

## Lettre aux actionnaires de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

Nous avons annoncé début janvier que nous finissons l'année 2013 sur des **records absolus de trafic du Shuttle** pour la période des congés de Noël.

Nous venons de publier notre **chiffre d'affaires et les trafics pour l'ensemble de l'année 2013**. Le détail figure au verso de la présente.

Sans surprise, tous les commentateurs ont constaté que notre 4<sup>ème</sup> trimestre était bien meilleur qu'attendu. Mais, en fait, ce commentaire s'applique à l'ensemble de l'année et à l'ensemble de nos activités.

**Le Shuttle progresse** et a transporté plus de 2,5 millions de véhicules. En 2013, les Navettes camions ne bénéficient plus de l'effet Jeux Olympiques de 2012 ni de la disparition de SeaFrance, mais retrouvent leur part de marché d'avant 2012, 38,6 % avec 1,363 million de poids lourds.

**Avec une croissance britannique annoncée cette année de 2,4 %**, il y a tout lieu de penser que le marché va enfin effacer les effets de la crise des subprimes et revenir à son niveau de 2007. Dans ce contexte, nous sommes prêts à poursuivre notre croissance. Eurostar fera certainement de même : **le trafic des trains à grande vitesse vient de franchir le seuil des 10 millions de passagers** en 2013, plus précisément 10,133 millions. C'est une très belle réussite et je suis sûr que les dirigeants d'Eurostar, forts de ce succès, auront la volonté de continuer sur cette lancée. Le contexte du projet de la mise en vente des 40 % que le gouvernement britannique détient dans Eurostar est d'autant plus susceptible de concourir au renforcement de cette logique de développement du trafic, dont nous serions les premiers bénéficiaires.

Le potentiel de trafic des trains à grande vitesse est très important, indépendant de notre tarification, mais sa concrétisation passe d'une part par une offre accrue et diversifiée, et d'autre part par la suppression d'un certain nombre de barrières ou de freins au développement qui relèvent de la responsabilité des réseaux adjacents ou des Etats (je pense aux contrôles aux frontières, qui fonctionnent comme pour l'aérien alors qu'ils pourraient être simplifiés). J'aurai prochainement l'occasion d'y revenir.

**Grande satisfaction aussi avec les trains de marchandises dans le Tunnel** : vous aurez noté que leur nombre a augmenté de 10 % cette année. C'est une belle performance, quand on sait que sur ces trafics internationaux de fret, les obstacles sont nombreux. Il faudrait une page entière pour les énumérer. Sachez que, en liaison avec les parties intéressées, nous travaillons à les lever. La dernière en date était la surcharge « sécurité » imposée à chaque passage en gare de Fréthun ; je salue ici la bonne volonté des dirigeants de RFF qui, avec nous, ont trouvé une solution de mutualisation du gardiennage qui a permis de supprimer ce surcoût. Mais il reste beaucoup à faire. Nous avons initié un renouveau de ces trafics, et nous travaillons à maintenir cette dynamique. Notre mécanisme d'aide au démarrage de nouveaux flux - ETICA - inspiré du mécanisme européen, Marco Polo, mais que nous finançons intégralement, porte ses fruits, et va soutenir les trafics en 2014. Devant son succès, nous réfléchissons à son élargissement.

De façon générale, nous pensons que les trains de fret internationaux ont vocation à se développer. Aujourd'hui, les opérateurs ferroviaires publics ont encore une vision largement nationale, chaque pays étant « juxtaposé ». Demain, une vraie vision internationale, telle que nous la pratiquons, s'imposera. Sans parler de Lyon-Turin, projet que nous soutenons, et qui permettra de mettre en place des liaisons Italie-Grande-Bretagne tout à fait pertinentes. C'est d'ailleurs dans cette perspective que nous développons Europorte.

Nous avons, je crois, clairement démontré la **pertinence de notre modèle industriel dans ce métier du fret ferroviaire**. La croissance d'Europorte n'a pas d'autre limite que celle que nous nous imposons, à savoir être en mesure d'assurer à nos clients la meilleure qualité de service et de n'investir qu'à bon escient. Cette activité a des caractéristiques qui ne la rend pas facilement accessible : il faut un vrai savoir-faire, former et garder des collaborateurs autonomes (les conducteurs) et savoir investir (les locomotives). Finalement, les barrières à l'entrée sont importantes, mais une fois franchies, comme nous venons de le faire, cette activité génère des flux réguliers et croissants, ce qui représente comme le montre le chiffre d'affaires 2013, un relais de croissance créateur de valeur.

Un dernier mot sur **MyFerryLink**. Avec 74 millions d'euros de revenus, ce segment maritime reste modeste, mais pertinent. L'exploitation est performante, et tient son plan de marche. Bien sûr, la commission de la concurrence britannique a encore les moyens de stopper net cette réussite. Mais c'est le consommateur qui en pâtirait. Depuis bientôt deux ans, il est évident que MyFerryLink n'a pas ébranlé la domination maritime de P&O et DFDS sur le Détroit, eux qui affichent une part de marché cumulée sur les camions de plus de 50 %. MyFerryLink a donc bien sa place. Les nouvelles normes environnementales MARPOL pourraient à terme impacter les prix et/ou le nombre des traversées en ferry. Avec moins de compétiteurs, les prix ne peuvent que s'envoler. Groupe Eurotunnel, quoi qu'il arrive, s'en tiendra à sa stratégie : le client d'abord.

**L'année 2014 est celle du 20<sup>ème</sup> anniversaire de l'inauguration du Lien Fixe sous la Manche. C'est l'occasion de rappeler que Le Shuttle est la première autoroute ferroviaire au Monde, et que nos Navettes transportent plus de voyageurs qu'Eurostar.**

Nous abordons 2014 avec enthousiasme. Nous espérons qu'il en est de même pour vous : Bonne année !

Fidèlement,



**Jacques Gounon**  
Président-Directeur général

# Activité 2013

## Le Groupe

Le chiffre d'affaires consolidé total de Groupe Eurotunnel pour l'année 2013 s'élève à 1,092 milliard d'euros, soit une croissance de 12 %<sup>1</sup> par rapport à 2012.

## Concession de la Liaison Fixe sous la Manche

### Navettes Eurotunnel

L'adhésion de la clientèle au système de transport d'Eurotunnel est manifeste. La rénovation des installations terminales et la téléphonie mobile sous la mer ont apporté une nouvelle image de modernité qui, s'ajoutant à une fréquence élevée des Navettes, la brièveté du trajet, le taux de ponctualité élevé et l'impact minime sur l'environnement incitent industriels et passagers à se tourner vers le Tunnel.

- Chiffre d'affaires en progression de 2 %.
- Le trafic des Navettes Passagers continue sa croissance (+ 2 % pour les voitures et + 9 % pour les autocars).
- Le trafic des Navettes camions est revenu à ses niveaux historiques dans un contexte concurrentiel accentué.

### Réseau ferroviaire

Eurostar a dépassé le seuil symbolique des 10 millions de passagers (+ 2 % par rapport à 2012). Le nombre de trains de marchandises et le tonnage sont en progression (+ 10 % et + 11 % respectivement).

## Europorte - Opérateur de fret ferroviaire

- Chiffre d'affaires en hausse significative de 16 % à 238,5 millions d'euros.
- Signature de nouveaux contrats et augmentation du trafic sur des contrats existants.
- GB Railfreight a signé un nouveau contrat consistant à transporter du sable de silice. Un tel contrat renforce les positions de GBRf dans l'industrie des agrégats.

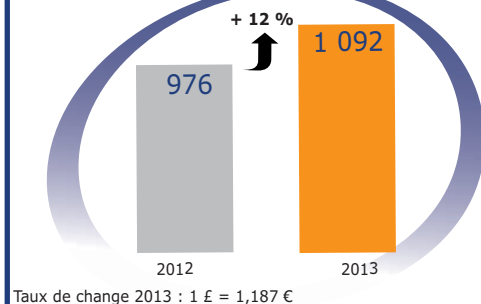
## MyFerryLink

Cet indispensable troisième acteur du maritime transmanche a vu son chiffre d'affaires passer de 7 millions d'euros en 2012 à 74 millions d'euros en 2013 grâce à son offre et à sa qualité de service.

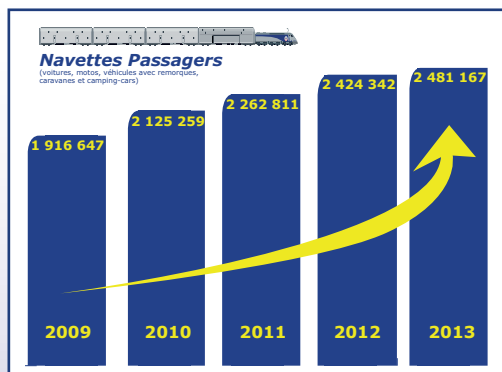
Pour plus d'information sur le chiffre d'affaires et trafic du Groupe en 2013, veuillez consulter le communiqué « Chiffre d'affaires et trafic de Groupe Eurotunnel en 2013 » publié le 22 janvier dernier en [cliquant ici](#).

## Chiffre d'affaires

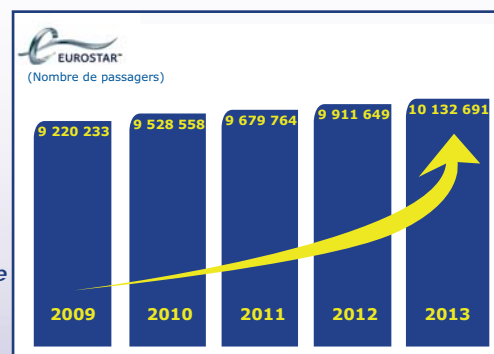
En M€



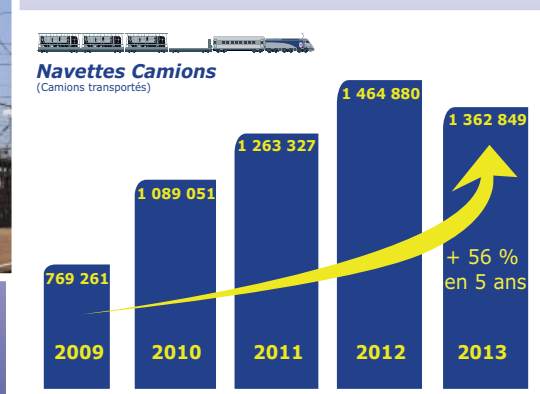
<sup>1</sup> L'ensemble des comparaisons avec 2012 se fait au taux de change constant de 1 £ = 1,187 €.



Embarquement des voitures sur une Navette Le Shuttle d'Eurotunnel.



A la sortie de la Navette, les camions accèdent directement aux réseaux autoroutiers.



En sortant du Tunnel, les trains à grande vitesse rejoignent Paris, Bruxelles ou Londres.

Changement d'adresse ?

Si vous détenez vos titres au nominatif auprès de BNP Paribas Securities Services ou bien sous forme de CDI par le biais de Computershare Investor Services PLC, n'oubliez pas de leur communiquer tout changement dans vos données personnelles, en particulier tout changement d'adresse postale ou électronique. Vous trouverez les informations pour les contacter sur notre site [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com).