.

Mais d'ores et déjà, je peux vous dire que **les incidences financières sont couvertes par nos assurances** : Eurotunnel est assuré à hauteur de 900 millions d'euros pour ses pertes et dommages d'exploitation. Le remboursement à venir étant comptabilisé en substitution du chiffre

d'affaires, il se retrouvera dans l'EBITDA : **pas d'impact significatif donc sur le calcul du ratio d'exercice des BSA en 2011.**

Preuve supplémentaire : les agences de notation Moody's et Standard & Poors n'ont pas modifié le "rating investment grade" de notre dette.

**Notre image n'est pas atteinte** : merci à tous ceux, et ils sont nombreux, actionnaires ou clients, qui ont témoigné leur attachement à Eurotunnel.

L'afflux de trafic, tant fret que passagers, dès le week end dernier, confirme cette confiance. Au moment où je vous écris, nos équipes attendent la fin des expertises pour remettre en service les 2/3 du Tunnel nord non concernés par l'incendie. Ceci nous permettra de limiter très sensiblement la gêne apportée au trafic.

**Nous avons pris les mesures qui s'imposaient, et nous sommes totalement mobilisés pour remettre en état le plus rapidement possible le Tunnel.**

Professionnalisme, réactivité, détermination sont des valeurs essentielles de "la culture Eurotunnel".

Même très courte, l'interruption totale du service a montré à quel point **Eurotunnel est un acteur vital et irremplaçable dans les échanges économiques** entre la Grande-Bretagne et le Continent.

Nous n'avons pas, de ce fait, d'inquiétude pour l'avenir de notre société

Je vous remercie de votre soutien.

Très fidèlement,

Jacques Gounon,  
Président-Directeur général

<sup>1</sup> A ce jour, l'enquête judiciaire se poursuit et les causes de l'incendie sont toujours inconnues.

<sup>2</sup> Par jour : 80 Navettes Camions et Passagers, 24 Eurostar entre Paris et Londres, 12 Eurostar entre Bruxelles et Londres et, en moyenne, 6 trains de marchandises. Pour faciliter le redémarrage, les nouvelles réservations sont provisoirement suspendues.

<sup>3</sup> Le plan binational de secours a été activé une heure après le départ de feu (voir au verso).

## Méthode de sauvetage

Priorité absolue est donnée à la sécurité des personnes. Dès le déclenchement de l'alerte incendie, la ventilation du tunnel est lancée de l'avant vers l'arrière de la navette pour assurer la protection du club car.

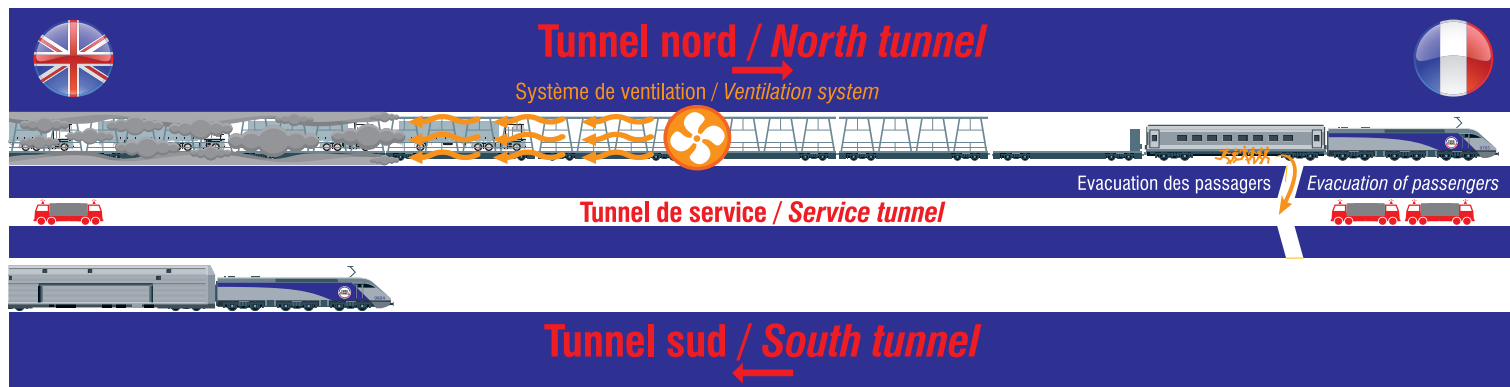


Schéma des trois tunnels

### Chronologie :

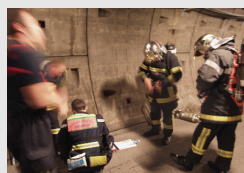
#### Jeudi 11 septembre

**15h55** : alerte incendie à bord d'une Navette transportant des camions dans le Tunnel ferroviaire nord.

Intervention des pompiers Eurotunnel basés à proximité du portail français.

Evacuation des chauffeurs et de l'équipage dans le Tunnel de service.

**16h20** : déclenchement du plan binational qui transfère la responsabilité des secours aux pouvoirs publics français et britanniques.



Déploiement des pompiers dans le tunnel de service

#### Vendredi 12 septembre

**8h** : le foyer principal ainsi que tous les feux résiduels sont éteints. Ventilation forcée du Tunnel.

**13h** : levée du dispositif binational. Eurotunnel reprend possession de l'infrastructure et engage la vérification physique du Tunnel sud préalable à sa remise en service.

**22h30** : passage de trains test.

**23h08** : circulation de deux trains de marchandises dans le sens Folkestone-Coquelles.

#### Samedi 13 septembre

**00h53** : circulation d'une première Navette Camions dans le sens Folkestone-Coquelles.

**8h57** : passage du premier Eurostar Londres-Paris.



Visite de M. Bussereau Secrétaire d'Etat aux Transports

#### Dimanche 14 septembre

Reprise du service commercial des Navettes Passagers d'Eurotunnel tôt dans la matinée.

### Eurotunnel et les assurances

La police d'assurance concernant les dommages aux biens et les pertes d'exploitation est composée de deux lignes :

- une première ligne placée sur le marché français ayant pour chef de file la compagnie XL Assurance, une des toutes premières compagnies d'assurances mondiales, cotée au NYSE, avec comme principaux co-assureurs SCOR et AXA ;
- une deuxième ligne placée sur le marché londonien principalement auprès d'un syndicat d'assureurs membres de Lloyd's.

La police responsabilité civile est composée de quatre lignes placées sur les marchés français et londonien.

Sont couverts par ces polices :

- les dommages matériels et les pertes d'exploitation à hauteur de 900 millions d'euros, soit plus d'un an de chiffre d'affaires ;
- la responsabilité civile à hauteur de 230 millions d'euros.

L'indemnisation relative aux travaux d'infrastructures et au renouvellement du matériel roulant est faite sur la base d'une valeur à neuf et l'indemnisation des pertes d'exploitation repose sur le principe de calcul suivant : prévisions de recettes moins le chiffre d'affaires réel constaté, en tenant compte de la variation des coûts d'exploitation.

### Chargement

Une Navette Camions est constituée de 30 wagons et d'une locomotive en tête et d'une autre en queue, de trois wagons de chargement et d'un club car. Le club car, situé derrière la locomotive de tête, est une voiture de chemin de fer classique, climatisée, dans laquelle sont regroupés les chauffeurs des camions transportés, l'équipage et une personne du service restauration. La Navette incendiée transportait 27 camions de pays différents (Belgique, Estonie, Allemagne, France, Grande Bretagne, Pologne, Pays Bas) ainsi que leurs chauffeurs respectifs, de 11 nationalités différentes.



Pour contacter le Centre Relations Actionnaires



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



info.actionnaires@eurotunnel.com

[www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com)

N°Azur 0 810 627 627