

Le 7 mars 2004

Le Conseil d'administration d'Eurotunnel juge que la coalition de circonstance candidate pour le remplacer ne dispose d'aucun plan sérieux pour assurer l'avenir du Groupe

Le conseil d'administration d'Eurotunnel appelle à voter contre les résolutions aventureuses soumises à l'Assemblée Générale d'Eurotunnel SA du 7 avril prochain convoquée extraordinairement par le mandataire de justice. Ces résolutions ont pour seule fin de permettre à une coalition de circonstance de prendre la place du Conseil d'Administration actuel sans le moindre plan sérieux pour assurer l'avenir de la société.

Il note que ces résolutions, inspirées pour l'essentiel par Nicolas Miguet et l'Adacte, constituent l'aboutissement de plusieurs mois de tentatives répétées de déstabilisation de la société.

Il souligne le manque de transparence de ces prétendus « défenseurs de la démocratie actionnariale » qui présentent dans leur exposé des motifs un catalogue de vœux pieux et imprécis, en décalage total avec leurs déclarations publiques péremptoires encore récentes. Contrairement au projet Galaxie présenté par l'équipe dirigeante d'Eurotunnel, ce catalogue creux n'est en aucune manière de nature à répondre aux inquiétudes légitimes des actionnaires.

Il considère que cet amateurisme et cette improvisation ne permettent pas de s'attaquer aux problèmes de fond d'Eurotunnel et font abstraction des progrès considérables déjà réalisés par les équipes d'Eurotunnel et qui en ont fait une entreprise de référence à bien des égards.

Il réaffirme enfin son soutien unanime au projet Galaxie, qui s'attaque simultanément aux principaux problèmes de fond de l'entreprise : financement d'origine exclusivement privée, niveau d'endettement trop élevé, trafic insuffisant des réseaux.

Annexe : Rapport du Conseil d'Administration d'Eurotunnel SA

Note aux éditeurs :

Les documents concernant les Assemblées Générales du 7 avril sont disponibles à partir du 8 mars sur le site Internet d'Eurotunnel : www.eurotunnel.com

*La direction de la communication d'Eurotunnel reste joignable en dehors des heures ouvrables
et notamment le week-end au : + 33 (0) 3 21 00 69 00*

Rapport du Conseil d'Administration d'Eurotunnel SA sur l'ordre du jour de l'Assemblée

Mesdames, Messieurs,

En conscience, nous vous appelons à voter contre toutes les résolutions qui vous sont soumises au cours de cette assemblée et qui ne visent qu'à permettre à une coalition de circonstance de prendre la place du Conseil d'Administration de votre société sans le moindre plan sérieux pour assurer l'avenir d'Eurotunnel.

Elles sont inspirées, pour l'essentiel, par Nicolas Miguet et l'Adacte et constituent l'aboutissement de plusieurs mois de tentatives répétées de déstabilisation de la société, accompagnées de mouvements de capital anormalement importants qui ont conduit Eurotunnel à saisir les autorités administratives et judiciaires compétentes pour diffusion d'informations fausses et trompeuses et pour manipulation de cours.

Nous ne reviendrons pas sur les différentes **condamnations** dont Nicolas Miguet a déjà fait l'objet, sauf pour rappeler que les magistrats, en février, lors de la dernière, pour diffamation envers Richard Shirrefs, ont insisté sur « le caractère injustifié, réitéré, grossier et personnel des attaques ainsi portées » par Nicolas Miguet qui « révèle une animosité particulière » de sa part, « ce qui conduit le Tribunal à douter de la légitimité du but poursuivi ».

Nous ne reviendrons pas non plus sur le fait que les soi-disant solutions proposées par l'Adacte sont exactement les mêmes que celles que cette association prône depuis des années, alors que nous lui avons maintes fois expliqué qu'elles étaient irréalistes.

Mais, qui sont vraiment ces hommes aux biographies succinctes, candidats à la prise de contrôle de votre entreprise ? Quel est leur moteur véritable, derrière ce qui s'apparente à une campagne purement électorale ou à une bataille spéculative ? Ont-ils un véritable projet commun, au-delà de ce pur accord de circonstance ? Combien d'entre eux ont-ils à leur actif des expériences réussies de gestion de grands projets d'infrastructures ? En montrant leur incapacité à présenter aujourd'hui des candidats des deux nationalités, ont-ils bien pris la mesure du caractère binational incontournable de notre Groupe ?

Ces prétendus défenseurs de la démocratie actionnariale devraient au moins afficher la transparence vis-à-vis de vous. Or, aujourd'hui, cette coalition hétéroclite :

- ✓ ignore les vrais enjeux de la société et ce que la direction a fait pour y faire face,
- ✓ présente un catalogue de vœux pieux et imprécis, en décalage total avec les revendications péremptoires encore récentes de ses principaux chefs de file,
- ✓ catalogue qui, contrairement à notre projet Galaxie, n'est en aucune manière de nature à répondre aux inquiétudes légitimes des actionnaires.

Depuis la dernière restructuration financière de 1998, votre entreprise, quoiqu'ils en disent, a beaucoup progressé :

- leadership incontesté dans le transport transmanche avec 47 % du marché Voitures et 43 % du marché Camions,

- taux de ponctualité de nos navettes au dessus de 98 %,
- réduction des charges d'exploitation de 10 % en termes réels, malgré le doublement de l'activité Camions,
- niveau de sécurité de classe mondiale,
- absorption de la disparition de 150 millions d'euros de bénéfices lors de la fin des ventes hors taxes,
- maîtrise du problème des clandestins,
- réduction de la dette de 1,7 milliard d'euros,
- obtention de la première licence d'entreprise ferroviaire en France depuis l'ouverture du marché.

Certes, il reste encore beaucoup à faire. Mais, après tant d'efforts, notre société est clairement devenue, non seulement un leader, mais aussi une référence dans bien des domaines.

Les opposants prétendent pouvoir faire mieux. Mais, que proposent-ils en fait ?

- ✓ Jusqu'à maintenant, dans les media, il n'était question, pour eux, que de faire annuler une grande partie des créances. Et aujourd'hui, ils proposent simplement « d'étudier tous les moyens de réduire globalement le poids de la dette ».

Nous savons tous que la dette d'Eurotunnel est insupportable, même si, depuis la restructuration de 1998, nous l'avons réduite avec opiniâtreté de 1,7 milliard d'euros.

Mais il est incroyablement naïf, voire malhonnête, d'avoir laissé croire que l'on pouvait imposer nous-mêmes aux prêteurs de réduire leur créance sans contrepartie ! En effet, nos créanciers bénéficient de droits qui, si la société refusait soudain de les rembourser, les mettraient en position de s'approprier le Tunnel (droit de substitution) et de l'exploiter eux-mêmes jusqu'à remboursement complet de leur créance.

Ceci ferait immédiatement perdre toute valeur au titre Eurotunnel. Est-ce vraiment ce que nous voulons tous ?

- ✓ Jusqu'à maintenant, encore, il n'était question que de faire payer Paris, Londres et Bruxelles. Aujourd'hui ils demandent simplement une « révision de l'ensemble des aides concernant le trafic transmanche et des interventions de l'Europe dont il faudra déterminer les meilleures modalités ».

La vacuité de cette proposition contraste avec les récentes déclarations péremptoires des opposants sur les demandes de subventions publiques. Commencent-ils, enfin, à comprendre le Traité de Cantorbéry de 1986, l'acte fondateur du Tunnel sous la Manche, qui interdit tout « appel à des fonds des Gouvernements ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale ». Ont-ils, enfin, entendu les deux Gouvernements, à plusieurs reprises ces dernières semaines, réaffirmer leur refus d'apporter toute subvention ou garantie à Eurotunnel ?

- ✓ Jusqu'à maintenant, toujours, il était urgent d'augmenter les péages des opérateurs ferroviaires. Aujourd'hui, ils n'en parlent quasiment plus. Ont-ils enfin compris qu'au contraire, seule la baisse de ces péages permettrait le développement de ce trafic, et, donc, de notre activité ? Et les opérateurs ne sont, certes, pas prêts à accepter l'augmentation de tarifs fixés contractuellement jusqu'en 2052 !
- ✓ Jusqu'à maintenant, enfin, ils n'osaient pas parler de nos navettes, pourtant notre activité principale. Aujourd'hui, pour dire quelque chose sur ce sujet essentiel, ils se contentent maintenant d'en appeler à « une politique commerciale agressive et mieux ciblée, sans nécessairement détériorer les niveaux de recettes moyennes ». De qui se moque-t-on ?

Arrêtons ici, puisque les opposants sont clairement incapables d'écrire devant vous ce qu'ils ont proclamé dans les media depuis des mois. Commencent-ils enfin à comprendre, comme nous ne cessons de le dire, que leurs propositions sont totalement irréalistes ?

Mais, revenons sur leurs propositions du jour, ou ce qu'il en reste.

Ils prétendent vouloir « changer la gouvernance d'entreprise actuelle »

Selon eux, les administrateurs candidats auraient des « rôles précis ». Mais, Eurotunnel a toujours su réunir dans son conseil commun des hommes et des femmes d'entreprise de haut niveau et qui apportent des expertises reconnues dans les domaines essentiels à l'entreprise : transport ferroviaire (Chris Green), tourisme et communication (Charles Petruccelli et, bientôt, Philippe Bourguignon), transport routier (Yves Déjou), marketing et distribution (Vivienne Cox, Keith Edelman, Charles Mackay) et finance (François Jaclot, Philippe Lagayette).

Sauf exception, quelles sont les compétences réelles et les expériences significatives de la plupart des opposants dans la gestion de grands projets d'infrastructures de ce type ?

D'autre part, Eurotunnel s'attache scrupuleusement à respecter l'équilibre entre Français et Anglais, au sein du conseil comme de l'équipe de direction. Et l'on vous propose aujourd'hui une équipe totalement franco-française, complétée par d'hypothétiques candidats d'autres nationalités, mais complétée on ne sait quand et, en tout état de cause, seulement après votre vote, bien sûr... Où est la meilleure gouvernance d'entreprise ? Où est la démocratie actionnariale ?

Enfin, ils disent vouloir changer « éventuellement » la structure juridique d'Eurotunnel SA. Savent-ils qu'une telle modification n'est pas transposable à la société britannique Eurotunnel plc et qu'elle impliquerait un bouleversement complet de l'ensemble du Groupe ? Ignorent-ils que, selon les statuts des deux sociétés, être administrateur de l'une implique d'être administrateur de l'autre ?

Ils prétendent pouvoir « redresser l'exploitation »

Comment les opposants envisagent-ils de porter le résultat d'exploitation à 550 millions d'euros, c'est-à-dire de l'augmenter de 300 millions d'euros (et non de 100 millions, comme ils l'indiquent par erreur) ? Et, ce, alors que la garantie de recettes des Réseaux va prendre fin en 2006. Oublient-ils qu'Eurotunnel a invariablement dégagé un très fort bénéfice d'exploitation depuis 1997 (même en 2003 : 30 % du chiffre d'affaires) et que notre société est une référence dans l'organisation du trafic ferroviaire ? Ce sont les effectifs ou les dépenses de sécurité qu'ils entendent diminuer ? Ignorent-ils donc la concurrence acharnée des ferries ? Prétendent-ils apprendre leur métier à nos ingénieurs, nos ouvriers d'entretien, nos agents de vente ou nos conducteurs de trains ?

Comment peuvent-ils prôner l'abandon du projet de terminal fret à Folkestone, alors même que, pour un coût limité, cet investissement devrait enfin permettre l'ouverture cruciale du marché britannique aux trains continentaux ? Que penser d'une stratégie de développement qui commencerait par supprimer un investissement vital ? Investissement qui, en plus de notre nouvelle activité d'opérateur de fret ferroviaire, dopera le trafic de l'ensemble des opérateurs - y compris celui de la SNCF, qui en tirera le plus grand bénéfice -, multipliera le nombre de trains de marchandises utilisant le Tunnel et, ne négligeons pas cet aspect, contribuera à préserver l'environnement. Mais, les opposants se préoccupent-ils de tout cela ?

Et, finalement, **concrètement**, ont-ils seulement un « plan » pour développer l'entreprise et améliorer ses résultats ?

Ils pensent savoir « gérer les enjeux politiques attachés au caractère de *service public* du tunnel » et encore avoir la solution miracle pour « réduire la dette »

Nous en avons déjà parlé. Mais entre leurs bravades de ces derniers mois et les phrases creuses de leur exposé des motifs, qui pouvez-vous croire et que pouvez-vous espérer d'eux ?

Peut-on sérieusement qualifier de « projet » ce que les opposants vous proposent ?

Ce n'est pas avec cet amateurisme et cette improvisation que l'on va s'attaquer aux problèmes de fond d'Eurotunnel. Tout ceci révèle surtout une ignorance totale des contraintes réelles qui pèsent sur notre Groupe. Tout ceci n'apporte aucune réponse stratégique aux vrais défis auxquels il est confronté.

Notre conviction est que, si vous deviez approuver ces résolutions, tous les actionnaires courraient un risque réel de perte totale de leur investissement. Nous parlons bien de perte totale.

Quant à nous, avec nos équipes, nous avons préparé et présenté le **projet Galaxie**, seul plan global aujourd'hui sur la table. Il s'attaque simultanément aux trois problèmes de fond de l'entreprise : financement d'origine exclusivement privée, niveau d'endettement trop élevé, trafic insuffisant des réseaux. C'est pourquoi il sert de base de travail crédible - et jugée telle par nos partenaires - aux discussions techniques, financières et politiques en cours des deux côtés de la Manche.

Ce plan est global, il porte un vrai projet d'entreprise, il traduit une claire vision de l'industrie transmanche et des rôles complémentaires des différents acteurs, il devrait permettre le retour à l'équilibre financier et, donc, à la distribution de dividendes, à terme pas trop éloigné. Enfin ! Après tant d'années d'efforts et de patience !

C'est avec cette ambition que le conseil réaffirme son soutien unanime à ce projet volontariste et réaliste. Et, c'est pour cela que nous avons besoin de votre soutien, le plus large possible, pour mener à leur terme les négociations, longues et complexes, qui s'engagent.

Car, comme vous tous, nous sommes fiers de cette magnifique réalisation qu'est le Tunnel sous la Manche. Mais, si nous sommes aussi fiers d'avoir fait d'Eurotunnel une entreprise de référence, nous savons le chemin qu'il nous reste à parcourir ensemble pour réaliser ce dont nous rêvons tous : une entreprise non seulement performante et prestigieuse, mais aussi **profitable et généreuse pour ses actionnaires**.

Donnons sa vraie chance à ce projet, enfin accessible ! Ne relâchons pas l'effort si près du but !

Nous vous appelons à exprimer votre confiance dans le nouvel avenir d'Eurotunnel en **votant contre les résolutions** aventureuses présentées à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration