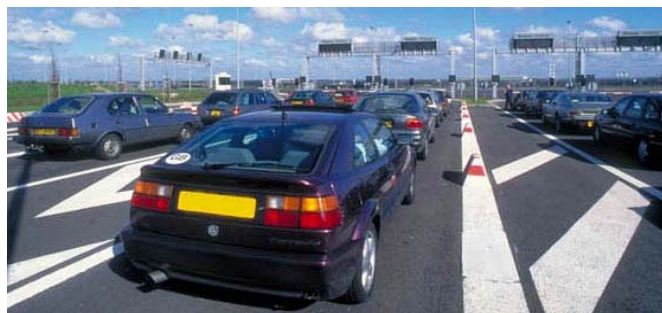


Sur tous les fronts



La traditionnelle parenthèse estivale n'aura pas été de tout repos pour Eurotunnel, loin de là. Tout au long des mois de juillet et d'août, l'entreprise a franchi d'importantes étapes dans la mise en œuvre des programmes de réduction des coûts et d'augmentation des marges. Et, comme d'habitude dans notre secteur d'activité à cette époque de l'année, les équipes de terrain ont redoublé d'efforts pour accueillir et transporter dans les meilleures conditions des clients toujours plus nombreux.

Deux exemples chiffrés : le 20 août, nos Navettes ont pris en charge 10 187 voitures ; le 3 septembre, 10 303. Le double d'une journée d'activité moyenne !

Au cours de cet été, Eurotunnel a aussi mis en place avec succès la première phase du plan prévoyant la stricte adaptation de sa capacité de transport aux variations de la demande des clients de nos Navettes Passagers. Ce nouvel effort s'ajoute aux actions conduites depuis plusieurs mois pour limiter les coûts d'exploitation.

Le 16 août, Eurotunnel a repris le contrôle direct de l'activité commerciale d'EurotunnelPlus, marque sous laquelle est vendu le service fret auprès de la totalité des transporteurs en Europe, à la seule exception de quelques grands comptes. Ce choix, qui a conduit à la création de filiales et à la recherche de nouveaux partenaires en Allemagne et en Italie, va nous permettre de mettre en valeur la qualité inégalée des services proposés à nos clients. Il nous permettra aussi, j'en suis persuadé, de tirer le meilleur profit de cet avantage concurrentiel.

Le 17 août, Eurotunnel a accueilli un nouveau directeur des Opérations, Jean-Pierre Trotignon, dont l'expérience dans les domaines des transports, de la logistique et de l'exploitation de concession de service public, va constituer un atout important pour l'entreprise.

Le vaste projet de restructuration d'Eurotunnel aborde sa phase finale. Au 31 août, le nombre de salariés candidats au départ volontaire atteignait presque 800, également répartis en Grande-Bretagne et en France. Les objectifs initiaux du plan DARE sont ainsi globale-

ment atteints, dans un climat social resté serein. Il s'agit pour Eurotunnel d'une étape majeure, effort indispensable pour sécuriser l'avenir. Pour autant, le groupe continuera à assurer le meilleur niveau de fiabilité et de qualité de service. Et ni la diminution de l'effectif, ni les réductions de coûts, ne remettront en question le niveau de sécurité atteint et sans cesse amélioré par l'entreprise.

Nos résultats semestriels (voir pages suivantes) dont la préparation, selon les nouvelles normes comptables internationales IFRS, a demandé un travail considérable aux équipes d'Eurotunnel, sont encourageants : la marge d'exploitation croît, la perte nette est sensiblement réduite.

Les négociations avec les créanciers se poursuivent à bon rythme. Comme prévu, nous leur avons présenté le *business plan* avant le 30 juin, et les premières réflexions sur un schéma de restructuration financière le 13 juillet. Les « *due diligences* » et les contacts avec trois comités de créanciers n'ont pas connu de trêve au mois d'août, signe d'une volonté commune d'aboutir. Il est toujours prévu de rendre compte de l'état d'avancement de ces négociations avant la fin du mois d'octobre. Condition de leur réussite, la confidentialité prévaut jusque là.

Les perspectives pour le second semestre 2005 se précisent donc. Le conseil d'administration est confiant dans la capacité de l'entreprise et de ses dirigeants à poursuivre l'amélioration des performances opérationnelles. Le plan DARE porte ses tout premiers fruits ; ils seront plus nombreux en 2006. Et la négociation financière progresse.

J'ai la conviction que nous prenons un nouveau départ.

Jacques Gounon
Président-Directeur général



Les résultats semestriels

- **Le chiffre d'affaires des Navettes en hausse de 6 %**

Au long des quatre pages qui suivent, Eurotunnel vous présente en détail ses résultats semestriels. Vous pourrez en constater l'amélioration.

Le chiffre d'affaires a progressé de 2 % entre janvier et juin 2005. Mieux, le chiffre d'affaires de l'activité Navettes, le cœur de métier de l'entreprise, est en hausse de 6 % (214 M€). Il s'agit d'un retournement de tendance qu'il faut, bien sûr, confirmer. Certes, les embarras du

- **Les charges d'exploitation en baisse de 3 %**

port de Calais ont offert un contexte conjoncturel favorable. Mais, la première moitié de l'année a aussi permis de mettre en valeur les atouts (facilité, rapidité, fiabilité) d'Eurotunnel et de faire la démonstration de la pertinence de sa nouvelle politique commerciale.

Les résultats opérationnels, alors même que la réorganisation de l'entreprise n'est pas achevée, se sont déjà améliorés. La marge d'exploitation croît de

- **La perte nette réduite de 18 %**

7 %, notamment en raison de l'engagement d'un réel travail sur les coûts, déjà réduits de 3 %. En conséquence, le résultat opérationnel est en forte hausse : + 19 % (112 M€) par rapport au premier semestre 2004.

Les résultats financiers évoluent également dans un sens favorable. Entre janvier et juin, la perte nette a été ramenée à 125 M€ (-18 %).

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2005, le revenu des services de Navettes s'élève à 214 M€, soit une augmentation de 6 % par rapport à la même période en 2004, en raison d'une augmentation du trafic et des prix moyens de l'activité du service Navettes Camions.

Par ailleurs, les revenus provenant des Chemins de fer sont stables à 172 M€ pour la période ; ils sont toujours protégés, jusqu'à fin novembre 2006, par le versement des charges minimales garanties par la Convention d'Utilisation, qui se monte à 54 M€ pour le premier semestre 2005.

Les revenus des activités hors transport s'établissent à 7 M€ pour la période, soit une diminution de 6 M€, en partie due à une réduction du rythme des ventes de terrains par rapport au premier semestre 2004.

Le chiffre d'affaires atteint donc 393 M€ pour le premier semestre 2005, soit une augmentation de 2 % par rapport à la même période de 2004, à taux de change constant.

Résultat opérationnel

Les coûts d'exploitation ont diminué de 3 % par rapport au premier semestre 2004, notamment grâce aux réductions de coûts de personnel, de marketing

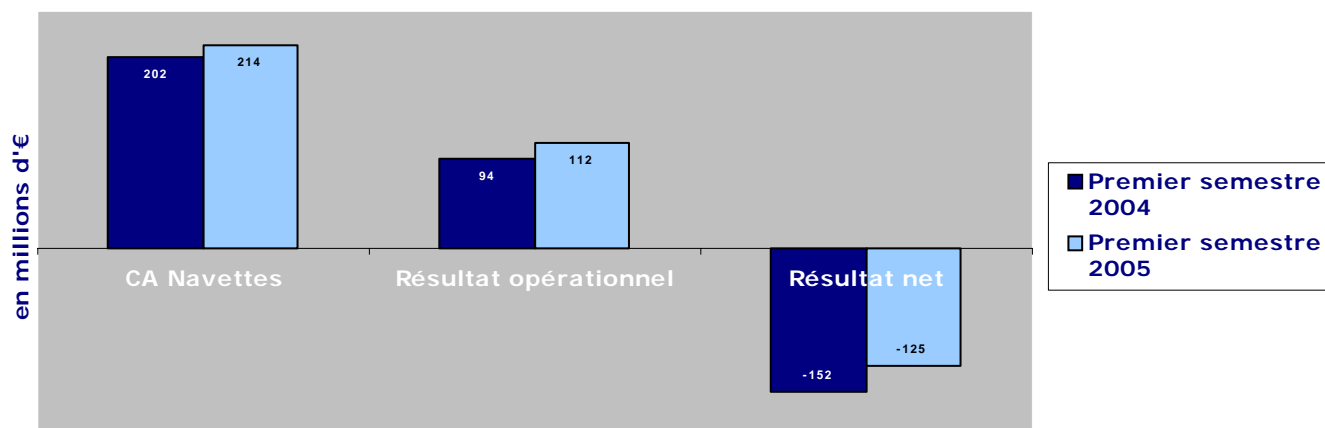
et de primes d'assurance et ce malgré une augmentation sensible des coûts d'électricité et d'entretien des équipements. Le plein effet des mesures du plan DARE n'est pas attendu avant le premier semestre 2006.

Les coûts supportés par le Groupe au titre de la sûreté se montent à environ 7 M€ pour la période.

Les charges d'amortissements et de provisions sont réduites de 10 M€ par rapport à 2004 résultant principalement de la comptabilisation d'une dépréciation exceptionnelle à fin 2004.

Le montant des autres charges opérationnelles s'élève à 16 M€ pour le premier semestre 2005, soit une hausse de 5 millions d'euros par rapport à la même période en 2004, correspondant aux coûts externes liés au processus de refinancement et aux coûts induits par la rupture de certains contrats.

Le résultat opérationnel s'élève à 112 M€ pour le premier semestre 2005, soit une amélioration de 18 M€ (19 %) par rapport à la même période de 2004, à la suite de l'augmentation du chiffre d'affaires (7 M€), de la réduction des charges d'exploitation (6 M€), et des amortissements et des provisions (10 M€), et ce malgré l'augmentation des autres charges opérationnelles (5 M€).



Les explications de Jacques Gounon

«Eurotunnel améliore ses performances opérationnelles à marche forcée. Le chiffre d'affaires de l'activité Navettes est en progression, dans le cadre d'une politique commerciale s'appuyant sur nos atouts : facilité, rapidité, fiabilité.

La réduction des charges d'exploitation de 3 % devrait être consolidée au second semestre grâce à une meilleure adaptation de l'offre Navettes à la demande de nos clients et à une réduction des coûts, notamment avec les premiers départs volontaires.

Je salue tout particulièrement les efforts et le dévouement de tous les collaborateurs d'Eurotunnel et le sens des responsabilités des organisations syndicales, qui abordent cette phase de redressement avec la ferme volonté de sauver leur entreprise.

Conformément au calendrier de restructuration financière que l'entreprise s'est fixé, le business plan a été présenté avant le 30 juin et, sur la base de la valorisation correspondante de l'entreprise, un premier schéma de restructuration l'a été le 13 juillet. »

Résultat net

Les frais financiers nets, incluant des autres produits et charges financières, s'élèvent à 237 M€ au premier semestre 2005, en baisse de 4 % par rapport à la même période de 2004. Le coût des instruments de couverture, inclus dans le montant des charges d'intérêts nettes, atténue sensiblement l'impact de la baisse des taux d'intérêt.

Le résultat net du semestre est une perte de 125 M€, soit une amélioration de 27 M€ par rapport à la même période de 2004.

Flux de trésorerie

Le flux de trésorerie courante atteint 207 M€ d'euros au premier semestre 2005, soit une augmentation de 11 M€ d'euros, par rapport à la même période de 2004, résultant de la hausse de la marge d'exploitation, combinée à une baisse des besoins en fonds de roulement.

Les dépenses nettes d'investissements ont été sensiblement réduites à 4 M€ en raison d'une réduction des achats et de la trésorerie générée par les opérations immobilières. Le flux de trésorerie courante après investissement s'élève à 203 M€ au premier semestre 2005, soit une augmentation de 42 M€ par rapport à la même période de 2004.

Le taux de couverture des intérêts contractuels après investissements s'élève à 97 % pour le premier semestre 2005.

En millions d'euros	30 juin 2005	30 juin 2004
Taux de change € / £	1,483	1,491
Flux de trésorerie courante	207	185
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(4)	(24)
Flux de trésorerie courante après investissement	203	161

Variation de trésorerie avant flux de trésorerie non courante, flux de trésorerie lié à l'impôt et flux de trésorerie net lié aux activités de financement

Les principaux impacts de l'introduction des normes IFRS

Les comptes du premier semestre ont été établis selon les règles et méthodes comptables IFRS décrites, avec leurs impacts, dans les annexes des comptes combinés semestriels complets.

Ci-dessous figurent les impacts principaux dans les comptes combinés d'Eurotunnel :

• Sur les capitaux propres au bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2004

Les instruments dérivés utilisés au titre de la couverture des emprunts ont été comptabilisés à leur juste valeur. L'impact est une diminution des capitaux propres de 247 M€.

La comptabilisation de la dette au taux effectif se traduit par une augmentation des capitaux propres de 166 M€.

L'impact de la prise en compte des engagements acquis de retraite est une diminution des capitaux propres de 26 M€.

• Sur le résultat de l'exercice 2004 : une perte additionnelle de 52 M€

• Traitement des immobilisations

En l'attente des interprétations définitives de l'IFRIC sur les concessions, le traitement des immobilisations a été maintenu conformément aux normes françaises.

• Traitement d'une partie de la dette

La consolidation des entités ad hoc FLF et TJDH se serait traduite par une augmentation des capitaux propres de 180 M€ et une diminution de la Dette Junior d'un montant équivalent. Cet avantage économique ne pouvant se matérialiser que lors du remboursement complet de la dette détenue par FLF et TJDH, Eurotunnel, dans la perspective d'une restructuration significative, n'a pas consolidé ces entités.

Structure de financement

Au 30 juin 2005, la dette nominale d'Eurotunnel s'élève à 9,1 milliards d'euros. Le financement d'Eurotunnel est composé de trois parties principales, la Dette Classique, une Zone Tampon et les capitaux propres.

La Dette Classique d'un montant de 7,0 milliards d'euros comprend 0,5 milliard d'euros de Dette Senior et de 4ème Tranche, 4,7 milliards d'euros de Dette Junior, 1,1 milliard d'euros de dette FLF2 (Tier 1A), et 0,7 milliard d'euros de Crédit à Taux Révisable.

Selon les termes des Conventions de Crédit, aucun instrument de la dette ne vient à échéance avant mi-2006. En l'absence de modification significative de la Convention de Crédit, le montant total des remboursements au titre de la période 2006 à 2009 s'élèverait à environ 396 M€, dont 6 M€ en 2006, jusqu'à un montant de 236 M€ en 2009.

La Zone Tampon d'un montant de 2,1 milliards d'euros comprend 0,8 milliard d'euros de tirages sur le Crédit de Stabilisation. Les Avances de Stabilisation portent intérêt à 0 % jusqu'en décembre 2005. Conformément aux dispositions de la restructuration de 1998, Eurotunnel dispose de la possibilité de proposer aux actionnaires de se prononcer sur la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation en Unités avant fin 2005. Cette zone inclut également les Obligations Participantes pour 1,3 milliard d'euros, qui portent intérêt fixe à 1 % jusqu'en 2006.

La troisième partie de cette structure de financement est constituée par les capitaux propres qui, au 30 juin 2005, s'élèvent à 0,3 milliard d'euros en normes IFRS.

Situation financière

Événements importants du semestre

La stratégie du Groupe se poursuit autour de deux axes :

- La mise en œuvre du plan DARE tant pour les activités de service navettes camions et passagers que pour la réduction des coûts,
- Les négociations avec les créanciers, dans le cadre de la dérogation (« waiver ») obtenue en vue de renégocier les Accords de Crédit.

Poursuite de la mise en œuvre du plan DARE

Eurotunnel a continué à mettre en œuvre le plan DARE, lancé en 2004. La nouvelle stratégie fret a été mise en place dès janvier 2005, et une nouvelle politique tarifaire a été mise en place en juin pour l'activité

voitures. Des négociations entre les représentants du personnel France et UK ont abouti à un accord fondé sur des départs volontaires négociés.

Situation de trésorerie prévisionnelle

Les conséquences financières des projections mises à jour à la lumière des derniers résultats et des perspectives actuelles incluant les conséquences des mesures du plan DARE sont les suivantes :

- La situation de trésorerie en 2005 reste protégée par le mécanisme des Avances de Stabilisation, dont l'émission permet de couvrir à une hauteur maximale de 60 millions de livres (89 M€ au taux de clôture) la partie des intérêts qui ne peuvent être payés en numéraire. Compte tenu des aléas liés notamment à la poursuite de la mise en œuvre du plan DARE, qu'ils soient d'ordre financier ou opérationnel, cette situation de trésorerie reste sujette à certaines incertitudes. Sur la base des prévisions d'exploitation les plus récentes, le niveau des Avances de Stabilisation disponible devrait permettre d'assurer le service de la trésorerie jusqu'à fin 2005, date à laquelle le niveau de liquidité devrait être équivalent au « *Permitted Float* » (montant maximum tel que défini par les Conventions de Crédit) soit 25 millions de livres (37 M€ au taux de clôture).
- En 2007, Eurotunnel ne sera pas en mesure de faire face à ses échéances contractuelles dès le 1er semestre.
- Les flux de trésorerie prévisionnels reposent sur des hypothèses que le Groupe considère raisonnables et réalistes. L'impact de la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation existantes au 30 juin 2005 serait, sur la base des taux d'intérêt actuels, une réduction de la charge financière annuelle d'environ 36 M€ à compter de janvier 2006. Par ailleurs, des perturbations notables à l'activité du Groupe ou des événements non prévisibles ou non quantifiables à la date d'arrêtés des comptes en liaison, entre autres, avec l'issue des réclamations en cours, pourraient rapprocher la date à partir de laquelle le Groupe sera dans l'incapacité de faire face à ses engagements financiers.

Restructuration financière

Eurotunnel a obtenu de ses prêteurs une dérogation (« waiver ») valable jusqu'au 31 janvier 2006 définissant les conditions préalables au démarrage de

Les nouvelles normes comptables

Depuis le 1^{er} janvier 2005, Eurotunnel est tenu de préparer ses comptes appliquant les normes comptables internationales. Les règles et méthodes comptables désormais appliquées ainsi que les exceptions à ces règles, sont décrites à la note 2 des comptes combinés semestriels*. Les impacts résultant de l'application de ce référentiel sont présentés en note 8 de ces comptes, consultables sur le site www.eurotunnel.com.

Au 30 juin 2005, le Groupe a appliqué la recommandation CNC 2004-R02 du 27 octobre 2004 pour le format de présentation du compte de résultat et du tableau de flux de trésorerie. Cette présentation pourrait néanmoins évoluer en fonction des normes qui seront en vigueur pour l'arrêtés des comptes au 31 décembre 2005.

Les chiffres comparatifs au 30 juin 2004 présentés ci-dessous ont été retraités sur la base des nouvelles règles et méthodes comptables appliquées, et ont été recalculés

au taux de change du 30 juin 2005 (£1 = €1,468) afin de permettre une comparaison directe avec les chiffres au 30 juin 2005. Ces commentaires doivent être lu en relation avec les comptes semestriels. Les comptes semestriels combinés ont été préparés dans le contexte de deux incertitudes relatives à la continuité d'exploitation et à la valorisation des actifs décrites en note 1 des comptes semestriels combinés et sur la base des règles et méthodes comptables décrites en note 2 des comptes combinés semestriels complets.

*Le rapport d'activité et comptes combinés semestriels complets du groupe Eurotunnel sont disponibles sur www.eurotunnel.com ou sur demande auprès du Centre d'Information des Actionnaires, tél : 0810 627 627 (numéro azur).

Analyse de résultat En millions d'euros	2005 réalisé	2004 retraité¹ & recalculé @	2005/2004 % variation²	2004 retraité¹
Taux de change €/£	1 468	1 468		1 496
Navettes Eurotunnel	214	202	+ 6 %	204
Chemins de fer	172	171	+ 0 %	173
Activités transport	386	373	+ 3 %	377
Activités hors transport	7	13	- 42 %	13
Chiffre d'affaires	393	386	+ 2 %	390
Charges d'exploitation	(186)	(192)	- 3 %	(194)
Marge d'exploitation	207	194	+ 7 %	196
Amortissements et provisions	(79)	(89)		(89)
Résultat opérationnel courant	128	105	+ 21 %	107
Autres charges opérationnelles	(16)	(11)	+ 40 %	(12)
Résultat opérationnel	112	94	+ 19 %	95
Frais financiers nets ³	(237)	(246)	- 4 %	(248)
Résultat de la période (perte)	(125)	(152)	- 18 %	(153)

¹ Etablis sur la base des principes décrits en note 2.1 des comptes semestriels au 30 juin 2005.

² Les variations ont été calculées sur la base des montants en milliers d'euros.

³ Incluant le coût de l'endettement financier net, les autres produits et charges financières et la charge d'impôt.

négociations avec ses créanciers en vue de restructurer sa dette. Cette dérogation a prévu notamment le remise au plus tard le 15 juillet 2005 d'une proposition de plan de restructuration ainsi qu'un mode opératoire structuré de communication entre le comité des créanciers et Eurotunnel. Il peut être mis fin à cette dérogation à tout moment en cas de non respect par les parties de leurs engagements réciproques. Conformément au calendrier, Eurotunnel a remis un *business plan* au cours du mois de juin et a présenté, le 13 juillet, au Comité Ad Hoc, représentant la majorité des co-financiers, ses premières réflexions quant à la restructuration de la dette.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de la restructuration de 1998, Eurotunnel dispose de la possibilité de proposer aux actionnaires de se prononcer sur la conversion des Avances et Obligations de Stabilisation en Unités avant fin 2005. Les conséquences de cette possibilité, qui fait l'objet d'un examen dans le cadre du projet de restructuration de la dette en cours, sont décrites dans le rapport d'activité semestriel du Groupe.

Les Conventions de Crédit actuelles ouvrent la possibilité de mettre en place une ligne de crédit supplémentaire, telle que décrite dans les comptes annuels 2004. En outre, les accords de crédit prévoient, sous certaines conditions à la survenance d'un Cas de Défaut, un moratoire contractuel (« standstill ») qui a pour objet d'aménager la négociation d'un plan de restructuration tout en permettant au Groupe de poursuivre normalement son activité.

Incertitudes

Le Groupe fait face à deux incertitudes relatives à la validité du principe de continuité d'exploitation et à la valeur des actifs.

a) Continuité de l'exploitation

La validité du principe de continuité d'exploitation dé-

pend de la capacité du Groupe à mettre en place un refinancement ou à défaut d'obtenir un accord des prêteurs dans le cadre des Conventions actuelles au plus tard dans le courant du deuxième semestre 2006.

Le Groupe estime que l'ensemble des mesures exposées ci-dessus, visant à apporter une solution satisfaisante à ses besoins de financement peut être mis en place avant la date à laquelle il sera dans l'incapacité de faire face à ses engagements financiers.

L'application du principe de continuité de l'exploitation dans les comptes clos le 30 juin 2005 a été appréciée sur la base des éléments décrits ci-dessus.

b) Valeur des actifs

Au premier semestre 2005, la performance opérationnelle du Groupe effectivement constatée et le niveau des taux d'intérêt ne sont pas de nature à modifier la valeur d'utilité des actifs.

Le Groupe travaille actuellement à l'élaboration d'un plan de refinancement dont les conséquences sur le niveau d'endettement pourraient s'avérer différentes de l'hypothèse sous-jacente retenue au 31 décembre 2004.

Le Groupe n'a pas procédé à une révision de ses projections financières, celle-ci étant habituellement effectuée au cours du second semestre de chaque année dans le cadre de la préparation du plan à moyen terme du Groupe.

Réclamations

Dans la procédure d'arbitrage entre les réseaux ferroviaires et Eurotunnel, le Tribunal Arbitral a rendu une troisième sentence partielle le 4 mai 2005. Eurotunnel reste confiant dans l'issue de ce litige. Le Groupe n'a donc pas modifié son appréciation des années antérieures et n'a pas constitué de provision tant au niveau de son compte de résultat que de ses prévisions de trésorerie. La rupture du contrat de partenariat qui liait Eurotunnel à son agent Transferry a généré un contentieux.



Une maintenance des trains plus efficace et moins coûteuse

Les travaux d'entretien de nos trains sont réalisés à Coquelles, en zone de maintenance. Elle abrite plusieurs bâtiments, l'un d'eux mesure plus de 800 m de long... Un train complet peut y être stationné ! Des travaux dans un de ces bâtiments ont débuté le 6 septembre : la création d'une extension pour la révision des bogies (chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux et, donc, les roues). La mise en service est prévue pour mars 2006 et permettra de réduire nos coûts de maintenance.

Le Centre d'appels mis à l'honneur

Le Centre d'appels d'Eurotunnel, qui répond aux demandes de réservation de nos clients, a été mis à l'honneur par le CCF, « Call Centre Focus Magazine ». Cette publication reconnue établit régulièrement un classement des meilleurs centres d'appels selon différents critères : qualité de l'accueil, compréhension des problèmes soulevés par la clientèle, capacité à répondre à ses attentes, qualité de la relation instaurée dans le temps limité d'une conversation téléphonique.

Eurotunnel se place en sixième position du dernier *benchmarking* (étalonnage concurrentiel), devant des entreprises telles que Barclays ou Landrover.

Début septembre, Eurotunnel a également été nommé dans la catégorie du « meilleur relationnel » pour ses techniques de vente qui allient notamment « charme » et « politesse ».



Site Internet : les nouveautés de l'été

Eurotunnel poursuit ses efforts pour compléter et faire vivre son site Internet, avec la volonté d'en faire un outil d'information toujours plus utile aux actionnaires. Plusieurs nouvelles pages ont été publiées durant l'été : le compte-rendu des visites de nos installations le jour de l'AG et les noms des 1 000 actionnaires gagnants, une sélection quotidienne d'articles consacrés à Eurotunnel, la liste des trophées reçus par l'entreprise, un quiz « Testez vos connaissances » sur Eurotunnel, les archives des rapports et présentations... Découvrez ces nouveautés sur www.eurotunnel.com

Nous répondons à vos questions

1. Depuis le début du remboursement de la dette, quel est le montant total des intérêts versés aux différents créanciers ? Et quel est le montant total du capital remboursé ?

Le montant total des frais financiers payés par Eurotunnel de 1987 à 2003, s'est élevé à 8,3 milliards d'euros. La dette a fait l'objet de refinancement de compensation de créances par émission d'actions, d'abandons de créances et de rachats avec décote. Il n'y a pas eu de remboursements d'emprunt au sens habituel du terme.

2. J'ai récemment acheté des actions Eurotunnel, puis-je bénéficier d'avantages tarifaires ?

Pour bénéficier d'avantages tarifaires à 30% de réduction sur 3 traversées avec Eurotunnel par an, vous devez posséder un minimum de 1000 titres, détenus depuis plus de trois mois au nominatif. Dans ce cas, vous devez vous rapprocher du Centre d'Information des Actionnaires en appelant le 0810 627 627 ou par email à info.actionnaires@eurotunnel.com

3. Pourquoi le titre Eurotunnel n'est-il pas retiré du SRD ?

Le retrait du SRD relève de la compétence d'Euronext. Chaque année en septembre, cet organisme décide des entreprises qui entrent ou sortent du SRD selon les critères suivants : une

capitalisation boursière inférieure à 500 M€, les volumes échangés, la notoriété de l'entreprise.

Eurotunnel remplit les conditions requises par le SRD. Néanmoins, sortir du SRD n'aurait qu'un impact ponctuel obligeant effectivement les vendeurs à découvrir à se racheter, mais ne résoudrait en rien le problème de fond de la société. En revanche, cela diminuerait la liquidité sur le titre et poserait un véritable problème de communication.

4. Lorsque les nouvelles sont flatteuses pour la société, vous communiquez volontiers mais, dans le cas inverse, c'est le silence total. Il y a eu une réunion importante avec les créanciers qui a été annulée, sans beaucoup d'explications. Merci de me répondre et de me tenir au courant ?

Conformément au calendrier annoncé concernant les négociations sur la dette, Eurotunnel a remis un business plan en juin dernier et a présenté le 13 juillet dernier au Comité Ad Hoc, représentant la majorité des co-financiers, ses premières réflexions pour la restructuration de sa dette. Le processus de négociation devrait être complexe, notamment du fait de l'existence d'un autre comité de créanciers. Les négociateurs estiment que les chances de succès seront améliorées si le contenu des débats reste confidentiel à ce stade. Nous vous informerons, en temps utile et en toute transparence, à l'issue des négociations.