

# La Voie de l'Avenir

Mars 2013



Lettre aux actionnaires  
de Groupe Eurotunnel SA



Cher actionnaire,

**Triplement du résultat net à 34 M€ et augmentation de 50 % du dividende.** C'est je crois un **bon résumé de l'exercice 2012.**

J'ai eu l'occasion de commenter dans la précédente lettre nos trafics. Vous trouverez au verso le détail de nos résultats financiers. Ils se caractérisent par une **profitabilité opérationnelle en hausse très substantielle, avec un EBITDA de 461 M€** et un coût de la dette en diminution de 2 %, à 269 M€. **Le free cash flow reste le meilleur indicateur de notre vitalité, à 133 M€.**

L'autre **enseignement de 2012**, c'est qu'il est évident qu'avec le niveau de trafic auquel nous sommes arrivés – 1,5 millions de camions et 2,5 millions de voitures à gérer par an – nous avons franchi un seuil important et nous devons en tenir compte si nous ne voulons pas nous retrouver en situation de saturation dans quelques années. Bien sûr, 2012 a été marquée par des événements exceptionnels (le Jubilé de la Reine Elizabeth, les Jeux Olympiques et Paralympiques). 2013 s'annonce sous des ciels moins cléments, mais sur la durée de la Concession, nous aurons à terme des flux de trafic de plus en plus importants.

**Nous sommes en mesure d'absorber cette croissance** car le Tunnel a, fort heureusement, d'importantes réserves de capacité. Par contre, il faut poursuivre, voire accélérer, la **modernisation de nos installations terminales** qui ont maintenant 20 ans.

**Pour les voyageurs**, il s'agit de la rénovation des bâtiments Charles-Dickens à Coquelles et Victor-Hugo à Folkestone pour les mettre aux meilleurs standards internationaux. Pour ce dernier, les résultats sont déjà là : la nouvelle installation du World Duty Free a augmenté ses ventes de 42 %, la boutique avec la meilleure croissance en Grande-Bretagne pour ce groupe.

**Pour les camions**, dont les aires de manœuvre ont été clairement sous-dimensionnées à l'origine, notre projet Terminal 2015 doit être mis en œuvre dès maintenant. Il s'agit principalement, côté anglais, d'améliorer les accès depuis la M20. Côté français, nous prévoyons une zone de parking sécurisé de 350 places, et surtout l'augmentation du nombre de lignes de péage. De plus, ce sera l'occasion de proposer aux transporteurs une voie « fast-track », l'équivalent pour eux du service FlexiPlus des voyageurs. Moyennant une tarification appropriée, ils auront un accès prioritaire à l'embarquement.

**Pour les Navettes**, il nous faut aussi penser au futur. Sur Le Shuttle, la mise en service de la 9<sup>ème</sup> Navette rénovée nous a donné une flexibilité accrue. Pour les Navettes Camions, leur nombre sera bientôt insuffisant, et nous étudions l'acquisition de 3 nouvelles Navettes.

**En ce qui concerne les trains passagers à grande vitesse**, la CIG a reconnu début décembre 2012 que Deutsche Bahn avait vocation à recevoir son certificat de sécurité et nous a invité à proposer une évolution de nos règles d'évacuation pour tenir compte de la diversité des types de trains qui seront conduits à fréquenter le Tunnel. Bien sûr, nous avons encore à faire face aux combats d'arrière-garde de ceux qui croient bien faire en défendant le monopole actuel d'Eurostar, mais nous franchirons cet obstacle comme nous avons franchi les précédents.

Le Tunnel est une infrastructure exceptionnelle au cœur du réseau à grande vitesse européen. Ce n'est pas au moment où le gouvernement britannique travaille sur le projet de ligne à grande vitesse entre Londres et Birmingham (High Speed 2) que le Tunnel

devrait rester fermé aux millions de voyageurs allemands ou hollandais que souhaite desservir Deutsche Bahn en 2015.

Ce panorama ne serait pas complet sans évoquer notre autre métier de base : **le fret ferroviaire** qui joue parfaitement son rôle de relais de croissance, avec une hausse de 28 % du chiffre d'affaires. Conformément à nos engagements, **nous avons ramené cet ensemble à l'équilibre opérationnel.** Europorte est l'un des seuls nouveaux entrants, voire le seul, à atteindre ce résultat. Le plan de progrès mis en œuvre en France s'est appuyé sur 3 leviers principaux : tout d'abord, la rationalisation des structures avec seulement 4 directions régionales (là où il y en avait onze chez Véolia Cargo) ; ensuite, la modernisation de la flotte de locomotives ; et enfin, l'optimisation de la politique de maintenance. Ceci, ainsi que la formation des conducteurs, a eu un coût, intégré dans les comptes 2012, mais qui n'a pas vocation à se renouveler. Nous pouvons donc être confiants quant aux perspectives de rentabilité d'Europorte, en France comme en Grande-Bretagne, où GBRf fait un parcours remarquable.

Reste **MyFerryLink** que l'autorité de la concurrence britannique souhaiterait voir disparaître. Cette activité est en train de trouver son marché et progresse conformément à son plan de marche. La SCOP qui exploite les bateaux, fait un excellent travail : les personnels sont motivés, la qualité de service est là. Nous avons contesté les analyses de la « Competition Commission ». Nous verrons donc à la mi-avril quelles seront les décisions et leurs contradictions éventuelles avec les décisions des autorités françaises. Le principe général souhaité par l'Union Européenne dans ce type de situation est la concertation entre les Etats, pour déboucher sur une position cohérente. En attendant, le transmanche profite d'une compétition accrue, ce qui est favorable aux clients du maritime.

Dernière information : l'un de nos administrateurs, Hugues Lépici, a changé d'orientation professionnelle et a souhaité s'y consacrer pleinement. Il a donc présenté sa démission, qui a été acceptée, et le Conseil l'a vivement remercié pour son dévouement à la Société. Sur proposition du comité de nomination, le Conseil a coopté Mme Perrette Rey, dont la nomination sera soumise à ratification lors de la prochaine assemblée générale. Vous trouverez au verso son parcours professionnel, qui sera, par sa richesse, un atout pour nos travaux.

Notre **entreprise a changé de dimension** et nous sommes face à l'alternative suivante : soit nous raisonnons à court terme, comme cela a été le cas dans le passé, et nous ne ferons pas mieux ; soit nous nous organisons pour capturer la meilleure part de la croissance de nos marchés, pour continuer à augmenter notre profitabilité, et nous agissons en conséquence avec une vision à long terme de gestionnaire d'infrastructure. C'est la voie que le Conseil a choisie.

Les résultats 2012 montrent que nous en avons la capacité, sans pour autant vous priver du légitime retour sur investissement auquel vous avez droit.

Fidèlement,

Jacques Gounon,  
Président-Directeur général

## FOCUS SUR LES COMPTES 2012

Le 20 mars, votre conseil d'administration a arrêté les comptes consolidés du Groupe pour l'exercice 2012, qui sont certifiés par les commissaires aux comptes et qui font ressortir un résultat net positif pour l'exercice 2012 de **34 M€** soit **trois fois** celui de 2011<sup>1</sup>.

Le **chiffre d'affaires** est en **forte croissance (+14 %<sup>2</sup>)** à 993 M€ par rapport à 2011.

Les **dépenses d'investissement** se sont élevées à 183 M€ dont 74 M€ pour l'acquisition des ferries (65 M€ plus les coûts de remise en état des navires). Les investissements pour la Liaison Fixe sont restés à un niveau soutenu (rénovation d'une Navette, GSM-R entre autres) pour accompagner l'évolution présente et à venir du trafic.

La **marge d'exploitation** et le **résultat opérationnel courant** sont en **augmentation** par rapport à 2011, à 461 M€ et 300 M€ respectivement.

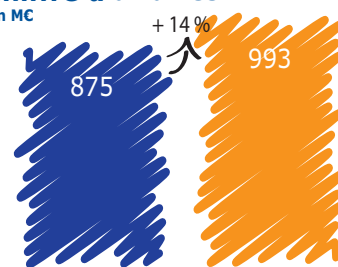
Le **coût de l'endettement financier** est en diminution de 5 M€ par rapport à 2011 à taux de change constant principalement en raison de la baisse du taux de l'inflation britannique.

Le Groupe continue de générer un **free cash flow significatif** à 133 M€. La trésorerie disponible au 31 décembre 2012 s'élève à 256 M€.

Pour plus d'information, merci de consulter notre communiqué de presse du 21 mars 2013 disponible sur le site internet du Groupe [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com).

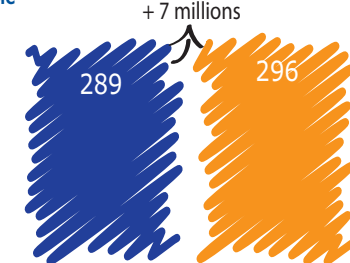
### Chiffre d'affaires

En M€



### Résultat opérationnel

En M€



<sup>1</sup> Résultat 2011 au taux publié de 1£ = 1,148€

<sup>2</sup> Compte de résultat consolidé du Groupe de 2011 recalculé au taux de change moyen 2012 (1£ = 1,23€).



### Mme Perrette Rey, nouveau membre du Conseil d'administration

Perrette Rey, 70 ans, docteur en droit des affaires de Paris I, DES de gestion économique de Paris I, diplômée de l'Institut d'études politiques de Paris, de l'IAE et du CPA de Paris, a débuté sa vie professionnelle comme directrice commerciale de la SOVA, entreprise familiale de mécanique, métallurgie et fonderie, avant de créer sa société de conseil en organisation, gestion et informatique puis de diriger un organe de presse spécialisé dans l'informatique et la gestion.

Rentrée en 1977 à la Chambre Syndicale des Banques Populaires, elle a successivement exercé les fonctions de stratégie, de direction du budget, des finances et de l'informatique, puis de conseiller du président du Groupe Banques Populaires.

Elue en 1992 juge au tribunal de commerce de Paris, puis successivement président de chambre, vice-président, elle a été la première femme (et à ce jour depuis 450 ans la seule femme) à être élue président du tribunal de commerce de Paris, puis président de la Conférence Générale des tribunaux de commerce qui regroupe tous les tribunaux de commerce de France, de 2004 à 2008. Elle a présidé l'observatoire des difficultés des entreprises de la CCI de Paris Ile de France. Depuis 2008 elle est membre de la Commission des Participations et des Transferts.

Le Conseil d'administration compte 4 femmes sur 11 administrateurs, soit 36 % de femmes.



Six nouveaux véhicules de service viennent d'entrer en activité. Leur caractéristique vient du fait qu'ils ne fonctionnent qu'à l'électricité. Silencieux, ils sont néanmoins reconnaissables au film plastifié qui recouvre leur carrosserie. Un design spécial a été imaginé afin que les clients voient à quel point Eurotunnel est sensible au développement de ces modes de transport propres.

### Le choix d'une traversée plus verte...

Depuis fin 2010, Eurotunnel met au service de ses clients fret un éco comparateur. Son but : calculer les économies d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'ils font lorsqu'ils choisissent Eurotunnel en tant qu'opérateur transmanche.

Les émissions de CO<sub>2</sub> nécessaires pour faire franchir la Manche à un camion par Eurotunnel sont près de 20 fois moindres que celles générées par un ferry (158 kg de CO<sub>2</sub> contre 8 250 kg).

Les transporteurs peuvent réaliser eux-mêmes le calcul en ligne. Un certificat à l'appui : Avec le rapport d'émissions CO<sub>2</sub> pour l'année écoulée, ils reçoivent un certificat reconnaissant leurs efforts. Cette initiative vise à sensibiliser les clients fret vis-à-vis de l'environnement. D'autant que la directive européenne qui propose de taxer les poids lourds les plus polluants entrera en vigueur dès cette année en France.



### 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).