

La Voie de l'Avenir

Juillet 2012



Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

Le jubilé de la Reine Elizabeth a tenu ses promesses, tout d'abord pour la Grande-Bretagne, qui a vécu de l'avis de tous un moment de cohésion nationale très fort et accessoirement pour le Shuttle, qui a établi un **record historique de fréquentation**, avec plus de 10 000 véhicules dans le sens Folkestone-Calais, et plus de 20 000 passagers dans le week-end, le tout avec une excellente ponctualité.

Et depuis le 9 juin, les Navettes Passagers roulent à 160 km/h (100 miles/h, chiffre magique), **faisant tomber le temps de traversée à 30 minutes seulement**. Et pour servir toujours mieux nos clients, nous poursuivons la **rénovation de nos bâtiments terminaux**. Au-delà d'un confort nouveau au meilleur niveau des standards en la matière, nous voulons les humaniser, notamment en direction des familles, en les « personnalisant » au nom de deux figures historiques, l'une française, l'autre britannique. Le choix est en cours. Une invitation au voyage !

Comme prévu, les **réservations pour cet été**, et notamment pour les Jeux Olympiques, sont à un niveau très élevé, bien supérieur à l'année dernière à la même période. Le tunnel sous la Manche sera également à l'honneur le 18 juillet prochain, puisque **la Flamme Olympique nous rendra visite et passera à Samphire Hoe**, la formidable réserve naturelle créée avec les déblais sortis de sous la mer qui a été distinguée 7 fois par un « Pavillon Vert » (Green Flag Award) : une image forte pour des Jeux Olympiques « verts », mettant en valeur nos efforts continus en matière d'environnement.

La protection de l'environnement, c'est aussi la promotion du **fret ferroviaire. Deux changements majeurs** pour le Tunnel : d'une part, les locomotives de fret aux standards européens d'interopérabilité sont dorénavant autorisées à l'emprunter et d'autre part, les équipes d'Europorte Channel ont réalisé une grande première avec la traversée d'un train transportant des remorques routières non accompagnées (cf. verso) venant de Belgique, et à destination de la Grande-Bretagne. Il y a encore beaucoup à faire pour banaliser la traversée du tunnel sous la Manche par les trains de fret, mais ne plus avoir l'obligation d'utiliser les locomotives spéciales Class 92 devrait permettre à terme de supprimer une rupture de charge pénalisante. Restera, dans la catégorie « aberration » d'obtenir la suppression de la nouvelle taxe sécurité introduite par RFF à Fréthun, qui a cassé la dynamique que nous avons mise en place. Nous avons obtenu du Régulateur français qu'il reconnaisse que cette disposition relevait non pas du réseau ferré national, mais de l'accès au tunnel sous la Manche, ce qui nous fait espérer une issue favorable.

L'autre **grand événement intervenu en juin** est la décision du Tribunal de Commerce de Paris de retenir notre offre de **reprise des actifs de SeaFrance**, pour un

montant total de 65 millions d'euros. Le transfert de propriété est en cours. Nous avons payé les trois navires concernés (le Berlioz, le Rodin et le Nord-Pas de Calais) à leur juste prix de marché : j'en tiens pour preuve que le 4^{ème} navire de SeaFrance – le Molière – qui était propriété d'un pool bancaire ayant assuré son financement, vient d'être revendu 30 millions d'euros à une société lituanienne (ce qui pose la question : pour le compte de qui ?). Nos ferries seront exploités par une société indépendante, créée par les ex-SeaFrance, grâce en particulier à l'aide très importante accordée par la SNCF au titre du dernier plan social (25 000 euros par salarié embauché).

Nous louerons en « investisseur avisé » ces navires à ladite société, qui sera dirigée par un ancien responsable de Brittany Ferries. Il appartiendra alors à cette société, en toute responsabilité, de tenir les engagements qu'elle s'appête à prendre en terme de productivité et de qualité de service, sur la base d'une exploitation à trois allers et retours Calais-Douvres par ferry. La part de marché espérée sous deux ans est de 8 à 9 %. A titre de comparaison, DFDS, qui s'est implanté à Calais avec l'aide de LDA, a, après quelques mois, atteint environ 4 % de part de marché (seulement, diront certains). Mais cela nécessite que la **concurrence s'exerce de manière loyale**, ce qui n'est toujours pas le cas. Le fait de devenir armateur non exploitant ne nous conduit pas à renoncer à **l'action contentieuse engagée devant le Tribunal Administratif de Rouen** contre la DSP (Délégation de Service Public) Dieppe-Newhaven qui permet de déverser environ 15 millions d'euros par an de subvention publique sur cette route. C'est d'autant plus nécessaire que la presse s'est fait l'écho que LDA/DFDS chercherait à transférer l'un des deux navires basés à Dieppe sur Calais. Si cela se fait, ce nouveau service cannibaliserait le Dieppe-Newhaven, en augmentant d'autant les besoins de subvention de la ligne ! La normalisation de ce marché transmanche, dont nous ne représentons qu'un tiers, n'est donc pas finie.

Eurotunnel s'est battu pour exister, puis pour survivre. Ces nouveaux combats sont de nouveaux défis, mais je sais que vous, actionnaires, soutenez massivement notre stratégie qui s'inscrit dans le long terme. Je vous en remercie.

Bien fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

Des installations modernisées pour une qualité de service encore meilleure

Le programme d'investissements pour la rénovation de nos deux terminaux en commençant par le côté britannique est bien engagé. Le magasin fleuron World Duty Free, conçu sur le modèle des aéroports, a été ouvert le 31 mars dernier et représente déjà pour ce détaillant son revenu par mètre carré le plus important de tous ses magasins. Les nouveaux blocs sanitaires sont conçus en gardant toujours à l'esprit les principes environnementaux chers au Groupe (sèche-mains plus efficace, utilisant moins d'énergie, robinetterie avec capteur). Le mois prochain verra l'introduction d'écrans géants donnant une meilleure information en temps réel sur les départs ainsi que des écrans diffusant les informations télévisées en continu, les Jeux Olympiques ou encore des informations promotionnelles et, le 18 juillet prochain, le passage de la Flamme Olympique dans le Tunnel. Enfin, un nouveau salon-passagers, permettant à nos clients se présentant trop tôt pour embarquer, d'attendre dans le plus grand confort, sera bientôt disponible. La deuxième phase de rénovation concerne l'espace restauration. Le terminal français sera ensuite lui aussi rénové.



Photo du World Duty Free dans le terminal UK.

Le transport de remorques routières non accompagnées

Europorte Channel, opérateur ferroviaire transmanche du Groupe, a innové en mettant en œuvre une nouvelle liaison destinée à transporter, par train, des remorques routières d'Anvers à Londres. Ce dispositif, qui permet de transporter des semi-remorques – roues, plateaux et porte-conteneur – est rapide, économique et doté d'une faible



empreinte carbone. Il peut couvrir de longues distances, au départ de la Belgique, d'Allemagne ou d'Europe de l'Est. Le test de ce nouveau service, pour une livraison d'équipements au groupe Vauxhall, réalisé en mai dernier sur près de 400 km entre Anvers et Barking (près de Londres), a été une réussite totale pour la plus grande satisfaction des clients Ewals Intermodal et Ewals Cargo Care, spécialistes de la logistique. Pour ce faire, les wagons, spécialement conçus pour ce type de service, ont circulé sur le réseau High Speed 1 et à travers le tunnel sous la Manche. Europorte Channel prévoit d'assurer, à terme, cette liaison de manière régulière, ce qui permettra d'éviter le transit sur les routes de milliers de camions. Une telle

réussite démontre l'utilité des autoroutes ferroviaires, à commencer par la première d'entre elles : le tunnel sous la Manche. Elles constituent le meilleur moyen de développer une nouvelle approche du fret ferroviaire.

Le CIFFCO en chiffres

Le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (www.ciffco.com) dispense (principalement à Coquelles) des formations dédiées essentiellement à des activités du domaine ferroviaire sur le réseau ferré national français ou sur d'autres réseaux.

Depuis son ouverture le 2 février 2012 :

- 186 stagiaires conducteurs de train fret accueillis au CIFFCO en 15 « vagues ».
- des durées de formation « conducteur » de 7 à 9 mois en alternance entre le centre de formation et le(s) site(s) de l'entreprise ferroviaire.
- 12 768 jours de formation (conduite, mais aussi fonctions de sécurité de l'exploitation, de la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant) dispensés à 554 stagiaires.
- le centre suit et contrôle en plus les formations continues de certaines entreprises ferroviaires : ainsi 451 attestations de formation ont été délivrées par le CIFFCO correspondant à 640 jours de formation dispensés par des formateurs internes d'entreprises ferroviaires exerçant sous la responsabilité pédagogique du CIFFCO.
- principaux clients des formations ferroviaires : EPF, VFLI (filiale de SNCF), CEF (Alstom), Eurotunnel, Socorail, Colas, ATIF, SNCF et Lamblin.

Le 18 juillet prochain, à l'aube des Jeux Olympiques, le relais de la Flamme Olympique arrivera jusqu'au tunnel sous la Manche à Folkestone.

Eurotunnel est fier que le Tunnel ait été choisi par les organisateurs du relais en tant qu'un des lieux emblématiques auxquels la Flamme rendra visite lors de son parcours de 12 000 km dans tout le Royaume Uni, propageant son message de paix, d'unité et d'amitié. Le tunnel sous la Manche est un lien vital entre tous et a été reconnu comme l'une des plus grandes réalisations d'ingénierie du siècle dernier et l'une des Sept Merveilles du Monde Moderne. Accueillir la Flamme Olympique en son Terminal de Folkestone lors de son voyage historique est un grand honneur pour Eurotunnel. Elle continuera son périple avec Eurotunnel en suivant l'un des sentiers de la réserve naturelle de 30 hectares de Samphire Hoe, construite avec les déblais extraits de sous la mer lors de la construction du Tunnel et qui est désormais un havre de biodiversité.



Abonnez-vous à l'alerte mail pour recevoir la Voie de l'Avenir !

Par mesure supplémentaire d'économie et pour préserver l'environnement, la Voie de l'Avenir n'est désormais envoyée qu'électroniquement aux actionnaires qui se seront abonnés au préalable à l'alerte mail. Elle continue bien entendu à être accessible sur le site du Groupe. Si vous ne vous êtes pas encore inscrit pour recevoir nos alertes mail, merci de le faire sans plus tarder pour continuer à recevoir toutes les informations concernant les activités de Groupe Eurotunnel.