



Lettre aux actionnaires  
de Groupe Eurotunnel SA

*Edition spéciale*

Cher actionnaire,

**500 M€ de valeur ont été détruits** en deux jours après la publication jeudi dernier durant les heures de bourse d'un communiqué de presse de la Commission Européenne relatif, entre autres, à la tarification du Tunnel sous la Manche et d'articles de presse, publiés avant même la sortie dudit communiqué. Notre Groupe étant coté à Paris et à Londres, **j'ai décidé de saisir les autorités de marchés** pour m'assurer que la publication d'informations privilégiées dans la presse et les réseaux sociaux, avant même la parution du communiqué de la Commission Européenne, et avant même que la société en ait connaissance, n'a pas donné lieu à des infractions au droit boursier.

Et ce qui est invraisemblable, c'est que nul représentant de la Commission n'ait daigné nous demander des renseignements. A l'heure où j'écris, hormis la plainte Eurostar dont je vous ai parlé, je n'ai **aucune précision** sur les soi-disantes plaintes des opérateurs de fret (j'ignorais qu'ils se bousculaient aux portes du Tunnel), **aucun document justifiant les griefs** que la Commission dit avoir identifiés.

Ce que je vois par contre est que la déclaration de M. Kallas, outre un aspect très dogmatique, semble de mon point de vue traduire une **grave méconnaissance** de ce que nous sommes. Vous trouverez au verso un résumé de ce qu'est la convention d'utilisation (communément appelée le RUC de son titre anglais), le rôle de la CIG et de la Commission européenne.

Mais avant tout, je voudrais rappeler qu'**Eurotunnel est protégé par le Traité de Cantorbéry, la Concession et le RUC** et que toute modification unilatérale de ces textes ouvrirait immédiatement droit à indemnisation, jusqu'en 2086, ce qui représente des sommes évidemment considérables, qui devraient ralentir l'enthousiasme des réformateurs.

Vous aurez d'ailleurs noté que **les Etats**, qui ont dû être aussi surpris que nous, ont immédiatement communiqué en disant qu'ils **rejetaient en bloc** les analyses de la Commission.

Sur le fond, je voudrais simplement rappeler quelques vérités:

**1) Le Tunnel a de la capacité disponible** : oui mais c'est indépendant du péage, c'est parce que le dimensionnement initial est la conséquence des prévisions irréalistes de la SNCF. (Moyennant quoi, c'est une chance de développement pour le futur sans nouvel investissement majeur à faire).

**2) Pour plus de voyageurs** : c'est pour cela que nous nous battons depuis plusieurs années pour que de nouveaux opérateurs soient **enfin autorisés** à passer. J'avais d'ailleurs **prévenu que l'arrivée de Deutsche Bahn créerait des remous**.

Nous ne sommes pas responsables de la politique commerciale d'Eurostar mais il est facile de voir comment attirer de nouveaux voyageurs : desservir l'Allemagne ou les Pays-Bas ; desservir l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle où une gare TGV n'attend que cela ; ne pas avoir supprimé les arrêts intermédiaires (Fréthun) ou même des trains, simplifier les contrôles frontaliers à Bruxelles... bref beaucoup de choses qui auraient pu être faites depuis longtemps par ceux dont c'est le métier et qui ne dépendent ni du Tunnel ni du niveau de son péage.

**3) Le cout marginal n'a aucun sens** pour un ouvrage exceptionnel comme le Tunnel qui a coûté près de 15 Md€, qui doit encore rembourser près de 4 Md€ et qui n'est en rien assimilable à une ligne construite sur fond public en rase

campagne. La Commission elle-même dans ses règles prévoit que pour certains investissements ce sont les coûts à long terme qui s'appliquent. C'est clairement notre cas.

De plus nous avons déjà amplement démontré que le péage du Tunnel était plus compétitif que celui des infrastructures publiques adjacentes : rappelons que le ratio péage/investissement est de 0,77 pour le Tunnel contre 0,92 pour HS1 et 1,89 pour la LGV Nord : que SNCF-RFF bientôt fusionnés montrent l'exemple ! Et, dans la compétition route/fret ferroviaire, citons les chiffres à la tonne : un péage de 0,16 €/km pour le Tunnel, 0,84 €/km pour le viaduc de Millau : 5,25 fois plus !

Cette polémique ancienne et récurrente sur le péage du Tunnel est donc tout à fait stérile et si des économies sont à trouver, que la Commission les cherche ailleurs, là où il y a de sérieux progrès de productivité à faire.

**4) Il faut développer le fret ferroviaire** : comme ce n'est pas le péage qui l'empêche, citons quelques **obstacles qui relèvent uniquement des Autorités** : le gabarit britannique trop petit qui n'accepte pas les trains au gabarit européen (et HS1, la seule voie au bon gabarit, est quasi interdite au fret !), l'absence de décision pour un corridor européen passant par le Tunnel, la mauvaise qualité des sillons en France, la mainmise de DB Schenker à Dollands Moor, la surcharge de sécurité RFF à Fréthun... A l'inverse, Eurotunnel a notamment mis en place un open access en 2007, a racheté les locomotives Class 92 d'Eurostar et de la SNCF qui ne les utilisaient pas, a mis en place l'aide au démarrage ETICA. En la matière, nous n'avons pas de leçons à recevoir de ceux qui ne font rien pour favoriser ce mode de transport.

**5) La CIG n'est pas indépendante** : que la CIG démontre très vite son indépendance en rejetant la réclamation Eurostar qui est infondée et totalement artificielle.

**En substance**, les Etats ont tous les arguments pour répondre à la Commission Européenne. Nous sommes bien sûr prêt à les y aider s'ils le souhaitent, même si tous les éléments décrits ci-dessus leurs sont parfaitement connus. La déclaration de M. Kallas donne le sentiment que la chose est jugée, et que le péage va diminuer demain matin pour vous demander à vous, actionnaire privé, de subventionner le secteur public. Ce n'est bien sûr pas le cas, **et je souhaite que très vite « l'église soit remise au milieu du village »**. La quasi-totalité des analystes ne s'y sont d'ailleurs pas trompés, en ne modifiant pas leurs recommandations. De même pour Standard & Poor's et Moody's.

Nous ne nous laisserons pas détourner de notre mission : améliorer nos performances, investir pour accueillir toujours plus de trafic, bref, créer de la valeur, pas en détruire.

Fidèlement,

**Jacques Gounon**,  
Président-Directeur général

## Pour en savoir plus ...

### Qu'est-ce que le RUC ?

La Convention d'Utilisation (en anglais *Railway Usage Contract* ou RUC) a été conclue le 29 juillet 1987 entre Eurotunnel – le concessionnaire du Tunnel sous la Manche – et les réseaux ferroviaires nationaux : la SNCF et le British Railway Board (BRB). Elle définit les bases sur lesquelles les opérateurs nationaux s'engagent et sont autorisés à utiliser la Liaison Fixe financée et construite par Eurotunnel. La Convention d'Utilisation précise les conditions sur la base desquelles le concessionnaire permet aux trains d'emprunter la Liaison Fixe à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention d'Utilisation et ce jusqu'en 2052, ainsi que les conditions auxquelles les réseaux nationaux s'engagent auprès du concessionnaire à fournir certaines infrastructures ferroviaires et à organiser le développement de certains services. Ce contrat, voulu par les Etats, a permis de lever le financement initial sans lequel le Tunnel, et à fortiori Eurostar, n'existerait pas aujourd'hui ; il a aussi facilité la restructuration de la dette en 2007.

La Convention d'Utilisation prévoit également les obligations des réseaux ferroviaires nationaux concernant les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant utilisé pour permettre un niveau et une qualité de trafic satisfaisants dans le Tunnel. Corrélativement, Eurotunnel souscrit un certain nombre d'engagements relatifs à l'entretien de la Liaison Fixe. En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains empruntant le réseau ferroviaire de la Liaison Fixe sont autorisés à utiliser jusqu'à 50 % de la capacité de la Liaison Fixe pour chaque heure et dans chaque sens, et ce jusqu'en 2052. La Convention d'Utilisation est régie par le droit français. Il s'agit d'un cadre tarifaire parfaitement compatible avec le droit communautaire.

Dans le cadre de la privatisation des chemins de fer britanniques, BRB a conclu des « *contrats miroirs* » avec certaines entités, dont Network Rail, DB Schenker Rail UK (anciennement EWS) et Eurostar International Ltd (anciennement Eurostar UK Ltd), aux termes desquels BRB leur a délégué l'exécution opérationnelle de certaines de ses obligations envers Eurotunnel. Néanmoins, le titulaire britannique du contrat reste BRB (autrement dit, le Ministère des transports britannique).

Conformément aux directives européennes de libéralisation du marché du transport ferroviaire international, Eurotunnel publie annuellement son document de référence (Network Statement) offrant des conditions d'accès à son réseau ferroviaire appliquant sans discrimination le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation pour les entreprises ferroviaires.

### La Commission Inter-Gouvernementale (CIG)

Créée par le Traité de Cantorbéry, la CIG a été mise en place pour suivre, au nom des Etats et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation du Tunnel sous la Manche. La CIG est composée, à parité, de représentants de chacun des Etats

La CIG exerce le rôle de concédant et a notamment pour mission :

- de prendre des décisions au nom des Etats pour l'exécution du Contrat de Concession, en ce inclus la possibilité d'infliger des pénalités au concessionnaire en cas de manquement à ses obligations au titre du Contrat de Concession ;
- d'approuver les propositions du Comité de Sécurité ;
- d'élaborer ou de participer à l'élaboration de tout règlement applicable au Tunnel sous la Manche, y compris en matière maritime et d'environnement et en assurer le suivi ; et
- d'émettre des avis et recommandations à l'égard des Etats et du concessionnaire.

La CIG est aussi l'organisme de régulation pour l'infrastructure du Tunnel sous la Manche en application des directives ferroviaires européennes. Elle peut à ce titre avoir à traiter des recours formés par les entreprises ferroviaires utilisatrices pour tout préjudice en rapport avec l'accès et l'utilisation du Tunnel.

En 2012, le Groupe a comme chaque année versé aux Etats la somme de cinq millions d'euros, pour contribution au coût de fonctionnement de la CIG.

### La procédure européenne

Chaque État membre est responsable de la mise en œuvre du droit de l'Union dans son ordre juridique interne. La Commission européenne veille à l'application correcte du droit de l'Union. La Commission dispose de la procédure de recours en manquement lorsqu'un État membre ne respecte pas le droit de l'Union pour mettre fin à toute infraction. Le cas échéant, elle peut saisir la Cour de justice au Luxembourg.

Dans ce contexte, on entend par États membres ses autorités centrales, régionales ou locales et dans le cas présent la Commission Inter-Gouvernementale du Tunnel sous la Manche. Celle-ci a assuré la transposition du droit communautaire via un règlement binational.

La procédure consiste tout d'abord en une phase administrative visant à obtenir une mise en conformité volontaire de l'État membre. L'avis motivé fixe la position de la Commission européenne sur l'infraction et détermine l'objet de l'éventuel recours en manquement avec une invitation d'y mettre fin dans un délai donné (2 mois dans le cas présent).

La phase contentieuse est ouverte par la saisine de la Cour de justice. La Commission européenne dispose d'un pouvoir discrétionnaire quant au lancement de la procédure d'infraction et à la saisine de la Cour.

Les Etats peuvent également saisir la justice européenne. Dans le domaine ferroviaire l'Allemagne vient ainsi récemment de gagner contre une injonction relative à l'organisation du groupe Deutsche Bahn.

### 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).