



GROUPE EUROTUNNEL SE
DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

GROUPE EUROTUNNEL SE



Document de Référence 2015



Le présent Document de Référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 10 mars 2016 conformément à l'article 212-13, du Règlement Général de l'Autorité des marchés financiers. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers. Le document contient l'ensemble des informations relatives au Rapport financier annuel prévu au I de l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier. Ce document a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires.

Des exemplaires du présent Document de Référence sont disponibles sans frais au siège social de Groupe Eurotunnel SE. Le présent Document de Référence peut également être consulté sur les sites Internet de l'AMF (www.amf-france.org) et de Groupe Eurotunnel SE (www.eurotunnelgroup.com).

Tous les chiffres figurant dans le présent Document de Référence ont été calculés, sauf indication contraire, soit en appliquant pour les éléments de bilan le taux de change euro / livre sterling constaté au 31 décembre 2015, à savoir 1,362 euro pour une livre sterling, soit, pour les éléments de résultat, au taux moyen de l'exercice 2015, à savoir 1,375 euro pour une livre sterling.

En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent Document de Référence :

- les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2014 établis selon les normes comptables internationales IFRS, le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 27 mars 2015 ;
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SE relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2014 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 27 mars 2015 ;
- les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2013 établis selon les normes comptables internationales IFRS, le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 21 mars 2014 ; et
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SE relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2013 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 21 mars 2014.

SOMMAIRE

1.	PERSONNE RESPONSABLE	1
1.1.	<i>RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE L'INFORMATION FINANCIÈRE</i>	1
1.2.	<i>ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE</i>	1
2.	CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES DE GET SE	2
2.1.	<i>COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES</i>	2
2.2.	<i>COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLEANTS</i>	2
3.	INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES	3
4.	FACTEURS DE RISQUE	5
4.1.	<i>RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT DANS LEQUEL OPERE GROUPE EUROTUNNEL</i>	6
4.2.	<i>RISQUES LIES A L'EXERCICE DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	14
4.3.	<i>ASSURANCES</i>	24
5.	INFORMATIONS CONCERNANT GET SE	25
5.1.	<i>HISTOIRE ET ÉVOLUTION DE GET SE</i>	25
5.2.	<i>INVESTISSEMENTS</i>	27
6.	DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL	29
6.1.	<i>INTRODUCTION</i>	30
6.2.	<i>ACTIVITÉS TRANSMANCHES</i>	31
6.3.	<i>ACTIVITÉS REGROUPÉES AU SEIN DE L'ENSEMBLE EUROPORTE</i>	47
6.4.	<i>AUTRES ACTIVITÉS</i>	50
6.5.	<i>DÉPENDANCES</i>	51
7.	ORGANIGRAMME	52
7.1.	<i>LIAISON FIXE</i>	52
7.2.	<i>EUROPORTE</i>	52
7.3.	<i>ACTIVITE MARITIME</i>	53
7.4.	<i>AUTRES</i>	53
7.5.	<i>FLUX ENTRE LES SOCIETES DU GROUPE</i>	53
7.6.	<i>ORGANIGRAMME JURIDIQUE SIMPLIFIE DE GROUPE EUROTUNNEL (AU 31 DECEMBRE 2015)</i>	54
8.	PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS	55
8.1.	<i>PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	55
8.2.	<i>CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES</i>	56
9.	EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT	57
9.1.	<i>FACTEURS IMPORTANTS INFLUANT SENSIBLEMENT OU POUVANT INFLUER SENSIBLEMENT SUR LE REVENU D'EXPLOITATION DU GROUPE</i>	58
9.2.	<i>COMPARAISON DES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2014 ET 31 DECEMBRE 2015</i>	58
10.	TRESORERIE ET CAPITAUX	64
10.1.	<i>INFORMATION SUR LES CAPITAUX DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	65

SOMMAIRE

10.2.	<i>FLUX DE TRESORERIE DES EXERCICES 2015 ET 2014</i>	65
10.3.	<i>CONDITIONS D'EMPRUNT ET STRUCTURE DE FINANCEMENT DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	66
10.4.	<i>RESTRICTIONS A L'UTILISATION DES CAPITAUX</i>	66
10.5.	<i>SOURCE DE FINANCEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS FUTURS</i>	66
10.6.	<i>RATIOS DE COUVERTURE DU SERVICE DE LA DETTE</i>	66
10.7.	<i>RATIO DETTE NETTE SUR EBITDA</i>	67
10.8.	<i>FREE CASH FLOW</i>	67
11.	<i>RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES</i>	68
11.1.	<i>RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT</i>	68
11.2.	<i>MARQUES, BREVETS ET LICENCES</i>	69
12.	<i>INFORMATION SUR LES TENDANCES</i>	70
13.	<i>PREVISIONS</i>	71
14.	<i>ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE</i>	72
14.1.	<i>CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	73
14.2.	<i>COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	81
14.3.	<i>DIRECTION GÉNÉRALE</i>	81
14.4.	<i>CONFLITS D'INTÉRÊTS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE</i>	83
14.5.	<i>INTÉRÊTS DES DIRIGEANTS DANS LE CAPITAL DE GET SE À LA DATE DU PRÉSENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE</i>	84
14.6.	<i>DÉCLARATIONS CONCERNANT LES ORGANES D'ADMINISTRATION</i>	84
14.7.	<i>COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION</i>	84
15.	<i>REMUNERATIONS ET AVANTAGES</i>	85
15.1.	<i>POLITIQUE DE REMUNERATION DES DIRIGEANTS MANDATAIRES SOCIAUX</i>	86
15.2.	<i>MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION VERSÉE (Y COMPRIS TOUTE RÉMUNÉRATION CONDITIONNELLE OU DIFFÉRÉE) ET AVANTAGES EN NATURE OCTROYÉS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX DIRIGEANTS DE GET SE</i>	87
15.3.	<i>MONTANT TOTAL DES SOMMES PROVISIONNÉES OU CONSTATÉES PAR AILLEURS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX FINS DU VERSEMENT DE PENSIONS, DE RETRAITES OU D'AUTRES AVANTAGES</i>	98
15.4.	<i>ÉLÉMENTS DE LA RÉMUNÉRATION DUE OU ATTRIBUÉE AU TITRE DE L'EXERCICE 2015 À CHAQUE DIRIGEANT MANDATAIRE SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, SOUMIS À L'AVIS DES ACTIONNAIRES</i>	98
15.5.	<i>EVALUATION DE L'ALIGNEMENT DE LA RÉMUNÉRATION PAR RAPPORT À LA PERFORMANCE</i>	101
15.6.	<i>AUTRES ÉLÉMENTS DE LA POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION</i>	102
16.	<i>FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION</i>	103
16.1.	<i>DIRECTION GÉNÉRALE</i>	105
16.2.	<i>CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	106
16.3.	<i>AUTO ÉVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	120
16.4.	<i>PRINCIPES ET RÈGLES DE DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION ET DES AVANTAGES DE TOUTE NATURE ACCORDÉS AUX MANDATAIRES SOCIAUX</i>	121
16.5.	<i>LIMITATIONS DES POUVOIRS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL</i>	121
16.6.	<i>CONTRATS DE SERVICE ENTRE LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION ET GET SE</i>	122
16.7.	<i>OPÉRATIONS SUR TITRES DES DIRIGEANTS</i>	123

SOMMAIRE

16.8.	COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION	124
16.9.	PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES (RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LE CONTRÔLE INTERNE)	124
16.10.	GOVERNEMENT D'ENTREPRISE	135
16.11.	PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE	135
17.	RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE	136
17.1.	PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE RSE DE GROUPE EUROTUNNEL	137
17.2.	LES HOMMES	141
17.3.	LE TERRITOIRE	154
17.4.	LA NATURE	159
17.5.	TABLEAU DE CONCORDANCE	165
17.6.	POLITIQUE RSE : PRINCIPES, ENJEUX ET ENGAGEMENTS	177
17.7.	RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, DESIGNÉ ORGANISME TIERS INDÉPENDANT, SUR LES INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES CONSOLIDÉES FIGURANT DANS LE RAPPORT DE GESTION	180
18.	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	184
18.1.	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	184
18.2.	DÉTENTION DU CONTRÔLE	186
19.	OPÉRATIONS AVEC DES APPARENTES	187
20.	INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL	188
20.1.	INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES	189
20.2.	INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA	189
20.3.	ÉTATS FINANCIERS ANNUELS	189
20.4.	VÉRIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES ANNUELLES	262
20.5.	DATE DES DERNIÈRES INFORMATIONS FINANCIÈRES	262
20.6.	INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES ET AUTRES	262
20.7.	POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES	262
20.8.	PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE	263
20.9.	CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE	265
20.10.	TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ GET SE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES	265
20.11.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	266
21.	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	267
21.1.	CAPITAL SOCIAL	268
21.2.	ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS	273
21.3.	AVANTAGES TARIFAIRES	278
22.	CONTRATS IMPORTANTS	279
22.1.	LE TRAITÉ DE CANTORBÉRY	280
22.2.	LE CONTRAT DE CONCESSION	280
22.3.	LA CONVENTION D'UTILISATION	283
22.4.	EMPRUNT À LONG TERME ET CONVENTIONS ANNEXES	283
22.5.	MASTER INTRA-GROUP DEBT AGREEMENT	288

SOMMAIRE

22.6.	<i>AFFRETEMENT DE NAVIRES</i>	288
23.	INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS	289
24.	DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	290
24.1.	<i>LIEUX OÙ PEUVENT ÊTRE CONSULTÉS LES DOCUMENTS ET RENSEIGNEMENTS RELATIFS À GET SE</i>	290
24.2.	<i>AUTRES INFORMATIONS</i>	290
25.	INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	291
26.	DEFINITIONS	296
	ANNEXE I – NOTE METHODOLOGIQUE RELATIVE AU CHAPITRE 17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE	300
	ANNEXE II – TABLE DE CONCORDANCE	302
	ANNEXE III – TABLE DE RECONCILIATION	307

1. PERSONNE RESPONSABLE

1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Nom et qualité du responsable : Jacques Gounon, Président du conseil d'administration et Directeur général de Groupe Eurotunnel SE.

E mail : PresidentGET@eurotunnel.com

1.2. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent Document de Référence et ses annexes sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'atteste, à ma connaissance, que (i) les comptes relatifs à Groupe Eurotunnel SE sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel SE et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et (ii) le rapport de gestion constitué par les sections du présent Document de Référence listées dans la table de réconciliation figurant en annexe III au présent Document de Référence, présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de Groupe Eurotunnel SE et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes données dans le présent Document de Référence, ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document.

Cette lettre de fin de travaux ne contient pas d'observation relative au présent Document de Référence.

Les informations financières 2015 présentées dans ce document ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux, figurant en sections 20.3.1 et 20.3.2 du présent Document de Référence. Les informations financières historiques, ainsi que les rapports des contrôleurs légaux y afférents, sont incorporés par référence dans le présent Document de Référence.

Les informations financières 2013 ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux, figurant en sections 20.3.1 et 20.3.2 du document de référence déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 21 mars 2014 sous le numéro D.14 0189, qui présentaient l'observation suivante : « Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note A.3 « Comptabilisation d'impôts différés » et la note L « Impôts sur les bénéfices » de l'annexe aux comptes consolidés, qui décrivent les modalités d'évaluation de la situation d'imposition différée et les impacts sur le résultat consolidé et les capitaux propres du Groupe. »

2. CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES DE GET SE

2.1. COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES

KPMG Audit, département de KPMG SA

2, avenue Gambetta – Tour Eqho – 92066 Paris La Défense Cedex, France

Date du premier mandat : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2018

Conformément à la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003, la rotation du signataire, au sein du Cabinet KPMG Audit s'est effectuée en 2013.

Mazars

61, rue Henri Regnault – 92075 Paris La Défense Cedex, France

Date du premier mandat : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2018

Conformément à la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003, la rotation du signataire, au sein du Cabinet Mazars s'est effectuée en 2011.

2.2. COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLEANTS

KPMG Audit IS

2, avenue Gambetta – Tour Eqho – 92066 Paris La Défense Cedex, France

Date du premier mandat : 15 mai 2013

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2018

Monsieur Hervé Hélias

61, rue Henri Regnault – 92075 Paris La Défense Cedex, France

Date du premier mandat : 15 mai 2013

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2018.

3. INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

Compte tenu du contexte décrit à la note A.1 des états financiers consolidés de Groupe Eurotunnel SE figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, le Groupe considère qu'au cours du deuxième semestre 2015, les conditions d'application de la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » sont applicables à son segment maritime « MyFerryLink » (voir note D des états financiers consolidés de Groupe Eurotunnel SE figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence). En conséquence, le résultat net du segment MyFerryLink réalisé sur l'exercice 2015 et les périodes comparatives sont présentés sur une seule ligne du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ».

Les tableaux ci-dessous présentent les extraits des comptes de résultats, des bilans et des flux de trésorerie consolidés de Groupe Eurotunnel SE pour les exercices clos les 31 décembre 2015, 2014 et 2013.

COMPTES DE RÉSULTAT RÉSUMÉS 2013 – 2015

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Taux de change €/£	1,375	1,258	1,187
Chiffre d'affaires	1 222	1 114	1 018
Charges d'exploitation	(680)	(605)	(547)
Marge d'exploitation (EBITDA)	542	509	471
Amortissements	(152)	(161)	(159)
Résultat opérationnel courant	390	348	312
Autres (charges) / produits opérationnels nets	(3)	3	2
Résultat opérationnel (EBIT)	387	351	314
Quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalences	(1)	(1)	(1)
Coût de l'endettement financier net	(263)	(272)	(269)
Autres (charges) / produits financiers nets	(8)	(5)	5
Résultat avant impôts des activités poursuivies : profit	115	73	49
Impôts sur les bénéfices	(8)	(4)	75
Résultat net des activités poursuivies : profit	107	69	124
Résultat net des activités non poursuivies : perte	(7)	(12)	(23)
Résultat net consolidé : profit	100	57	101

3 INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

BILANS RÉSUMÉS 2013 – 2015

<i>EN MILLIONS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014	31 decembre 2013
Taux de change €/£	1,362	1,284	1,199
Immobilisations incorporelles	26	28	27
Immobilisations corporelles	6 350	6 450	6 529
Autres actifs non courants	320	309	286
Total des actifs non courants	6 696	6 787	6 842
Trésorerie et équivalents de trésorerie	406	385	277
Autres actifs courants	196	192	164
Actifs destinés à la vente	65	-	-
Total des actifs courants	667	577	441
Total de l'actif	7 363	7 364	7 283
Total des capitaux propres	1 663	1 758	2 481
Total des dettes financières	4 064	4 084	3 929
Autres passifs	1 636	1 522	873
Total des passifs et capitaux propres	7 363	7 364	7 283

FLUX DE TRÉSORERIE RÉSUMÉS 2013 – 2015

<i>EN MILLIONS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014	31 decembre 2013
Taux de change €/£	1,362	1,284	1,199
Variation de trésorerie courante	556	498	459
Autres produits opérationnels et l'impôt	(12)	4	(6)
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	544	502	453
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(106)	(77)	(49)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(432)	(329)	(380)
Variation de trésorerie	6	96	24

4. FACTEURS DE RISQUE

4.1.	<i>RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT DANS LEQUEL OPERE GROUPE EUROTUNNEL</i>	6
4.1.1	<i>Risques liés à la conjoncture économique et politique</i>	6
4.1.2	<i>Risques liés à l'environnement concurrentiel</i>	7
4.1.3	<i>Risques de marché</i>	7
4.1.4	<i>Risques liés aux avantages postérieurs à l'emploi</i>	11
4.1.5	<i>Risques liés à l'environnement politique</i>	12
4.1.6	<i>Risques liés aux phénomènes météorologiques exceptionnels</i>	12
4.1.7	<i>Risques liés aux menaces ou aux attentats terroristes</i>	12
4.1.8	<i>Risques liés aux épidémies sanitaires</i>	13
4.1.9	<i>Risques d'atteinte à l'image et/ou la réputation</i>	13
4.2.	<i>RISQUES LIES A L'EXERCICE DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	14
4.2.1	<i>Risques liés à la croissance externe, à l'évolution et aux investissements des activités du Groupe</i>	14
4.2.2	<i>Risques opérationnels</i>	14
4.2.3	<i>Risques liés aux ressources humaines</i>	16
4.2.4	<i>Risques liés à la défaillance de fournisseurs ou de sous traitants</i>	18
4.2.5	<i>Risques environnementaux</i>	18
4.2.6	<i>Acceptabilité sociétale</i>	19
4.2.7	<i>Risques juridiques</i>	19
4.2.8	<i>Risques liés aux systèmes d'information</i>	24
4.3.	<i>ASSURANCES</i>	24

4 FACTEURS DE RISQUE

Dans l'exercice de ses activités, Groupe Eurotunnel est exposé à différents risques de nature industrielle, environnementale, humaine, commerciale, financière ou autre.

Groupe Eurotunnel applique les dispositions du cadre de référence portant sur les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques publié par l'Autorité des Marchés Financiers (AMF). Groupe Eurotunnel conduit une politique active de gestion des risques visant à assurer au mieux la défense et le développement de son patrimoine et de sa réputation et à protéger les intérêts de ses actionnaires, salariés, clients, fournisseurs, de ses autres parties prenantes et de l'environnement. Le Groupe a mis en place un système global d'identification et de gestion des risques présenté en section 16.9 « Procédures de contrôle interne et de gestion des risques » du présent Document de Référence.

Groupe Eurotunnel a procédé, pour l'exercice 2015, à la revue annuelle des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa réputation, sa situation financière ou ses résultats. Cette revue des risques a porté sur toutes les filiales consolidées du Groupe. Le dispositif de gestion des risques est déployé à l'ensemble du périmètre de consolidation.

Les principaux facteurs de risques auxquels le Groupe estime être exposé à la date du présent Document de Référence sont décrits dans le chapitre ci-après. D'autres risques dont le Groupe n'a pas connaissance ou qu'il considère comme non-significatif à la date du présent Document de Référence et qui pourraient avoir un effet négatif peuvent exister.

4.1. RISQUES LIÉS A L'ENVIRONNEMENT DANS LEQUEL OPERE GROUPE EUROTUNNEL

4.1.1 RISQUES LIÉS À LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE

Identification du risque

L'activité du Groupe est soumise aux conditions économiques prévalant dans ses principaux marchés et notamment, en France et au Royaume-Uni. L'évolution du trafic transmanche, tout comme celle du trafic ferroviaire fret est liée au contexte économique général. Même si l'activité du Groupe a démontré sa résistance en période de crise et que l'activité économique britannique et française a poursuivi sa croissance en 2015, une dégradation ou une stagnation des conditions économiques pourrait avoir un impact direct sur le volume de trafic transmanche, tant pour les passagers que pour le fret. Les incertitudes sur la situation générale de l'économie, ainsi que les turbulences des marchés financiers notamment en raison des inquiétudes concentrées sur la Chine, ont eu et sont encore susceptibles d'avoir un effet négatif sur la performance commerciale et la situation financière de nombreuses entreprises, ce qui pourrait avoir une incidence sur les clients et fournisseurs du Groupe.

Différents événements pourraient modifier l'environnement économique dans lequel le Groupe exerce et corrélativement affecter son activité, comme notamment, une décision politique de mise en retrait de l'Union Européenne d'une des deux nations qui pourrait affaiblir la livre ne serait-ce qu'en raison des inquiétudes relatives à une éventuelle sortie du Royaume-Uni, impacter l'économie et les échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale et ainsi, avoir un impact sur les activités et les résultats du Groupe.

De plus, le Groupe est soumis à une conjoncture politique actuelle sensible, qu'il s'agisse de la sensibilité accrue au risque terroriste, suite aux attentats en France de janvier et de novembre 2015 ou du phénomène migratoire en recrudescence au niveau européen.

Suivi et gestion du risque

L'ensemble des risques économiques est suivi et mesuré par les comités de management corporate (présenté en section 16.9.2 du présent Document de Référence), afin d'anticiper et préparer les évolutions de l'environnement économique avec, selon le cas, des ajustements stratégiques et tactiques. Cependant, le Groupe ne peut assurer que ses résultats ne seront pas affectés par un bouleversement des conditions économiques ou politiques.

Le cadre politique dans lequel s'inscrit l'activité du Groupe est une donnée clef prise en compte par la direction qui met en place, en concertation avec les pouvoirs publics concernés, les moyens de contrôle nécessaires à la sécurisation de la Liaison Fixe, des clients et des employés.

4.1.2 RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

Identification du risque

Dans ses différentes activités, le Groupe fait face à une importante pression concurrentielle, à la fois de la part d'acteurs internationaux, que d'acteurs nationaux, privés ou publics. Cet environnement concurrentiel (présenté au chapitre 6 du présent Document de Référence) pourrait s'intensifier dans tous ses domaines d'activités, tout particulièrement dans un contexte d'instabilité conjoncturelle et de sensibilité accrue des clients à la qualité de service.

Liaison Fixe

Pour les activités de la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel doit faire face à la concurrence des acteurs du transport transmanche, dont les stratégies de prix ou autres initiatives concurrentielles sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les volumes du Service Navettes (tout particulièrement des Navettes Camions), – même si sur le Détroit, le nombre de compétiteurs a été ramené à deux – et la fréquentation des Trains à Grande Vitesse Voyageurs. La croissance des marchés et la pression concurrentielle sont impactées structurellement par la variation du taux de change livre/euro, et, selon le cas, les variations du cours du pétrole qui peuvent affecter la politique tarifaire des acteurs du marché. Comme indiqué au chapitre 6 du présent Document de Référence, la stratégie commerciale et opérationnelle du Groupe pourrait être affectée par ce contexte, dans lequel la qualité de service reste un facteur distinctif primordial.

Europorte

En ce qui concerne l'environnement concurrentiel d'Europorte, l'évolution du marché et du trafic du transport de fret ferroviaire et activités connexes est, de par ses mutations encore récentes, assez spécifique. Au résultat d'une combinaison complexe de facteurs économiques, logistiques et industriels parmi lesquels, la fiabilité du service de transport, la qualité des sillons et l'équilibre des priorités marchandises/voyageurs, le fret ferroviaire français a connu une forte décroissance depuis 2000, le volume transporté étant pratiquement divisé par deux pour atteindre en 2010 son niveau historique le plus bas, avant de connaître une légère remontée en 2011⁽¹⁾. En 2015, la concurrence entre les opérateurs reste vive et l'opérateur historique garde une place prépondérante sur le marché, place qui est susceptible de se renforcer encore avec l'entrée en vigueur de la loi portant réforme ferroviaire adoptée à l'été 2014 qui regroupe, sous un établissement public de tête (la nouvelle SNCF) deux établissements publics opérationnels, le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) et l'opérateur de mobilité (SNCF Mobilités). Le contexte est différent en Grande Bretagne où le fret ferroviaire se développe et où il est anticipé qu'il prenne une part encore plus importante du marché britannique du transport de fret, avec une nuance toutefois compte tenu du déclin du marché du charbon suite à l'évolution de la politique énergétique britannique qui pourrait avoir un impact sur la croissance de GBRf.

Suivi et gestion du risque

En réponse à cette intensification de concurrence, le Groupe rationalise son fonctionnement et ses processus pour adapter sa structure de coûts, propose de nouveaux services à ses clients et enrichit son offre commerciale.

Le Groupe adapte sa stratégie commerciale à cet environnement concurrentiel, notamment lors des revues d'activité des différents secteurs.

4.1.3 RISQUES DE MARCHÉ

a) Risque de taux

Identification du risque

Le niveau d'endettement de Groupe Eurotunnel au taux de clôture au 31 décembre 2015 est de 4 064 millions d'euros. Au 31 décembre 2015, le Groupe détient des obligations à taux variable d'une valeur comptable de 161 millions d'euros. L'échéance des actifs et dettes est précisée ci-après :

EN MILLIONS D'EUROS	Moins d'un an	1 an à 5 ans	Au-delà
Actifs financiers	–	–	161
Passifs financiers	47	226	3 791
Position nette	47	226	3 630

⁽¹⁾ Source : Collection « Études et documents » du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemand ; juillet 2013.

4 FACTEURS DE RISQUE

Suivi et gestion du risque

Dans le cadre des procédures de gestion de trésorerie du Groupe, exposées en section 16.9 du présent Document de Référence, la Direction financière de Groupe Eurotunnel assure un suivi permanent de l'évolution des taux d'inflation et d'intérêt et le comité de gestion des risques de trésorerie reçoit mensuellement des rapports formels sur l'évolution réelle et prévisionnelle de ces taux.

b) Taux d'intérêt

Identification du risque

Le Groupe est exposé à un risque d'évolution défavorable de taux pendant la durée de l'Emprunt à Long Terme.

Suivi et gestion du risque

Comme indiqué en note X des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de Référence, le risque d'évolution défavorable des taux d'intérêt pendant la durée de l'Emprunt à Long Terme est couvert par le fait que (i) six des tranches de l'emprunt sont à taux fixe, (ii) les deux tranches indexées sur l'inflation sont à taux fixe, et (iii) les deux dernières tranches sont à taux variable et font l'objet d'une couverture taux fixe contre taux variable sur toute la durée de l'Emprunt à Long Terme.

c) Taux d'inflation

Identification du risque

Comme indiqué en note X des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de Référence, le risque lié à l'évolution du taux d'inflation porte à la fois sur les intérêts et les remboursements du principal des deux tranches indexées qui s'élèvent respectivement à 750 millions de livres et 367 millions d'euros. A titre illustratif, un point d'inflation ou de déflation a un impact annuel sur le montant du principal des tranches A et les charges financières liées, de 17 millions d'euros.

d) Risque de change

Identification du risque

La moitié environ du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel est réalisée en livres sterling, alors qu'une proportion plus importante des dépenses (exploitation et investissement) est due en euros. Par ailleurs, l'Emprunt à Long Terme du Groupe est libellé en livres sterling à hauteur, en nominal au 31 décembre 2015, de 1,452 milliard et en euros à hauteur, en nominal au 31 décembre 2015, de 1,909 milliard.

Les différentes activités au sein du Groupe se traduisent par des créances et des dettes entre les différentes sociétés du Groupe, parfois dans des devises différentes, notamment entre GET SE et ses filiales. Le Groupe organise le financement de ses différentes activités, mais ces financements intra Groupe peuvent générer des déséquilibres de devises, ce qui, compte tenu de l'exposition au risque de change, peut en fonction des flux, se traduire mécaniquement par des pertes en comptes consolidés.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel travaille à améliorer la correspondance entre les devises dans lesquelles sont libellés son chiffre d'affaires et ses charges. Le Groupe recourt également à des opérations de couverture en devises pour assurer la gestion optimale de ce risque. Toutefois, il n'existe aucune garantie que ces mesures permettront d'assurer une réduction significative du risque encouru par Groupe Eurotunnel en cas d'évolution défavorable du cours de la livre sterling par rapport à l'euro, ni de garantir que la concrétisation de ce risque n'aura pas d'incidence significative sur la situation financière de Groupe Eurotunnel et/ou sur sa capacité à assurer le service de sa dette.

Groupe Eurotunnel présente ses comptes consolidés en euros. Au 31 décembre 2015, l'exposition bilantielle de Groupe Eurotunnel en devises de transaction était la suivante :

EN MILLIONS D'EUROS	Actifs	Passifs	Engagements en devises	Position nette avant couverture	Instruments financiers de couverture	Position nette après couverture
Euro	544	(2 926)	–	(2 382)	–	(2 382)
Livre sterling	653	(2 774)	–	(2 121)	–	(2 121)

Les montants des actifs et passifs dans le tableau ci-dessus ne tiennent pas compte des immobilisations ni des capitaux propres qui sont comptabilisés au taux historique.

Les fluctuations de valeur de la livre sterling par rapport à l'euro ont un impact sur la valeur en euros du chiffre d'affaires, des coûts, des charges et produits financiers, ainsi que des éléments actif et passif publiés par Groupe Eurotunnel. Le tableau ci-dessous

illustre la sensibilité au taux de change au 31 décembre 2015, en résumant l'analyse de sensibilité sur le résultat du Groupe et les capitaux propres des variations de la livre sterling :

EN MILLIONS D'EUROS	2015				*2014			
	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %
Variation de taux de change								
Chiffre d'affaires	1,375	1 222	1 287	1 157	1,258	1 114	1 172	1 056
Marge d'exploitation (EBITDA)	1,375	542	577	507	1,258	509	542	477
Résultat avant impôt des activités poursuivies : profit	1,375	115	137	93	1,258	73	91	54
Capitaux propres	1,362	1 663	1 454	1 872	1,284	1 758	1 556	1 943

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Outre les mesures décrites ci-dessus, la direction financière du Groupe assure un suivi permanent de l'évolution des taux livre sterling/euro et le comité de gestion des risques de trésorerie reçoit, lors de ses réunions mensuelles, des rapports formels sur l'évolution réelle et prévisionnelle de ces taux. Il est fait état des travaux du comité de gestion des risques de trésorerie au comité d'audit de GET SE.

e) Risque de crédit ou de contrepartie

Risque de crédit clients

Identification du risque

L'exposition du Groupe au risque de crédit provient de ses clients au Royaume-Uni et aux pays de la zone euro à l'exception :

- des Réseaux, établissements publics, qui représentaient 26 % du chiffre d'affaires du Groupe en 2015;
- des clients des activités voitures des Navettes Passagers qui règlent leurs voyages en avance, notamment par Internet, le risque de crédit sur ces clients est ainsi très limité.

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit concernant les créances commerciales, ainsi que l'antériorité de ces créances et le montant des provisions pour créances douteuses, sont exposées en détail à la note Q de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Le risque de crédit est limité compte tenu de la répartition du portefeuille et de la volumétrie des clients. En effet, les revenus provenant des cinq premiers clients du Groupe, les Réseaux non compris, ne représentaient que 8 % du chiffre d'affaires global du Groupe en 2015.

Suivi et gestion du risque

Pour gérer le risque de crédit provenant de ses clients, le Groupe applique une politique de crédit qui prévoit que chaque nouveau client fasse l'objet d'une analyse de solvabilité avant de pouvoir bénéficier des conditions de crédit standard du Groupe. L'exposition au risque de crédit sur les clients en compte est gérée à travers un suivi permanent de l'évolution de leur situation financière et de leur encours par rapport aux limites de crédit et aux conditions de paiement qui leur ont été accordées.

Fournisseurs

Identification du risque

L'exposition du Groupe au risque de contrepartie avec ses fournisseurs est le risque selon lequel la partie avec laquelle un contrat a été conclu ne tient pas ses engagements (livraison, paiement, remboursement, etc.).

Suivi et gestion du risque

L'exposition du Groupe au risque de contrepartie avec ses fournisseurs est gérée par des contrats cadres qui prévoient des mécanismes standards de type garanties de tiers.

Placements de trésorerie

Identification du risque

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit provenant des placements de trésorerie est exposée à la note X de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

4 FACTEURS DE RISQUE

Suivi et gestion du risque

Le Groupe limite son exposition au risque de crédit en n'investissant que (i) dans des dépôts à terme et des certificats de dépôt d'une durée maximale de six mois avec des contreparties ayant une notation court terme d'au moins P-1 de Moody's, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation long terme d'au moins Aaa de Moody's ou AAA de S&P.

Les montants investis par le Groupe dans un fonds ou une SICAV monétaire ne peuvent pas représenter plus de 120 millions d'euros par fonds ou SICAV en euros ou 100 millions de livres sterling par fonds ou SICAV en livres sterling. Les investissements dans des dépôts à terme ou des certificats de dépôt avec une même contrepartie ne peuvent pas excéder 100 millions d'euros ou 75 millions de livres.

Le respect de la politique du Groupe en matière d'investissement fait l'objet d'un suivi par le comité de gestion des risques de trésorerie.

Risque de liquidité

Identification du risque

Groupe Eurotunnel consacre une fraction importante de ses flux de trésorerie d'exploitation au paiement des intérêts de l'Emprunt à Long Terme et, depuis 2013, du remboursement progressif du principal qui s'échelonne jusqu'en 2050. Cet engagement pourrait réduire la capacité du Groupe à financer ses dépenses d'investissement ou d'éventuelles opérations de croissance externe.

L'analyse détaillée des passifs financiers du Groupe par échéance contractuelle, figure en note X de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Les conditions contractuelles afférentes aux emprunts bancaires du Groupe et notamment, les cas de défaut et d'exigibilité anticipée, ainsi que les covenants financiers que le Groupe doit respecter au titre du service de sa dette, sont exposés au chapitre 22 du présent Document de Référence, ainsi qu'à la note V de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Les conditions contractuelles afférentes aux instruments de couverture mis en place par le Groupe sur la partie variable de sa dette sous forme de swap, sont exposées à la note V de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Suivi et gestion du risque

Le Groupe gère son exposition aux risques de liquidité par une gestion de trésorerie centralisée au sein de la Direction financière du Groupe, qui assure un suivi permanent de la situation de la trésorerie du Groupe. Des prévisions de trésorerie à court terme et à moyen terme sont établies mensuellement et présentées au comité de gestion des risques de trésorerie composé du directeur corporate finance qui en est le président, le directeur du contrôle financier Groupe, ainsi que le cash manager du Groupe et de leurs principaux responsables.

Dans ce cadre, le Groupe détient des obligations à taux variable d'une valeur nominale de 161 millions d'euros depuis 2012. Ces obligations avaient été émises par Channel Link Enterprises Finance (CLEF), la structure ayant titrisée la dette du Groupe. Ces obligations présentent les mêmes caractéristiques que la tranche C de la dette du Groupe, notamment une maturité comprise entre 2041 et 2050 (voir note Q de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence). Cette acquisition permet notamment d'améliorer le résultat financier du Groupe.

Comme indiqué en note X des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de Référence, la société a procédé à une revue spécifique de son risque de liquidité et elle considère être en mesure de faire face à ses échéances à venir.

Comme indiqué en section 10.6 du présent Document de Référence, au 31 décembre 2015 le Groupe respecte ses engagements au titre des ratios de couverture de sa dette (covenants financiers).

Comme indiqué en section 10.1 du présent Document de Référence, en 2007 l'agence de notation Moody's a attribué à GET SE la note Baa2, notation qui reste en vigueur à la date du présent Document de Référence.

f) Risque sur l'énergie et les matières premières

Identification du risque

Pour la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel utilise l'électricité comme source d'énergie principale, notamment pour la traction des trains. La fourniture d'électricité représente une source de coûts non négligeable pour Groupe Eurotunnel (soit pour 2015, environ 5 % des charges globales d'exploitation) et une évolution générale et importante des coûts des matières premières et de l'électricité pourrait avoir des répercussions défavorables sur les résultats de Groupe Eurotunnel.

Les entités Europorte privilégient l'énergie électrique. Lorsque ces filiales utilisent des locomotives diesel, le prix de revient de la traction peut être impacté par une évolution du prix du carburant.

Suivi et gestion du risque

Compte tenu de la grande volatilité des marchés de l'énergie, le Groupe a mis en place une politique de gestion du risque, qui vise à couvrir le risque prix (du marché) et le risque volume.

L'application de la loi NOME – Nouvelle Organisation des Marchés de l'Electricité – permet de moins exposer le Groupe à la volatilité des marchés de l'énergie.

Les achats des volumes sur le marché de gros britannique se font dans le cadre d'engagements contractuels annuels. Ils sont effectués par tranches (répartition du risque) et sont induits par une analyse fondamentale et technique des marchés.

Pour le risque volume, un suivi détaillé ainsi que des prévisions (revues régulièrement) des consommations servent de base à la gestion du risque volume.

Dans les contrats de fourniture d'électricité, les contraintes de volumes imposées par les fournisseurs sont négociées de manière à réduire le risque volume pour le Groupe (possibilité de réviser les volumes contractuels sans implication financière, « Take or Pay » sur base annuelle plutôt que saisonnière).

Pour Europorte, le risque lié à l'évolution du prix du carburant fait l'objet d'une recherche d'optimisation.

g) Risque sur les actions et autres instruments financiers

Identification du risque

Les flux de trésorerie d'exploitation des filiales sont investis dans des placements à court terme et liquides de façon à gérer les risques de liquidité.

Suivi et gestion du risque

Les investissements sont encadrés par la politique de trésorerie du Groupe et se limitent en conséquence à des placements de trésorerie dans les instruments détaillés en paragraphe « Placements de trésorerie » ci-dessus et en obligations à taux variable comme indiqué en paragraphe « Risque de liquidité » ci-dessus. Le Groupe ne réalise aucun investissement en actions, en instruments de taux ou autres dérivés.

Ces limites permettent de gérer le risque de défaut d'un émetteur donné, en fonction de la note moyenne de crédit de toutes les obligations de cet émetteur (entreprises, Etats, entreprises d'Etats et agences) et de prendre en compte l'ensemble de l'exposition du Groupe. Le respect des limites est garanti par le Groupe à travers une gouvernance spécifique. Le comité de gestion des risques gère, sur une base mensuelle, les expositions dans les limites acceptées et détermine les actions en cas de risque de concentration excessive. Les travaux réalisés sont présentés une fois par an au comité d'audit.

4.1.4 RISQUES LIÉS AUX AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

—

Identification du risque

Au Royaume-Uni, Groupe Eurotunnel administre trois régimes de retraite à prestations définies :

- le principal régime de retraite, The Channel Tunnel Group Pension Funds est passé depuis 2010, d'un régime exclusivement à prestations définies à un régime hybride (pour partie à prestations définies et pour partie à cotisations définies) ;
- un fonds de retraite GBRf ; et
- un régime historique à prestations définies (Senior Executive Pension Fund, au bénéfice exclusif des cadres supérieurs et antérieur aux années 2000).

L'estimation de la valeur des actifs et des engagements du Groupe Eurotunnel est effectuée par un actuaire indépendant. La valeur actuelle des actifs, dont la réalisation n'est pas prévue à court terme, peut subir des ajustements significatifs liés à l'évolution des marchés.

Si la valorisation des actifs des régimes et des engagements du Groupe Eurotunnel donnait lieu à un sous financement, Groupe Eurotunnel pourrait devoir faire face à des appels de fonds dans le cadre d'un plan pouvant s'étaler sur une durée maximale de 10 ans. Lors de la dernière valorisation du Channel Tunnel Group Pension Fund réalisée en 2013, un déficit a été constaté : le Groupe a dû mettre en place un plan de recouvrement de 2 millions d'euros par an sur une durée de 10 ans.

4 FACTEURS DE RISQUE

Suivi et gestion du risque

Les risques liés aux régimes de retraite britanniques sont gérés par un processus de revue régulière et de réunions avec les Trustees, les actuaires et autres conseils professionnels.

4.1.5 RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE

—

Environnement politique

Identification du risque

Comme indiqué en section 6.2.1 du présent Document de Référence, l'Europe a connu en 2015, une crise migratoire sans précédent. Groupe Eurotunnel a été confronté aux conséquences de cette situation, avec une forte augmentation du flux de migrants dans le Calais et une augmentation de tentatives d'intrusion sur site ayant engendré des retards, des arrêts d'exploitation et une perte de revenus. De plus, un tel risque par nature, pourrait impacter le Groupe en terme d'image, d'acceptabilité sociétale et de valeurs véhiculées.

Suivi et gestion du risque

Des moyens importants de sécurisation du site ont été mis en place et continuent à être développés pour répondre à cette situation : déploiement de clôtures haute sécurité, augmentation des effectifs de gardiennage, coordination avec SNCF Réseau, responsable de la sécurisation du site de Calais-Fréthun, renfort des forces de l'ordre, installation de nouvelles caméras. La Liaison Fixe bénéficie désormais d'un haut niveau de protection grâce à un programme d'investissement important et au soutien des deux Etats français et britannique, responsables du contrôle des frontières. Sur le long terme, il est prévu de poursuivre le renforcement de la sécurisation.

4.1.6 RISQUES LIÉS AUX PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES EXCEPTIONNELS

—

Identification du risque

Le Service Navettes n'est pas affecté par les conditions de navigation et ne dépend pas des conditions météorologiques, contrairement aux ferries. Cela étant, la survenance d'évènements liés à des phénomènes météorologiques exceptionnels, tels que des tempêtes majeures ou des chutes de neige exceptionnelles peuvent rendre les réseaux routiers impraticables et ainsi rendre impossible l'accès des clients à la Liaison Fixe. De tels événements pourraient également perturber le fonctionnement des infrastructures de la Liaison Fixe en réduisant ses capacités d'exploitation, voire en conduisant à leur fermeture temporaire. Ils peuvent également avoir un impact sur les compagnies ferroviaires utilisant la Liaison Fixe et sur les prestataires de services essentiels ou des réseaux névralgiques indispensables au fonctionnement de la Liaison Fixe (électricité, eau, routes, carburants, etc.). Enfin, ils peuvent également affecter les missions de transport de fret ferroviaire ou l'économie de leurs clients. De tels phénomènes météorologiques exceptionnels peuvent affecter l'activité et impacter les revenus du Groupe.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel dispose sur la Concession de stations météorologiques pour anticiper ces phénomènes. Des plans de continuité d'activité permettent par ailleurs d'assurer la continuité de l'activité en mode dégradé, pour une période déterminée. En pareille hypothèse, le Groupe dispose également de plans de gestion du trafic routier aux abords des terminaux.

4.1.7 RISQUES LIÉS AUX MENACES OU AUX ATTENTATS TERRORISTES

—

Identification du risque

Groupe Eurotunnel est en permanence confronté au risque de menace ou de survenance d'un attentat terroriste sur ses propres installations, en particulier celles de la Liaison Fixe ou des infrastructures voisines nécessaires au passage des trains ou des Navettes. Ce risque devient plus sensible suite aux attentats de 2015. Groupe Eurotunnel assure certaines missions pour le compte des États et doit mettre ainsi en place des mesures de sûreté et des mesures sanitaires, ainsi que les déclinaisons particulières des plans nationaux (Vigipirate, etc.) conformément aux stipulations du Contrat de Concession. Groupe Eurotunnel adapte ses pratiques opérationnelles pour répondre à ces exigences et pour délivrer la qualité de service prévue. Il ne peut être exclu qu'une évolution de ces exigences, rende nécessaire une adaptation des pratiques opérationnelles et commerciales conduisant à une augmentation des coûts d'exploitation ou à une dégradation du niveau de qualité de service, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur l'image, les avantages concurrentiels, l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel. Indépendamment des couvertures d'assurance en place (voir la section 4.3 ci-après) et des responsabilités régaliennes, si ce risque venait à se concrétiser, l'activité, les revenus et l'image de Groupe Eurotunnel pourraient s'en trouver

fortement affectés, les mesures de sécurité et sûreté pourraient être renforcées, ce qui pourrait augmenter la gêne occasionnée pour les passagers, réduire les capacités d'accueil et accroître de façon substantielle les dépenses de sécurité et sûreté de Groupe Eurotunnel.

Suivi et gestion du risque

Des procédures de gestion du risque de terrorisme ont été mises en place, de façon centralisée, par le Groupe en coordination avec les différentes autorités (forces armées, police aux frontières...), sous la tutelle des gouvernements français et britannique.

4.1.8 RISQUES LIÉS AUX ÉPIDÉMIES SANITAIRES

—

Identification du risque

Dans le contexte sanitaire européen et mondial, la survenance d'une épidémie ou la crainte que celle-ci puisse se produire, sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur le trafic, entraînant une baisse des recettes et/ou pourraient générer des coûts élevés liés aux mesures d'ordre sanitaire.

Suivi et gestion du risque

D'une manière générale, pour la mise en œuvre de ses plans de continuité d'activité, en particulier pour ce qui concerne l'exploitation de la Concession, Groupe Eurotunnel dispose d'une organisation de gestion de crise qui a pour mission de décider les adaptations éventuellement nécessaires de l'activité opérationnelle en relation étroite et continue avec les autorités en charge des responsabilités régaliennes.

4.1.9 RISQUES D'ATTEINTE À L'IMAGE ET/OU LA RÉPUTATION

—

Identification du risque

Le Groupe peut être exposé au risque de réputation notamment lorsque les valeurs ou l'excellence opérationnelle du Groupe sont mises en défaut, ou lorsque sa légitimité de gestionnaire d'infrastructure, ou d'opérateur du transport est mise en cause. L'exposition à ces critiques peut porter atteinte à l'image et à la réputation du Groupe. Une telle publicité pourrait avoir des effets négatifs sur les activités, les résultats, l'image et les perspectives de développement du Groupe.

Le flux de migrants aux abords de Calais a connu une forte croissance en 2015. Leur gestion, ainsi que celle des contrôles frontaliers, relèvent des missions régaliennes. Cela étant, cette crise migratoire peut impacter le bon fonctionnement de l'activité des acteurs du transmanche -dont la Liaison Fixe-, mais aussi l'image du Détroit et du Calais, avec le risque corrélatif de désaffection de la clientèle. Les dysfonctionnements engendrés peuvent avoir des conséquences sur la chaîne d'approvisionnement anglaise, manifestant l'importance vitale de la Liaison Fixe.

Par ailleurs, dans le cadre de son développement, le Groupe pourrait être confronté à l'opposition de la population locale ou d'associations lors de l'installation ou de l'exploitation de certains équipements ou lors de la création de nouvelles activités. L'évolution défavorable de ces conditions pourrait conduire au refus ou au retardement des permis et autorisations, et avoir un impact négatif sur l'activité du Groupe.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel, en tant qu'acteur dont la réputation et les enjeux ont un impact national, voire européen, est attentif aux signaux faibles pouvant être émis par des parties prenantes et qui pourraient porter atteinte à son image et/ ou sa réputation. Le Groupe est conscient que son comportement, en tant que société binationale, est extrêmement observé dans un contexte politique, économique et social exigeant. Il assume son statut d'entreprise citoyenne et défend les valeurs de sécurité et de qualité de service qui sont les siennes. Au travers de son organisation et de ses procédures, il met tout en œuvre pour prévenir la survenance de risques opérationnels ainsi que l'émission de ces signaux faibles.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel développe une large concertation en amont de ses projets, noue des partenariats avec la société civile et s'assure des retombées économiques positives de ses activités, en adéquation avec les attentes des communautés.

4 FACTEURS DE RISQUE

4.2. RISQUES LIÉS A L'EXERCICE DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

4.2.1 RISQUES LIÉS À LA CROISSANCE EXTERNE, À L'ÉVOLUTION ET AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS DU GROUPE

—

Identification du risque

Croissance externe

Dans le cadre de sa stratégie de développement, Groupe Eurotunnel a réalisé et pourrait être amené à réaliser des opérations de croissance externe. De telles opérations impliquent un certain nombre de risques liés à leur mise en place, à l'intégration des activités acquises ou du personnel, à l'impossibilité de dégager les synergies escomptées, au maintien de contrôles, procédures et politiques uniformes, à l'apparition de passifs ou de coûts non prévus, à la réglementation applicable ou les autorisations nécessaires à de telles opérations. Groupe Eurotunnel pourrait être contraint de céder des activités ou de limiter la croissance de certaines activités afin d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation des opérations, notamment au titre des lois sur la concurrence, tout particulièrement en cas d'interprétation divergente entre les autorités françaises et britanniques, comme indiqué en section 4.2.7 du présent Document de Référence. En conséquence, les bénéfices attendus des acquisitions ou autres opérations de croissance externe pourraient ne pas se réaliser dans les délais et les niveaux attendus. En 2015, Groupe Eurotunnel a dû cesser son activité maritime. Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue des deux navires, Le Berlioz et Le Rodin, comme indiqué en section 6.2.5 du présent Document de Référence. La mise en œuvre de cette opération pourrait impliquer des démarches, des frais et risques de contestation. L'affrètement coque nue de deux navires, le Berlioz et le Rodin comporte une option pour procéder ultérieurement à leur cession.

Investissements

Dans un souci de qualité de services, Groupe Eurotunnel a décidé de renforcer la capacité du Service Navettes Camions avec l'acquisition de trois nouvelles Navettes Camions, qui seront livrées à partir de fin 2016. Compte tenu de la durée que requièrent la construction et la mise en service de ces éléments complexes, les investissements doivent être planifiés plusieurs années avant la mise en service correspondante. La longueur du cycle d'investissement fait peser des risques sur le retour attendu des investissements passés. Les aléas liés à ce type d'investissement long pourraient provoquer des dépassements significatifs de budget.

Concernant le projet ElecLink d'interconnexion électrique dans le Tunnel, Groupe Eurotunnel est soumis à un risque en tant qu'actionnaire : des dérives de coûts et de délais pourraient affecter la rentabilité du projet, ainsi que les relations du Groupe avec ses partenaires. De tels projets sont généralement complexes et des décalages de calendrier peuvent intervenir, de même que peuvent survenir des difficultés relatives à la conception, l'ingénierie et l'installation.

Suivi et gestion du risque

L'acquisition et l'intégration de nouvelles activités font l'objet d'une sélection selon une méthodologie rigoureuse : les opérations d'investissement qui dépassent certains seuils sont, par ailleurs, soumises au comité d'investissement au niveau Groupe, en charge de l'analyse des risques, voire au conseil d'administration.

Afin de maîtriser au maximum les possibles dépassements significatifs de budget concernant les investissements, un suivi régulier et rigoureux des investissements est assuré.

4.2.2 RISQUES OPÉRATIONNELS

—

a) Risques inhérents à l'exploitation d'infrastructures et aux activités ferroviaires

Maintenance

Identification du risque

Groupe Eurotunnel dispose de plus de 20 ans d'expérience en matière de maintenance du matériel roulant, des équipements et de l'infrastructure. Il existe un programme d'entretien courant, un programme de maintenance lourde à long terme et un plan de renouvellement du matériel et des équipements, comme indiqué en section 6.2.4. Il ne peut toutefois être totalement exclu pour la Liaison Fixe, compte tenu de la spécificité des matériels, des équipements et de l'infrastructure, des conditions particulières d'utilisation en milieu salin (source de corrosion), et de l'intensité de leur utilisation ainsi que de l'évolution des technologies, que

ces programmes et plans se révèlent insuffisants ou inadaptés pour faire face notamment à une obsolescence prématurée ou à une multiplication de certains dysfonctionnements, ce qui conduirait à des coûts imprévus ou à des interruptions partielles ou temporaires du service pouvant affecter l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel. De même, il ne peut être exclu que les travaux d'installation en tunnel ferroviaire des câbles à haute tension dans le cadre du projet ElecLink d'interconnexion entre la France et la Grande-Bretagne soient susceptibles d'affecter le trafic.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel a mis en œuvre des programmes de standardisation et de rénovation visant à réduire les besoins futurs de maintenance et à accroître la disponibilité du matériel roulant. L'impact des nouvelles solutions industrielles mises en place dans un souci d'amélioration des performances opérationnelles peut être difficile à maîtriser / appréhender et mener à des perturbations passagères de l'activité.

Sécurité des salariés et des sous-traitants

Identification du risque

Lors de la remise en état ou de la maintenance de ses systèmes, des incidents/accidents techniques peuvent mettre en danger la sécurité des salariés et des sous-traitants du Groupe Eurotunnel et avec le risque corrélatif de poursuites de Groupe Eurotunnel ou de ses représentants légaux, tout particulièrement en matière d'accident du travail. Du fait de l'évolution des normes juridiques et de la jurisprudence vers une plus grande protection des victimes, les causes de ces accidents peuvent être reconnues par les juridictions comme des faits générateurs de responsabilité civile et/ou pénale du Groupe, de ses filiales et/ou des délégataires concernés, débouchant le cas échéant, sur une condamnation civile et/ou pénale avec, corrélativement, une altération de l'image du Groupe.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel est soucieux de mettre en place tous les plans de prévention nécessaires à la bonne sécurité de toutes les personnes travaillant sur ses sites.

Sécurité

Identification du risque

Au regard de la sinistralité passée, la survenance d'un nouvel incendie majeur pourrait entraîner une hausse significative de la prime d'assurance. Le bon fonctionnement des stations SAFE et du Plan Salamandre réduit l'impact de ce risque historique, mais ne peut pas réduire la probabilité d'occurrence.

Suivi et gestion du risque

S'agissant des risques liés à la sécurité et le risque d'incendie dans le Tunnel, ceux-ci sont couverts par la conception même du Système et par un ensemble de principes, de procédures et de contrôles validés par la CIG.

Le Groupe assure une veille en matière d'innovation sur les systèmes de détection et de prévention des incendies. Le Groupe prend également en compte le fait que ces risques peuvent provenir d'entités externes empruntant les installations du Groupe et ainsi, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité et de la qualité de service, le Groupe détient des locomotives autonomes de secours.

Sûreté

Identification du risque

Le flux de migrants aux abords de Calais a connu une forte croissance en 2015.

Une accentuation constante de ce flux pourrait avoir pour conséquence une obligation de moyen supplémentaire ou une dégradation de la fluidité, de la capacité et donc de la qualité de service avec un impact corrélatif sur les résultats de cette activité ainsi que la sûreté des employés et des clients.

Suivi et gestion du risque

Concernant les risques liés à la sûreté, Groupe Eurotunnel continue, notamment, de mettre en place les mesures de prévention adaptées pour empêcher les intrusions et favoriser la détection de passagers clandestins à bord des camions transportés.

Europorte

Identification du risque

L'état actuel du marché du matériel roulant impose à Europorte en France, de se positionner très en amont de la fabrication ou de la disponibilité, avec comme risque induit, une inadéquation de l'offre du marché aux besoins, ce qui pourrait affecter la capacité

4 FACTEURS DE RISQUE

d'Europorte à réaliser le moment venu ses missions dans les délais impartis. Du côté britannique, l'accès à un matériel roulant compatible avec la réglementation européenne et nationale est de plus en plus difficile et pourrait affecter le rythme du développement de GBRf.

Suivi et gestion du risque

Europorte met en œuvre une recherche d'optimisation de son parc actuel et une politique d'anticipation des besoins qui vise à mettre en place les approvisionnements nécessaires en amont.

b) Risques inhérents aux activités des Réseaux et Entreprises Ferroviaires

Identification du risque

L'activité des Réseaux, en tant que premier client du Groupe, peut avoir une incidence sur la situation financière du Groupe. Le Tunnel est utilisé par les services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires dont les résultats pourraient être affectés par des événements et circonstances extérieurs échappant au contrôle de Groupe Eurotunnel. Celui-ci n'exploite pas ces services et ne peut pas exercer d'influence directe sur l'exploitation commerciale des services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs ou des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires. Les performances, niveaux de service, capacités et les prix que ces exploitants offrent à leurs clients ainsi que d'autres facteurs qui pourraient être hors du contrôle des exploitants influencent l'utilisation de leurs services, ce qui, à son tour, a une incidence sur le chiffre d'affaires que Groupe Eurotunnel perçoit des Réseaux et Entreprises Ferroviaires. Les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires font face à des problèmes d'organisation et de coordination des opérateurs nationaux, de contraintes réglementaires ou sociales spécifiques au secteur ferroviaire, de contraintes techniques des lignes des réseaux ferroviaires utilisées et de définition des priorités du fret par rapport aux passagers sur les infrastructures de l'Union Européenne. Ces barrières au développement pourraient rendre difficile une croissance significative des volumes transportés par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires, voire entraîner une baisse importante du trafic. Une partie significative du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel dépend donc du succès de l'exploitation de ces services par des entités sur lesquelles Groupe Eurotunnel n'exerce aucun contrôle.

Les installations ferroviaires utilisées par les services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs et par les trains de marchandises sont situées en dehors du périmètre de la Concession de Groupe Eurotunnel et peuvent faire l'objet de perturbations d'origines diverses ayant pour conséquences un arrêt ou une diminution de la circulation de ces trains, comme cela a été le cas en 2015 sur le site de SNCF Réseaux de Calais Frethun. De tels événements peuvent avoir un impact défavorable sur les redevances perçues par Groupe Eurotunnel pour l'utilisation de son réseau ferroviaire.

Les Entreprises Ferroviaires sont soumises au risque de réduction du marché dans le contexte actuel de la crise migratoire européenne et de la menace terroriste qui peut faire craindre une modification du comportement des passagers. Ce risque pourrait entraîner une perte de revenus pour Groupe Eurotunnel. Ce risque est difficilement maîtrisable car externe aux Entreprises Ferroviaires et au Groupe Eurotunnel car dépendant des conditions géopolitiques.

Suivi et gestion du risque

Le risque lié à l'activité et au développement des Réseaux est majoritairement exogène au Groupe qui ne peut avoir de contrôle réel sur les activités des Réseaux et Entreprises ferroviaires. Néanmoins, le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation mis en œuvre dans le Document de Référence Réseau (ou Network Statement) vise à offrir des conditions d'accès efficaces, stables et incitatives à la croissance pour les Entreprises Ferroviaires. En parallèle, des initiatives de coopération et actions de communications sont menées régulièrement auprès des Entreprises Ferroviaires, de l'ARAFER, de l'ORR, et des ministères pour faire comprendre et diminuer les barrières au développement.

Concernant les perturbations affectant les installations ferroviaires utilisées par les trains de marchandises et principalement liées à la recrudescence de migrants dans la région de Calais, un plan de sécurité a été mis en place sur le site SNCF de Calais Frethun en coordination avec SNCF Réseaux avec l'aide de Groupe Eurotunnel.

4.2.3 RISQUES LIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

—

Compétences

Identification du risque

Le Groupe exerce ses activités au travers d'une large palette de métiers qui mobilisent des compétences variées. Dans un contexte de pyramide des âges inversée au niveau de la Liaison Fixe, la succession d'une partie du personnel, ainsi que les modalités de potentielles reconversions, sont des points gérés par les ressources humaines du Groupe. Groupe Eurotunnel a ainsi renforcé sa capacité d'anticipation en matière de gestion des compétences et transfert de savoir-faire.

Soumis à des exigences multiples, notamment en termes de sécurité, de technicité et d'aptitudes psychologiques, les métiers ferroviaires requièrent une formation longue. Leur pénurie et les faibles possibilités de remplacement dans les équipes existantes, y compris au sein du management, associées à une rude concurrence entre les différents opérateurs, pourraient affecter certains développements.

Suivi et gestion du risque

Afin d'anticiper le risque de perte de compétences clés ou de raréfaction de main d'œuvre pour certains métiers, le Groupe a engagé une politique de ressources humaines très orientée sur une gestion prévisionnelle de l'emploi adaptée aux différents contextes et sur une promotion de l'employabilité par le développement de la formation, comme indiqué au chapitre 17 ci-après. Face à l'absence de formation d'Etat diplômante dans le secteur du ferroviaire, le Groupe a créé une structure dédiée aux formations professionnelles ferroviaires. Par ailleurs, afin de fidéliser et d'encourager la performance de ses collaborateurs clés, le Groupe a mis en place un dispositif d'incitation à long terme et un plan d'attribution gratuite d'actions pour l'ensemble des salariés du Groupe.

Dialogue social

Identification du risque

Dans le contexte actuel, le risque d'une détérioration du dialogue social ou de perturbations sociales ne peut être exclu. Des grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient venir perturber les activités de Groupe Eurotunnel. Ces mêmes événements pourraient naître non seulement au sein de Groupe Eurotunnel, mais également chez des clients, des sous-traitants ou des fournisseurs de celui-ci. L'évolution du Groupe pourrait conduire à ce que la concertation et la négociation ne jouent plus leurs rôles de régulation des relations sociales. En cas de blocage des processus de négociation, le climat social du Groupe pourrait se détériorer, entraîner démotivation et perte de confiance des salariés et affecter l'image externe et interne du Groupe.

Le Groupe a déjà procédé à des restructurations et à des réorganisations dans le passé. Il ne peut être totalement exclu que le Groupe soit contraint d'y avoir recours à l'avenir. Ces réorganisations pourraient affecter les relations du Groupe avec ses salariés et déboucher sur des conflits sociaux et en particulier, des arrêts de travail, des grèves, des perturbations, susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les activités et les résultats du Groupe.

Suivi et gestion du risque

Les moyens mis en place afin de maîtriser les risques sociaux sont décrits à la section 17.2 du présent Document de Référence.

Qualité de vie au travail

Identification du risque

Dans le contexte économique et politique actuel, le Groupe est susceptible d'être affecté par les risques psychosociaux. Suite à la recrudescence des tentatives d'intrusion de migrants sur le site de la Liaison Fixe au cours de l'été 2015, le Groupe est particulièrement sensible à un risque psycho-social accru de stress au travail pour les salariés.

Suivi et gestion du risque

Mettre en place les conditions d'engagement et de motivation de ses collaborateurs et prévenir les risques psychosociaux font partie de l'ambition du Groupe. Pour aider les managers à faire face à une complexité croissante de leur mission, le Groupe investit dans la promotion de comportements managériaux soucieux du développement des collaborateurs. Des dispositifs pilotés par le Groupe sont déployés au niveau le plus adapté de l'organisation : écoute des salariés (numéro d'appel, cellule de soutien psychologique...), gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, information sur les parcours professionnels, développement des compétences, optimisation de la mobilité interne et déploiement, chaque année, d'un cycle de gestion des personnes dont l'objectif majeur est d'identifier, reconnaître et promouvoir les meilleurs talents, mais aussi celui de détecter les potentiels susceptibles d'évoluer au sein de l'organisation vers des responsabilités ou des fonctions plus importantes. La stratégie du Groupe et ses résultats font l'objet d'une communication interne régulière favorisant la cohésion.

Début juillet 2015, au moment où les tentatives d'intrusion de migrants augmentaient sur le site de Coquelles, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) avait décidé de mettre en place dans un premier temps la cellule psychologique pour accompagner le personnel le plus exposé. Les cheminots ont été les premiers à pouvoir être encadrés de jour comme de nuit par des spécialistes de la santé. Puis, un numéro spécial a été mis en place pour l'ensemble du personnel. Ensuite, Groupe Eurotunnel a mis en place en août, une cellule psychologique renforcée et ouverte à tous ses salariés travaillant sur le site de la Liaison Fixe en raison des tentatives d'intrusions massives de migrants cherchant à rejoindre le Royaume-Uni. Des groupes de paroles, à raison de deux à trois réunions hebdomadaires encadrées par des infirmières et un psychologue, ont été créés pour

4 FACTEURS DE RISQUE

écouter le malaise des salariés et éviter qu'ils ne soient livrés à eux-mêmes dans des conditions susceptibles de créer un trouble psychologique.

4.2.4 RISQUES LIÉS À LA DÉFAILLANCE DE FOURNISSEURS OU DE SOUS TRAITANTS

—

a) Défaillance de sous-traitants

Identification du risque

Pour l'exécution d'une partie de ses missions, notamment pour les besoins de sûreté, le nettoyage (notamment industriel), ou le calage des véhicules, Groupe Eurotunnel fait appel à des sous-traitants et il ne peut être exclu que certains de ces sous-traitants soient défaillants dans l'exécution de leurs obligations, ce qui pourrait affecter les résultats ou la situation financière de Groupe Eurotunnel.

Suivi et gestion du risque

Le risque de défaillance des sous-traitants est géré en amont par une procédure de sélection des fournisseurs effectuée par le département achats ainsi que par une veille financière et la gestion des contrats.

b) Défaillance de fournisseurs

Identification du risque

Liaison Fixe

Le matériel roulant et certaines des installations de la Liaison Fixe ont été fournis en très petite série par un nombre de fournisseurs très limité et pour répondre à des besoins d'exploitation très spécifiques. Groupe Eurotunnel estime que, dans l'hypothèse où les fournisseurs d'origine se révéleraient, pour quelque raison que ce soit, incapables d'assurer la fourniture des pièces de rechange nécessaires, voire de Navettes entières ou ne voudraient pas le faire à des conditions acceptables, il serait en mesure d'obtenir d'autres fabricants des matériels et équipements adaptés. Toutefois, le coût ou le calendrier de ces remplacements pourrait avoir une incidence défavorable sur la situation financière ou les perspectives de Groupe Eurotunnel.

Europorte

Pour Europorte, les besoins en location de nouvelles locomotives sur les années à venir renforcent le risque de dépendance aux fournisseurs clés.

L'attribution par SNCF Réseau, de sillons dégradés ou la non disponibilité des sillons peut être préjudiciable à l'image d'Europorte et affecter son activité commerciale.

Suivi et gestion du risque

Liaison Fixe

Le risque lié aux matériels et équipements est principalement couvert par des achats de stocks de sécurité et par la revue dynamique annuelle ou semestrielle du panel des fournisseurs, ainsi que la recherche de matériels et de technologies de substitution.

Europorte

Le 22 janvier 2013, Europorte a signé avec Réseau Ferré de France, un accord cadre portant sur la capacité d'infrastructure nécessaire à l'activité de l'entreprise ferroviaire, ainsi qu'un nouvel accord sur la qualité des sillons. SNCF Réseau s'attache, pour l'horaire de service considéré, à lever les précarités des sillons fret deux mois au moins avant la date prévue pour les circulations.

4.2.5 RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

—

Identification du risque

Les sociétés Concessionnaires sont soumises aux réglementations française, anglaise et européenne relatives à la protection de l'environnement, ainsi qu'aux réglementations locales qui lui imposent, notamment, soit d'obtenir des autorisations en vue du rejet de certains déchets, soit de conclure un contrat avec une entreprise agréée, chargée de procéder à leur enlèvement et à leur élimination. Toute violation des réglementations environnementales entraîne l'application d'amendes pour pollution, les règlements prévoyant par ailleurs que les autorités peuvent imposer la fermeture de toute installation qui ne respecte pas les décisions imposant l'arrêt ou la modification de certaines activités nuisibles à l'environnement.

Groupe Eurotunnel poursuit la politique de protection de l'environnement et la démarche de développement durable décrites au chapitre 17 du présent Document de Référence. Cependant, rien ne permet de garantir que les autorités britannique et française, européennes, nationales ou locales n'imposent pas de nouveaux règlements entraînant des dépenses supplémentaires qui pourraient avoir des conséquences négatives sur les résultats ou la situation financière de Groupe Eurotunnel. De part la nature de ses activités et ses développements potentiels ou projets nouveaux, Groupe Eurotunnel, tout en étant attentif au respect de la réglementation applicable en matière environnementale, pourrait se trouver confronté à des retards dans ces développements en raison d'éventuelles contraintes ou réclamations.

En tant qu'acteur du développement local, Groupe Eurotunnel est soumis au risque d'actions contentieuses d'associations de défense de l'environnement, comme c'est le cas avec la contestation, par l'association de défense du cadre de vie et de l'environnement des communes de Peuplingues et de Sangatte, de la décision du préfet qui approuvait le projet ElecLink, devant le tribunal administratif de Lille.

Suivi et gestion du risque

La gestion de ces risques est suivie attentivement, comme indiqué au chapitre 17 du présent Document de référence, à partir d'une analyse environnementale, qui permet l'identification des différents risques et l'évaluation de leur impact potentiel. Les moyens nécessaires à la minimisation de ces impacts peuvent alors être identifiés. La réglementation décrit au travers de textes de référence les risques associés à certaines activités réalisées sur les terminaux et précise les exigences des autorités en matière de réduction et de surveillance des impacts.

Au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont réalisé, en tant que gestionnaires d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et sur demande du DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs) et conformément au Climate Change Act 2008, une étude sur la résilience de son infrastructure face au changement climatique prévisible.

4.2.6 ACCEPTABILITÉ SOCIÉTALE

Les zones et sites industriels sur lesquels Europorte intervient et les produits transportés présentent un risque en matière environnementale et de sécurité industrielle

Identification du risque

Les clients principaux de Socorail, filiale Europorte spécialisée dans la prestation de services logistiques en milieu industriel, sont, notamment, des industries chimiques et pétrolières, classées SEVESO. Ces industries sont soumises à des réglementations très strictes en matière de sécurité et sont donc très exigeantes sur les critères sécurité envers leurs sous-traitants. Bien que Socorail soit engagé depuis plusieurs années dans une démarche volontaire de certification qualité ISO 9001 version 2008 et de certification sécurité MASE (Manuel d'Amélioration Sécurité des Entreprises), la dangerosité, toxicité ou inflammabilité de certaines matières premières, peuvent être à l'origine de risques, en particulier, de risques d'accidents, d'incendie, d'explosion et d'atteinte à l'environnement et à la préservation des espèces et nuire à l'image environnementale d'Europorte et du Groupe. Il en est de même, lorsque les filiales de fret ferroviaire Europorte transportent différents produits dangereux, toxiques ou inflammables. En outre, l'activité de traction de fret ferroviaire peut présenter des risques environnementaux en cas d'accident ferroviaire, en raison des matières transportées ou des zones traversées.

Suivi et gestion du risque

La politique de prévention des risques en matière de sécurité industrielle et d'environnement est décrite aux paragraphes 17.2.1 et 17.4.1 du présent Document de Référence.

4.2.7 RISQUES JURIDIQUES

a) Risques liés à la législation et à la réglementation spécifiques à l'activité de Groupe Eurotunnel

Risque lié à la réglementation spécifique à l'activité du Groupe

Identification du risque

Groupe Eurotunnel exerce ses activités dans un environnement très réglementé, générant ainsi une forte dépendance vis à vis de décisions et de mesures sur lesquelles Groupe Eurotunnel a une influence très limitée voire nulle. Ces réglementations peuvent faire l'objet de modifications, d'interprétations de la part des administrations ou des tribunaux, voire d'un durcissement significatif de la part des autorités nationales ou européennes, ce qui aurait un impact négatif sur les activités du Groupe et ses résultats financiers. Les règles actuelles et leurs évolutions à venir pourraient avoir pour résultat d'accroître le niveau des charges d'exploitation et d'investissements nécessaires afin de se mettre en conformité avec ces évolutions réglementaires. A titre d'exemple, le renforcement des mesures d'application de la réglementation en matière d'immigration, de douanes ou de droits

4 FACTEURS DE RISQUE

d'accises pourrait occasionner des retards ou affecter le niveau de satisfaction de la clientèle. Par ailleurs, d'autres règles, plus contraignantes ou portant sur des domaines nouveaux qui ne sont pas envisagées aujourd'hui, pourraient être adoptées par les autorités compétentes et avoir un effet similaire.

Suivi et gestion du risque

Groupe Eurotunnel est conscient du cadre législatif et réglementaire fort dans lequel s'inscrivent ses différentes activités et s'efforce, dans la mesure du possible, de mettre en place des actions de communication et de défense des intérêts du Groupe auprès des acteurs concernés.

i) Risques liés à la réglementation spécifique à l'activité de la Liaison Fixe

Identification du risque

Le cadre réglementaire de l'activité de la Liaison Fixe comprend les directives ferroviaires européennes, avec notamment la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, ainsi que la tarification de l'infrastructure ferroviaire et prévoyant certaines règles de fonctionnement applicables aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. Ce cadre réglementaire est en constante évolution. La directive de refonte du premier paquet ferroviaire (2012/34/UE) nécessite une transposition au Tunnel avec une régulation économique qui va être dorénavant assurée par deux autorités nationales séparées (l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour la partie française et l'Office de régulation du rail pour la partie britannique), ce qui pourrait entraîner un risque de discordance. L'interprétation de ces deux autorités nationales séparées peut avoir un impact sur la structure de la tarification de l'infrastructure ferroviaire et donc sur les revenus de la Liaison Fixe. Le projet de quatrième paquet ferroviaire pourrait affecter le fonctionnement et la situation financière des Concessionnaires par le durcissement envisagé, en termes de séparation entre l'activité de gestionnaire d'infrastructure et d'entreprise ferroviaire et au niveau des flux de financement intra-groupe. Ces mesures pourraient être susceptibles d'imposer à Groupe Eurotunnel des restrictions à l'exercice de ses activités et affecter ses revenus. Ces directives peuvent également faire l'objet de modifications, d'interprétations de la part des administrations ou des tribunaux, voire d'un durcissement significatif de la part des autorités nationales ou européennes.

L'exploitation du Tunnel fait l'objet d'une réglementation très détaillée élaborée par la CIG, ainsi que par le Comité de Sécurité. Le Contrat de Concession, décrit au chapitre 22 du présent Document de Référence, peut être résilié à l'initiative des États en cas de force majeure et notamment, en cas de guerre ou de manquement grave des Concessionnaires dans l'exécution de leurs obligations au titre du Contrat de Concession. En outre, en cas de manquement de Groupe Eurotunnel à ses obligations au titre du Contrat de Concession, la CIG pourrait lui imposer des pénalités journalières significatives. Dans le cadre de ses compétences, la CIG pourrait prendre des décisions, (notamment quant à l'espacement actuel des trains) qui pourraient entraîner une réduction de la capacité du Tunnel. Les autorités réglementaires pourraient également adopter de nouvelles dispositions relatives à la sécurité, la sûreté ou à d'autres questions touchant, notamment, aux conditions d'accès à l'infrastructure, ou tout particulièrement au renforcement des contrôles frontaliers dans le contexte actuel de sensibilité accrue au terrorisme. En vertu d'une nouvelle réglementation britannique (Immigration Act 2014) Groupe Eurotunnel effectue, depuis le 8 avril 2015, le contrôle des passeports des personnes quittant l'Angleterre. Groupe Eurotunnel travaille avec le gouvernement britannique pour s'assurer que les modalités de ces nouveaux contrôles affectent le moins possible la fluidité du trafic sur le terminal à Folkestone. Ces mesures pourraient être renforcées et avoir pour conséquence une dégradation de la qualité de service et l'insatisfaction des clients. Ces mesures pourraient être susceptibles d'imposer à Groupe Eurotunnel de prendre en charge des dépenses supplémentaires importantes, ou pourraient imposer des restrictions à l'exercice de ses activités et affecter ses revenus.

Le Contrat de Concession dans le cadre duquel Groupe Eurotunnel exerce son activité ne peut être modifié, que par voie d'avenants négociés avec les États. Ces négociations pourraient se révéler longues et complexes. Dans le cas où les évolutions économiques, financières ou techniques auxquelles doit faire face Groupe Eurotunnel rendraient nécessaires des adaptations rapides, les spécificités liées au régime du Contrat de Concession seraient susceptibles d'affecter la faculté de Groupe Eurotunnel à s'adapter ou à adapter son exploitation à ces évolutions, ce qui pourrait affecter ses résultats et sa situation financière.

Suivi et gestion du risque

Un service dédié, la Direction des affaires publiques veille au respect des droits et obligations nés de la Concession, aussi bien par les États concédants, que par les Concessionnaires et assure le dialogue et le suivi rigoureux des relations avec la CIG, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires française (ARAF), l'Office de régulation du rail britannique (ORR), en charge de la régulation économique de la Liaison Fixe ainsi que les législateurs nationaux et européens.

Groupe Eurotunnel n'a aucun contrôle sur la CIG, représentant des deux gouvernements, et notamment du ministère des Transports pour ce qui concerne la France, et du Department for Transport pour ce qui concerne le Royaume-Uni. De plus, Groupe Eurotunnel n'a aucun contrôle sur l'ARAF ou sur l'ORR. Cela étant, les obligations souscrites dans le cadre du Contrat de Concession requièrent des États, l'adoption d'un comportement spécifique dans l'exercice de leurs fonctions. Les

Concessionnaires disposent de la faculté de solliciter une indemnisation sur le fondement de la faute contractuelle des Etats notamment dans le cadre de l'exécution de leurs engagements internationaux devant le tribunal arbitral prévu par le Traité de Cantorbéry.

ii) Risques liés à la réglementation spécifique à l'activité d'Europorte

Identification du risque

En France et en Grande-Bretagne, les coûts d'accès aux réseaux ferrés nationaux sont importants. Leur augmentation et/ou la baisse des contributions allouées par les Etats pourraient contribuer mécaniquement à la détérioration des résultats financiers d'Europorte. L'arrêt des contributions se traduirait par une hausse significative des charges d'exploitation des entreprises ferroviaires, dont EPF ou GBRf, ce qui serait susceptible de perturber significativement le marché, la politique tarifaire et de remettre en cause la compétitivité du fret ferroviaire à long terme. En Grande Bretagne, la politique d'aide et de subvention impacte le trafic, notamment dans le domaine de la biomasse et du transport intermodal.

Dans le domaine des transports, les pouvoirs publics préconisent la promotion et le développement des modes de transport alternatifs. L'encouragement du report modal de la route vers le rail est un des leviers principaux de cette politique. Or, le réseau ferroviaire secondaire français, historiquement très dense, est délaissé et, faute d'entretien et d'utilisation, progressivement démantelé. Pourtant, ce réseau est essentiel à la survie du fret ferroviaire, dans la mesure où il permet de drainer vers le réseau principal une grande partie des flux de fret. A défaut de volonté politique des acteurs investis en matière de développement des infrastructures de transport et ses implications en termes de stratégie de report modal, la dégradation progressive, voir la disparition progressive des réseaux capillaires pourrait fortement impacter les revenus d'EPF. La réforme ferroviaire du 4 août 2014 pourrait en outre compromettre l'indépendance de gestion du réseau ferré français et l'impartialité des sillons.

Le projet d'harmonisation des conditions d'emploi des travailleurs du rail (fret et voyageurs) est l'un des objectifs du projet de réforme ferroviaire. Il est prévu qu'un décret socle pose les règles communes d'organisation et de temps de travail garantissant les « exigences de sécurité et de continuité des services publics » et que le décret soit complété par une convention collective commune à la branche dont l'élaboration a été confiée à une commission mixte paritaire composée de l'Union des transports publics et ferroviaires et de sept organisations syndicales. La mise en place d'un cadre social harmonisé pour l'ensemble du secteur ferroviaire pourrait affecter l'équilibre social de l'entreprise et peser sur la compétitivité d'Europorte.

Suivi et gestion du risque

Face aux risques que sont l'évolution des contributions allouées par les Etats français et britanniques et la mise en place d'un cadre social harmonisé en France qui sont des risques exogènes, le Groupe met en place autant qu'il le peut des actions de communication et de défense de ses intérêts auprès des acteurs concernés.

EPF, EPC et GBRf sont titulaires d'une licence d'opérateur de fret ferroviaire pour exercer leur activité. Les activités ne peuvent commencer sur l'infrastructure qu'après agrément du dossier de sécurité et délivrance d'un certificat de sécurité par l'autorité compétente. En outre, pour avoir l'autorisation de transporter certaines matières dangereuses sur une infrastructure donnée, un plan de sûreté est soumis et validé par le gestionnaire d'infrastructure concerné.

iii) Risques réglementaires en matière de concurrence

Identification du risque

Le marché, les pratiques tarifaires et le comportement de Groupe Eurotunnel sont régis par le droit de la concurrence dont l'application est contrôlée par les autorités françaises et britanniques de la concurrence et la Commission européenne, ce qui pourrait entraîner l'adoption de mesures réglementaires en matière de prix et pénalités, des actions intentées par des tiers pour dommages et des restrictions des activités. De telles mesures ou autres pourraient avoir une incidence négative importante sur la situation financière de Groupe Eurotunnel, tout particulièrement dans le cas d'interprétation divergente d'une même opération, par l'autorité française et l'autorité britannique.

Suivi et gestion du risque

La gestion du risque juridique fait l'objet d'un suivi rigoureux au sein de certains services, plus particulièrement le service juridique, dans le cadre d'une procédure de veille et de réunions de suivi avec les différents services opérationnels concernés.

b) Risques liés au non-respect d'engagements contractuels

Groupe Eurotunnel, comme toute entreprise, est par définition, soumis aux risques consécutifs au non-respect de ses engagements contractuels envers ses clients, ses fournisseurs, ses salariés et ses partenaires financiers.

4 FACTEURS DE RISQUE

i) Clients

Identification du risque

Réseaux ferroviaires

Les engagements des Concessionnaires envers les Réseaux dans le cadre de la Convention d'Utilisation qui se termine en 2052, ou envers les Entreprises Ferroviaires dans le cadre du Network Statement ainsi que les conséquences du non-respect de ces engagements sont exposés au chapitre 22 du présent Document de Référence. Il ne peut être exclu que les Réseaux veuillent d'ici la fin de la Convention d'Utilisation, renégocier ou contester certaines de ses dispositions. Au cours de l'année 2015, le Groupe n'a pas subi de réduction significative des contributions des Réseaux au titre des charges annuelles fixes en conséquence d'une indisponibilité de la Liaison Fixe.

Liaison Fixe

Dans le cadre de son activité de transport, Groupe Eurotunnel effectue le transport des passagers et camions à bord des Navettes. Il est soumis au risque de non-respect de ses engagements contractuels envers ses clients.

Europorte

La croissance de l'activité d'Europorte est soumise au risque de dépendance à l'égard de clients clefs.

Suivi et gestion du risque

Réseaux ferroviaires

La direction du réseau ferroviaire est en dialogue permanent avec les Entreprises Ferroviaires : Eurotunnel et Eurostar ont conclu en juin 2015 un accord d'application de la Convention d'Utilisation sur les contributions aux coûts d'exploitation, entretien et renouvellement (dits « OMRC ») du réseau ferroviaire de la Liaison Fixe sur les années 2015 à 2019 incluses. Conformément aux dispositions des Directives européennes, l'élaboration de cet accord a été menée à bien sous l'égide de la Commission Intergouvernementale dans son rôle de régulateur ferroviaire, veillant au respect des exigences de transparence, d'équité et de non-discrimination.

Liaison Fixe

Les engagements de Groupe Eurotunnel à l'égard de ses clients (passagers et camions à bord des Navettes) sont encadrés par ses conditions générales de transport.

Europorte

Dans le cadre de son activité de transport de fret ferroviaire et de gestion de site industriel, Europorte, pour sécuriser son activité et réduire le risque de dépendance vis à vis de quelques clients clés, a identifié les possibilités de diversification et de croissance. La politique commerciale d'Europorte vise à limiter la dépendance vis à vis de quelques clients ou secteurs d'activités, en diversifiant le portefeuille client et en développant les opportunités de croissance dans le marché de gestion d'infrastructure.

ii) Fournisseurs

Identification du risque

Groupe Eurotunnel est soumis au risque lié au non-respect de ses engagements contractuels envers ses fournisseurs.

Le risque de défaillance de la part des fournisseurs ou sous-traitants est traité au paragraphe 4.2.4 du présent Document de Référence.

Suivi et gestion du risque

Les conditions de règlement des factures fournisseurs sont encadrées par les conditions générales d'achat et les procédures d'achat du Groupe. Les conditions appliquées par le Groupe en France sont en conformité avec les obligations définies dans la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008. Le Groupe a mis en place des systèmes et des procédures de traitement des factures fournisseurs afin de s'assurer que celles-ci sont payées conformément aux conditions contractuelles.

Au 31 décembre 2015, l'antériorité des dettes fournisseurs du Groupe s'analysait comme suit :

EN MILLIONS	Total	Non-échues	0 à 30 jours	31 à 90 jours	90 jours +
France (€)	32,3	22,6	4,5	0,6	4,6
Royaume-Uni (£)	9,0	5,0	3,3	0,7	0,0

Au 31 décembre 2014, l'antériorité des dettes fournisseurs du Groupe s'analysait comme suit :

EN MILLIONS	Total	Non-échues	0 à 30 jours	31 à 90 jours	90 jours +
France (€)	27,7	19,5	7,5	0,5	0,2
Royaume-Uni (£)	8,1	4,4	3,3	0,3	0,2

c) Partenaires financiers

Identification du risque

L'Emprunt à Long Terme comporte des engagements décrits au chapitre 22. Le niveau d'endettement de Groupe Eurotunnel, ainsi que les engagements résultant de l'Emprunt à Long Terme, pourraient affecter sa capacité à obtenir à l'avenir des financements supplémentaires et limiter la capacité de Groupe Eurotunnel à réagir aux changements affectant ses activités ou les marchés sur lesquels il opère. Ces emprunts et financements pourraient devenir exigibles en totalité de façon anticipée en cas de non-respect de certaines obligations contractuelles ou de survenance d'événements ou de cas de défauts décrits au chapitre 22 et à la note V des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Suivi et gestion du risque

Dans le cadre des procédures de gestion de ces risques, la direction financière assure un suivi permanent de ces engagements et interdictions dans le cadre du comité de gestion des risques de trésorerie. Les missions et objectifs de ce comité, participant au dispositif de contrôle interne, sont détaillés à la section 16.9 du présent Document de Référence.

d) Litiges significatifs

Identification du risque

Groupe Eurotunnel est, et peut être, impliqué dans un certain nombre de procédures administratives ou judiciaires, les litiges en cours ou potentiels les plus significatifs étant détaillés à la section 20.8 du présent Document de Référence.

D'une manière générale, il ne peut être exclu que de nouvelles procédures, connexes ou non aux procédures en cours, soient engagées à l'encontre de l'une des entités de Groupe Eurotunnel ou leurs représentants légaux, lesquelles procédures, si elles connaissent une issue défavorable, pourraient affecter l'activité, la situation financière, les résultats ou l'image de Groupe Eurotunnel ou ses mandataires sociaux.

Groupe Eurotunnel opère dans deux pays relevant de régimes fiscaux différents. Les règles fiscales dans les pays où le Groupe est présent sont en constante évolution et peuvent être soumises à interprétation. Le Groupe ne peut garantir de manière absolue que ses interprétations ne seront pas remises en cause, avec des conséquences négatives sur sa situation financière ou ses résultats. Par ailleurs, le Groupe est engagé dans des contrôles habituels en matière fiscale.

Suivi et gestion du risque

La direction juridique, la direction des affaires publiques, ainsi que la direction des ressources humaines et la direction financière travaillent à la résolution des litiges en cours ou potentiels, ainsi qu'à l'amélioration des procédures visant à limiter les risques de contentieux.

Le Groupe, soucieux de se conformer aux lois et règlements fiscaux en vigueur localement, s'appuie sur un réseau de professionnels de la fonction fiscale pour veiller au respect de ses obligations en la matière et ainsi limiter le risque fiscal à un niveau raisonnable et habituel.

e) Le principal actionnaire de GET SE détient un pourcentage significatif du capital et des droits de vote

Identification du risque

GS Infrastructure Partners (GSIP) détient, par différents fonds, une participation significative au capital de GET SE, comme indiqué au chapitre 18 du présent Document de Référence.

Il pourrait ainsi être en mesure d'influer, en assemblée générale, sur les décisions sociales du Groupe requérant l'approbation des actionnaires (l'élection et la révocation des membres du conseil d'administration, la distribution de dividendes, la modification des statuts et la décision d'engager des opérations importantes pour le Groupe, y compris de nouvelles émissions de titres de capital).

Si GSIP décidait de réduire sa participation dans le capital de GET SE, une telle cession, ou la perception qu'une telle cession est imminente, pourrait affecter d'une manière négative le cours de l'action GET. Le changement d'actionnaire principal pourrait nuire à la stabilité du capital.

4 FACTEURS DE RISQUE

Suivi et gestion du risque

L'organisation de la gouvernance au sein du Groupe (nombre d'administrateurs indépendants, comités du conseil d'administration), telle que décrite au chapitre 16 du présent Document de Référence, est également une façon de tempérer ce risque.

4.2.8 RISQUES LIÉS AUX SYSTÈMES D'INFORMATION

—

Identification du risque

Avec l'arrivée des nouvelles technologies, les contours du système d'information s'élargissent hors du Groupe : externalisation de certains systèmes informatiques (Cloud Computing), usages par les collaborateurs (Bring Your Own Device), usage d'outils collaboratifs, ouverture aux réseaux sociaux, nomadisme. Les attaques véhiculées par Internet sont de plus en plus complexes (attaques ciblées) et nombreuses. Or, les activités et processus du Groupe sont de plus en plus dépendants des systèmes d'information. Leurs défaillances pourraient conduire à des pertes ou fuites d'information, des retards, des surcoûts représentant un risque pour la stratégie du Groupe, ou d'atteinte à son image.

Suivi et gestion du risque

Ces risques font l'objet de mesures de sécurité fonctionnelles, techniques et juridiques : sécurisation de smartphones, recherche automatique des failles de sécurité sur les serveurs du Groupe, tests d'intrusion annuels etc. Les systèmes stratégiques font l'objet de redondance, de plans de secours et de reprise. En outre, les Concessionnaires réalisant une partie importante de leur chiffre d'affaires sur Internet sont soumis à des obligations particulières d'audit et de contrôle en termes de sécurité des systèmes d'information. De nouvelles obligations liées à la cyber sécurité, provenant de la Loi de Programmation Militaire, seront applicables au Groupe dès la publication des arrêtés sectoriels, attendus courant 2016.

4.3. ASSURANCES

Identification du risque

Les programmes d'assurance de Groupe Eurotunnel sont principalement constitués des polices dommages aux biens et pertes d'exploitation (y compris terrorisme) et responsabilité civile.

En ce qui concerne la Liaison Fixe, la police dommage aux biens et pertes d'exploitation (y compris terrorisme) est composée de deux lignes respectivement de 400 millions d'euros et de 300 millions d'euros, correspondant à un niveau de couverture totale de 700 millions d'euros. La première ligne a été renégociée et renouvelée le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de trois ans se terminant le 31 décembre 2017. La deuxième ligne a été renouvelée le 1^{er} janvier 2016 pour une période d'un an expirant le 31 décembre 2016. Les primes sont réglées annuellement.

La police responsabilité civile souscrite par Groupe Eurotunnel (hors programmes dédiés) a été renouvelée le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de trois ans expirant le 31 décembre 2017.

Le programme d'assurances dédié pour EPF, EPP et Socorail et mis en place précédemment a été renouvelé pour la période du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2016. Il comporte notamment les garanties en ce qui concerne les aspects de dommages aux biens et pertes d'exploitation, de responsabilité civile et d'atteinte à l'environnement.

Il ne peut être exclu que, dans certaines circonstances, les indemnités versées par les assureurs au titre des garanties d'assurance en place ne suffisent pas à couvrir l'ensemble des dommages occasionnés. Un tel dépassement des limites d'indemnisation fixées, l'application des franchises ou de certaines clauses d'exclusion pourraient contraindre Groupe Eurotunnel à supporter des coûts imprévus, affecter son activité, sa situation financière ou ses résultats.

Par ailleurs, l'évolution du marché de l'assurance, tout comme la survenance d'incidents d'exploitation pourraient entraîner une modification défavorable du programme d'assurance de Groupe Eurotunnel et des conditions qui lui sont associées telles que le montant des primes, le niveau des franchises et l'étendue des exclusions qui pourraient avoir un impact défavorable sur l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel.

Suivi et gestion du risque

Dans le cadre des procédures de gestion de ces risques, le Groupe assure un suivi permanent de l'adéquation de la couverture et des actions à entreprendre.

5. INFORMATIONS CONCERNANT GET SE

5.1. HISTOIRE ET ÉVOLUTION DE GET SE

5.1.1 DÉNOMINATION SOCIALE

—

Groupe Eurotunnel SE.

5.1.2 LIEU ET NUMÉRO D'ENREGISTREMENT

—

GET SE est une société européenne de droit français constituée à Paris. GET SE est immatriculé au Registre du commerce et des sociétés sous le numéro 483 385 142 RCS Paris.

Son numéro SIRET est 48338514200052. Son code NAF est 6420Z.

5.1.3 HISTOIRE CONSTITUTION ET DURÉE

—

Le Groupe a été créé en 1986, avec la signature du contrat de Concession accordant au consortium franco-britannique, « France Manche SA / The Channel Tunnel Group Ltd » la construction, le financement et l'exploitation du Tunnel sous la Manche et avec la constitution des deux sociétés mères des Concessionnaires, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC, dont les actions étaient jumelées en Unités. En 1987, les Unités étaient admises aux négociations sur les bourses de Paris et de Londres. L'exploitation du Tunnel a commencé en 1994.

En 2007, pour les besoins de la restructuration financière de l'entreprise, une nouvelle société faitière, Groupe Eurotunnel SA, a été mise en place. Cette nouvelle société Groupe Eurotunnel SA, dans le cadre d'une offre publique d'échange, a proposé à tous les actionnaires de l'ancienne structure Eurotunnel, détenteurs d'Unités d'échanger celles-ci contre des Actions Groupe Eurotunnel SA, sur la base d'une Action et d'un bon de souscription d'action Groupe Eurotunnel SA pour chaque Unité échangée. Cette offre a été acceptée par plus de 93 % des actionnaires des sociétés Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Fin 2007, les sociétés Eurotunnel PLC et Eurotunnel SA sont devenues TNU PLC et TNU SA et elles ont été respectivement absorbées par Groupe Eurotunnel SA, en mai 2009 et en octobre 2010.

Groupe Eurotunnel SA a été transformé en société européenne le 26 décembre 2014, et le nom d'émetteur est devenu Groupe Eurotunnel SE.

La structure juridique de GET SE a été constituée le 6 juillet 2005, initialement sous forme de SARL et immatriculée le 3 août 2005 pour une durée fixée, sauf dissolution anticipée ou prorogation, à 99 ans à compter de son immatriculation au Registre du commerce et des sociétés, soit jusqu'au 3 août 2104. La société a été transformée en société anonyme le 9 mars 2007 et en société européenne le 26 décembre 2014.

5.1.4 SIÈGE SOCIAL, FORME JURIDIQUE ET LÉGISLATION APPLICABLE

—

Le siège social de GET SE est situé au 3 rue La Boétie, 75008 Paris.

Téléphone : +33 (0)1 40 98 04 60.

GET SE est une société européenne à conseil d'administration, régie notamment par les dispositions législatives et réglementaires, nationales et communautaires en vigueur.

5 INFORMATIONS CONCERNANT GET SE

5.1.5 ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE GET SE

–

Cessation de l'activité maritime

En juillet 2012, Eurotunnel avait acheté trois navires (le Berlioz, le Rodin et le Nord Pas-de-Calais) dans le cadre d'une procédure de cession d'actifs lancée par le Tribunal de Commerce suite à la liquidation de SeaFrance. Groupe Eurotunnel avait confié l'exploitation des navires à une société indépendante, la SCOP SeaFrance.

A la suite de la décision du *Competition Appeal Tribunal*, le 9 janvier 2015, confirmant l'interdiction d'accoster au port de Douvres avec tout navire à compter du 9 juillet 2015, le Groupe a annoncé son intention de se désengager de son activité maritime et de chercher un repreneur pour les trois navires. La décision du *Competition Appeal Tribunal* a été confirmée par la *Supreme Court* le 16 décembre 2015.

Au cours de l'exercice, le processus de désengagement du Groupe de son activité maritime s'est matérialisé de la manière suivante :

- Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur les deux navires, le Berlioz et le Rodin. Du fait de la clause d'inaliénabilité de cinq ans imposée lors de leur achat en 2012, cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Groupe Eurotunnel étudie la possibilité de demander au Tribunal de commerce de Paris de lever la clause d'inaliénabilité.
- Au 1^{er} juillet 2015, l'activité commerciale du segment MyFerryLink a cessé suite au non-renouvellement des contrats entre Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance.
- Le Rodin et le Berlioz ayant été occupés par les marins de la SCOP SeaFrance jusqu'au début du mois de septembre, la remise de ces navires à DFDS n'a été effectuée que le 15 septembre 2015. Depuis cette date, les deux navires ont fait l'objet de travaux de réhabilitation et ont été livrés à DFDS respectivement le 9 et le 11 février 2016, pour le début de leur location-financement.
- Suite à la décision de la *Supreme Court* en décembre 2015, le Groupe a été contraint de cesser définitivement son activité maritime et a annoncé son intention de se désengager du Nord Pas-de-Calais.

Compte tenu de ces éléments, le Groupe considère qu'au cours du deuxième semestre 2015, les conditions d'application de la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » ont été remplies en ce qui concerne l'activité maritime. Dans les états financiers consolidés, les activités du segment MyFerryLink sont présentées comme suit :

- Les navires le Berlioz, le Rodin et le Nord Pas-de-Calais sont traités comme des actifs destinés à la vente et sont présentés séparément sur une ligne spécifique du bilan au 31 décembre 2015, sans reclassement de la période comparative au 31 décembre 2014.
- Le résultat net du segment maritime réalisé sur l'exercice, ainsi que celui de la période comparative, sont présentés sur une seule ligne du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ».
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, d'investissement et de financement attribuables à ces activités non poursuivies sur l'exercice, ainsi que pour la période comparative, sont intégrés dans le tableau des flux de trésorerie consolidé du Groupe.

Les informations chiffrées du segment MyFerryLink sont présentées à la note D des états financiers consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

Simplification de la structure financière

Le 24 décembre 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord destiné à simplifier la structure de sa dette à long terme en retirant deux des trois rehausseurs de crédits (« monolines »), Ambac et FGIC, des garants des obligations Channel Link Entreprises Finance, le véhicule de titrisation de la dette Eurotunnel mis en place par les prêteurs en 2007. Les conséquences de cette opération sur l'Emprunt à Long Terme sont exposées à la note V.1 des états financiers consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

Les frais engagés à cet effet, à hauteur de 123 millions d'euros, ont pour contrepartie une baisse du taux d'intérêt de 0,6 % sur certaines tranches de la dette.

Cette opération, qui n'a pas entraîné de modification substantielle des conditions de l'Emprunt à Long Terme, est reflétée de la manière suivante dans les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2015 :

- Les frais directement attribuables à l'opération ont été comptabilisés en ajustement à la valeur comptable des tranches A de l'Emprunt à Long Terme, et seront amortis sur la période résiduelle jusqu'à l'échéance de ces dettes.

- Des frais de consentement de 17,5 millions d'euros qui ne sont pas directement attribuables à la modification de la tranche A de l'Emprunt à Long Terme ont été comptabilisés en « Autres charges financières » au compte de résultat au 31 décembre 2015.
- La part des frais de l'opération payée sur l'exercice 2015 s'élève à 42 millions d'euros, dont 17,5 millions d'euros de frais de consentement.

Impact migrants

Dans le contexte de la forte concentration de migrants dans le Calais, le Groupe, avec le soutien des autorités françaises et britanniques, a pris et continue à prendre les mesures nécessaires pour assurer le maintien de ses services et la disponibilité de ses installations. Ces mesures ont induit d'importantes dépenses d'investissement et frais de sureté supplémentaires pour le segment de la Liaison Fixe au cours de l'exercice 2015. Les moyens engagés sont soit assurés directement par les Etats, soit financés par Groupe Eurotunnel et remboursés en partie par les Etats. L'impact net sur les achats et charges externes de l'exercice 2015 s'élève à 7 millions d'euros.

Le Groupe a également soumis aux deux Etats, à travers la Commission inter-gouvernementale, une réclamation au titre des pertes de revenus attribuables aux perturbations causées par les intrusions des migrants au cours de l'exercice. Aucun produit n'a été comptabilisé à ce titre au cours de l'exercice 2015.

5.1.6 ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

—

La livraison à DFDS du Rodin a été effectuée le 9 février 2016, celle du Berlioz le 11 février 2016, permettant ainsi le début de leur location-financement.

5.2. INVESTISSEMENTS

5.2.1 PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS RÉALISÉS PAR GROUPE EUROTUNNEL AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES ET PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS EN COURS

—

Le montant des investissements de Groupe Eurotunnel au cours des trois derniers exercices est de respectivement 74 382 milliers d'euros au titre de l'exercice 2013, 140 630 milliers d'euros au titre de l'exercice 2014 et 139 988 milliers d'euros au titre de l'exercice 2015.

Au cours des trois derniers exercices, les principaux investissements de Groupe Eurotunnel pour la Liaison Fixe ont été :

- le projet Terminal 2015 (environ 30 millions d'euros), ambitieux programme pour le développement de l'activité des Navettes Camions, vise à donner les moyens d'augmenter la capacité en améliorant la gestion des flux de camions, grâce notamment à une zone de « stockage tampon » permettant un transit rapide, ainsi qu'un renforcement des accès au niveau de l'enregistrement. À Folkestone, le projet Terminal 2015 prévoit la création de nouvelles bornes de péages et de nouvelles voies d'accès. La capacité d'accueil des poids lourds va s'améliorer avec la création d'un parking sécurisé à Coquelles ;
- la mise en place du GSM-R (environ 40 millions d'euros depuis le début du projet dont 25 millions d'euros au cours des trois derniers exercices) ;
- l'installation de clôtures haute sûreté sur le terminal français, remboursable par les Etats ;
- le remplacement du rail en Tunnel (environ 20 millions d'euros) ;
- la mise en service du GSM-P dans le tunnel Nord, élément important dans l'amélioration de l'offre aux clients leur permettant en traversant le Tunnel par Navettes ou trains voyageurs d'utiliser les services de communications des opérateurs de téléphonie mobile français ou britanniques (environ 6 millions d'euros) ;
- la rénovation des planchers des Navettes Camions Arbel et Breda (environ 6 millions d'euros) ; et
- le remplacement des attelages sur la flotte du matériel roulant (environ 4 millions d'euros).

Au cours des trois derniers exercices, les investissements de Groupe Eurotunnel pour le segment Europorte s'élèvent à un total d'environ 186 millions d'euros essentiellement relatifs à l'achat de matériel roulant, à des fins de rationalisation de la flotte de locomotives, notamment des locomotives pour Europorte France et GB Railfreight.

5 INFORMATIONS CONCERNANT GET SE

5.2.2 PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS FUTURS

Les projets d'investissement envisagés pour 2016 se répartissent en trois catégories : ceux entrepris en réponse à des contraintes externes, ceux destinés à prévoir le remplacement des équipements existants avant qu'ils ne deviennent obsolètes et ceux dont l'objectif est d'améliorer la performance du Groupe. Chaque projet comporte un niveau de flexibilité en termes d'amplitude et de phasage qu'il est possible d'ajuster en fonction de l'évolution de la situation.

Néanmoins, dans le contexte économique actuel et au vu du risque de concurrence accrue sur le marché transmanche, ces investissements représentent, pour la plupart, d'un moyen essentiel de maintenir la compétitivité et les parts de marché des activités de Groupe Eurotunnel.

Les projets imposés par des contraintes externes visent d'une part, à adapter la sécurisation des sites de la Liaison Fixe au contexte migratoire du Calaisis pour préserver la qualité de service et d'autre part, à répondre aux contraintes réglementaires qui participent au développement durable.

Le plan de sécurisation entamé en 2015 se poursuit en 2016 avec, notamment :

- le réaménagement de la zone des contrôles frontaliers britanniques et la création de réservoirs afin d'augmenter la capacité de stockage des camions en amont des contrôles et d'intensifier les contrôles ;
- l'installation de scanners de détection mobiles sur les terminaux passagers et d'un scanner sur la zone de la gare de Fréthun ;
- la remise en eau des fossés et marais et la plantation de haies végétales défensives sur le périmètre du site ; et
- l'aménagement d'une voie dédiée à une zone de fouille des Navettes Camions, protégée du risque électrique.

Deux projets majeurs répondant à une contrainte environnementale et s'inscrivant dans la démarche de développement durable du Groupe sont en cours :

- le remplacement des groupes froids des usines de refroidissement du Tunnel et des climatisations utilisant le gaz R22, gaz dont la manipulation est interdite depuis le 1^{er} janvier 2015 ; et
- le remplacement du gaz d'extinction incendie Halon 1301, contribuant à l'appauvrissement de la couche d'ozone, utilisé dans les systèmes de lutte incendie des locomotives, en tunnel de service et dans les bâtiments des terminaux.

Le projet de mise en place du GSM-R se poursuit et représente un investissement global estimé à 48 millions d'euros. Ce projet répond aux obligations résultant de la directive européenne sur l'interopérabilité des réseaux ferrés européens et permettra de faire circuler des trains de nouveaux entrants, dont Deutsche Bahn.

En 2016, les projets de remplacement incluent la poursuite du remplacement des rails en Tunnel, de certains appareils de voie, certains équipements de la caténaire en Tunnel, les planchers sur les Navettes Camions et les attelages sur les Navettes Passagers, les locomotives et les véhicules chargeurs des Navettes Camions, afin de permettre une exploitation dans des conditions optimales de fiabilité, de sécurité et de sûreté.

L'utilisation intensive et le cycle de vie naturel du matériel roulant entraînent une détérioration de certains équipements des wagons pour lesquels plusieurs programmes d'études de modernisation et de remplacement ont été lancés, notamment sur les wagons chargeurs des Navettes Passagers, sur le système des portes coupe-feu et sur les groupes de climatisation.

D'autres projets ont vocation à améliorer la performance, la capacité ou la productivité de l'entreprise tels que notamment, le plan de développement des activités Navettes :

- la fin du projet Terminal 2015, réaménagement complet des terminaux des Navettes Camions français et britannique, dont l'équipement et aménagement du parking pour les clients du Service Navettes Camions ;
- l'achat et la mise en service de trois nouvelles Navettes Camions. Ce projet, qui représente un investissement total d'environ 61 millions d'euros à l'horizon 2018, porte sur la construction de trois nouvelles Navettes Camions dont chacune mesure 800 mètres de long et comporte 32 wagons de transport, trois wagons de chargement, ainsi qu'un wagon dédié au transport des chauffeurs de camion. Ces nouvelles Navettes Camions bénéficieront des derniers progrès techniques pour assurer, d'une part des économies d'énergie et d'autre part robustesse et fiabilité. Leur livraison est prévue de fin 2016 à 2017.
- le réaménagement de la zone des réservoirs et la construction de nouveaux bâtiments destinés à accueillir les clients Flexi Plus dans les terminaux passagers français et britannique.

Par ailleurs, le projet ElecLink, dont GET SE est actionnaire à concurrence de 49 %, a fait l'objet des autorisations préalables décrites en section 6.4.2 du présent Document de Référence. Ce projet représente un investissement qui sera financé par ses actionnaires par capitaux propres et par un endettement d'ElecLink selon des conditions et modalités à arrêter. La participation actuelle de GET SE pourrait être modifiée à l'avenir en fonction de l'évolution du projet d'acquisition et, selon le cas, de revente de tout ou partie des 51 % du capital actuellement détenus par Star Capital.

6. DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

6.1.	<i>INTRODUCTION</i>	30
6.2.	<i>ACTIVITÉS TRANSMANCHES</i>	31
6.2.1	<i>PRINCIPAUX MARCHÉS</i>	31
6.2.2	<i>LIAISON FIXE : ACTIVITÉS</i>	35
6.2.3	<i>LIAISON FIXE : CAPACITÉS</i>	42
6.2.4	<i>LIAISON FIXE : FIABILITÉ DU SYSTÈME</i>	44
6.2.5	<i>MYFERRYLINK : ACTIVITÉS MARITIMES</i>	46
6.3.	<i>ACTIVITÉS REGROUPÉES AU SEIN DE L'ENSEMBLE EUROPORTE</i>	47
6.3.1	<i>PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'ENSEMBLE EUROPORTE</i>	47
6.3.2	<i>ACTIVITÉS D'EUROPORTE EN FRANCE</i>	48
6.3.3	<i>ACTIVITÉS D'EUROPORTE AU ROYAUME-UNI</i>	50
6.4.	<i>AUTRES ACTIVITÉS</i>	50
6.4.1	<i>EURO CAREX</i>	50
6.4.2	<i>ELECLINK</i>	51
6.5.	<i>DÉPENDANCES</i>	51

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

6.1. INTRODUCTION

GET SE, la société holding cotée du Groupe, contrôle les deux sociétés Concessionnaires du Tunnel sous la Manche, ainsi qu' Europorte SAS pour les activités de transport de fret ferroviaire, Euro-TransManche Holding SAS pour les activités de location de navires et, jusqu'à juillet 2015, la commercialisation de traversées. GET SE contribue également à valoriser l'infrastructure du Tunnel, en participant au projet d'interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni, avec une participation au capital d' ElecLink Ltd.

Le segment de la Liaison Fixe

Les deux sociétés Concessionnaires assurent l'exploitation du Tunnel conformément au Traité de Cantorbéry et au Contrat de Concession. Le Traité de Cantorbéry du 12 février 1986 autorise la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe par des concessionnaires privés et fixe le cadre applicable au Contrat de Concession, signé le 14 mars 1986.

Aux termes du Contrat de Concession, les Etats ont conféré aux Concessionnaires le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe entre la France et le Royaume-Uni, sans préjudice de la compétence régalienne des États en matière de police ou de contrôle du territoire et des frontières. Le Contrat de Concession expirera en 2086. Les principales dispositions du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession sont décrites au chapitre 22 du présent Document de Référence.

Les Concessionnaires exploitent dans ce cadre, le Système qui relie la France et le Royaume-Uni et comprend trois tunnels d'une longueur d'environ 50 kilomètres chacun, pour la plupart situés sous la Manche, ainsi que les deux ports terminaux de Folkestone au Royaume-Uni et de Coquelles en France, les équipements fixes et les installations annexes. Deux tunnels ferroviaires à voie unique sont, en service normal, utilisés par les trains se déplaçant dans une seule direction. Le troisième tunnel, situé pour la plus grande partie de sa longueur entre les deux tunnels ferroviaires principaux, est un moyen d'évacuation sécurisé et sert également à l'entretien du Tunnel. Il existe par ailleurs quatre points de croisement entre les tunnels ferroviaires qui, lors des travaux d'entretien sur certaines des sections des tunnels, permettent aux trains de changer de tunnel.

Le Système est directement relié aux réseaux autoroutiers britannique et français, avec les terminaux de Folkestone et Coquelles qui sont les points de départ et d'arrivée des véhicules utilisant les Services Navettes. Des espaces de vente et de restauration sont mis à la disposition de la clientèle sur chaque terminal. Le Système est également relié aux réseaux ferroviaires français et britannique, et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse. L'ensemble du trafic ferroviaire dans le Système est contrôlé à partir des centres de contrôle ferroviaire situés sur le terminal français et sur le terminal britannique.

Le segment de fret ferroviaire : Europorte

La société holding Europorte SAS regroupe l'ensemble des filiales de transport de fret ferroviaire (segment Europorte) qui correspondent à une large gamme de services de fret ferroviaire intégrés : traction ferroviaire nationale et internationale, services de proximité sur des lignes secondaires et services à l'industrie (gestion d'embranchements particuliers, maintenance des infrastructures, chargement / déchargement de wagons).

Le segment maritime : MyFerryLink

La société holding Euro-TransManche Holding SAS regroupe l'ensemble des filiales maritimes (segment maritime MyFerryLink) propriétaires de trois navires, dont l'exploitation commerciale était structurée autour d'une chaîne d'affrètements maritimes, aux termes desquels l'armement et la gestion nautique des navires avait été confiée à la SCOP SeaFrance (société d'exploitation externe à Groupe Eurotunnel), sur la route maritime entre le port de Calais en France et celui de Douvres au Royaume-Uni, et dont la commercialisation était assurée par la filiale MyFerryLink SAS.

Suite à la décision du *Competition Appeal Tribunal* le 9 janvier 2015 (confirmée par la *Supreme Court* le 16 décembre 2015), portant sur l'interdiction d'accoster au port de Douvres pour les navires le Berlioz et le Rodin à compter du 9 juillet 2015, le Groupe s'est désengagé de l'activité maritime et, le 29 juin 2015, l'activité opérationnelle du segment MyFerryLink a cessé. Dans ce contexte, cette activité n'est pas incluse dans le chiffre d'affaires consolidé du Groupe de l'exercice 2015 comme indiqué en notes A.1 et D des états financiers consolidés de Groupe Eurotunnel SE figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Chiffre d'affaires consolidé

Le chiffre d'affaires consolidé 2015 de Groupe Eurotunnel est composé des principales sources de revenus suivantes :

- les activités de la Liaison Fixe, principalement :
 - le Service Navettes (Le Shuttle) assurant, d'une part, le transport de camions et, d'autre part, le transport de voitures, camping-cars, caravanes, autocars, motocyclettes, remorques sur ses Navettes Passagers ;
 - les paiements effectués au titre de l'utilisation du Réseau Ferroviaire du Tunnel par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar) et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires ; et
- le segment fret ferroviaire Europorte.

En 2015, le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel se décompose de la manière suivante :

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014 recalculé ^(*)	variation	2014 publié
Taux de change €/£	1,375	1,375		1,258
Navettes	580	552	+5 %	527
Réseau Ferroviaire	319	319	0 %	305
Autres revenus	16	16	+2 %	15
Sous-total Concession de la Liaison Fixe	915	887	+3 %	847
Europorte	307	281	+9 %	267
Chiffre d'affaires^(**)	1 222	1 168	+5 %	1 114

* Recalculé à taux de change constant, celui utilisé pour le compte de résultat 2015 (1£ = 1,375 €).

** En application de la norme IFRS 5, le chiffre d'affaires de MyFerryLink n'est pas inclus dans le chiffre d'affaires consolidé du Groupe de l'exercice 2015 ou dans la comparative 2014.

Sauf mention spécifique contraire, les informations figurant dans le présent chapitre 6 proviennent de sources internes à Groupe Eurotunnel.

6.2. ACTIVITÉS TRANSMANCHES

6.2.1 PRINCIPAUX MARCHÉS

Groupe Eurotunnel opère sur le marché du transport entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Groupe Eurotunnel offre à la fois (i) un service de Navettes entre Calais et Folkestone qui entre en concurrence directe avec les services des opérateurs de ferries entre Douvres et l'Europe continentale pour le transport de passagers, de voitures, d'autocars et de camions et, (ii) un réseau ferroviaire permettant la circulation des trains de marchandises et des Trains à Grand Vitesse Voyageurs des Entreprises Ferroviaires.

a) Marché fret

Le trafic de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni est communément divisé en quatre modes distincts :

- le trafic Roll On / Roll Off accompagné : camions et remorques traversant la Manche ou la Mer du Nord sur des Navettes ou des ferries, en même temps que le tracteur et son conducteur, la plupart passant par le Déroit ;
- le trafic Roll On / Roll Off non accompagné : remorques traversant la Manche ou la Mer du Nord indépendamment du tracteur, la plupart utilisant les routes de la Mer du Nord ;
- le fret ferroviaire : trafic conventionnel ou Intermodal circulant dans le Tunnel ; et
- le trafic Lift On / Lift Off : conteneurs ou caisses mobiles embarqués sur des porte-conteneurs Lift On / Lift Off, essentiellement sur la Mer du Nord.

Le marché s'articule autour de trois corridors :

- le Déroit, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers Douvres, Folkestone et Ramsgate (y compris le Tunnel) ;
- la Manche, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers les ports de la côte sud du Royaume-Uni au Sud-Ouest de Folkestone ; et
- la Mer du Nord, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers les ports de la côte Est du Royaume-Uni au nord de Ramsgate (y compris l'estuaire de la Tamise).

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

La répartition modale diffère selon les zones géographiques. Les longs trajets des camions accompagnés en Manche et, plus encore, en Mer du Nord sont onéreux et favorisent à la fois les trafics Roll On / Roll Off non accompagnés et les solutions Lift On / Lift Off.

En revanche, les traversées rapides du Déroit sont appropriées aux transports soumis à des contraintes de délai et attirent l'essentiel du trafic Roll On / Roll Off accompagné.

Liaison Déroit

Sur le marché fret, le Service Navettes Camions est en concurrence directe avec les exploitants de ferries sur le marché de transport routier accompagné sur la liaison Déroit.

Les vingt dernières années ont été marquées par une tendance favorisant le trafic des camions accompagnés entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Cette progression du trafic des camions accompagnés s'est infléchie et la répartition des parts de marché entre les différentes routes est à présent relativement stable.

Toutefois, le succès du mode Roll On / Roll Off accompagné sur le Déroit ne se dément pas, car il permet la liaison la plus courte et la plus rapide pour traverser la Manche.

La part de marché de la liaison Déroit (pour les Navettes Camions et ferries) par rapport au marché fret a évolué avec le succès du mode Roll On / Roll Off accompagné, expliqué par différents facteurs :

- l'augmentation de capacité et les évolutions de la politique tarifaire des différents opérateurs, et, indirectement,
- l'absence de développement majeur du fret ferroviaire transmanche.

Le marché fret a continué de progresser en 2015, avec une croissance à plus de 4 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre pour l'exercice 2015, un marché total du Déroit à son plus haut niveau historique, en dépit des perturbations de l'environnement géopolitique de l'année 2015.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, en application de la Directive 2005/33/CE du Parlement et du Conseil de l'Union Européenne qui impose des zones d'émissions contrôlées de soufre couvrant la Manche, la mer du Nord et la Baltique, tous les opérateurs de ferries de la mer du Nord et de la Manche doivent respecter des limites plus strictes concernant les émissions de soufre et pour ce faire, ont deux alternatives :

- la première solution est de choisir un carburant à faible teneur en soufre, le gas oil marin (Marine Gas Oil ou MgO), et
- la seconde consiste à continuer d'utiliser des carburants à plus haute teneur en soufre, comme le fuel lourd (appelé Heavy Fuel Oil ou HFO) mais en installant des équipements destinés à nettoyer les polluants issus des gaz d'échappement (filtres épurateurs des gaz d'échappement ou scrubber). La baisse des prix du pétrole sur l'exercice 2015 a atténué pour les compagnies de ferries l'impact de cette directive.

b) Marché passagers

Le marché international du transport de passagers au départ et à destination du Royaume-Uni a été en croissance constante pendant plusieurs années. Après un retour à la normale en 2008, l'impact du contexte économique mondial a largement fait infléchir cette tendance en 2009 et jusqu'en 2012. Depuis 2013, le marché passagers a connu des croissances significatives, d'année en année, avec des progressions de 4 % en 2013 par rapport à 2012, de 3 % en 2014 par rapport à 2013 et avec une croissance estimée (à fin novembre 2015) de 7 % par rapport à 2014⁽¹⁾.

Le Service Navettes Passagers transporte des passagers voyageant avec leurs véhicules entre Calais, Folkestone et Douvres. Il est en concurrence directe avec les opérateurs de ferries sur le marché Déroit. Les services de transport de passagers, voyageant sans leur véhicule, assurés par les compagnies aériennes ou par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs, constituent une concurrence indirecte et marginale de ce service.

Les services Eurostar opèrent principalement sur le marché de transport de passagers, voyageant sans leur véhicule, entre Paris et Londres et entre Bruxelles et Londres. Les principaux concurrents d'Eurostar sont les compagnies aériennes.

Liaison Déroit

Si les voyages d'une journée ont durablement déclinés depuis la fin des achats détaxés et autres avantages économiques, le nombre de voyages de plus longue durée (cinq jours et plus) et de courts séjours (moins de cinq jours) a augmenté en raison de différents facteurs :

- le retrait de services passagers d'autres liaisons transmanche qui a amené un transfert de trafic vers le Déroit ;

⁽¹⁾ Source : estimations de l'International Passenger Survey

- la mise en place d'une tarification dynamique par certains opérateurs, notamment par Groupe Eurotunnel pour ses services de Navettes ;
- la politique de tarification aérienne et la fin de la baisse des tarifs aériens ; et
- les perturbations et les retards aux aéroports.

En 2014, le marché du Déroit a progressé de 1,5 % par rapport à l'année 2013, mais en 2015, à la différence de la tendance du marché global, le marché du Déroit s'est contracté de 2,7 %, principalement au second semestre, en raison de problèmes liés aux tentatives d'intrusions des migrants, à l'impact des attentats et aux états d'urgence en France et en Belgique en fin d'année.

c) Position concurrentielle sur le marché du Déroit

Les Services Navettes sont en concurrence directe avec les opérateurs de ferry P&O Ferries et DFDS Seaways. Ils sont concurrencés de manière indirecte par les compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, par Eurostar.

i) Opérateurs de ferries

Les opérateurs de ferries sur le marché transmanche déploient des navires plus grands, pour accueillir de plus grands volumes de trafic et réaliser des économies d'échelle à long terme dans une perspective de croissance, plutôt sur le marché du fret que sur celui des passagers (voitures).

Le projet Calais Port 2015 prévoyant la fusion des ports de Calais et de Boulogne sur Mer et l'extension du port de Calais, en particulier du terminal ferry, a fait l'objet d'une délégation de service public signée par la région Nord Pas-de-Calais le 19 février 2015⁽²⁾. Les travaux, d'une durée estimée de cinq ans⁽³⁾, commencent avec la destruction de l'hoverport, site du port de Calais où accostaient autrefois les aéroglisseurs. La Région, propriétaire des ports de Calais et Boulogne, en a concédé la gestion à une société portuaire, la SEPD (société d'exploitation des ports du déroit) détenue majoritairement par la chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale. La SEPD a délégué la réalisation des travaux de Calais Port 2015 à une société de projet, la SPD (Société des ports du déroit). Le chantier est estimé à environ 900 millions d'euros (652 millions de travaux, frais financiers divers). Les actionnaires de la SPD apportent 92 millions d'euros. Des établissements financiers apportent 523 millions d'euros. Environ 270 millions d'euros d'argent public (Ville, Région, Département, État, Europe) complètent le dispositif. Ce montage fait l'objet d'un recours devant la justice administrative, déposé par Groupe Eurotunnel.

Le port de Douvres prévoit de créer un nouveau terminal dans les Westerns Docks, pour accueillir de plus grands ferries.

Suite au retrait de Hoverspeed en octobre 2005, de SpeedFerries en novembre 2008, de LD Lines en septembre 2010, la liquidation de SeaFrance en janvier 2012 et la fin de l'activité commerciale de MyFerryLink en 2015, seules deux compagnies de ferries opèrent sur le Déroit, P&O Ferries et DFDS Seaways, les principaux concurrents des services Navettes de Groupe Eurotunnel.

P&O

P&O Ferries (« P&O ») est une filiale de DP World, opérateur mondial d'installations portuaires.

P&O est l'opérateur de ferries le plus important sur la liaison Déroit avec six navires. P&O est en concurrence directe avec Groupe Eurotunnel à la fois sur le marché fret et sur le marché passager.

P&O exploite jusqu'à six navires (Pride of Kent, Pride of Burgundy, Pride of Canterbury, Spirit of Britain, Spirit of France et European Seaway) dont deux navires, qui avec 210 mètres, sont les plus longs navires déployés sur les routes à destination et en provenance du port de Douvres.

DFDS Seaways

DFDS Seaways est détenu par la compagnie danoise DFDS.

En 2015, DFDS Seaways a déployé trois navires sur la liaison Douvres-Dunkerque et deux sur la liaison Calais-Douvres. Les accords contractuels relatifs à l'exploitation des navires le Berlioz et le Rodin sont décrits au chapitre 22 du présent Document de Référence.

MyFerryLink

L'activité du premier semestre 2015 du service maritime MyFerryLink est décrite au paragraphe 6.2.5 du présent Document de Référence. L'activité opérationnelle de MyFerryLink a cessé fin juin 2015.

⁽²⁾ Source : Nord Littoral 19 février 2015

⁽³⁾ Source : La voix du Nord 9 janvier 2016

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

ii) Navettes

Avantages compétitifs du Service de Navettes

Groupe Eurotunnel estime que, dans des conditions d'exploitation normale, son Service Navettes dispose, par rapport aux services de ferries, d'avantages compétitifs notables, si ce n'est toutefois que certains segments de marché sont inaccessibles aux Services Navettes, dont notamment, les véhicules hors gabarit et certaines matières dangereuses. Ces avantages compétitifs sont les suivants :

- vitesse : la durée de parcours entre les autoroutes françaises et britanniques est généralement très inférieure à celle des services concurrents ;
- fréquence des départs : la fréquence des départs du Service Navettes est supérieure à celle offerte par chacun des concurrents de Groupe Eurotunnel et ce, chaque jour de l'année ;
- confort : grâce au système GSM-P les clients des Services Navettes disposent désormais d'un accès ininterrompu aux services GSM et 4G dans le tunnel ferroviaire ;
- fiabilité : le Service Navettes n'est pas affecté par les conditions de navigation et ne dépend pas des conditions météorologiques, contrairement aux ferries ; et
- respect de l'environnement : la traction électrique induit une émission de gaz à effet de serre beaucoup moins importante que le recours aux énergies fossiles.

Par ailleurs, le service Navettes d'Eurotunnel offre :

- un service fret indépendant du service de passagers soumis aux affluences touristiques saisonnières ;
- une gestion plus efficace des chargements/déchargements ; et
- la gestion directe de ses terminaux, contrairement aux ferries pour lesquels l'organisation des opérations portuaires est gérée par des tiers.

Dans le cadre du projet Terminal 2015, décrit en section 5.2.1 du présent Document de Référence, Groupe Eurotunnel a, en 2015, agrandi significativement la taille de ses terminaux fret de manière à pouvoir accueillir un nombre plus important de véhicules.

iii) Compagnies aériennes

L'activité des compagnies aériennes, notamment celle des compagnies à bas prix a aussi un impact indirect sur le marché du Déroit. Ces compagnies desservent de nombreuses destinations en Europe continentale concurrençant les opérateurs du Déroit, dont le Service Navettes Passagers dans le marché des séjours de loisir de courte durée. En outre, de nombreuses destinations en France sont maintenant desservies par des compagnies aériennes à bas prix offrant un moyen alternatif de transport entre la France et le Royaume-Uni.

iv) Eurostar

Dans une moindre mesure, le service de Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar concurrence indirectement le Service Navettes Passagers dans le marché des loisirs.

d) Contexte géopolitique 2015

i) Crise migratoire sans précédent

L'année 2015 a été marquée en Europe par une crise migratoire sans précédent. A partir de l'été 2015, Groupe Eurotunnel a constaté la forte augmentation du flux de réfugiés dans le Calais et a dû faire face à une augmentation substantielle des tentatives d'intrusion sur le site de la Liaison Fixe.

Face à ces tentatives d'intrusion et aux risques d'accident sur le site ferroviaire dont la configuration et l'exploitation s'apparentent à celles d'un très grand aéroport international, Groupe Eurotunnel a mis en place un plan de sécurisation en trois points :

- Clôtures de haute sûreté : 40 km de clôtures, dont 10 km de renforcement au sol des clôtures existantes ;
- Débroussaillage à la demande des Autorités : 56 hectares débroussaillés et élagués aux alentours du site de la Concession ;
- Vigiles : augmentation substantielle des effectifs.

Les gouvernements français et britannique ont apporté des réponses immédiatement opérationnelles aux besoins de sécurisation du terminal de la Liaison Fixe à Coquelles. Le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve et son homologue britannique Theresa May, ont signé le 21 août 2015, un accord pour permettre de faire face à la pression migratoire. La contribution conjointe des gouvernements britannique (financement du renforcement de la sécurisation des abords du Tunnel) et français, (déploiement massif de gendarmes mobiles 24h/24) a permis d'enrayer ces difficultés. Les gendarmes mobiles ont pu quasiment stopper les intrusions sur le site, en menant des manœuvres d'anticipation, en amont du site, pour interpeller les migrants avant qu'ils ne puissent pénétrer dans le périmètre de la Concession, ce qui a permis de finaliser, dans des conditions optimales de sécurité, la mise en place des nouvelles clôtures de haute sûreté.

La Liaison Fixe bénéficie désormais d'un haut niveau de protection grâce à un programme d'investissement important et au soutien des deux Etats français et britannique, responsables du contrôle des frontières. Sur le long terme, il est prévu de poursuivre le renforcement de la sécurisation.

ii) Attentats et menace terroriste en 2015

L'année 2015 a été marquée par les deux vagues d'attentats meurtriers à Paris en janvier et novembre. La menace terroriste sur les destinations de Paris et Bruxelles est un élément déterminant de l'analyse de l'évolution des trafics de passagers des activités de la Liaison Fixe en 2015.

L'état d'urgence en France a été décrété dans la nuit du 13 au 14 novembre 2015, suite aux attentats de Paris. Il a été reconduit jusqu'au 26 février 2016. Ce changement mobilise l'ensemble des effectifs de contrôle frontalier, et les contrôles par la société de gardiennage ont été renforcés.

6.2.2 LIAISON FIXE : ACTIVITÉS

—

Groupe Eurotunnel exploite et commercialise directement un Service de Navettes dans le Tunnel et gère également une circulation sûre et efficace des Trains à Grande Vitesse de Voyageurs et des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires à travers le Réseau Ferroviaire.

a) Activités de transport de Navettes

Groupe Eurotunnel oriente sa politique commerciale et opérationnelle sur la différenciation de son produit par rapport à ceux de ses concurrents. Cette orientation stratégique, qui met l'accent sur une excellente qualité de service et un niveau de sécurité optimal, s'articule principalement autour des mesures suivantes :

- un alignement constant de l'offre à la demande pour optimiser le revenu par Navette ;
- la mise en œuvre de stratégies commerciales pour définir une offre toujours plus adaptée aux besoins de la clientèle ; et
- une maîtrise des coûts par la mise en œuvre de programmes d'optimisation des cycles de maintenance et de gestion de la production, ainsi que des principaux contrats de sous-traitance (les domaines dans lesquels Groupe Eurotunnel a recours à la sous-traitance sont décrits au paragraphe 17.2.4 du présent Document de Référence).

Ce modèle économique de l'entreprise privilégie la marge d'exploitation et la recherche de la rentabilité optimale plutôt que l'augmentation des volumes et des parts de marché.

i) Service Navettes Camions

Introduction

Le Service Navettes Camions permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des camions placés sur des Navettes. Dans chaque terminal, les chauffeurs disposent d'installations particulières d'enregistrement, de contrôle de sécurité et de formalités douanières. Des aménagements complémentaires pour les camions sont installés à proximité des terminaux. Les chauffeurs et leurs passagers ne voyagent pas dans leurs véhicules, mais dans des wagons spécialement conçus à cet effet (« Club Cars »). Les wagons Club Cars ont été entièrement rénovés en 2014 : ambiance feutrée, plus de confort et un plus grand nombre de places assises.

Groupe Eurotunnel dispose de quinze Navettes Camions (six ayant une capacité de 31 camions et neuf ayant une capacité de 32 camions) permettant d'assurer jusqu'à six départs par heure dans chaque sens.

Groupe Eurotunnel a annoncé le 15 janvier 2015 la commande de trois nouvelles Navettes Camions chacune ayant une capacité de 32 camions. Les nouvelles Navettes bénéficieront des derniers progrès techniques pour assurer d'une part des économies d'énergie et d'autre part offrir une robustesse et une fiabilité renforcées. Leur livraison est prévue entre fin 2016 et 2017. Elles viendront s'ajouter aux 15 Navettes existantes. Cette flotte renforcée permettra à Groupe Eurotunnel d'augmenter sa capacité de 20 % et de passer à une fréquence, en période de pointe, de huit départs par heure contre six actuellement.

Stratégie

Politique commerciale camions

La stratégie est assise sur une optimisation du revenu des Navettes Camions et une politique de prix reflétant la juste valeur des atouts du service offert par Groupe Eurotunnel : rapidité, facilité, fiabilité.

Groupe Eurotunnel privilégie, tout au long de l'année, ses clients sous contrat et donne accès aux clients occasionnels dans la limite des capacités disponibles. Dans le cadre du Projet Vision 2020, Groupe Eurotunnel travaille sur l'optimisation du revenu des

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

Navettes Camions avec un projet d'adaptation de la politique tarifaire, basée sur des prix plus flexibles, ajustables en fonction de la demande et des capacités disponibles, pour encourager une meilleure répartition des flux de camions tout au long de la semaine et au cours de la journée, pour optimiser la capacité et les taux de remplissage tout en préservant la qualité de service pendant les jours de pointe.

Part de marché du Service Navettes Camions

Groupe Eurotunnel estime que la part de marché du Service Navettes Camions sur la liaison Déroit a évolué comme suit :

	2015		2014	
	Véhicules	Part de marché (estimation)	Véhicules	Part de marché
Camions accompagnés(*)	1 483 741	37,3 %	1 440 214	37,8 %

* Nombre de camions accompagnés transportés par le Service de Navettes Camions. Les pourcentages de parts de marché Déroit sont établis en calculant la part que représente le Service de Navettes Camions dans le nombre total de camions accompagnés transportés sur le marché Déroit, tel que communiquées par IRN Services Ltd.

ii) Service Navettes Passagers (Le Shuttle)

Introduction

Le Service Navettes Passagers assure le transport de voitures, camping-cars, caravanes, autocars, motos et remorques entre la France et le Royaume-Uni, à bord de Navettes. Les billets peuvent être achetés à l'avance sur le site Internet (www.eurotunnel.com), par téléphone auprès du centre de service à la clientèle, auprès d'agences de voyage ou lors de l'arrivée aux aires de péage. Les clients restent dans leur véhicule pendant toute la durée du parcours, qui est normalement d'environ 35 minutes d'un quai à l'autre. Chaque Navette Passagers comprend deux sections : une section à deux niveaux principalement destinée aux voitures et aux motos et une section à niveau unique réservée aux véhicules d'une hauteur supérieure à 1,85 mètres, à savoir principalement les autocars, minibus et voitures avec un coffre de toit ou tractant une caravane.

Groupe Eurotunnel dispose de neuf Navettes Passagers pouvant transporter jusqu'à 180 voitures ou 120 voitures et 12 autocars. Le Service Navettes Passagers peut assurer jusqu'à cinq départs par heure dans chaque sens.

Stratégie

Dans le cadre du modèle économique de l'entreprise, l'objectif est d'optimiser le revenu des Navettes Passagers en augmentant le revenu moyen par départ de Navette.

Politique tarifaire (« Tarification dynamique »)

Le système de tarification calcule et fait varier le prix de vente des billets en fonction de l'heure de départ et du taux de remplissage de la Navette. Cette politique optimise les revenus passagers et le prix moyen des billets vendus pour les véhicules de tourisme (voitures, camping-cars, caravanes, motos, etc.).

Actuellement, les réservations de la clientèle de Le Shuttle effectuées en ligne représentent plus de 80 % des réservations. Un nouveau module de réservation sur Eurotunnel Le Shuttle a été déployé en novembre 2014 pour permettre de proposer, entre autre, des applications sur smartphone, et un nouveau module de réservation pour les voyageurs et les autocaristes a été déployé au dernier trimestre 2015.

Adaptation de la capacité à la demande

La capacité du Service Navettes Passagers est ajustée en permanence pour améliorer le taux de chargement et réduire les coûts. Des adaptations opérationnelles permettent d'améliorer en continu cette stratégie : une meilleure répartition des départs de Navettes sur la journée, un nombre réduit de Navettes Passagers en période de faible affluence compensé par une intensification du service en période de pointe et une optimisation de la gestion du personnel d'équipage.

Cette politique a permis, à moyen terme, à Groupe Eurotunnel d'optimiser le taux de remplissage, qui est passé de 45 % en 2004 à 59 % en 2015.

L'expérience client (« Customer Experience »)

Entreprise de service, Eurotunnel Le Shuttle place le client au centre de sa stratégie et met en œuvre les moyens visant à renforcer sa satisfaction et sa fidélisation. Deux axes de progrès sont principalement développés :

- l'information en temps réel (à destination de chaque client, à chaque étape de son expérience avec Groupe Eurotunnel) ; et

- l'individualisation du service, c'est-à-dire la prise en considération des besoins spécifiques de segments de clientèle, comme, par exemple, les propriétaires de véhicules électriques ou les personnes voyageant avec leur animal de compagnie. Groupe Eurotunnel travaille à une amélioration constante du service avec le lancement d'un nouveau module de réservation en ligne sur Smartphone, la rénovation du bâtiment passagers sur le terminal de Coquelles, (World Duty Free, salon de détente, bureau d'information des clients...), une communication en temps réel renforcée avec les clients grâce au iBoarding, l'installation de chargeurs universels Tesla et de places de chargement pour les clients.

Dans le cadre du Projet Vision 2020 décrit en section 6.2.4 du présent Document de Référence, une des thématiques est l'information des clients en temps réel avec une ambition triple : donner toute l'information pertinente à chaque client, affiner la connaissance des attentes de chaque client, mesurer avec précision la satisfaction de chacun. Le contexte géopolitique actuel renforce l'intérêt de ce projet.

Part de marché du Service Navettes Passagers

Groupe Eurotunnel estime que les parts de marché du Service Navettes voitures et autocars sur la liaison Détroit, ont été les suivantes :

	2015		2014	
	Véhicules	Part de marché (estime)	Véhicules	Part de marché
Voitures(*)	2 556 585	52,6 %	2 572 263	51,5 %
Autocars(**)	58 387	37,7 %	63 059	39,5 %

* Nombre de véhicules transportés par le Service Navettes Passagers. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en convertissant les véhicules en Unités Equivalent Automobiles (« UEA ») et en déterminant la part détenue par le Service Navettes Passagers dans le nombre total d'UEA transportées sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

** Nombre de véhicules transportés par le Service Navettes Passagers. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part de marché détenue par le Service Navettes Passagers par rapport au nombre d'autocars transportés sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

Le trafic voitures du Service Navettes Passagers de Groupe Eurotunnel a surperformé dans le contexte particulier de 2015, avec un nombre de véhicules transportés quasiment stable (baisse de 0,6 %) dans un marché en contraction de 2,7 % par rapport à 2014, en raison des difficultés liées aux tentatives d'intrusions de migrants et les attentats à Paris en fin d'année. La part de marché pour l'activité voitures du service de Navettes Passagers s'établit à 52,6 % sur l'exercice, soit une augmentation d'un point par rapport à 2014 et un record pour la Liaison Fixe depuis son ouverture.

b) Réseau Ferroviaire

En 2015, Groupe Eurotunnel a réalisé 26 % de son chiffre d'affaires (35 % du chiffre d'affaires de la Liaison Fixe) grâce à l'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires. Groupe Eurotunnel n'assure pas l'exploitation de ces trains, mais gère leur circulation de manière sûre et efficace à travers l'infrastructure du Tunnel.

L'utilisation du Tunnel par les Entreprises Ferroviaires est régie par la Convention d'Utilisation avec les Réseaux nationaux, en vigueur jusqu'en 2052. En vertu de ce cadre de tarification, les Réseaux sont tenus de payer à Groupe Eurotunnel des charges annuelles fixes, ainsi que des charges variables en fonction du nombre de passagers sur les Trains à Grande Vitesse Voyageurs. Les charges variables sont déterminées par l'intermédiaire d'une formule de péage, applicable pendant toute la durée de la Convention d'Utilisation, qui intègre dans une certaine mesure l'effet de l'inflation. En outre, les Réseaux sont tenus de contribuer aux coûts d'exploitation du Système, ainsi qu'aux investissements de renouvellement relatifs à celui-ci.

Un mécanisme de tarification simplifiée pour les trains de marchandises a été mis en place avec un péage par train de fret au lieu d'un péage par tonne de fret. Ce barème est publié annuellement par Groupe Eurotunnel dans son Document de Référence Réseau (Network Statement) qui précise les conditions d'accès à son Réseau Ferroviaire et applique le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation pour toutes les Entreprises Ferroviaires, pour l'exploitation de Trains à Grande Vitesse Voyageurs et de trains de fret.

Le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel pour son Réseau Ferroviaire dépend uniquement de la perception des charges variables payables en fonction du nombre de passagers transportés par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar et du nombre de trains de marchandises, ainsi que des charges annuelles fixes et de la contribution aux coûts d'exploitation du réseau ferroviaire.

En 2015, Groupe Eurotunnel a perçu, au titre de l'utilisation de son réseau ferroviaire, un montant total de 319 millions d'euros.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

i) Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar et nouveaux entrants)

Evolution du marché

Le marché des Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar et futurs nouveaux entrants) est celui des voyages d'affaires et de loisirs entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Il s'agit d'un marché géographiquement diversifié qui inclut, d'une part, les déplacements inter capitales entre Paris et Londres ou entre Londres et Bruxelles et, d'autre part, un flux de passagers voyageant entre le Royaume-Uni et la France, la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne. Le service de Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar relie Londres au centre de Paris et de Bruxelles et entre en concurrence directe avec les services des lignes aériennes en termes de temps de trajet, de fréquence, de confort et de prix. Sur les voyages de loisirs de court séjour, Eurostar entre également en concurrence avec les compagnies aériennes à bas prix en termes de prix, de capacité, et de choix de destinations. Eurostar dessert également directement Disneyland Paris, ainsi que Lyon, Avignon et Marseille (depuis mai 2015), et Bourg Saint Maurice en hiver.

Les données combinées relatives à l'évolution du marché des passagers d'Eurostar et des compagnies aériennes sont reprises ci-dessous.

Marché passagers Paris-Londres et Bruxelles-Londres	2015 (estime)		2014	
	Passagers (milliers)	Croissance	Passagers (milliers)	Croissance
Air et rail				
Paris-Londres	9 505	1,1 %	9 401	4,6 %
Bruxelles-Londres	3 789	2,4 %	3 700	4,6 %

Sources : BRB, SNCF et CAA.

Les marchés d'Eurostar ont été marqués en 2015 par les attentats et la menace terroriste, provoquant une chute de la demande mi-novembre, suivie d'une reprise progressive en décembre. Le trafic ferroviaire a également été affecté au cours de l'été et au début de l'automne, par les perturbations occasionnées par les intrusions de migrants sur les voies SNCF à Fréthun. Comme indiqué en paragraphe 6.2.1d) ci-dessus, cette situation est maîtrisée depuis le 22 octobre 2015.

Le volume combiné du trafic aérien et du trafic ferroviaire en nombre de passagers entre Paris et Londres a progressé de 1,1 % entre 2014 et 2015. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaire d'Eurostar a reculé de 0,5 %.

Le volume combiné du trafic aérien et du trafic ferroviaire en nombre de passagers entre Bruxelles et Londres a progressé de 2,4 % entre 2014 et 2015. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaire d'Eurostar a progressé de 1,3 %.

Parts de marché

Les données ci-dessous synthétisent la croissance de la part que détiennent les Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar sur le marché passagers sur les routes Paris Londres et Bruxelles Londres.

Parts de marché Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar)	2015 (estime)		2014	
	Passagers (milliers) ^(*)	Part de marché ^(**)	Passagers (milliers) ^(*)	Part de marché ^(**)
Paris-Londres	7 332	77,1 %	7 370	78,4 %
Bruxelles-Londres	3 067	80,9 %	3 028	81,8 %

* Sources : SNCF et BRB.

** Les pourcentages de parts de marché sont établis en calculant la part que représente le volume de passagers ferroviaires dans le volume total du trafic aérien et du trafic ferroviaire entre Paris et Londres et entre Bruxelles et Londres tels que communiqué par le CAA, la BRB et la SNCF.

La part que détiennent les Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar sur le marché de passagers sur la route Paris Londres est en léger recul à une part moyenne de 77,1 % sur 2015, contre 78,4 % pour la même période en 2014. Sur la même période, leur part de marché sur la route Londres Bruxelles a légèrement baissé, passant de 81,8 % à 80,9 %.

Environnement concurrentiel des Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar)

Le service de Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar entre en concurrence avec les compagnies aériennes traditionnelles et à bas prix sur le marché des voyageurs d'affaires, offrant des vols réguliers entre Paris et Londres, d'une part, et Bruxelles et Londres, d'autre part. Sur le segment des voyages d'agrément, les principaux concurrents d'Eurostar sont les opérateurs de transport aérien à bas prix, non seulement sur les dessertes exploitées par Eurostar mais aussi sur d'autres destinations. Eurostar a pris plusieurs initiatives réussies en termes de marketing et de promotions sur internet à destination du segment de clientèle de loisir. Ainsi, la filiale de la SNCF poursuit un calendrier d'ouverture de nouvelles dessertes en 2015 (Marseille) et 2017 (Amsterdam).

Dans le contexte, de la libéralisation du marché du transport ferroviaire international de voyageurs au 1^{er} janvier 2010, Groupe Eurotunnel a publié dans son Document de Référence Réseau (Network Statement), ses conditions d'accès efficaces et non discriminatoires et offre à des nouveaux entrants la possibilité d'exploiter des services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs transmanche en concurrence avec Eurostar et le secteur aérien, sur les dessertes existantes ou vers de nouvelles destinations.

Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar)

Les services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs Eurostar sont exploités par Eurostar International Limited, détenu à 55 % par la SNCF, 5 % par la SNCB, et 40 % par un consortium formé par CDPQ, la Caisse de dépôt et placement du Québec, et Hermes Infrastructure, auquel le gouvernement britannique a vendu ses parts dans Eurostar en 2015.

Les services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs bénéficient d'une exploitation sur ligne à grande vitesse entre Londres et le terminal britannique de Groupe Eurotunnel depuis la mise en service, en 2007, de HS1 et du terminal londonien de St Pancras International. Tout en améliorant la fiabilité des services, celle-ci a permis de réduire la durée du trajet entre Paris et Londres ou entre Bruxelles et Londres d'environ vingt minutes. La gare londonienne de St Pancras International améliore, en outre, les correspondances ferroviaires vers le nord de l'Angleterre (proximité de services ferroviaires au départ des gares de St Pancras, King's Cross et Euston). La gare d'Ebbsfleet International, située à proximité du grand périphérique de Londres (M25), offre à Eurostar un élargissement de sa zone de chalandise.

Au cours de l'année 2015, Eurostar a exploité 14 à 18 départs dans chaque direction entre Paris et Londres, ainsi que sept à dix trains dans chaque direction entre Londres et Bruxelles, les jours ouvrables avec des ajustements en fonction du jour, de la saison et de la destination du trajet. Certains trains font des arrêts intermédiaires au Royaume-Uni à Ebbsfleet ou Ashford International et en France à Calais Fréthun ou Lille Europe. Eurostar a lancé, en mai 2015, une nouvelle desserte directe depuis Londres vers Lyon, Avignon et Marseille exploitée toute l'année au rythme d'un à cinq allers-retours par semaine, selon la saison, imposant cependant au retour la descente des voyageurs en gare de Lille pour procéder aux contrôles frontaliers. Eurostar dessert également Disneyland Paris cinq jours sur sept et un service direct saisonnier circule de Londres et Ashford à destination de Bourg Saint Maurice (de décembre à avril).

En 2015, le nombre de voyageurs Eurostar (empruntant le Tunnel), est en très légère hausse à 10,4 millions (source Eurostar), et ce, malgré le contexte défavorable de marché marqué par les événements de l'année (notamment les attentats terroristes). Calculé conformément à la formule d'indexation du cadre tarifaire de la Convention d'utilisation, le péage unitaire par voyageur payé par Eurostar a baissé de -0,6 % en 2015.

En novembre 2015, Eurostar a mis en service les premières des 17 rames e320 à motorisation répartie commandées à Siemens en 2010 (10 unités) et 2014 (sept supplémentaires). Plus confortables (avec wifi à bord et prises de courant individuelles) et plus rapides que les trains actuels (vitesse de pointe de 320 km/h), elles peuvent accueillir 900 passagers (soit 20 % de plus que le parc originel) et sont équipées de systèmes interopérables permettant d'envisager le développement de services vers de nouvelles destinations. Ces rames vont progressivement remplacer les trains actuels à l'issue des périodes de tests nécessaires à l'élimination des éventuels défauts résiduels. Eurostar International Limited a annoncé son intention d'exploiter une nouvelle desserte directe entre Londres, Rotterdam et Amsterdam à partir de 2017.

Des opportunités additionnelles existent vers l'Allemagne, le sud de la France et / ou la Suisse.

Deutsche Bahn a également déclaré, en 2010, son intention de lancer des dessertes de trains voyageurs ICE de Londres à Cologne et Francfort selon un calendrier qui, compte tenu du retard de production des voitures Siemens annoncé, reste à confirmer. Son schéma d'exploitation pour ces services a reçu l'autorisation de la CIG en juin 2013.

ii) Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires

Evolution du marché

Les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires sont en concurrence avec la plupart des moyens de transport maritimes et ferroviaires de marchandises existant entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni.

En 2015, ce trafic a été particulièrement impacté par les intrusions de migrants sur les voies SNCF à Fréthun, occasionnant de graves perturbations de service et dégradations de marchandises à compter de mi-juillet et jusqu'au rétablissement de l'ordre par les autorités à partir du 22 octobre.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

Le volume de fret transporté par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires est repris ci-dessous.

Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires	2015	2014
Fret ferroviaire transmanche (millions de tonnes)	1,42	1,65
Nombre de circulations	2 421	2 900

Sources : Eurotunnel, DB Schenker, SNCF/Captrain et Europorte.

Environnement concurrentiel des Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires

Le trafic de fret ferroviaire dans le Tunnel, développé à l'origine par les Réseaux étatiques a connu un historique de performances initialement décevantes et de difficultés d'organisation, entraînant une régression du trafic de 3 millions de tonnes à 1 million de tonnes entre 1998 et 2007. A l'échelle internationale, le fret ferroviaire souffre particulièrement de barrières au développement résultant d'infrastructures nationales inadéquates (gabarit et longueur des trains, qualité et disponibilité des sillons), de distorsions en faveur des modes maritimes ou routiers et de contraintes excessives (d'ordre réglementaire, social ou technique).

Afin de préserver et relancer les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires, Groupe Eurotunnel a mis en place depuis 2007 une stratégie compétitive et cohérente visant à résoudre ces difficultés spécifiques du fret transmanche par des mesures de développement ferroviaire en libre accès, de traitement des contraintes frontalières et une tarification compétitive pour les trains de marchandises. Entre 2007 et 2010, malgré la relance du trafic intermodal et de trains complets conventionnels, la disparition des services conventionnels de wagons isolés en France et en Grande Bretagne s'est traduite par la perte de plus d'un tiers du trafic de fret ferroviaire transmanche, marquant un point bas de 2 097 trains et 1,13 millions de tonnes transportées en 2010.

En mai 2013, dans l'optique de favoriser le développement du trafic des trains de fret des Entreprises Ferroviaires dans le Tunnel, Groupe Eurotunnel a lancé un programme d'aide au démarrage de nouvelles dessertes (ETICA), étendu en juin 2014 suite à ses résultats positifs. Entre 2010 et 2014, la mise en place d'ETICA a contribué à la croissance du trafic de l'ordre de 40 % (38 % en nombre de trains et 46 % en tonnages transportés) par rapport à 2010, poursuivie au premier semestre 2015.

Cette dynamique de croissance a été brusquement interrompue à l'été 2015 par les intrusions de migrants sur les voies SNCF à Fréthun, conduisant à une période prolongée de graves perturbations des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires jusqu'au rétablissement de l'ordre fin octobre 2015, aboutissant à une perte de la moitié des services de fret ferroviaire transmanche, reportés selon le cas vers les services non-accompagnés ou de conteneurs par la mer du Nord, ou plus généralement vers le mode routier. Groupe Eurotunnel travaille avec le gouvernement britannique à la recherche d'une solution pour relancer ce trafic.

Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires

Les Services de Trains de Fret entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni sont exploités par des Entreprises Ferroviaires comprenant DB Schenker pour le compte de BRB, la SNCF (et ses filiales Captrain), Europorte France et GB Railfreight, et potentiellement tout opérateur de trains de marchandises en libre accès. Le réseau ferroviaire du Tunnel est emprunté par trois catégories différentes de trains de fret :

- des trains Intermodaux, composés de wagons plateformes transportant des conteneurs et caisses mobiles ;
- des trains conventionnels (transportant des marchandises sur palettes dans des wagons fermés ou des chargements en vrac dans des wagons adaptés, trémies, citernes, plateformes, etc.), acheminés par train complet ;
- des trains de wagons spécialisés pour le transport des voitures neuves.

Les trains de marchandises sont en concurrence avec la plupart des autres modes de transport de marchandises exploités entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni.

Afin de relancer le fret ferroviaire transmanche, Groupe Eurotunnel a adopté une stratégie qui repose sur trois axes : (i) un développement en libre accès par tous les opérateurs de trains de marchandises, (ii) un traitement efficace des contraintes frontalières et, (iii) une tarification simplifiée et compétitive :

- un prix moyen du péage de 3 000 livres sterling ou 4 500 euros par train (en valeur 2007), pour un train circulant à 120 km/h en période de fréquentation moyenne ;
- un mécanisme de tarification simplifié, avec un péage, par train, variant en fonction de la vitesse et des périodes creuses ou pleines, ce qui permet aux opérateurs d'optimiser leur chargement ;
- un libre accès réel et efficace et un plafonnement à 600 euros (en valeur 2007) du coût des prestations essentielles transmanche (traitement des contraintes frontalières et locomotives spécialisées « Class 92 ») ; et
- un coût global compétitif par rapport au secteur routier incitatif au développement du fret ferroviaire.

Après une année 2010 marquée par des perturbations à répétition du fret ferroviaire et la disparition des services de wagons isolés, le développement de nouveaux services entre 2010 et 2014 s'est traduit par une croissance du trafic de 38 % en nombre de trains (et de 46 % en tonnage transporté) par rapport à 2010, comprenant la création de nouvelles dessertes Intermodales et l'apport de flux d'acier, d'aluminium et de composants automobiles.

Le succès du plan de croissance ETICA, initialement mis en place en mai 2013, a conduit en juin 2014 à l'intensification des initiatives en faveur du fret ferroviaire, avec l'extension du programme d'aides au démarrage ETICA tant dans la durée (ouverture prolongée jusqu'en 2018) que par l'élargissement des catégories éligibles, accompagnée d'une réduction de 25 % des redevances d'accès sur les périodes creuses de nuit pour les services de fret ferroviaire. Pour que ces efforts de croissance puissent produire leur plein effet, Groupe Eurotunnel a également attiré l'attention des autorités sur la nécessité de résoudre les barrières au développement (gabarit, longueur, capacité, etc.) existant sur les réseaux nationaux, qui affaiblissent considérablement la compétitivité et le développement du fret ferroviaire transmanche.

En 2015, ces efforts de croissance ont subi un revers important avec la disparition de la moitié des services de fret ferroviaire transmanche, résultant des graves perturbations par les intrusions de migrants sur les voies de Fréthun. Malgré la croissance de 4 % du premier semestre, le trafic connaît un fort repli de 17 % sur l'ensemble de l'année 2015. Groupe Eurotunnel a d'ores et déjà informé la Commission Européenne que les objectifs communs de croissance du fret ferroviaire ne pourraient pas être atteints.

c) Autres revenus

En 2015, les autres revenus de la Liaison Fixe ont généré un chiffre d'affaires de 16 millions d'euros, soit 1 % du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel (2 % du chiffre d'affaires de la Liaison Fixe). Ces autres revenus correspondent pour l'essentiel (i) à des redevances versées par les commerçants installés sur les terminaux de chaque côté du Tunnel, (ii) à des redevances versées pour les lignes de télécommunication dans le Tunnel, (iii) à des revenus liés à l'activité immobilière, (iv) la vente de produits d'assurance voyage au Royaume-Uni et (v) les revenus liés aux activités de formation de ClFFCO.

i) Activités commerciales – redevances

Groupe Eurotunnel a construit sur ses deux terminaux, en France et au Royaume-Uni, des bâtiments d'accueil pour ses passagers comportant différentes boutiques ou commerces.

Les boutiques, bars et restaurants ne sont accessibles qu'aux voyageurs empruntant les Services Navettes. Ils sont situés à l'intérieur des terminaux après l'enregistrement. Ces établissements sont exploités par des tiers dans le cadre de contrats de sous concession d'une durée de trois à dix ans du côté français et dans le cadre de baux du côté britannique.

La stratégie de Groupe Eurotunnel est d'offrir au voyageur qui choisit de s'arrêter avant sa traversée, un choix et un niveau de services en adéquation avec la qualité globale et la valeur du service offert par Groupe Eurotunnel. En 2013, le bâtiment passagers Victor Hugo du terminal à Folkestone et le bâtiment passagers Charles Dickens à Coquelles ont été réaménagés au niveau des meilleurs standards des aéroports internationaux pour accueillir les clients dans un espace convivial.

En 1994, un contrat a été conclu d'une durée de 30 ans pour l'exploitation de trois stations-service situées à l'entrée et à la sortie des deux terminaux.

Groupe Eurotunnel perçoit également des revenus marginaux de la location de panneaux publicitaires situés sur les deux terminaux et aux abords des routes de sortie des terminaux.

ii) Activité immobilière

Groupe Eurotunnel gère et est propriétaire de parcelles de terrains situées à proximité de ses terminaux français et britannique.

Dans le prolongement de sa mission de conception, de réalisation et d'exploitation de la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel s'est vu attribuer une mission d'aménageur local. La Liaison Fixe n'est pas qu'une infrastructure de transport : elle a aussi été conçue comme un projet structurant pour le développement économique des régions du Kent et de Calais. Groupe Eurotunnel, dans le cadre d'une démarche de développement durable, a réhabilité le site de l'ancienne usine de voussoirs, ultérieurement affecté à l'accueil des clandestins (« Centre de la Croix Rouge »). Ces travaux de réhabilitation ont permis l'émergence d'un grand projet de développement touristique et économique, symétrique au pôle commercial de la Cité de l'Europe à Coquelles.

Dans le cadre du renforcement de son partenariat avec la ville de Sangatte Blériot et le Conseil Général du Pas de Calais, Groupe Eurotunnel a inscrit au sein d'une convention, signée avec le Conseil Général le 6 janvier 2009, les mesures d'accompagnement destinées à favoriser l'émergence de cet ambitieux projet de développement touristique.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

Dans le prolongement de la mission d'aménageur reçue des Autorités françaises dès l'origine du projet de Liaison Fixe et avec pour but de renforcer encore l'attractivité touristique du Calaisis, Euro Immo GET, filiale de Groupe Eurotunnel SE, a concouru et remporté la concession d'aménagement du projet intégré d'Ecovillage balnéaire et golf de la Porte des Deux Caps. Le traité de concession a été signé le 18 février 2013.

De manière générale, l'aménagement de zone ainsi confié à Euro Immo GET, maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des travaux de voirie, de réseaux, d'espaces libres et d'installations diverses à réaliser pour répondre aux besoins des futurs occupants, propriétaires, habitants ou usagers des constructions à édifier. Le concessionnaire gèrera les biens acquis jusqu'à leur cession aux constructeurs. La durée de cette concession est fixée à 10 ans.

iii) Activité formation : CIFFCO, le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale
CIFFCO est une filiale détenue à 100 % par Groupe Eurotunnel, expert en matière d'exploitation ferroviaire. Le centre de formation « CIFFCO », est ouvert à tout opérateur ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure ou entreprise industrielle qui souhaite lui confier la formation de son personnel.

Le CIFFCO dispose :

- d'une équipe franco-britannique experte en matière de formation ferroviaire ;
- d'un bâtiment entièrement dévolu à la formation, situé à proximité du terminal France d'Eurotunnel à Coquelles ;
- de simulateurs de conduite modernes et performants indispensables à l'apprentissage des conducteurs de train ;
- d'une plateforme d'apprentissage de formation à distance et de moyens informatiques modernes, permettant, de construire, développer et mettre à disposition de nouveaux outils pédagogiques ;
- des agréments nécessaires pour exercer son activité de centre de formation ferroviaire ; le CIFFCO est agréé depuis plus de 10 ans par l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) pour dispenser les formations aux fonctions de sécurité ferroviaires sur le réseau ferré national français. Le CIFFCO est également agréé en tant qu'organisme chargé des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains.

La formation de « conducteur de train » délivrée par le CIFFCO est entrée officiellement en 2014 dans le répertoire national des certifications professionnelles français (RNCP). Elle permet ainsi la délivrance d'un titre professionnel reconnu par l'Etat. Le CIFFCO est donc aujourd'hui le premier, et seul, organisme privé de formation en capacité à délivrer ce titre, à côté de l'opérateur public français.

D'autre part, depuis le 20 novembre 2015, le CIFFCO est le seul organisme de formation continue ferroviaire à voir sa « formation de conducteur de train » reconnue, pour sa qualité et ses résultats en matière d'employabilité, par la labellisation d'I-trans, pôle de compétitivité mondial reconnu parmi les plus performants de France et devenu le pôle référent pour le ferroviaire au niveau national.

6.2.3 LIAISON FIXE : CAPACITÉS

a) Le Système

i) Le Tunnel

Le nombre de trains ou Navettes qui peut circuler par heure dans le Tunnel est limité. La capacité du Tunnel est exprimée en sillons standards par heure et par sens. Un sillon standard est défini à partir du temps que prend une Navette qui circule à 140 km/h pour parcourir la portion du Système qui, en exploitation normale, est utilisée par tous les autres trains qui empruntent le Tunnel.

L'un des facteurs clés qui déterminent la capacité du Tunnel est le système de signalisation. Le Système permet, à la date du présent Document de Référence, 20 sillons standards à l'heure dans chaque direction. En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains des Réseaux ont le droit d'utiliser jusqu'à 50 % de la capacité horaire dans chaque direction. En raison de leur rapidité ou de leur lenteur respective par rapport aux Services Navettes Camions et Passagers de Groupe Eurotunnel, les Trains à Grande Vitesse Voyageurs et les Services de Trains de Fret utilisent davantage qu'un sillon standard pour le passage d'un de leurs trains. Aux heures de pointe, les vitesses peuvent être ajustées de façon à maximiser le nombre de trains et de Navettes empruntant le Tunnel. Le nombre maximum de sillons utilisés en 2015 par les Services Navettes Camions et Passagers a été de dix par heure dans chaque direction.

A la date du présent Document de Référence, la capacité du Tunnel en exploitation normale ne constitue pas une contrainte significative limitant le développement des différents trafics.

Dans le cadre de sa réflexion stratégique à cinq ans pour la Liaison Fixe (projet Vision 2020), et comme indiqué en section 6.2.4 du présent Document de Référence, le Groupe travaille sur l'optimisation de la disponibilité du Tunnel lui-même, notamment en ne

consacrant plus qu'une nuit par semaine (au lieu de deux aujourd'hui) à la maintenance des deux tunnels ferroviaires, grâce à des outils de maintenance prédictive. Ainsi, un train de mesures dédié au Tunnel circulerait chaque semaine pour livrer une évaluation très précise de l'état de la voie, de la caténaire et autres équipements, supprimant de longues inspections visuelles à pied.

A moyen ou long terme, Groupe Eurotunnel estime qu'il sera possible d'augmenter la capacité du Tunnel grâce aux moyens suivants :

- l'uniformisation des vitesses d'exploitation des trains, qui permettrait de faire circuler plus de trains sur un nombre de sillons standard inchangé. A la date du présent Document de Référence, les trains de marchandises circulent dans le Tunnel à une vitesse de 100 ou 120 km/h, alors que les Trains à Grande Vitesse Voyageurs peuvent y atteindre une vitesse de 160 km/h. Ces différentiels de vitesse utilisent une grande partie de la capacité du Système, car ils imposent à Groupe Eurotunnel de laisser entre les trains des intervalles plus importants que ceux qui seraient nécessaires si ceux-ci roulaient à des vitesses uniformes. L'utilisation de la capacité du Système pourrait donc être améliorée en orientant l'accès des trains de marchandises lents ou peu fréquents vers les heures creuses, et en programmant de manière groupée les trains de vitesse supérieure (160 km/h) ou inférieure (120 km/h) au sillon standard (140 km/h), de manière à les faire circuler en batterie aux heures de pointe ;
- l'augmentation de la puissance des locomotives tractant les Navettes de façon à permettre l'utilisation de trains plus longs ou d'améliorer les temps de parcours ;
- le renforcement de l'alimentation électrique par le remplacement du survolteur ;
- la réduction de l'espacement entre les trains (2 minutes et 30 secondes au lieu de 3 minutes actuellement) afin de porter la capacité du Système à 24 sillons standards à l'heure dans les deux sens, ce qui nécessite toutefois une amélioration des équipements fixes ; et
- l'amélioration du système de signalisation ferroviaire, notamment avec l'ERTMS (cette première phase ne génère pas de capacité supplémentaire).

Certaines de ces mesures nécessiteront toutefois l'approbation de la CIG, au contrôle de laquelle l'exploitation du Tunnel est soumise.

Un système de retransmission optique dédié aux réseaux 2G, 3G et 4G de téléphonie et d'Internet mobile GSM-P qui permet aux passagers du Service Navettes et des Trains à Grande Vitesse Voyageurs d'utiliser leur portable, aussi bien pour téléphoner que pour accéder à Internet a été mis en place dans le tunnel nord, et dans le tunnel sud, respectivement en 2013 et 2014.

ii) Les terminaux

Actuellement, dix quais d'embarquement sont en service sur le terminal français et dix sur le terminal britannique.

Les terminaux français et britannique ont été conçus pour pouvoir porter à seize le nombre de quais d'embarquement de chaque terminal. Pour accompagner, en toute fluidité, la croissance du trafic des Navettes Camions et augmenter le nombre de départs par heure, la capacité d'accueil des terminaux va être élargie. Comme indiqué en section 6.2.4 du présent Document de Référence, le projet Terminal 2015 a permis notamment la construction à Coquelles, d'un parking sécurisé pour environ 370 camions, l'augmentation du nombre de voies de péages et du nombre de voies d'accès à la barrière d'enregistrement.

Les terminaux sont équipés de bornes automatiques de péage pour l'ensemble des clients ainsi que d'un système de reconnaissance des plaques minéralogiques. Ces différents systèmes contribuent à améliorer la fluidité du trafic et génèrent une réduction des coûts d'exploitation. Dans un souci constant d'amélioration de la qualité de service, l'entreprise a procédé à la rénovation des bâtiments d'accueil des clients. En août 2015, Groupe Eurotunnel a ouvert un nouveau bâtiment consacré à l'accueil des animaux de compagnie (« Pets ») à Coquelles : plus grand, plus convivial et sécurisé. Une aire de jeux dotée de différents modules et d'un écran numérique a été créée dans le bâtiment de Coquelles, dénommé « Charles Dickens ». En parallèle, le bâtiment de Folkestone, dénommé « Victor Hugo » a été doté d'un espace sanitaire plusieurs fois primé et comprenant notamment, une salle de prière et des installations spécifiques à l'accueil des personnes souffrant de lourds handicaps.

b) Le matériel roulant

Les projets d'évolution du parc de Navettes sont présentés au paragraphe 6.2.4 du présent Document de Référence.

c) Les services ferroviaires voyageurs et fret

En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains empruntant le réseau ferroviaire ont le droit d'utiliser jusqu'à 50 % de la capacité maximale du Tunnel permise par le système de signalisation. Ceci correspond actuellement à 10 sillons standards par heure dans chaque direction pour les services de Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar et nouveaux entrants) et pour les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

Les trains de marchandises transportent actuellement une charge moyenne d'environ 500 à 600 tonnes chacun, certains d'entre eux pouvant toutefois transporter plus de 1 000 tonnes de fret et circulant à des vitesses variant entre 100 et 120 km/h. Une augmentation de la charge moyenne ou de la vitesse de circulation des trains de marchandises permettrait aux Entreprises Ferroviaires d'accroître le trafic de trains de marchandises sans utilisation supplémentaire de la capacité du Tunnel. De la même manière, l'augmentation de la capacité unitaire et des taux d'occupation des Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar et nouveaux entrants) et une circulation synchronisée en batterie permettraient d'accroître le nombre de passagers transportés sans utilisation supplémentaire de la capacité du Tunnel. Pour les deux types de trafic, l'accroissement du remplissage unitaire des trains permet aux Entreprises Ferroviaires d'accroître l'efficacité économique de leurs services, constituant ainsi, une incitation naturelle à l'utilisation optimale des capacités du Tunnel. Dans ce contexte, les nouvelles rames e320 mises en service par Eurostar à partir de novembre 2015 disposent d'une capacité unitaire accrue de 20 % par rapport à leur parc initial, contribuant d'autant au développement de la capacité du Tunnel en nombre de passagers.

Enfin, la Convention d'Utilisation permet à Groupe Eurotunnel de disposer de toute capacité excédentaire non utilisée par les Entreprises Ferroviaires si celles-ci n'ont pas confirmé leurs besoins de capacité avant la veille. Ces capacités excédentaires peuvent fournir une flexibilité supplémentaire en vue de l'optimisation de la régularité de la circulation et de l'organisation des départs des services ferroviaires voyageurs et fret et du Service Navettes.

6.2.4 LIAISON FIXE : FIABILITÉ DU SYSTÈME

—

a) Disponibilité du Tunnel et entretien

La maintenance hebdomadaire programmée du Tunnel est organisée et structurée de façon à favoriser une utilisation efficace du Tunnel et à réduire autant que possible les perturbations des activités commerciales.

Groupe Eurotunnel se donne pour objectif de limiter globalement à moins de 0,75 % le niveau des perturbations de services dues à des pannes des équipements fixes et ce, malgré la croissance continue du trafic. En 2015, la disponibilité du Tunnel a été de 99,74 % par rapport à 99,77 % en 2014.

A noter que le plan opérationnel visant à restreindre les risques incendie (Plan Salamandre), avec notamment la création de zones d'attaque du feu spécialisées (SAFE) contribuent à préserver l'infrastructure en cas d'incendie à bord d'une Navette Camions. Ce plan a prouvé toute son efficacité lorsque le 17 janvier 2015, les équipes ont eu à faire face à un début d'incendie sur un camion avec chute de la caténaire. La mise en œuvre du Plan Salamandre a permis de maîtriser rapidement le foyer et de limiter les dégâts.

b) Remplacement des rails

Le remplacement des rails sur les terminaux est effectué dans le cadre du programme normal de maintenance sans perturbation majeure du service commercial. La stratégie mise en œuvre a permis de réduire les coûts sans nuire à la qualité de la voie. Cette stratégie vise à ne pas remplacer systématiquement les deux files de rails, mais seulement les rails usés ou présentant des défauts.

La troisième campagne de remplacement des rails en tunnel a commencé en 2014 et s'achèvera début 2016. Les 73 premiers kilomètres ont été posés en 2014 et 2015, et la mise en place des 27 kilomètres restant interviendra en 2016. Ces travaux sont mis à profit pour inspecter les blochets, pièces en béton sur lesquelles repose le rail. Cette opération est planifiée à raison de 33 km de voie par an, les nuits de vendredi, samedi et dimanche pendant 11 weekends en début de chaque année.

c) Maintenance et disponibilité du matériel roulant

Groupe Eurotunnel se donne également pour objectif d'utiliser au mieux sa capacité de transport en améliorant le taux de remplissage de son matériel roulant. Ceci s'ajoute à une amélioration de la disponibilité du matériel roulant en modifiant ses processus de maintenance pour en optimiser les phases d'utilisation.

Les programmes de réparation et d'entretien mis en place par Groupe Eurotunnel ont contribué à l'amélioration de la fiabilité des locomotives électriques, des Navettes Camions et des Navettes Passagers. Les objectifs poursuivis par Groupe Eurotunnel à l'occasion de la planification de la maintenance sont les suivants :

- veiller au respect des exigences de sécurité ;
- éviter l'immobilisation du matériel roulant pour des périodes trop longues ; et
- optimiser la disponibilité des Navettes aux heures de pointe.

Dans le cadre des programmes actuels de maintenance, il est procédé tous les 44 jours ou 30 000 km aux vérifications de sécurité et aux maintenances légères pour les locomotives, les Navettes Camions et les Navettes Passagers. Tous les 600 à 1 200 jours,

selon le matériel et le kilométrage qu'il a parcouru, un programme d'entretien préventif approfondi immobilise chaque composant pour une durée pouvant aller de une à six semaines.

Le taux d'annulation des départs du Service Navettes Passagers due à des défaillances du matériel roulant a été de 1,14 % en 2015, par rapport à 1,4 % en 2014. Le taux d'annulation du Service Navettes Camions due à des défaillances du matériel roulant a été de 1,2 % en 2015, alors qu'il avait été de 1,4 % en 2014. Le nombre d'arrêt Tunnel dû à des défaillances du matériel roulant a été de 13 en 2015 contre 26 en 2014. Groupe Eurotunnel met en œuvre des programmes de simplification et de rénovation visant à réduire encore les besoins futurs de maintenance et à accroître la disponibilité du matériel roulant.

Le programme LSM (« Large Scale Maintenance ») a pour objectifs de :

- répondre aux besoins de sécurité (bogie, frein, attelages, batteries etc.) ;
- restaurer et même améliorer la fiabilité des dispositifs ayant atteint environ le tiers ou la moitié de leur potentiel global (canopy, hydraulique SDL etc.) ;
- pérenniser la disponibilité des wagons (planchers Breda, planchers Arbel etc.) ; et
- assurer le confort client (climatisations, toilettes, intérieurs etc.).

Groupe Eurotunnel a également entrepris en 2015 des travaux de renforcement de la caténaire qui fournit la puissance de traction nécessaire aux Navettes et aux trains circulant dans les tunnels ferroviaires.

d) Stratégie de maintenance

Le programme TIME (Tunnel Infrastructure Maintenance Excellence) a permis de réduire les nuits de maintenance de trois à deux nuits par week-end depuis septembre 2012, grâce à une réduction des coûts de sous-traitance, à l'optimisation des temps de maintenance et à l'efficacité des moyens consacrés aux travaux. Cette optimisation se poursuit et, depuis le début de l'année 2013, les activités de maintenance sur les terminaux la nuit du vendredi au samedi ont été restreintes et sont désormais transparentes pour l'exploitation commerciale et toute la capacité du Tunnel est totalement disponible pour les clients de l'entreprise.

La démarche d'optimisation des stratégies de maintenance du matériel roulant s'est poursuivie. Elle a pour objectifs :

- d'améliorer la disponibilité, la performance et la qualité des Navettes,
- d'augmenter les capacités de traitement et ainsi optimiser les coûts complets de maintenance, et
- d'optimiser les choix techniques et les moyens industriels.

Cette démarche s'appuie sur plusieurs axes de travail :

- la détente des cycles de maintenance préventive légère et approfondie aussi bien pour les Navettes Camions que pour les Navettes Passagers, action à fort impact sur la disponibilité des Navettes et les capacités de traitement ;
- la re-conception technique des maintenances sur les systèmes à fort impact sur la performance et la qualité passant par la pertinence des instructions de maintenance et la mise en œuvre des programmes LSM adaptés ; et
- l'optimisation de processus clés tels que le dépannage ou le re-profilage et les remplacements des essieux avec amélioration de l'efficacité des moyens humains, industriels, informatiques, etc.

e) Projets

Groupe Eurotunnel a terminé le projet Terminal 2015 dont les travaux avaient été lancés à l'été 2014 sur les deux terminaux. S'agissant du terminal côté français, les travaux ont porté d'abord sur la création, avant l'enregistrement, d'une zone de « stockage tampon », forte de cinq voies depuis l'entrée sur le site jusqu'aux péages, où le nombre de voies passe à six au lieu de quatre précédemment. Le second investissement majeur sur le terminal français est la construction d'un parking sécurisé de 370 places.

S'agissant du terminal côté britannique, les développements des infrastructures permettent de séparer le flux des camions de celui des voitures qui s'effectue ainsi, sur les dix voies actuelles. Les camions disposent, de cinq nouvelles voies avant l'enregistrement.

Groupe Eurotunnel a mené en parallèle un ambitieux plan de sécurisation du site de Coquelles, à partir de l'été 2015, visant à prévenir les intrusions de migrants clandestins vers le Royaume-Uni. Ce plan consiste notamment en la pose de clôture de sûreté et de caméras infra-rouge.

Différents projets devraient encore améliorer la fiabilité et l'efficacité du Système, dont notamment, les trois Navettes Camions de troisième génération commandées début 2015, qui bénéficieront des derniers progrès techniques.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

Plus largement, dans le cadre d'une dynamique collaborative, Groupe Eurotunnel s'est mobilisé pour définir et orienter, pour les cinq prochaines années, la stratégie de la Liaison Fixe, en identifier les enjeux et les défis et arrêter les objectifs à atteindre à l'horizon 2020 (« Projet Vision 2020 »).

Dans l'optique de cette amélioration des performances sur le long terme, plusieurs groupes de travail ont été mis en place afin de réunir les grandes thématiques transverses et collaboratives, notamment :

- Fluidité des terminaux : le projet vise à réduire les temps de transit entre l'arrivée d'un client sur le site et sa montée à bord d'une Navette Shuttle ou d'une Navette Camions.
- Amélioration de la disponibilité du matériel roulant : la perte de capacité due au départ en maintenance mi vie d'une Navette Shuttle en 2017 sera compensée par des aménagements sur les huit autres Navettes Shuttle.
- Sécurisation du site : des aménagements complémentaires seront installés au cours de l'exercice 2016 afin de renforcer encore la sûreté du site et des clients.
- Expérience clients : comme indiqué en paragraphe 6.2.2a)ii) du présent Document de Référence.
- Amélioration de la disponibilité de l'infrastructure comme indiqué en paragraphe 6.2.3a)i) ci-dessus du présent Document de Référence.
- Ressources humaines et sécurité : comme indiqué au chapitre 17 du présent Document de Référence.
- Optimisation des revenus : la création, notamment, de modulation tarifaire en fonction du remplissage effectif des Navettes camions en période de pointe.

6.2.5 MYFERRYLINK : ACTIVITÉS MARITIMES

Le 29 juin 2015, l'activité opérationnelle du segment MyFerryLink a cessé. Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue des deux navires, le Berlioz et le Rodin. Comme indiqué au chapitre 22 du présent Document de Référence, cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Dans ce contexte, à partir du second semestre le Groupe applique la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » à son segment maritime MyFerryLink, et en conséquence, cette activité n'est pas incluse dans le chiffre d'affaires, ni dans le trafic du Groupe de l'exercice 2015 ou dans la période comparative (voir note A.1 des états financiers consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence).

Cette activité a généré un chiffre d'affaires de 52 millions d'euros au premier semestre 2015 en hausse de 33 % par rapport à la même période sur l'exercice 2014.

a) Activité maritime fret MyFerryLink

Groupe Eurotunnel estime que la part de marché du transport maritime de fret sous la marque MyFerryLink sur la liaison Détroit s'est établie comme suit :

	Premier semestre 2015		Premier semestre 2014	
	Unités	Part de marché (estimation)	Unités	Part de marché
Fret accompagné et non accompagné ^(*)	233 584	11,5 %	183 913	9,8 %

* *Camion non accompagné transporté sous la marque MyFerryLink. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part que représente le trafic de MyFerryLink dans le nombre total de camions accompagnés transportés sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.*

b) Activité maritime Passagers MyFerryLink

Groupe Eurotunnel estime que les parts de marché du transport maritime de passagers sous la marque MyFerryLink sur la liaison Déroit, ont été les suivantes :

	Premier semestre 2015		Premier semestre 2014	
	Vehicules	Part de marche (estime)	Véhicules	Part de marché
Voitures ^(*)	116 406	5,7 %	108 825	5,4 %
Autocars ^(**)	1 073	1,3 %	932	1,1 %

* Nombre de véhicules transportés sous la marque MyFerryLink. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en convertissant les véhicules en Unités Equivalent Automobiles (« UEA ») et en déterminant la part détenue par MyFerryLink dans le nombre total d'UEA transportées sur le marché Déroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

** Nombre de véhicules transportés sous la marque MyFerryLink. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part de marché détenue par MyFerryLink par rapport au nombre d'autocars transportés sur le marché Déroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

6.3. ACTIVITÉS REGROUPÉES AU SEIN DE L'ENSEMBLE EUROPORTE

6.3.1 PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'ENSEMBLE EUROPORTE

a) Marché du fret ferroviaire britannique

Le marché du fret ferroviaire britannique est estimé à environ 900 millions de livres. La part de marché de GBRf est de l'ordre de 17 % dans les secteurs suivants :

- vrac : charbon, construction, pétrochimie, acier et déchets,
- Intermodal : international et national,
- automobile,
- infrastructure : Network Rail / Métro de Londres / services ferroviaires.

Au Royaume-Uni, les derniers chiffres publiés en avril 2015 pour l'année, montrent que le trafic de fret ferroviaire a été de 22,21 milliards nets de tonne kilomètres, le deuxième chiffre le plus élevé des douze dernières années. L'année 2013/14 avait enregistré la croissance la plus élevée à 22,71 milliards nets de tonne kilomètres. Le trafic a augmenté de 30 % depuis 2006/7 et de 5 % sur l'année 2014/15, avec de nouveaux types de trafics qui, selon les prévisions, devraient quadrupler avant 2034. Ces nouveaux marchés sont les clés pour le fret ferroviaire pour remplacer le trafic du charbon et de l'acier en déclin. Un autre domaine important de croissance est le transport des agrégats qui a augmenté de 17 % en 2013/2014 et de 10 % en 2014 / 2015⁽¹⁾.

Au Royaume-Uni, la sensibilité et le comportement des clients vis-à-vis des questions environnementales marquent désormais les critères d'achat et ont amené les entreprises à poursuivre ou prouver leur engagement dans ce domaine. Ainsi, par exemple, deux grandes chaînes de supermarchés britanniques, Tesco et Sainsbury's, intègrent de plus en plus le fret ferroviaire dans leur chaîne d'approvisionnement pour réduire leur empreinte carbone.

Les avantages environnementaux du fret ferroviaire sont clairs : 26 % des émissions de CO₂ au Royaume-Uni proviennent du transport, dont 90 % du transport routier et le fret ferroviaire produit trois à quatre fois moins de CO₂ par tonne transportée que le transport par route et jusqu'à dix fois moins d'émissions polluantes⁽²⁾.

Les principaux partis politiques au Royaume-Uni sont en faveur de la distribution du fret par le rail et son rôle en tant qu'alternative verte au transport routier. Ce support est évident lorsque l'on considère les points suivants :

- promotion de la croissance du fret ferroviaire – Livre blanc de 2007 sur les transports ferroviaire⁽³⁾ qui inclut le lancement d'un Réseau Stratégique Fret Ferroviaire et soutenant un doublement des volumes de fret ferroviaire,

⁽¹⁾ www.freightonrail.org.uk

⁽²⁾ www.freightonrail.org.uk

⁽³⁾ www.dft.gov.uk

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

- promotion de l'efficacité et de la capacité du réseau ferroviaire comme prévu dans la publication du Ministère des transports britannique de septembre 2009 intitulée « Réseau stratégique fret ferroviaire : la perspective à plus long terme »⁽⁴⁾, et
- le financement stratégique de programme de fret : le Ministère des transports britannique a apporté par le biais du Fond d'Initiatives Transport, un financement à Network Rail spécifiquement pour des investissements limités à destination du fret ferroviaire.

b) Marché du fret ferroviaire français

Sur les trois premiers trimestres 2015, les volumes du fret ferroviaire français se sont élevés à 25,62 milliards de tonnes kilomètres, en progression de 5,7 % par rapport à la même période en 2014 (24,24 milliards de tonnes kilomètres). De son côté, Europorte en France a transporté 1,2 milliards de tonnes kilomètres, en augmentation de 25,8 %.

6.3.2 ACTIVITÉS D'EUROPORTE EN FRANCE

Par son maillage plus dense sur le territoire français, Europorte se positionne comme un vecteur de croissance pour le Groupe, en intervenant sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises, depuis la collecte et l'acheminement sur les réseaux secondaires et principaux (Europorte France) ou le chargement des wagons sur les embranchements privés des sites industriels jusqu'à leur déchargement (Socorail) en passant par la circulation des trains de fret aussi bien dans le Tunnel, ou la gestion des infrastructures ferroviaires (ports, sites industriels privés et parapublics) en France, mais aussi en Belgique. Europorte développe conjointement ses différentes activités, très complémentaires, afin d'offrir à ses clients des solutions complètes et sur mesure, répondant à leurs attentes de chaînes logistiques intégrées et de haut niveau de qualité de service.

Le chiffre d'affaires généré par les activités d'Europorte en France en 2015 est en nette progression par rapport à 2014 à 122,7 millions d'euros, soit +6 %.

a) Europorte France (EPF)

Europorte France est une entreprise ferroviaire privée qui propose à ses clients un service de traction ferroviaire de trains de fret sur l'ensemble du réseau ferré. Quotidiennement, EPF effectue des opérations de traction ferroviaire grandes lignes 24H / 24 et 7 jours / 7 sur l'ensemble du territoire national et connexions avec les pays européens voisins en partenariat ou en « open access » notamment en Belgique où EPF possède ses propres autorisations de circulation (licence et certificat).

Pour opérer une moyenne sur 2015 d'environ 250 trains par semaine, EPF dispose d'un parc d'environ soixante-dix locomotives grandes lignes électriques et diesels interopérables avec les pays européens voisins. Elles sont utilisées en moyenne par 286 conducteurs et exploitants habilités aux opérations de sécurité sur le réseau ferré de France et pour certains d'entre eux en Belgique.

EPF a construit son modèle d'exploitation sur six paramètres principaux adaptés au service de clients industriels privés :

- optimisation des plans de transports sur une base de sillons réguliers ;
- organisation de ses activités ferroviaires en hub régionaux ;
- garantie de service par la fourniture de moyens humains et matériels fiables dédiés aux trafics ;
- ponctualité et régularité des livraisons de marchandises ;
- sécurité sur les embranchements privés du client et sur le réseau ferré national ; et
- communication sur l'état des trafics de marchandises des clients.

Europorte transporte tout type de marchandises à l'exception des matières explosives, nucléaires et biologiques. L'ensemble de son système d'exploitation est construit sous le régime du transport des matières dangereuses afin d'assurer une sécurité maximum dans son activité. En 2014, Europorte a lancé le début d'un trafic majeur de transport d'ammoniaque. L'année 2015 s'est traduite, notamment, par la poursuite des transports céréaliers depuis, notamment, une base de production centrée sur Dijon et la Bourgogne Champagne, faisant d'Europorte le principal opérateur ferroviaire sur ce secteur en Bourgogne Champagne.

EPF a poursuivi sa stratégie de diversification des marchandises transportées et de ses clients, afin de rééquilibrer les risques de variations conjoncturelles sur les volumes transportés ; à ce titre aucun client ne dépasse plus le seuil de 10 % du chiffre d'affaires. En outre, EPF a continué de consolider ses activités ferroviaires sur le corridor Nord / Sud de la France au travers de ses hubs, notamment de Lérrouville, Dijon, Lyon, Fos / Marseille et Toulouse. EPF a poursuivi son offre de trains « spots » mise en place en 2013 et a développé une offre de trains de campagne en réponse au besoin des clients du secteur agroalimentaire et automobile, répondant ainsi à une demande croissante des clients du fret ferroviaire pour des besoins saisonniers de transports.

⁽⁴⁾ www.dft.gov.uk

Toutes les locomotives de ligne sont équipées d'un positionnement par GPS et échangent l'ensemble des données techniques utiles avec les équipes d'exploitation et de maintenance. Sur leur tablette, les agents du poste de commandement affichent la position du train, son horaire par rapport à son sillon, l'état des batteries, la quantité de fioul dans leur réservoir. De leur côté, les conducteurs sont progressivement équipés de tablettes intégrant les documents de conduite, l'information sur le trafic, les bulletins d'alerte, etc.

b) Socorail

Socorail réalise, depuis plus de 40 ans, sur des sites industriels, des prestations de logistique interne : manutentions de wagons, entretien de voies ferrées, chargement / déchargement de wagons et camions et opérations sur des navires. Les activités de Socorail correspondent à une gamme de services à l'industrie touchant essentiellement le domaine des expéditions et réceptions de produits de base, semi finis ou finis et la gestion d'infrastructures ferroviaires :

- la gestion d'installations terminales embranchées comprenant la réception, manutention et remise au départ de wagons chargés ou déchargés et les traitements administratifs associés,
- le chargement ou le déchargement de wagons et notamment de wagons citernes,
- les dessertes ferroviaires terminales sur zones portuaires et réseau ferré national,
- la mise à disposition des engins de traction ferroviaire en full service,
- la maintenance des voies ferrées,
- la gestion des circulations sur plusieurs réseaux ferrés portuaires,
- la gestion de guichets et de pistes de chargement de camions citernes,
- l'exploitation du terminal portuaire d'une raffinerie de pétrole, et
- des activités connexes.

Socorail intervient sur une quarantaine de sites industriels et sept infrastructures portuaires, dont une vingtaine de sites classés SEVESO II dans les secteurs du pétrole, de la chimie, de la sidérurgie, de l'automobile et des matériaux de construction. Socorail est certifié MASE et ISO 9001. Présent sur l'ensemble du territoire, Socorail assure la gestion de wagons, camions et opérations sur navires et gestion d'infrastructure portuaire.

Depuis 2011, avec l'intégration d'Europorte Services, Socorail développe une offre vers les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, qui comprend une activité de gestion des circulations et une activité de maintenance ferroviaire. Socorail a consolidé son activité de gestion déléguée des Ports, avec notamment le renouvellement des contrats de Nantes Saint Nazaire et La Rochelle (appels d'offres publiques). En 2015, Socorail a poursuivi son développement avec une offre de maintenance wagons. Cette activité s'inscrit en complémentarité des activités de logistique sur les sites industriels et des activités de dessertes locales.

Le secteur de la gestion d'infrastructure déléguée de sites portuaires représente la principale activité de Socorail avec 37 % du chiffre d'affaires 2015, suivi par le secteur du raffinage de pétrole / hydrocarbures avec 22 %. Les secteurs de la chimie et des dessertes terminales portuaires et RFN représentent respectivement 13 % et 11 %.

c) Europorte Proximité (EPP)

Europorte Proximité s'est concentré sur son activité de maintenance locomotive diesel faible puissance utilisées par Europorte France et Socorail.

d) Bourgogne Fret Service

Europorte, en partenariat avec son client Cerevia, (union de coopératives agricoles), développe son activité de commissionnaire de transport principalement dans le milieu des céréales. Bourgogne Fret Services, qui a débuté ses opérations en juillet 2013, est destiné à optimiser l'utilisation des moyens d'Europorte, tout en permettant à Cerevia de bénéficier d'une logistique qui pourra lui permettre de créer des alliances stratégiques qui accroîtront sa zone d'influence. Bourgogne Fret Services a consolidé en 2015 son offre de commissionnaire de transport au fret fluvial par barges sur l'axe Saone / Rhone.

e) Europorte TCSO

Europorte a créé début 2016, une filiale Europorte Terminal Container du Sud-Ouest, dont l'activité qui commencera en 2016, consistera à opérer l'activité container du Grand Port Maritime de Bordeaux transférée sur le terminal du Verdon conformément à un appel d'offre public remporté par Europorte fin 2014. EPTCSO confiera la manutention à chaque extrémité, Verdon terminal maritime et Bruges terminal container dans l'agglomération de Bordeaux à des sociétés spécialisées. Europorte France assurera une navette ferroviaire quotidienne entre ces terminaux.

6 DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

6.3.3 ACTIVITÉS D'EUROPORTE AU ROYAUME-UNI

GB Railfreight (GBRf) est le troisième opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni. Le chiffre d'affaire généré par les activités d'Europorte au Royaume-Uni avec un effectif de 617 personnes s'établit en 2015 à 184 millions d'euros, en augmentation de 12 % par rapport à 2014 à taux de change constant. Ses activités couvrent tous les segments des services de fret ferroviaire tant sur courtes que sur longues distances : transport combiné intermodal ; vrac dont le transport de charbon ; équipements d'infrastructure ; services ferroviaires à l'industrie ; transport de matériaux de construction, produits pétrochimiques et métaux, produits de consommation courante.

Du fait de ses relations commerciales établies avec Drax Power et maintenant avec Eon (fournisseurs d'énergie), GBRf est la première entreprise ferroviaire à transporter de la biomasse comme alternative au charbon au Royaume-Uni. GBRf a également été un fournisseur majeur du projet Crossrail (réseau ferroviaire de plus de 100 kilomètres de type réseau express régional – RER – devant desservir le Grand Londres à partir de 2018).

L'entreprise a établi avec ses clients des relations de long terme. En 2015, GBRf a pu renouveler certains contrats, notamment avec Drax Power, Siniat, et FCC Waste Services. L'entreprise a également emporté un important nouveau contrat avec Tarmac pour le transport d'agrégats.

En 2015, GBRf a commencé avec succès à fournir la traction pour le service du Caledonian Sleeper entre Londres (gare d'Euston) et l'Ecosse pour l'opérateur de franchise Serco. GBRf a aussi commencé les essais et la livraison des trains de l'InterCity Express Programme (IEP) pour Hitachi Rail Europe.

Les principaux secteurs d'activité de GBRf sont les suivants :

- Transport de vrac : ce transport a représenté 45 % des revenus de GBRf en 2015. Le transport de charbon entre les ports et les centrales électriques représente la moitié de cette activité, l'autre part correspondant au transport de biomasse, d'agrégats et d'autres services de traction.
- Transport intermodal : le transport de containers est la seconde activité majeure de GBRf (21 % du chiffre d'affaire) après le transport de vrac et d'infrastructure. Cette activité est principalement concentrée sur les services au départ du port de Felixstowe, premier port de containers britannique. Ce secteur est particulièrement sensible à la conjoncture économique du fait de son lien direct avec l'importance des importations et des exportations du Royaume-Uni. Le récent investissement dans les infrastructures au port de Felixstowe constitue pour GBRf une opportunité de développement de l'activité de transport de containers.
- Prestations de services liés aux infrastructures : les activités de maintenance des infrastructures, qui comprennent le transport d'équipements à destination des sites de construction d'infrastructures et l'évacuation des matières résiduelles a représenté 29 % des revenus de l'entreprise en 2015.

La stratégie à long terme de GBRf repose sur sa différenciation vis à vis de ses concurrents en termes de qualité de service et de gestion de la sécurité. Cette stratégie comporte trois axes principaux :

- Croissance interne : la stratégie de l'entreprise repose sur la poursuite du développement de ses activités de renouvellement des infrastructures et de transport de vrac en construisant des relations à partir des contrats existants et en remportant de nouveaux marchés.
- Matériel roulant : GBRf continue d'investir dans de nouveaux matériaux, et en 2015 a acquis 7 nouvelles locomotives class 66 afin de répondre à la croissance de l'activité et de maintenir un service de qualité.
- GBRf s'applique à offrir des conditions de travail optimales à ses salariés afin de s'assurer du maintien du niveau d'expertise requis pour fournir un service de grande qualité conforme aux attentes de ses consommateurs.

Enfin, en collaboration avec Europorte France, GBRf continue de promouvoir le trafic transmanche de fret ferroviaire.

6.4. AUTRES ACTIVITÉS

6.4.1 EURO CAREX

Groupe Eurotunnel, au travers de sa filiale London Carex Limited participe au projet Euro Carex. Les aéroports de Paris Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol, Lyon Saint Exupéry et Liège alliés à des logisticiens dont FedEx, TNT et La Poste cherchent à promouvoir un report du fret aérien sur le réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Ces acteurs se sont fédérés dans

l'association Euro Carex dont fait partie London Carex avec pour mission de développer la branche britannique du réseau. Le concept Carex est similaire à celui d'un avion-cargo sur rail : des rames à grande vitesse modifiées transportent des conteneurs aériens. Un test grandeur nature a été effectué en mars 2012 avec un TGV Carex transportant des colis de Lyon Saint Exupéry à Londres St Pancras avec un arrêt à Roissy Charles de Gaulle. Le test a validé le concept à la satisfaction de tous les partenaires Carex. Au cours de l'année 2013, London Carex a poursuivi les études d'implantation d'un terminal embranché sur HS1. Toujours en 2013, London Carex a coordonné la rédaction d'un cahier des charges lancé sous l'égide d'Euro Carex visant à examiner, notamment, la conversion de rames grande vitesse passagers arrivées en fin commerciale, pour les convertir en rames fret à l'instar de ce qui se fait dans l'aviation. En 2014, Euro Carex (Liège) a conduit des études détaillées financées par la commission européenne sur l'aménagement des terminaux, dont notamment, les aspects sûreté aérienne. Euro Carex (Lyon) a également produit les résultats d'une étude sur la manutention (handling) au sein du terminal. En 2015, l'association a confié une mission de validation du plan d'affaires auprès des clients au Vice-Président Cargo de l'aéroport de Schiphol. En parallèle, l'association a confié à un ancien parlementaire européen, la mission de parfaire le développement de l'association en Allemagne.

6.4.2 ELECLINK

–

Groupe Eurotunnel, par sa filiale GET Elec Limited, s'est associé en 2011 à Star Capital Partners, société européenne de capital investissement, pour créer ElecLink Limited, une filiale commune, détenue à 49 % par GET SE et à 51 % par Star Capital. Le projet ElecLink a pour but la mise en place d'une nouvelle interconnexion électrique entre les réseaux français et britannique par l'installation de deux câbles transportant du courant continu, dans le Tunnel. Ce projet s'inscrit dans la politique européenne de développement des infrastructures entre les états membres et permettra d'optimiser la transmission d'électricité en toute sécurité.

Après avoir signé en 2013 les offres de connexion avec les deux réseaux publics de transport d'électricité, le britannique National Grid et le français Réseau de Transport d'Electricité, la société a obtenu en 2014, auprès des autorités de régulation des deux pays et de la Commission européenne, la dérogation réglementaire lui permettant de poursuivre son activité pendant 25 ans et de proposer des contrats de longue durée, d'une durée de 20 ans au maximum. ElecLink a donc lancé, en novembre 2014, une phase d'expression d'intérêt au cours de laquelle près de 40 acteurs du marché ont exprimé leur intérêt à se voir allouer une capacité d'interconnexion de longue durée. Ces contrats longs représenteront jusqu'à 80 % (soit 800 MW) de l'interconnexion. Les 20 % restants seront commercialisés sous forme de contrats de court terme auprès de réseaux de transport d'électricité, de sociétés de trading ou d'investissement. Le statut de fournisseur préférentiel a été attribué aux entreprises qualifiées au troisième trimestre 2015. Les travaux devraient débuter en 2016 et la mise en service opérationnelle est envisagée au deuxième semestre 2019.

Ce projet représente un investissement comme indiqué au chapitre 5 du présent Document de Référence.

6.5. DÉPENDANCES

En dehors des contrats importants décrits au chapitre 22 du présent Document de Référence, l'activité de Groupe Eurotunnel ne dépend d'aucun contrat industriel, commercial ou financier. Par ailleurs, l'activité de Groupe Eurotunnel ne dépend d'aucun brevet ou contrat de licence.

7. ORGANIGRAMME

Groupe Eurotunnel SE (GET SE) est la société mère du Groupe. Le rôle de GET SE vis-à-vis des filiales est un rôle de holding simple, sans activité économique propre. Le Groupe comprend, au 31 décembre 2015, comme indiqué dans l'organigramme ci-après, un total de 53 filiales, dont 19 implantées en France et 31 implantées au Royaume-Uni.

Les membres non dirigeants sociaux du conseil d'administration de GET SE ne sont pas membres des conseils d'administration des filiales du Groupe. Les mandats détenus par le Président-directeur général de GET SE dans les filiales du Groupe sont indiqués au chapitre 14 du présent Document de Référence.

Le Groupe a été organisé en 2015 autour des trois secteurs d'activité suivants :

- le segment de la Liaison Fixe,
- le segment de fret ferroviaire Europorte, et
- le segment maritime MyFerryLink, dont l'activité commerciale a cessé début juillet 2015.

7.1. LIAISON FIXE

France Manche SA (FM) et The Channel Tunnel Group Limited (CTG), en tant que Concessionnaires, ont, aux termes du Contrat de Concession décrit au chapitre 22 du présent Document de Référence, le droit et l'obligation d'assurer conjointement et solidairement l'exploitation de la Liaison Fixe. Les immobilisations en Concession sont décrites en note O des états financiers consolidés figurant au chapitre 20.3.1 du présent Document de Référence. Ces deux sociétés, dont les actions sont jumelées, sont les filiales emprunteuses au titre des crédits bancaires actuels. FM est une société anonyme à conseil d'administration, dont le Président-directeur général est Jacques Gounon. CTG est une « Limited company » dotée d'un « board of directors » dont le « Chairman » est Jacques Gounon. Eurotunnel Services GIE (ESGIE) et Eurotunnel Services Limited (ESL) emploient et gèrent le personnel du Groupe, essentiellement pour les activités de la Concession. Les relations entre les sociétés employeurs du Groupe et les filiales du Groupe sont décrites en section 17.2 du présent Document de Référence.

La société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale, (CIFFCO) exerce une activité de prestataire de formation professionnelle dans le domaine ferroviaire et toute activité concourant directement ou indirectement au développement de l'activité prestataire de formation professionnelle.

Eurotunnel SE chapeaute l'activité de distribution en Europe continentale (hors France) des services Navettes Camions.

Eurotunnel Financial Services Limited revend, sur autorisation de la Financial Conduct Authority, des produits d'assurance proposés aux passagers lors de la réservation. CTG agit en tant que représentant d'Eurotunnel Financial Services Limited pour ces besoins.

Gamond Insurance Company Limited est une filiale entièrement contrôlée par CTG, qui est enregistrée au registre du commerce à Guernesey et dont le seul objet consiste à fournir une assurance contre les actes terroristes à l'encontre de Groupe Eurotunnel, étant précisé que Gamond Insurance Company Limited se réassure auprès de Pool Re. Eurotunnel Trustees Limited n'a plus d'activité.

7.2. EUROPORTE

Les activités du segment Europorte sont structurées dans différentes filiales de la société holding Europorte SAS dont notamment :

- les filiales françaises d'Europorte SAS : Europorte France (EPF), Europorte Proximité (EPP), Socorail et Europorte Channel (EPC) ; Europorte SAS détient 20 % du capital de la société Manutention Transport Service SAS (MTS) qui a pour activité la manutention non portuaire et la maintenance de matériel ferroviaire.
- EuroSco : gestion du parc de matériel roulant ferroviaire des entreprises Europorte ;
- GB Railfreight Limited (GBRf) opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni ; et
- Bourgogne Fret Services filiale commune constituée avec Cérévia.

7.3. ACTIVITE MARITIME

L'activité maritime MyFerryLink SAS qui comprend la location des navires, détenue par une société holding Euro-TransManche Holding SAS, regroupe :

- les entités propriétaires des bateaux (Euro-TransManche, Euro-TransManche 3Be, Euro-TransManche 3NPC) ; et
- MyFerryLink SAS qui était en charge de l'activité commerciale.

Comme indiqué à la note A.1 des états financiers consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, l'activité maritime est traitée comme activité non poursuivie au 31 décembre 2015.

7.4. AUTRES

Euro Immo GET SAS, filiale de la Société Immobilière et Foncière Eurotunnel (SIFE) a pour objet social la gestion de biens immobiliers, projets de développement immobiliers et activités connexes.

Eurotunnel Developments Limited et sa filiale Orbital Park Limited étaient responsables des activités de développement de biens immobiliers au Royaume Uni qui n'étaient pas affectés à l'exploitation du Système. Elles n'ont plus d'activité.

Les sociétés Cheriton Resources sont des sociétés de financement ou d'investissement, pour la plupart sans activité. London Carex Limited a pour objet un projet potentiel de développement du fret ferroviaire au Royaume-Uni, comme indiqué en section 6.4.1 du présent Document de Référence.

GET Elec Limited détient la participation du Groupe dans le projet ElecLink comme indiqué en section 6.4.2 du présent Document de Référence.

Eurotunnel Agent Services Limited détient les obligations à taux variable décrites en note Q.1 des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

7.5. FLUX ENTRE LES SOCIETES DU GROUPE

Différents accords ont été mis en place entre GET SE et ses filiales (accords de prestations de services et de financement) pour encadrer les flux opérationnels et financiers ci-après.

S'agissant des flux opérationnels, GET SE assure pour le compte de ses filiales, différents services notamment de gestion administrative et financière ou de stratégie générale. Le coût de ces services est partagé à parts égales entre FM et CTG conformément à l'article 19 du Contrat de Concession qui définit le principe de partage entre les deux Concessionnaires du prix de revient, de toutes les dépenses et de toutes les recettes de la Liaison Fixe pendant l'exploitation. GET SE facture également ses prestations aux autres filiales opérationnelles du Groupe (Euro TransManche Holding SAS et Europorte SAS) sous forme de « management charges » qui correspondent aux frais de siège et aux prestations assurées pour les besoins et le développement de ses filiales.

Les flux financiers entre GET SE et ses filiales peuvent être divisés en trois grandes catégories :

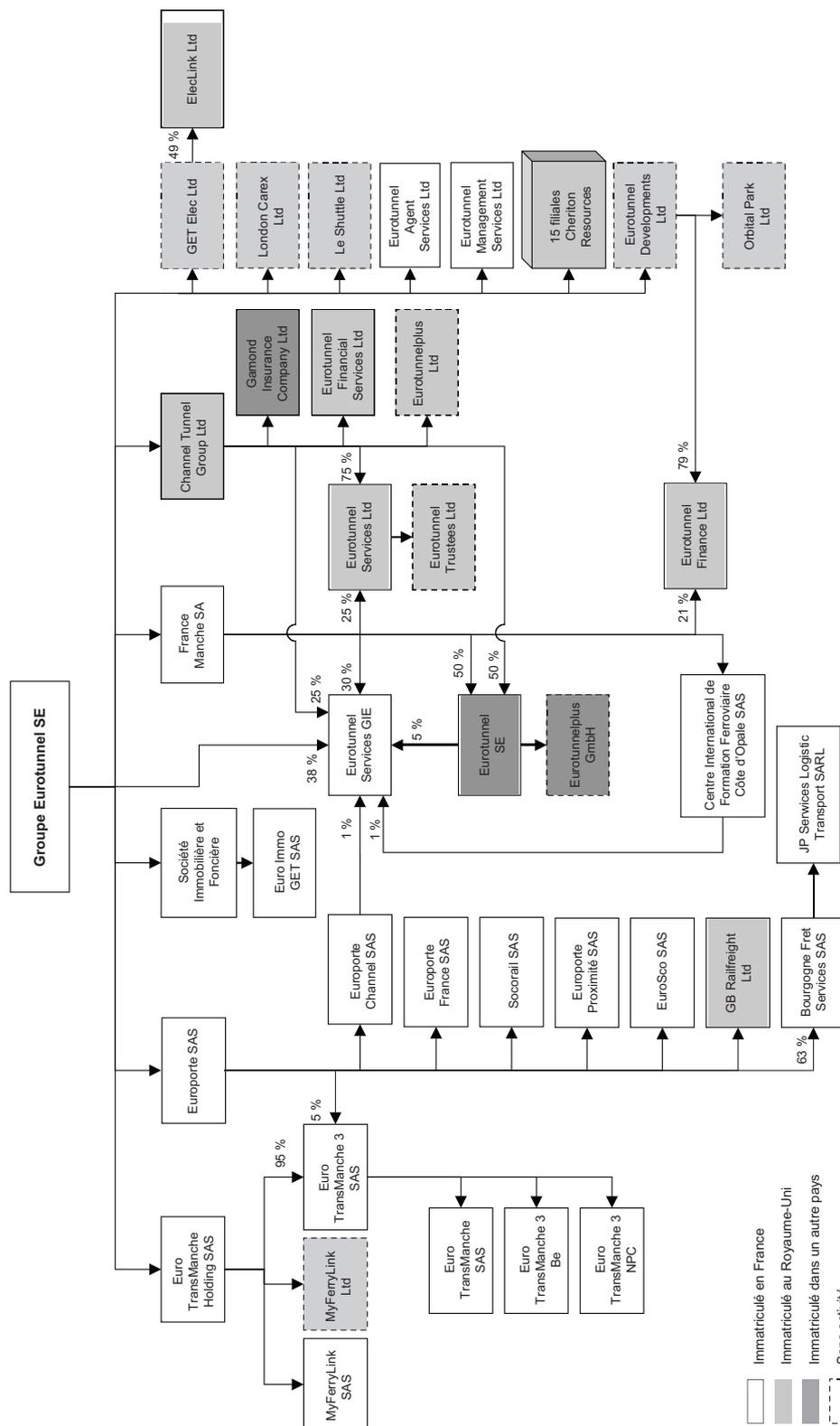
- les flux provenant de la structure des créances et dettes mises en place dans le cadre de la restructuration financière du Groupe en 2007 régis par le Master Intra Group Debt Agreement (MIGDA) décrit au chapitre 22 ci-après ;
- les flux relatifs au financement des activités de GET SE par les Concessionnaires ;
- les flux mis en place afin de permettre de financer les activités des nouvelles filiales.

Des prêts spécifiques sont également en place dans le cadre du financement des activités de GET Elec Limited et EASL.

L'ensemble des informations sectorielles, ainsi que la répartition de l'actif immobilisé et de l'endettement financier hors Groupe entre les différents segments figurent en note E des états financiers consolidés figurant au chapitre 20.3.1 du présent Document de Référence.

7 ORGANIGRAMME

7.6. ORGANIGRAMME JURIDIQUE SIMPLIFIE DE GROUPE EUROTUNNEL (AU 31 DECEMBRE 2015)



8. PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS

8.1. PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2015, Groupe Eurotunnel est propriétaire ou utilisateur des actifs immobiliers et des équipements ou actifs mobiliers suivants :

Valeurs brutes EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014
Immobilisations en Concession		
Tunnels	6 549 501	6 549 501
Terminaux, terrains et bâtiments	2 082 535	2 071 925
Equipements fixes et autres matériels	3 255 801	3 258 580
Matériels roulants	2 024 912	2 018 928
Equipements de bureaux	113 766	107 649
Immobilisations en cours	106 815	69 597
Immobilisations propres		
Immobilisations corporelles	235 180	273 822
Total	14 368 510	14 350 002

Les valeurs nettes des immobilisations sont détaillées à la note O des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Les immobilisations en Concession de Groupe Eurotunnel correspondent à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à l'exploitation du Tunnel dans le cadre du Contrat de Concession situés en France et au Royaume-Uni. Elles comprennent des infrastructures ferroviaires (tunnels, voies ferrées, équipements fixes, matériels roulants, voiries, réseaux, etc.), des terminaux des Services Passagers et Camions ainsi que des immeubles de bureaux à Coquelles et à Folkestone et différents bâtiments de maintenance et ateliers.

En France, les biens immobiliers visés dans le Contrat de Concession sont la propriété de l'Etat français et lui reviendront à l'expiration du Contrat de Concession prévue en 2086. Au Royaume-Uni, le gouvernement britannique a demandé à CTG le transfert de la propriété des terrains et biens immobiliers acquis dans le cadre de la construction et de l'exploitation du Tunnel, à son profit, en échange de la conclusion d'un bail pour la durée du Contrat de Concession.

Par ailleurs, à l'expiration du Contrat de Concession, les droits de CTG et de FM (en leur qualité de Concessionnaires) sur tous les biens et droits mobiliers, ainsi que sur tous les droits de propriété intellectuelle, nécessaires à l'exploitation du Tunnel dans le cadre du Contrat de Concession, seront, sans indemnité, la propriété conjointe des Etats.

Les immobilisations propres sont constituées principalement du parc de matériel roulant d'Europorte et ses filiales et des navires des sociétés Euro Transmanche. Comme indiqué aux notes A.1 et D des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, les navires des sociétés Euro Transmanche sont traités comme des actifs destinés à la vente au 31 décembre 2015. Le patrimoine immobilier de Groupe Eurotunnel comprend par ailleurs différents terrains détenus dans le cadre de la mission d'aménageur de Groupe Eurotunnel décrite au chapitre 6 du présent Document de Référence.

Les actifs mobiliers détenus par Groupe Eurotunnel étaient principalement constitués par du matériel de bureau, du matériel informatique, du matériel de transport et du mobilier.

Les investissements sont décrits par ailleurs à la section 5.2 du présent Document de Référence.

8 PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS

Les sûretés prises sur les actifs immobiliers et mobiliers de Groupe Eurotunnel au titre de l’Emprunt à Long Terme sont exposées au paragraphe 22.4.2 du présent Document de Référence et aux notes V et AA de l’annexe des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

8.2. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Pour une description des questions environnementales, il convient de se reporter au chapitre 17 du présent Document de Référence.

9. EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

9.1.	<i>FACTEURS IMPORTANTS INFLUANT SENSIBLEMENT OU POUVANT INFLUER SENSIBLEMENT SUR LE REVENU D'EXPLOITATION DU GROUPE</i>	58
9.2.	<i>COMPARAISON DES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2014 ET 31 DECEMBRE 2015</i>	58
9.2.1	<i>Synthèse</i>	58
9.2.2	<i>Segment Concession de la Liaison Fixe</i>	59
9.2.3	<i>Segment Europorte</i>	61
9.2.4	<i>Marge d'exploitation (EBITDA)</i>	62
9.2.5	<i>Résultat opérationnel (EBIT)</i>	62
9.2.6	<i>Résultat net des activités poursuivies</i>	62
9.2.7	<i>Résultat net des activités non poursuivies : segment MyFerryLink</i>	63
9.2.8	<i>Résultat net consolidé</i>	63

9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

En application du règlement (CE) n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel SE au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont été établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) tel qu'adopté par l'Union Européenne au 31 décembre 2015.

En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809/2004, les comparaisons des résultats de Groupe Eurotunnel pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2014 figurant aux chapitres 9 du Document de Référence 2013 et du Document de Référence 2014 respectivement, sont incluses par référence dans le présent Document de Référence ainsi que les éléments financiers relatifs aux exercices clos le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2014 figurant en paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2013 et du Document de Référence 2014 respectivement.

Les informations qui suivent, relatives à la situation financière et au résultat consolidé de Groupe Eurotunnel SE, doivent être lues avec les états financiers consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

9.1. FACTEURS IMPORTANTS INFLUANT SENSIBLEMENT OU POUVANT INFLUER SENSIBLEMENT SUR LE REVENU D'EXPLOITATION DU GROUPE

Les principaux facteurs ayant une incidence sur les revenus sont exposés aux chapitres 4 et 6 du présent Document de Référence.

9.2. COMPARAISON DES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2014 ET 31 DECEMBRE 2015

Compte tenu du contexte décrit à la note A.1 des états financiers consolidés de Groupe Eurotunnel SE figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, le Groupe considère qu'au cours du deuxième semestre 2015, les conditions d'application de la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » sont applicables à son segment maritime « MyFerryLink » (voir note D des états financiers consolidés de Groupe Eurotunnel SE figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence). En conséquence, le résultat net du segment MyFerryLink réalisé sur l'exercice, ainsi que sur la période comparative, sont présentés sur une seule ligne du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ».

Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2014 présenté dans cette section a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2015, soit 1£=1,375€.

9.2.1 SYNTHÈSE

—

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe au titre de l'exercice 2015 s'élève à 1 222 millions d'euros, en augmentation de 54 millions d'euros (+5 %) par rapport à 2014. Les charges d'exploitation s'élèvent à 680 millions d'euros, en augmentation de 51 millions d'euros (+8 %). L'EBITDA s'établit à 542 millions d'euros, en progression de 3 millions d'euros par rapport à 2014 ; ceci ne tient pas compte de la réclamation de 29 millions d'euros adressée à la Commission intergouvernementale au titre de l'impact des perturbations du trafic de la Liaison Fixe en raison des tentatives d'intrusion de migrants au cours de l'année 2015. Compte tenu d'une diminution des amortissements de 9 millions d'euros, le résultat opérationnel courant est en amélioration de 12 millions d'euros et s'établit à 390 millions d'euros. Le coût de l'endettement financier net est en diminution de 22 millions d'euros en raison de la baisse des taux d'inflation. Le résultat net des activités poursuivies de Groupe Eurotunnel pour l'exercice 2015 est un profit de 107 millions d'euros, en amélioration de 21 millions d'euros par rapport à 2014.

Le résultat consolidé net de l'exercice 2015, après prise en compte des activités non poursuivies, est de 100 millions d'euros, en amélioration de 26 millions d'euros par rapport au résultat net de 74 millions d'euros (recalculé) pour l'exercice 2014.

Le Free Cash Flow⁽¹⁾ généré en 2015 s'élève à 157 millions d'euros contre 155 millions d'euros en 2014. Au 31 décembre 2015, la trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'élèvent à 406 millions d'euros contre 385 millions d'euros au 31 décembre 2014.

⁽¹⁾ Le calcul du Free Cash Flow est présenté en section 10.8 du présent Document de Référence.

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014 recalculé ^(*,**)	Variation		2014 publié ^(**)
			M€	%	
Taux de change €/£	1,375	1,375			1,258
Liaison Fixe	915	887	28	3 %	847
Europorte	307	281	26	9 %	267
Chiffre d'affaires	1 222	1 168	54	5 %	1 114
Liaison Fixe	(392)	(366)	26	7 %	(354)
Europorte	(288)	(263)	25	10 %	(251)
Charges d'exploitation	(680)	(629)	51	8 %	(605)
Marge d'exploitation (EBITDA)	542	539	3	0 %	509
Amortissements	(152)	(161)	(9)	-6 %	(161)
Résultat opérationnel courant	390	378	12	3 %	348
Autres (charges) / produits opérationnels nets	(3)	3	6		3
Résultat opérationnel (EBIT)	387	381	6	2 %	351
Quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalences	(1)	(1)			(1)
Coût de l'endettement financier net	(263)	(285)	(22)	-8 %	(272)
Autres charges financières nettes	(8)	(5)	(3)		(5)
Résultat avant impôts des activités poursuivies : profit	115	90	25	28 %	73
Impôts sur les bénéfices	(8)	(4)	(4)		(4)
Résultat net des activités poursuivies : profit	107	86	21		69
Résultat net des activités non poursuivies : perte	(7)	(12)	5		(12)
Résultat net consolidé : profit	100	74	26		57

* Recalculé à taux de change constant, celui utilisé pour le compte de résultat 2015 (1£=1,375€).

** Retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink.

L'évolution du résultat des activités poursuivies avant impôts par segment d'activité par rapport à 2014 est détaillée ci-après :

EN MILLIONS D'EUROS	Amélioration/(détérioration) du résultat		
	Liaison Fixe	Europorte	Total Groupe
Résultat avant impôts : 2014 recalculé au taux de change 2015	75	15	90
Amélioration/(détérioration) du résultat :			
Chiffre d'affaires	+28	+26	+54
Charges d'exploitation	-26	-25	-51
EBITDA	+2	+1	+3
Amortissements	+10	-1	+9
Résultat opérationnel courant	+12	-	+12
Autres produits / charges opérationnels nets	+8	-14	-6
Résultat opérationnel (EBIT)	+20	-14	+6
Coût de l'endettement financier net	+22	-	+22
Autres produits / charges financiers nets	-3	-	-3
Total variations	+39	-14	+25
Résultat avant impôts des activités poursuivies : 2015	114	1	115

9.2.2 SEGMENT CONCESSION DE LA LIAISON FIXE

Dans le segment de la Concession de la Liaison Fixe qui représente son cœur de métier, Groupe Eurotunnel exploite et commercialise directement un Service de Navettes dans le Tunnel et gère également la circulation des Trains à Grande Vitesse

9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

Voyageurs (Eurostar) et des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires à travers le Réseau Ferroviaire. Ce segment comprend également les activités des services corporate du Groupe.

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014	Variation	
			M€	%
Taux de change €/£	1,375	1,375		
Navettes	580	552	28	+5 %
Réseau Ferroviaire	319	319	-	+0 %
Autres revenus	16	16	-	+2 %
Chiffre d'affaires	915	887	28	+3 %
Achats et charges externes	(215)	(204)	+11	+6 %
Charges de personnel	(177)	(162)	+15	+9 %
Charges d'exploitation	(392)	(366)	+26	+7 %
Marge d'exploitation (EBITDA)	523	521	+2	+0 %
<i>EBITDA / chiffre d'affaires</i>	57,1 %	58,8 %		

a) Chiffre d'affaires de la Concession de la Liaison Fixe

Le chiffre d'affaires du segment, qui en 2015 représente 75 % du chiffre d'affaires du Groupe, s'élève à 915 millions d'euros, en hausse de 3 % par rapport à l'année 2014.

i) Service Navettes

Trafic (en nombre de véhicules)	2015	2014	Variation
Navettes Camions	1 483 741	1 440 214	+3 %
Navettes Passagers :			
Voitures ^(*)	2 556 585	2 572 263	-1 %
Autocars	58 387	63 059	-7 %

* Y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars.

Le chiffre d'affaires du service Navettes pour l'année 2015 s'élève à 580 millions d'euros, en hausse de 5 % (28 millions d'euros) par rapport à l'année précédente.

Navettes Camions

La forte progression du marché transmanche camions sur les lignes du Déroit au premier semestre 2015 (+8 %) s'est atténuée au second semestre (+1 %) en conséquence des problèmes liés à la situation migratoire en Europe et dans le Calais en particulier, pour donner en année pleine une croissance estimée à 4 % par rapport à 2014. Le trafic camions de la Liaison Fixe a progressé de 3 % et sa part de marché s'établit à 37 % sur l'année en dépit des perturbations liées aux tentatives d'intrusion des migrants, notamment pendant la période de juin à octobre 2015. Suite aux mesures de sécurisation du site de Coquelles à partir de la fin du mois d'octobre, l'activité a connu une nette amélioration : les mois de novembre et décembre ont été chacun des mois record en termes de trafic camions. Les 1 483 741 poids lourds transportés sur l'année 2015 représentent le plus haut niveau de trafic jamais atteint par le service Navettes Camions depuis l'ouverture du Tunnel en 1994.

Navettes Passagers

Le marché transmanche des voitures sur les lignes du Déroit, en progression d'environ 3 % au premier semestre 2015, mais fortement impacté par l'effet des migrants dans le Calais à partir de juin 2015 et par les attentats à Paris en novembre, a fini par reculer d'environ 3 % sur l'année 2015 par rapport à 2014. Malgré cette baisse du marché, la part de marché de l'activité voitures de la Liaison Fixe a augmenté de plus d'un point pour s'établir à 52,6 % pour l'année 2015, un niveau record depuis le début d'exploitation.

Également touché par les événements perturbateurs de l'année, notamment les attentats et les états d'urgence à Paris et à Bruxelles mi-novembre, le marché des autocars a baissé d'environ 3 % par rapport à 2014 et la part de marché autocars de la Liaison Fixe a diminué de deux points à 37,7 %.

ii) Réseau Ferroviaire

Trafic	2015	2014	Variation
Trains à Grande Vitesse Passagers (Eurostar) :			
Passagers(*)	10 399 267	10 397 894	+0 %
Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires(**) :			
Nombre de tonnes	1 420 826	1 648 047	-14 %
Nombre de trains	2 421	2 900	-17 %

* Seuls sont comptabilisés dans ce tableau les passagers d'Eurostar qui empruntent le Tunnel, ce qui exclut les liaisons Paris-Calais et Bruxelles-Lille.

** Les trains des entreprises ferroviaires (DB Schenker pour le compte de BRB, la SNCF et ses filiales, et Europorte) ayant emprunté le Tunnel.

L'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs d'Eurostar et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires a généré un revenu de 319 millions d'euros en 2015.

Le nombre de voyageurs Eurostar empruntant le Tunnel est stable sur l'année 2015 par rapport à 2014. Au début de l'année 2015, le trafic a été impacté par les attentats à Paris au mois de janvier, mais ensuite a bénéficié d'une croissance de la demande et du lancement des nouveaux services directs depuis Londres vers Lyon et Marseille. Au troisième trimestre 2015, le trafic a été impacté d'abord par la crise des migrants, et puis, de manière plus importante à partir de mi-novembre, par les attentats à Paris et les états d'urgence à Paris et à Bruxelles.

Le nombre de trains de marchandises empruntant le tunnel sous la Manche a progressé de 4 % au premier semestre 2015, grâce notamment au transport intermodal et à l'impact favorable du programme d'aide aux nouvelles dessertes ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions). Cependant, les nombreux incidents liés aux intrusions de migrants affectant le site SNCF de Calais Frethun à partir du mois de juin ont fortement impacté l'activité de trains de marchandises et ont contraint les entreprises ferroviaires à suspendre périodiquement le trafic de fret ferroviaire de nuit. En conséquence, le nombre de trains de marchandises a été en forte baisse, de 17 %, sur l'année.

b) Charges d'exploitation de la Concession de la Liaison Fixe

Les charges d'exploitation du segment Liaison Fixe sur l'exercice 2015 sont en augmentation de 7 % par rapport à 2014, à 392 millions d'euros. Cette augmentation de 26 millions d'euros est générée principalement :

- par l'impact de l'augmentation de l'activité sur les coûts de personnel, de maintenance et les autres coûts opérationnels, à hauteur de 15 millions d'euros, et
- par des coûts supplémentaires de 8 millions d'euros résultant du renforcement des mesures de sûreté suite à l'afflux important des migrants à Calais (7 millions d'euros, nets des montants remboursés par les autorités) et à la mise en place des contrôles de passeports au départ du Royaume-Uni suite à la nouvelle réglementation britannique introduite en avril 2015 (1 million d'euros).

9.2.3 SEGMENT EUROPORTE

Le segment Europorte intervient sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français et au Royaume-Uni. Il regroupe, notamment, GBRF au Royaume-Uni et Europorte France et Socorail en France.

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014	Variation	
			M€	%
Taux de change €/£	1,375	1,375		
Chiffre d'affaires	307	281	26	+9 %
Achats et charges externes	(178)	(163)	+15	+9 %
Charges de personnel	(110)	(100)	+10	+10 %
Charges d'exploitation	(288)	(263)	25	+10 %
Marge d'exploitation (EBITDA)	19	18	+1	+7 %

a) Chiffre d'affaires d'Europorte

L'augmentation du chiffre d'affaires d'Europorte de 26 millions d'euros (9 %) provient essentiellement de nouveaux contrats démarrés en 2015 et de l'effet en année pleine des contrats démarrés en 2014.

9 EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

b) Charges d'exploitation d'Europorte

Les charges d'exploitation ont augmenté de 10 % reflétant le développement commercial, ainsi que les frais supplémentaires induits par le démarrage de nouveaux contrats conclus en 2015.

9.2.4 MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)

—

L'EBITDA par segment d'activité évolue comme suit :

EN MILLIONS D'EUROS	Liaison Fixe	Europorte	Total Groupe
EBITDA 2014 recalculé	521	18	539
Amélioration/(détérioration) :			
Chiffre d'affaires	+28	+26	+54
Charges d'exploitation	-26	-25	-51
Total variations	+2	+1	+3
EBITDA 2015	523	19	542

La marge d'exploitation consolidée du Groupe de 542 millions d'euros est en amélioration de 3 millions d'euros par rapport à 2014. L'EBITDA de la Liaison Fixe a été impacté par les conséquences à la fois sur le chiffre d'affaires et sur les charges d'exploitation des tentatives d'intrusions des migrants, ainsi que par l'effet des attentats à Paris notamment sur le trafic des Navettes Passagers et d'Eurostar. Une réclamation de 29 millions d'euros a été adressée à la Commission intergouvernementale au titre de l'impact des perturbations du trafic de la Liaison Fixe en raison des tentatives d'intrusion de migrants au cours de l'année 2015. Aucun produit à recevoir n'a été comptabilisé, au 31 décembre 2015, au titre de cette réclamation.

9.2.5 RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

—

Les dotations aux amortissements sont en diminution de 9 millions d'euros du fait de la fin de l'amortissement de certaines immobilisations de la Liaison Fixe dont la durée de vie économique était de 20 ans.

Le résultat opérationnel de l'année 2015 est positif de 387 millions d'euros à comparer à 381 millions d'euros en 2014.

9.2.6 RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES

—

A 263 millions d'euros pour l'exercice 2015, le coût de l'endettement financier net est en diminution de 22 millions d'euros par rapport à 2014 en raison de la baisse des taux d'inflation qui a eu un effet favorable sur les intérêts et sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière. L'opération de simplification de la structure de la dette (voir note A.2 des états financiers consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence) étant intervenue en fin de l'année 2015, n'a pas eu d'incidence sur les intérêts financiers de la période.

Le rapport de l'EBITDA consolidé du Groupe sur le coût de l'endettement financier brut (hors indexation) est à 2,1 au 31 décembre 2015 (2014 : 2,1).

En 2015, le poste « Autres (charges) / produits financiers nets » intègre 17,5 millions d'euros de frais de consentement liés à l'opération de simplification de la dette conclue en 2015 (voir note A.2 des états financiers consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence), ainsi que des gains de change nets à hauteur de 3 millions d'euros contre des pertes de change nettes de 13 millions d'euros en 2014. Ce poste intègre également les intérêts reçus sur les obligations à taux variable à hauteur de 7 millions d'euros (2014 : 7 millions d'euros).

Le résultat avant impôt des activités poursuivies de Groupe Eurotunnel pour l'exercice 2015 est un profit de 115 millions d'euros, en augmentation de 25 millions d'euros par rapport à 2014 à taux de change constant.

En 2015, le poste « Impôts sur les bénéfices » intègre une charge de 3 millions d'euros au titre de la taxe sur dividende (3 % sur les 97 millions d'euros de dividendes versés en 2015), des impôts sur les bénéfices à hauteur de 12 millions d'euros et un produit net d'impôt différé de 7 millions d'euros.

Le résultat consolidé après impôt des activités poursuivies de Groupe Eurotunnel de l'exercice 2015 est un profit de 107 millions d'euros, en amélioration de 21 millions d'euros à taux de change constant.

9.2.7 RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES : SEGMENT MYFERRYLINK

—

Les filiales du segment maritime « MyFerryLink » de Groupe Eurotunnel avaient pour activité la location de leurs trois navires à la SCOP SeaFrance (une société d'exploitation externe au Groupe Eurotunnel) et la commercialisation des billets de traversées transmanche de véhicules de tourisme et de fret. Les trois navires du Groupe ont été exploités sur le marché transmanche du Déroit entre Calais et Douvres jusqu'à fin juin 2015.

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014
Chiffre d'affaires	52	93
Charges d'exploitation	(57)	(104)
Marge d'exploitation (EBITDA)	(5)	(11)
Dotations aux amortissements	(4)	(5)
Résultat opérationnel courant	(9)	(16)
Autres charges opérationnelles	(1)	—
Résultat opérationnel	(10)	(16)
Impôts sur les bénéfices	3	4
Résultat net des activités non poursuivies	(7)	(12)

Le segment a généré un chiffre d'affaires de 52 millions d'euros en 2015, dont 6 millions d'euros pour la location des navires à la SCOP SeaFrance au premier semestre 2015.

Les charges d'exploitation qui s'élèvent à 57 millions d'euros pour l'année 2015, correspondent essentiellement à l'achat de traversées auprès de la SCOP SeaFrance, aux droits de port liés au trafic transporté, ainsi qu'à différents frais commerciaux et administratifs.

Les autres charges opérationnelles consistent en des coûts liés à la cessation de l'activité maritime.

9.2.8 RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ

—

Le résultat net consolidé après impôt de Groupe Eurotunnel de l'exercice 2015 est un profit de 100 millions d'euros par rapport à un profit de 74 millions d'euros retraités pour l'exercice 2014, soit une amélioration de 26 millions d'euros.

10. TRESORERIE ET CAPITAUX

10.1.	<i>INFORMATION SUR LES CAPITAUX DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	65
10.2.	<i>FLUX DE TRESORERIE DES EXERCICES 2015 ET 2014</i>	65
10.2.1	<i>Flux de trésorerie généré par les activités opérationnelles</i>	65
10.2.2	<i>Flux de trésorerie lié aux activités d'investissements</i>	65
10.2.3	<i>Flux de trésorerie lié aux opérations de financement</i>	66
10.3.	<i>CONDITIONS D'EMPRUNT ET STRUCTURE DE FINANCEMENT DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	66
10.4.	<i>RESTRICTIONS A L'UTILISATION DES CAPITAUX</i>	66
10.5.	<i>SOURCE DE FINANCEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS FUTURS</i>	66
10.6.	<i>RATIOS DE COUVERTURE DU SERVICE DE LA DETTE</i>	66
10.7.	<i>RATIO DETTE NETTE SUR EBITDA</i>	67
10.8.	<i>FREE CASH FLOW</i>	67

10.1. INFORMATION SUR LES CAPITAUX DE GROUPE EUROTUNNEL

Les informations relatives aux capitaux de Groupe Eurotunnel sont présentées dans la note R des états financiers consolidés de GET SE relative au capital social figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

En 2007, l'agence de notation Moody's a attribué à GET SE la note Baa2 qui reste en vigueur à la date du présent Document de Référence.

10.2. FLUX DE TRESORERIE DES EXERCICES 2015 ET 2014

Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, les flux de trésorerie consolidés 2014 présentés dans cette section ont été recalculés au taux de change utilisé pour le bilan au 31 décembre 2015, soit 1£=1,362€.

EN MILLIONS D'EUROS	2015	2014 recalculé ^(*)	Variation	2014 publié
Taux de change €/£	1,362	1,362		1,284
Variation de trésorerie courante	556	508	+48	498
Autres produits et (charges) opérationnels et impôt	(12)	5	-17	4
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	544	513	+31	502
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(106)	(78)	-28	(77)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(432)	(335)	-97	(329)
Variation de trésorerie	6	100	-94	96

* Recalculé à taux de change constant, celui utilisé pour le bilan au 31 décembre 2015 (1£ =1,362€).

10.2.1 FLUX DE TRÉSORERIE GÉNÉRÉ PAR LES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES

La variation de trésorerie courante en 2015 est en augmentation de 48 millions d'euros par rapport à 2014 à taux de change constant, à 556 millions d'euros.

Les autres produits et charges opérationnels et impôt sont en diminution de 17 millions d'euros due à une indemnité non récurrente perçue en 2014 et une augmentation des impôts payés de 5 millions d'euros.

Le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles est en augmentation de 31 millions d'euros à 544 millions d'euros. Cette évolution s'explique principalement par :

- une augmentation nette de 32 millions d'euros provenant des activités de la Liaison Fixe ;
- un flux de trésorerie opérationnelle stable pour Europorte ; et
- une augmentation nette de 18 millions d'euros du flux de trésorerie opérationnel lié aux activités opérationnelles du segment MyFerryLink reflétant l'arrêt de l'activité à fin juin et incluant le recouvrement des créances au cours du deuxième semestre.

10.2.2 FLUX DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENTS

Le flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement passe de 78 millions d'euros en 2014 recalculé au taux de change 2015, à 106 millions d'euros en 2015. En 2015, il est composé notamment :

- des versements nets de 74 millions d'euros liés aux activités de la Liaison Fixe (2014 : 40 millions d'euros) dont 19 millions d'euros pour le projet Terminal 2015, 15 millions d'euros pour le matériel roulant, 8 millions d'euros (nets des remboursements perçus) pour le renforcement de sécurité, 7 millions d'euros pour le remplacement de rail dans le Tunnel et 7 millions d'euros pour le projet GSM-R ;
- des versements nets de 59 millions d'euros liés aux activités d'Europorte, principalement dans le cadre de l'acquisition de nouvelles locomotives au Royaume-Uni et en France pour soutenir le développement de l'activité. Des investissements d'un montant de 26 millions d'euros ont été ensuite refinancés par des opérations de « sale and lease back » ; et
- un encaissement net de 2 millions d'euros constitué notamment du remboursement d'un dépôt de garantie au titre de l'activité de la société ElecLink Limited.

10 TRESORERIE ET CAPITAUX

10.2.3 FLUX DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT

Le flux de trésorerie net lié aux activités de financement en 2015 représente un décaissement de 432 millions d'euros par rapport à 335 millions d'euros en 2014 recalculé au taux de change 2015. En 2015, il est composé notamment :

- des intérêts payés de 254 millions d'euros sur l'Emprunt à Long Terme, sur les contrats de couverture associés et sur autres emprunts (2014 recalculé : 255 millions d'euros),
- des versements de 39 millions d'euros au titre du remboursement contractuel de l'Emprunt à Long Terme et des autres emprunts (2014 recalculé : 36 millions d'euros),
- du versement d'un dividende pour un montant de 97 millions d'euros (81 millions d'euros en 2014),
- du versement de frais de consentement de 42 millions d'euros dans le cadre de l'opération de simplification de la structure de la dette (voir note A.2 des états financiers consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence),
- du versement de 14 millions d'euros au titre du programme de rachat d'actions,
- d'un encaissement de 4 millions d'euros au titre d'une location-financement contractée dans le cadre du refinancement de la rénovation des locomotives de GBRf,
- d'un encaissement de 3 millions d'euros au titre de l'exercice des stock options, et
- des intérêts reçus d'un total de 9 millions d'euros, dont 6 millions d'euros au titre des obligations à taux variable détenues par le Groupe (2014 : 9 millions d'euros, dont 6 millions d'euros au titre des obligations à taux variable).

10.3. CONDITIONS D'EMPRUNT ET STRUCTURE DE FINANCEMENT DE GROUPE EUROTUNNEL

Le financement de Groupe Eurotunnel est décrit à la section 22.4 du présent Document de Référence.

10.4. RESTRICTIONS A L'UTILISATION DES CAPITAUX

Les restrictions attachées aux engagements financiers prévus dans le cadre de l'Emprunt à Long Terme sont présentées à la section 22.4 du présent Document de Référence.

10.5. SOURCE DE FINANCEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS FUTURS

Les principaux investissements futurs de la Liaison Fixe seront en principe autofinancés. En 2015, le Groupe a repris 13,5 millions d'euros du compte affecté « Capex Reserve » destiné à financer dans la durée des projets d'investissement. Le solde de ce compte (35 millions d'euros au taux de change au 31 décembre 2015) servira au financement des investissements majeurs tels que l'achat des trois nouvelles Navettes Camions et les autres projets décrits au chapitre 5 du présent Document de Référence.

Les acquisitions de matériel roulant pour Europorte pourraient être assurées par financement externe ou par des opérations de « sale and lease back ». Par ailleurs, les investissements liés au projet ElecLink sont décrites au paragraphe 5.2 du présent Document de Référence.

10.6. RATIOS DE COUVERTURE DU SERVICE DE LA DETTE

Groupe Eurotunnel doit, au titre de l'Emprunt à Long Terme, respecter les engagements financiers suivants :

- A chaque clôture semestrielle, le ratio de couverture du service de la dette ne doit pas être inférieur à 1,10. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé, sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette. Le non-respect de cet engagement financier constitue un des cas de défaut et d'exigibilité anticipé tel que décrit à la note V des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

- A chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service synthétique de la dette résultant de l’Emprunt à Long Terme ne doit pas être inférieur à 1,25, ledit ratio étant calculé en tenant compte d’un amortissement théorique de l’Emprunt à Long Terme et par référence à la période des douze mois précédant la date de test. Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle entraîne des restrictions sur l’utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d’intérêts au titre de l’Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu’à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. Ces restrictions concernent notamment la capacité de Groupe Eurotunnel à distribuer des dividendes et à financer certaines activités de développement. Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l’Emprunt à Long Terme jusqu’à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

Le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture synthétique du service de la dette de Groupe Eurotunnel SE au 31 décembre 2015 sont respectivement de 1,83 et de 1,64. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2015.

10.7. RATIO DETTE NETTE SUR EBITDA

Le ratio de dette nette sur EBITDA tel que défini par le Groupe est le rapport entre les dettes financières diminuées de la valeur des obligations à taux variable détenues et de la trésorerie et équivalents de trésorerie, et l’EBITDA consolidé. Au 31 décembre 2015, ce ratio est à 6,5 à comparer à 7,0 au 31 décembre 2014.

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Dette financière non courante	4 017	4 040
Dette financière courante	47	44
Dette financière total	4 064	4 084
Obligations à taux variable	(161)	(156)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(406)	(385)
Dette nette	3 497	3 543
EBITDA(*)	542	509
Ratio dette nette / EBITDA	6,5	7,0
Taux de change du bilan €/£	1,362	1,284
Taux de change du compte de résultat €/£	1,375	1,258

* EBITDA 2014 retraité suite à l’application d’IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink.

Le Groupe considère que ce ratio est plus pertinent et plus adapté à sa structure et à sa performance que le ratio d’endettement à long terme sur les immobilisations corporelles présenté jusqu’en 2014.

10.8. FREE CASH FLOW

Le Free Cash Flow tel que défini par le Groupe, est le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles diminué du flux de trésorerie net lié aux activités d’investissement (hors investissements initiaux associés aux nouvelles activités et acquisition de titres de participation) et du flux de trésorerie net relatif au service de la dette et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers).

A 157 millions d’euros en 2015, le Free Cash Flow est au même niveau qu’en 2014 (recalculé au taux de change du 31 décembre 2015) malgré l’augmentation des dépenses d’investissement, principalement en raison de la progression du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles (voir paragraphe 10.2 ci-dessus pour plus de détails).

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014	
		recalculé	publié
Taux de change €/£	1,362	1,362	1,284
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	544	513	502
Flux de trésorerie net lié aux activités d’investissement	(106)	(78)	(77)
Intérêts versés sur emprunts et contrats de couverture de taux	(254)	(255)	(248)
Remboursement des dettes financières	(39)	(36)	(35)
Intérêts reçus et autres recettes	12	13	13
Free Cash Flow	157	157	155

11. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES

11.1. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

L'intensité du trafic dans le Système conduit Groupe Eurotunnel à concentrer sa politique de recherche et développement sur l'amélioration des performances de son matériel roulant d'une part, sur la fiabilisation de ses infrastructures et sur le renforcement de la sécurité de ses clients d'autre part.

Groupe Eurotunnel a ainsi lancé un programme d'étude pour le développement de Navettes Camions dites « de nouvelle génération » et la redéfinition de Navettes Passagers. Ce vaste programme de recherche s'appuie sur la réussite de projets innovants tels que la conception de nouvelles superstructures sur ses Navettes Camions (déflecteurs combinant les fonctions de protection des pagodes avec des gains de consommation énergétique grâce à une étude aérodynamique complexe), la définition de nouveaux planchers pour les Navettes Camions et le développement de nouvelles portes coupe-feu dans ses Navettes Passagers. La démarche itérative entreprise par Groupe Eurotunnel a pour but d'augmenter de manière significative le niveau de performance et de fiabilité de son matériel roulant.

Par ailleurs, face à des contraintes d'exploitation spécifiques et toujours plus intenses, Groupe Eurotunnel a initié un programme de recherche afin de concevoir un nouveau blochet (pièce de béton sur laquelle repose les rails) plus résistant répondant aux sollicitations imposées par les contraintes d'utilisation et l'augmentation du trafic. Ce projet mobilise des ressources internes ainsi que des prestataires externes dont l'expertise dans le domaine du ferroviaire et des matériaux permet une meilleure compréhension des phénomènes et le développement d'une solution innovante dépassant les incertitudes techniques identifiées.

La Chaire sur les « Sciences pour le transport ferroviaire » entre Groupe Eurotunnel et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées dont l'objectif est la réalisation de projets de recherche sur l'évolution technologique de l'infrastructure, l'analyse de son cycle de vie, la conception de systèmes d'intelligence ferroviaire et la compréhension des phénomènes de massification a été mobilisée en particulier sur ce projet.

Enfin, Groupe Eurotunnel a confirmé sa politique de lutte contre l'incendie en développant une nouvelle solution de détection et d'extinction d'un feu à bord de ses locomotives. Ce projet mené en collaboration avec différents experts de la lutte contre l'incendie s'est traduit par la réalisation de tests en laboratoire et grandeur nature afin de valider le niveau de performance du système.

Le Groupe est membre fondateur du conseil d'administration de la Fondation de Coopération Scientifique Railenium. Railenium est un Institut de Recherche Technologique au service de la filière industrielle ferroviaire, sélectionné dans le cadre du Grand Emprunt. Il est constitué d'une Fondation de Coopération Scientifique et d'un centre d'essais. Railenium a pour mission d'offrir une plateforme de Recherche Développement, d'essais, d'ingénierie et de formation en matière d'infrastructure ferroviaire. La Fondation mutualise les efforts des organismes de recherche et des entreprises pour développer des programmes de recherche et développement dans le domaine de l'infrastructure et des systèmes ferroviaires pouvant aller jusqu'au prototypage industriel. Les partenaires de l'Institut regroupent sept organismes de recherche et de formation, quinze entreprises industrielles, de construction, de services et d'ingénierie et trois opérateurs d'infrastructure (SNCF Réseau, SNCF et Groupe Eurotunnel). Une convention d'accord a été signée entre Railenium et Groupe Eurotunnel le 11 mars 2015. Cet accord permet aux membres de Railenium, de réaliser des tests d'endurance de matériels, de caractériser les sollicitations mécaniques de l'infrastructure et de valider de nouveaux modèles numériques de voie sur le réseau d'Eurotunnel dans le but de mener à bien des projets innovants.

11.2. MARQUES, BREVETS ET LICENCES

11.2.1 MARQUES ET NOMS DE DOMAINES

–

Les marques significatives pour Groupe Eurotunnel sont les marques nominatives, figuratives et semi figuratives Eurotunnel, protégeant le nom « Eurotunnel » et le design du logo. Les autres marques exploitées sont essentiellement des marques déposées pour protéger les dénominations sociales des sociétés de Groupe Eurotunnel, telles que notamment « France Manche », « Europorte » ou « MyFerryLink », ou certains noms commerciaux, tels que notamment « Le Shuttle ».

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel détient à la date du présent Document de Référence, un portefeuille d'approximativement 420 noms de domaine, dont notamment « eurotunnel.com ».

11.2.2 BREVETS

–

Groupe Eurotunnel a également déposé des brevets relatifs à des dispositifs particuliers liés à son activité.

A la date du présent Document de Référence, trois dispositifs, dont celui relatif aux stations SAFE, font l'objet de brevets en vigueur déposés par FM.

11.2.3 LICENCES

–

Groupe Eurotunnel ne bénéficie d'aucune licence de la part d'un tiers lui permettant d'exploiter la marque d'un tiers. Une licence non exclusive a été concédée sur le brevet « Système auto convergent de maintenance d'un équipement complexe à forte volumétrie ».

12. INFORMATION SUR LES TENDANCES

Les principales tendances concernant ou affectant les activités de Groupe Eurotunnel SE sont décrites aux chapitres 6 et 9 du présent Document de Référence.

Groupe Eurotunnel poursuit maintenant depuis plusieurs années une stratégie de développement fondée sur la création de valeur dans la durée. Cet axe, assis sur différents plans d'amélioration de sa compétitivité, s'appuie sur les grandes forces du Groupe :

- un savoir-faire unique en tant que Concessionnaire de la Liaison Fixe, facteur de forte crédibilité auprès des partenaires ;
- une offre de service toujours améliorée ;
- un modèle économique aux fondamentaux solides.

Ces grandes forces se déploient dans le contexte d'une crise migratoire d'une ampleur sans précédent en Europe et de persistance de la menace d'attentats terroristes. Compte tenu de ce nouvel environnement, la stratégie du Groupe conjugue performance, qualité de service et à cette fin, Groupe Eurotunnel place le capital humain au cœur de sa stratégie, au service de ses clients.

Aux termes du Contrat de Concession, les Concessionnaires ont pour mission d'assurer l'exploitation de la Liaison Fixe et les Etats, de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour permettre la continuité et la fluidité de la circulation. Depuis 1994, cette liaison terrestre, rapide et respectueuse de l'environnement, est devenue un lien vital entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale. Pour préserver la fluidité des échanges avec le Royaume-Uni, affectée à l'automne 2015 par les effets de la crise migratoire, les deux Etats ont, dans le cadre de leur mission régaliennne, contribué au renforcement du haut niveau de protection de la Liaison Fixe, assurant depuis plusieurs mois, l'étanchéité des frontières. Sur le long terme, il est prévu de poursuivre le renforcement de la sécurisation du site.

Le marché camions du Déroit a continué de progresser en 2015, en dépit des perturbations de l'environnement géopolitique. Groupe Eurotunnel se fixe pour objectif de conforter et, selon les segments, de renforcer sa place, dans ce marché en croissance et s'en donne les moyens, par les investissements visant à accroître le nombre de Navettes Camions, la disponibilité du matériel roulant et améliorer la fluidité, avec, notamment, le projet Terminal 2015. Les chantiers d'extension des terminaux de Coquelles et de Folkestone et la commande de trois nouvelles Navettes Camions ont été réalisés pour être en mesure, à l'horizon 2020, d'accueillir :

- 2 millions de camions ;
- 3 millions de voitures ; et
- 13,5 millions de passagers trains à grande vitesse.

Groupe Eurotunnel s'attachera, en tant que Groupe, en 2016 à conforter ses relais de croissance, tels que l'ensemble Europorte qui propose, au niveau européen, une large gamme de services de fret ferroviaire intégrés, tout en réaffirmant la priorité donnée à la sécurité et la qualité de service et en poursuivant les projets de développement de l'infrastructure du tunnel, dans des marchés d'avenir comme le projet ElecLink, projet majeur visant à réaliser une interconnexion électrique entre la France et la Grande-Bretagne.

Groupe Eurotunnel continuera de préparer l'avenir en travaillant à la phase deux du projet de refinancement de sa dette, particulièrement des tranches à taux variable, pour permettre de minimiser sur la durée, toutes choses égales par ailleurs, le coût du service de la dette du Groupe.

Le Groupe se fixe l'objectif financier d'un EBITDA de 560 millions d'euros pour 2016, qui intègre les conséquences potentielles de nouveaux épisodes de crises migratoires ou d'actes terroristes, et, dans les mêmes hypothèses, de 605 millions d'euros pour 2017 (sur la base d'une parité de change livre/euro de 1£=1,375€).

Cet objectif est fondé sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables. Elles tiennent compte tout particulièrement des conséquences du contexte géopolitique et sont toutefois susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, concurrentiel, et réglementaire. En outre, la matérialisation de certains risques décrits au chapitre 4 « Facteurs de risques » du présent Document de Référence aurait un impact sur les activités du Groupe et sa capacité à réaliser ses objectifs. Par ailleurs, la réalisation des objectifs suppose la mise en œuvre avec succès de la stratégie présentée au chapitre 6 « Descriptif des activités de Groupe Eurotunnel » du présent Document de Référence. Groupe Eurotunnel ne prend donc aucun engagement ni ne donne aucune garantie sur la réalisation des objectifs et les informations prospectives figurant au présent chapitre ne sauraient être utilisées pour établir des prévisions de résultat.

13. PREVISIONS



Le Groupe ne communique pas de prévisions.

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14. ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14.1.	<i>CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	73
14.2.	<i>COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	81
14.3.	<i>DIRECTION GÉNÉRALE</i>	81
14.4.	<i>CONFLITS D'INTÉRÊTS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE</i>	83
14.5.	<i>INTÉRÊTS DES DIRIGEANTS DANS LE CAPITAL DE GET SE À LA DATE DU PRÉSENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE</i>	84
14.6.	<i>DÉCLARATIONS CONCERNANT LES ORGANES D'ADMINISTRATION</i>	84
14.7.	<i>COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION</i>	84

14.1. CONSEIL D'ADMINISTRATION

A la date du présent Document de Référence, les membres du conseil d'administration de GET SE sont les suivants :

Nom	Fonctions	Sexe	Nationalité	Début 1 ^{er} mandat	Dernier renouvellement	Fin mandat en cours	Années de présence au conseil
Dirigeants mandataires sociaux							
Jacques Gounon	Président directeur général	H	française	2007	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	9
Administrateurs qualifiés de non indépendants							
Philippe Camu	Administrateur	H	belge	2010	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	6
Administrateurs qualifiés d'indépendants							
Patricia Hewitt	Administrateur	F	australienne	2010	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	6
Peter Levene	Administrateur	H	britannique	2012	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015	4
Colette Lewiner	Administrateur	F	française	2012	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015	4
Colette Neuville	Administrateur Présidente du comité nominations et rémunérations Administrateur référent	F	française	2007	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015	9
Perrette Rey	Administrateur	F	française	2013	N/A	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015	3
Robert Rochefort	Administrateur Président du comité d'audit	H	française	2007	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	9
Jean Pierre Trotignon	Administrateur Président du comité sécurité sûreté	H	française	2010	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015	6
Philippe Vasseur	Administrateur	H	française	2007	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	9
Tim Yeo	Administrateur Président du comité stratégie et développement durable	H	britannique	2007	29 avril 2014	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2017	9

Les mandats d'administrateur de Colette Neuville, Colette Lewiner, Perrette Rey, Jean-Pierre Trotignon et Peter Levene arrivent à échéance à l'issue de l'assemblée générale du 27 avril 2016. Leur renouvellement va être proposé au vote des actionnaires à cette assemblée générale.

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Le tableau ci-dessous présente les mandats détenus par les membres du conseil d'administration de GET SE, à la date du présent Document de Référence, dans des sociétés cotées en France et à l'étranger, en dehors de Groupe Eurotunnel :

Nom	Mandat social	Société	Place de cotation
Jacques Gounon	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	Euronext Paris
Philippe Camu	<i>Partner Managing Director</i> (associé gérant)	The Goldman Sachs Group, Inc	New York Stock Exchange
Patricia Hewitt	Néant	Néant	Néant
Peter Levene	Administrateur	China Construction Bank (Asia) Corporation Limited	Shanghai
Colette Lewiner	Administrateur	Bouygues/Colas (filiale de Bouygues)	Euronext Paris
	Administrateur	Nexans (S.A.)	Euronext Paris
	Administrateur	Ingenico group (SA)	Euronext Paris
	Administrateur	EDF	Euronext Paris
Colette Neuville	Administrateur	ATOS	Euronext Paris
Perrette Rey	Néant	Néant	Néant
Robert Rochefort	Néant	Néant	Néant
Jean Pierre Trotignon	Néant	Néant	Néant
Philippe Vasseur	Néant	Néant	Néant
Tim Yeo	Président du conseil d'administration	AFC Energy PLC	AIM London

ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14

Le tableau ci-dessous présente la liste des sociétés dans lesquelles les membres du conseil d'administration de GET SE, à la date du présent Document de Référence, ont, hors structure organisationnelle patrimoniale personnelle (SCI...etc.), exercé des fonctions de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou ont été associés commandités au cours des cinq dernières années, ainsi que les sociétés dans lesquelles ils exercent encore ce type de fonctions en dehors de Groupe Eurotunnel :

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
Jacques Gounon	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	2008 à ce jour
Philippe Camu	<i>Partner Managing Director</i>	The Goldman Sachs Group, Inc	2010 à ce jour
	Membre du Comité d'Investissement	Goldman Sachs Infrastructure Partners, le fond d'investissement dans les infrastructures de Goldman Sachs (GSIP)	2006 à ce jour
	Administrateur	Associated British Port Holdings Limited	2006 à 2015
	Membre du Comité des Rémunérations	Associated British Ports	2006 à 2015
	Administrateur	ABP Subholdings UK Ltd	2006 à 2015
	Administrateur	ABP Acquisitions UK Ltd	2006 à 2015
	Administrateur	ABP Bonds UK Ltd	2006 à 2015
	Administrateur	ABP Mezzanine Holdco UK Ltd	2006 à 2015
	Administrateur Alternate Director	ABP Finance Plc	2011 à 2015
	Administrateur	ABPA Holdings Ltd	2011 à 2015
	Administrateur	Redexis Gas S.L (ex : Endesa Gas T&D)	2010 à ce jour
	Administrateur	Distribuidora Regional del Gas, S.A.U.	2010 à 2014
	Administrateur	Redexis Gas Distribución (ex : Endesa Gas Distribución, S.A.U.)	2010 à 2014
	Administrateur	Redexis Gas Transporte (ex : Endesa Gas Transportista, S.L.U.)	2010 à 2014
	Administrateur	Redexis Gas Baleares SA (ex : GESA Gas, S.A.U.)	2010 à 2014
	Administrateur	Transportista Regional de Gas, S.A.	2010 à 2014
	Administrateur	LNi Group Oy	Jusqu'en 2012
	Administrateur	LNi Verkkko	Jusqu'en 2012
Patricia Hewitt	<i>Senior Independent Director</i> (Administrateur indépendant senior)	BT Group plc	2008 à 2014
	<i>Chair</i>	UK India Business Council (UKIBC)	2009 à ce jour
	<i>Chair</i>	UK India Business Council India (Pvt) Ltd	2013 à ce jour
	<i>Chair</i>	Katha Children's Trust	2010 à 2014
	Membre du comité de supervision Asie Pacifique	Barclays Group plc	2009 à 2012
Peter Levene	Président du conseil	General Dynamics United Kingdom Limited	2001 à ce jour
	Administrateur	Haymarket Group Limited	2006 à ce jour
	Vice-Président du conseil	Starr International Company, Inc.	2011 à ce jour
	Président du conseil	Starr Underwriting Agents Limited	2011 à ce jour
	Administrateur	China Construction Bank (Asia) Corporation Limited	2013 à ce jour
	Président du conseil	Tikehau Investments Limited	2013 à ce jour
	Administrateur	China Construction Bank	1997 à 2012
	Président	NBNK Investments plc	2010 à 2012
	Administrateur	Total SA	2005 à 2011
	Président	Lloyd's	2002 à 2011

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
Colette Lewiner	Administrateur indépendant, présidente du comité rémunérations	Bouygues (S.A.)	2010 à ce jour
	Administrateur indépendant, membre du comité stratégique	Nexans (S.A.)	2004 à ce jour
	Administrateur indépendant, membre du comité des comptes	Colas (S.A.)	2011 à ce jour
	Administrateur indépendant	Ingenico Group (SA)	2015 à ce jour
	Administrateur, membre du comité d'audit et présidente du comité éthique	EDF	2014 à ce jour
	Présidente du conseil d'administration	TDF (SAS)	2010 à ce jour
	Administrateur indépendant, présidente du comité des nominations et rémunérations	Crompton Greaves	2013 à 2016 ⁽¹⁾
	Administrateur indépendant, membre du comité d'audit	TGS Nopec Geophysical Company (ASA) – Norvège	2006 à 2015
	Administrateur indépendant	Lafarge SA	2010 à 2014
	Administrateur indépendant	La Poste (S.A.)	2005 à 2011
Colette Neuville	Présidente Fondatrice	Association de Défense des Actionnaires Minoritaires (ADAM)	1991 à ce jour
	Administrateur	Faidier (Fédération des Associations de Défense des Epargnants pour la Retraite)	2008 à ce jour
	Administrateur	ATOS	2012 à ce jour
	Administrateur	Numéricable SFR	2014 à 2016
	Censeur	ATOS	2010 à 2012
	Membre du conseil de gouvernance	Ecole de Droit et Management de Paris II – Assas	2009 à ce jour
	Administrateur	ARCAF (Association de Défense des Fonctionnaires Epargnants pour la Retraite)	2011 à ce jour
Perrette Rey	Néant	Néant	Néant
Robert Rochefort	Administrateur	BNP Paribas Personal Finance (CETELEM)	2003 à ce jour
	Administrateur co-président	ObSoco (Observatoire société et consommation)	2013 à ce jour
Jean-Pierre Trotignon	Membre du Comité de Surveillance	Plastic Omnium Environnement SAS (extension périmètre Compagnie Signature SAS)	2000 à 2015
	Administrateur	BG Bonnard et Gardel Holding SA (suisse)	2011 à ce jour
	Président du conseil d'administration	BG Bonnard et Gardel Holding SA (Suisse)	2015 à ce jour

⁽¹⁾ Date de fin de mandat : mars 2016

ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
Philippe Vasseur	Président du conseil de surveillance	Banque Commerciale du Marché Nord Europe	2000 à 2015
	Administrateur	Bonduelle SAS	2008 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Caisse de Crédit Mutuel Lille Liberté (société coopérative de crédit à capital variable)	2005 à 2016 ⁽²⁾
	Président du conseil d'administration	Caisse Fédérale du Crédit Mutuel Nord Europe (société anonyme coopérative)	2000 à 2015
	Administrateur	Caisse Solidaire du Crédit Mutuel Nord Europe (société coopérative de crédit à capital variable)	2005 à 2015
	Administrateur	Caisse Centrale du Crédit Mutuel	2014 à 2016
	Administrateur	CIC SA	2001 à 2015
	Représentant permanent – CFCMNE (Administrateur)	Groupe des Assurances du Crédit Mutuel	2005 à 2015
	Président	Chambre de commerce et d'industrie Région Nord Pas de calais (établissement public)	2011 à 2016 ⁽³⁾
	Président du conseil de surveillance	Groupe La Française	2006 à 2015
	Administrateur	Holder SAS	2005 à 2013
	Représentant permanent – CFCMNE (Censeur)	LOSC Lille Métropole	2005 à 2015
	Président du conseil de surveillance	Nord Europe Assurances SA	2006 à 2015
	Administrateur	Nord Europe Partenariat	2009 à 2015
	Président du conseil d'administration	Société de Développement Régional de Normandie	2001 à 2013
	Administrateur	BKCP Immo IT SCRL (ex BKCP SCRL) – Belgique	2001 à 2015
	Administrateur	BKCP Securities (SA) – Belgique –	2005 à 2013
	Président du conseil d'administration	Crédit Mutuel Nord Europe Belgium (SA) – Belgique –	2000 à 2015
	Administrateur	BKCP Banque (ex :Credit Professionnel SA) – Belgique –	2000 à 2015
	Membre du conseil de surveillance	La Française AM Private Bank (SA) – Luxembourg –	2011 à 2014
Représentant permanent – CMNE Belgium	Mobilease (SA) – Belgique	2009 à 2015	
Vice-Président du conseil	Beobank	2012 à 2015	
Représentant permanent – CMNE Belgium	Alverzeele (SA)	2009 à 2011	

⁽²⁾ Date de fin de mandat prévue : avril 2016

⁽³⁾ Date de fin de mandat prévue : mai 2016

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
Tim Yeo	Président du conseil d'administration	AFC Energy PLC	2006 à ce jour
	Président du conseil d'administration	TMO Renewables Limited	2010 à 2014
	Administrateur	TMOTMO Renewable Energy Group Limited	2013 à 2014
	Administrateur	TMO Bio Tech Limited	2013 à 2014
	Administrateur	Anacol Holdings Limited	1979 à ce jour
	Administrateur	Adeptt Ltd	2013 à 2014
	Président du conseil d'administration	Eco City Vehicles PLC	2007 à 2012
	Administrateur	General Securities Register, Limited	1979 à ce jour
	Administrateur	ITI Energy Limited	2006 à 2013
	Administrateur	Locana Corporation (London) Limited	1979 à ce jour

Pour les besoins de leurs mandats sociaux dans Groupe Eurotunnel, les administrateurs sont domiciliés au siège social de GET SE, 3 rue La Boétie 75008 Paris.

La biographie de chacun des membres du conseil d'administration de GET SE à la date du présent Document de Référence figure ci-dessous :

Jacques Gounon

Jacques Gounon, 62 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Après avoir commencé sa carrière en 1977 dans la fonction publique, il devient Directeur général du groupe Comatec (1986-90), puis Directeur du développement du groupe Eiffage (1991-1993), Conseiller Industrie au cabinet du Ministre du Travail (1993-1995), Directeur de cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports (1995-1996), Directeur général adjoint du Groupe Alstom (1996) et Président du secteur entreprise et Membre du comité exécutif d'Alstom (2000), Vice-président-directeur général du groupe Cegelec (2001). Il est nommé Président directeur général d'Eurotunnel en 2005 puis de Groupe Eurotunnel SE en 2007. Il est également administrateur d'Aéroports de Paris et de l'ANSA.

Philippe Camu

Philippe Camu, 48 ans, titulaire d'un diplôme en Management international de HEC, assume la fonction d'associé gérant (« Partner Managing Director ») chez Goldman Sachs à Londres. Il dirige l'activité globale de Goldman Sachs Infrastructure Partners, le fond d'investissement dans les infrastructures de Goldman Sachs. Philippe Camu a débuté sa carrière chez Goldman Sachs en 1992 au sein du département « Corporate Finance » et il a rejoint le département de « Real Estate Principal Investment » en 1997. Il est membre du comité d'investissement de Goldman Sachs Infrastructure Partners et il est administrateur de Redexis Gas (ex :Endesa Gas). Il a rejoint le conseil d'administration de GET SE le 26 mai 2010.

Patricia Hewitt

Patricia Hewitt, 67 ans, diplômée de l'Université de Cambridge, Membre du Parlement britannique représentant le Parti Travailleiste pendant 13 ans, a cessé son mandat en 2010. Patricia Hewitt a d'abord travaillé pour Age Concern (le plus grand organisme caritatif en Grande Bretagne dédié aux personnes âgées). Secrétaire économique au Trésor (1998-1999), elle a ensuite été promue Ministre des petites et moyennes entreprises (1999-2001), puis elle a œuvré comme Secrétaire d'Etat au Commerce et à l'Industrie et Ministre de la condition féminine de 2001 à 2005, avant de devenir Secrétaire d'Etat à la santé de 2005 à 2007. Elle a rejoint le conseil d'administration de GET SE le 26 mai 2010.

Peter Levene

Peter Levene, 74 ans, actionnaire historique d'Eurotunnel (Foundation Shareholders), a rejoint United Scientific Holdings en 1963, dans le secteur de l'industrie de la Défense et est devenu Président de ce groupe en 1981. Devenu successivement conseiller personnel du secrétaire d'Etat à la Défense, au Ministère de la Défense, puis pendant six ans Secrétaire Permanent, responsable des marchés publics de la Défense, il a ensuite été nommé Conseiller auprès du Secrétaire d'Etat à l'Environnement, du Ministre de l'Industrie et du Ministre des Finances, puis Conseiller à l'Efficiency et la Productivité auprès du Premier Ministre de 1992 à 1997. Au cours de cette période, il a également assumé la fonction de Président de Docklands Light Railway, puis de Président directeur général de Canary Wharf Ltd. Il a été membre du Conseil d'administration de J. Sainsbury plc de 2001 à 2004.

et de Total SA, de 2005 à 2011. Il est actuellement Président de General Dynamics UK Ltd, de Starr Underwriting Agents Ltd, vice président de Starr International Company, Inc. et membre du conseil d'administration de Haymarket Publications. Il a été membre de la commission des affaires économiques de la chambre des Lords de 2008 à 2013. Il a assumé la fonction de Sheriff de Londres en 1995-1996, et de Lord Maire de Londres en 1998-1999. Il a reçu le titre de chevalier en 1989 et est devenu pair à vie en 1997, en tant que Lord Levene of Portsoken. Il a assumé la fonction de Président de Lloyd's of London, le leader mondial de l'assurance et de la réassurance de 2002 à 2011, après avoir été vice président de la Deutsche Bank. Auparavant, il avait été Président de Bankers Trust International, Morgan Stanley et Wasserstein Perella. La cooptation de Peter Levene en qualité de membre du conseil d'administration de GET SE a été ratifiée par l'assemblée générale du 26 avril 2012.

Colette Lewiner

Colette Lewiner, 70 ans, ancienne élève de l'Ecole Normale Supérieure, agrégée de physique et Docteur en Sciences physiques, Colette Lewiner est administratrice de Nexans, Groupe Bouygues, EDF, Ingenico et Présidente « non executive » de TDF. Débutant sa carrière à l'Université en tant que maître de conférences où elle mena des recherches sur les phénomènes électriques et magnétiques dans de nouveaux types de semi-conducteurs, elle rejoignit EDF en 1979 à la Direction des Etudes et Recherche, puis créa la Direction du développement et de la stratégie commerciale. En 1992, elle fut nommée Président directeur général de SGN Réseau Eurisys, filiale de Cogema, puis entra chez Capgemini pour créer le secteur « Utilities » qu'elle dirigea. En 2000, à la suite de la fusion de Capgemini et Ernst & Young, Colette Lewiner fut nommée Directrice générale de GSU (Global Sector Unit) « Energie Utilities and Chemicals ». Elle prit en 2004 la responsabilité de l'unité marketing Global du Groupe (qu'elle dirigea jusqu'en 2008) en plus de la direction globale du secteur « Energy, Utilities and Chemicals ». En juillet 2012, Colette Lewiner quitte la Direction du secteur « Energy, Utilities and Chemicals » pour devenir Conseillère Energie du Président de Capgemini. Auteur du « Que sais-je » sur les centrales nucléaires et de multiples publications scientifiques, Colette Lewiner est Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur et dans l'Ordre National du Mérite. La cooptation de Colette Lewiner en qualité de membre du conseil d'administration de GET SE a été ratifiée par l'assemblée générale du 26 avril 2012.

Colette Neuville

Colette Neuville, 79 ans, est licenciée en droit, lauréate de la Faculté de droit, diplômée de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, et diplômée d'Etudes supérieures (DES) d'Economie politique et de Sciences économiques. Elle a occupé les fonctions d'économiste pour l'OTAN, l'Office National des Irrigations (ONI) au Maroc et l'agence de bassin de Loire Bretagne. Colette Neuville est présidente fondatrice de l'ADAM (Association de Défense des Actionnaires Minoritaires). Elle est membre du conseil d'administration d'Atos, ainsi que de deux associations de défense d'épargnants (la Faider et l'ARCAF). Elle est également membre de la Commission « Epargnants et actionnaires minoritaires » de l'AMF. Depuis 2009, elle fait partie du Conseil de Gouvernance de l'école de Management (« MBA ») de l'université Panthéon Sorbonne et depuis 2011, du Club des présidents de comité des rémunérations de l'IFA (Institut Français des Administrateurs). Elle a rejoint le conseil d'administration de TNU le 15 décembre 2005. Elle est administrateur de GET SE depuis le 9 mars 2007, où elle assure la présidence du comité des nominations et des rémunérations. Elle est membre du comité d'audit. Elle a été nommée Administrateur Référent de Groupe Eurotunnel SE, par délibération du conseil d'administration du 14 février 2014.

Perrette Rey

Perrette Rey, 73 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. De 2008 à 2013, elle a été membre de la Commission des Participations et des Transferts. La cooptation de Perrette Rey, en qualité de membre du conseil d'administration de GET SE, a été ratifiée par l'assemblée générale du 15 mai 2013.

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Robert Rochefort

Robert Rochefort, 60 ans, membre du parlement européen comme député du sud-ouest de la France depuis juillet 2009, est diplômé de l'ENSAE, diplômé d'Etudes Supérieures en Sciences Economiques et Maître en Science Mathématiques. Il est économiste et sociologue, et ancien directeur général du CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie) de 1995 à 2009. Il a été membre du Conseil d'Analyse Economique et membre du conseil d'administration de la Croix Rouge française. Il est administrateur de BNP Paribas Personal Finance (Cetelem). Il est administrateur de l'ObSoCo (Observatoire société et consommation) (SAS) et Vice-Président du Centre Européen de la Consommation à Kehl (Allemagne) (Association Franco-Allemande) depuis 2014. Il est administrateur de GET SE depuis le 9 mars 2007 et assure la présidence du comité d'audit.

Jean Pierre Trotignon

Jean Pierre Trotignon, 65 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur des Ponts et Chaussées, titulaire d'un Master of Science, Berkeley. Directeur Général Adjoint d'Autoroutes du Sud de la France (1987-1992) et Directeur Général de la Compagnie Signature SA de 1992 à 1998, il a rejoint le groupe Caisse des Dépôts Développement (C3D) en 1998, où il a occupé successivement les fonctions de Directeur Général de la société Egis Projects S.A. (1998-2000), Président Directeur Général ISIS SA (1998-2001), Amministratore Delegato d'Egis Italia S.p. (2000-2001), puis Directeur Délégué Europe Continentale de Transdev SA (octobre 2001 à janvier 2003). De 1999 à 2003, parallèlement à ses fonctions chez C3D et Ubifrance, il fut Président du Port Autonome de Dunkerque. Après deux années en qualité de Directeur Général d'Ubifrance, il a rejoint Eurotunnel en août 2005, en qualité de Chief Operating Officer, où il a assumé la responsabilité de l'ensemble des services commerciaux, opérationnels et techniques de l'entreprise, en France et au Royaume-Uni, avant d'être nommé Directeur Général Délégué, de 2008 à 2009. Il a rejoint le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SE en 2010 et assure la présidence du comité de sécurité et sûreté. Il est administrateur et président du conseil d'administration de la société suisse, BG Bonnard et Gardel Holding SA.

Philippe Vasseur

Philippe Vasseur, 72 ans, ancien ministre de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation de 1995 à 1997, a été député du Pas de Calais à plusieurs reprises de 1986 à 2000, membre de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale pendant toute la durée de son activité parlementaire, conseiller régional du Nord Pas de Calais entre 1992 et 1998 et maire de Saint Pol sur Ternoise (Pas de Calais). Ancien journaliste économique, il a démissionné de tous ses mandats politiques en 2000 pour retourner dans le privé où il a exercé, jusqu'en 2015, les fonctions de Président du Crédit Mutuel Nord Europe ainsi que différents mandats dans les sociétés contrôlées par le Crédit Mutuel Nord Europe (BCMME, Caisse de Lille Liberté, La Française AM, Nord Europe Assurances). Il est membre du conseil d'administration de Bonduelle et Président du « Réseau Alliances », qui fédère 200 entreprises du Nord Pas de Calais engagées dans la responsabilité sociale et environnementale. Il a été élu Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Région Nord de France en 2011. Il est administrateur de GET SE depuis le 20 juin 2007.

Tim Yeo

Tim Yeo, 70 ans diplômé de l'université de Cambridge, a été membre du parlement britannique (député du South Suffolk) et Président du Comité Energie et Changement Climatique de la Chambre des Communes de 1983 à 2015 ; il a été Ministre d'État de 1990 à 1994 en charge de la vie rurale et de l'environnement, puis membre du « Shadow Cabinet » de 1998 à 2005 en charge, notamment, du Commerce et de l'Industrie, de l'Environnement et des Transports. Tim Yeo est Chairman de Sheffield University Energy 2050 Industrial Advisory Board et Chairman d'AFC Energy PLC. Il a également été Président Fondateur d'un organisme caritatif ayant repris la gestion d'un hôpital pour enfants handicapés « Children's Trust ». Il est administrateur de GET SE depuis le 20 juin 2007 et assure la présidence du comité stratégie et développement durable.

14.2. COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il a été institué un comité d'audit, un comité des nominations et des rémunérations, un comité de sécurité et sûreté, un comité stratégie et développement durable, ainsi qu'un comité d'éthique et de gouvernance, dont la composition et les modalités de fonctionnement sont décrites au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence.

14.3. DIRECTION GÉNÉRALE

Directeur général

La direction générale de GET SE est assurée par Jacques Gounon qui est, par ailleurs, Président du conseil d'administration.

En 2015, la supervision des métiers et fonctions support au sein de la Direction Générale a été la suivante :

- Jacques Gounon, Président directeur général, supervise la stratégie, la communication, la sécurité et l'éthique, les affaires publiques, l'audit interne, les relations actionnaires, les relations investisseurs et politique d'investissement et le secrétariat du conseil ;
- les deux Directeurs généraux adjoints, Michel Boudoussier, Directeur Général adjoint Concession et Pascal Sainson Directeur Général adjoint fret ferroviaire, continuent de diriger leurs domaines d'activité respectifs.

M. Philippe de Lagune, Directeur de la sécurité et de la déontologie de Groupe Eurotunnel, a été nommé Directeur général adjoint sécurité et déontologie le 1^{er} janvier 2016.

Michel Boudoussier, Directeur général adjoint, est en charge des opérations de la Concession. Dans cette fonction, lui rapportent la direction industrielle, la direction commerciale, les ressources humaines française et britannique, la direction de la sécurité et du développement durable, la direction du réseau ferroviaire et l'ensemble des équipes d'exploitation ; Pascal Sainson, Directeur général adjoint, est en charge du développement de l'activité de fret ferroviaire.

Depuis le 7 septembre 2015, François Gauthey, nommé Directeur général adjoint Corporate, supervise les activités dirigées par les deux directeurs généraux adjoints Concession et fret ferroviaire, ainsi que la direction financière, la direction juridique, et les départements business services, trésorerie et la direction des ressources humaines Groupe.

Le mandat de Directeur général délégué d'Emmanuel Moulin s'est terminé le 31 mars 2015.

Composition du comité exécutif

Nom	Fonctions
Jacques Gounon	Président directeur général
Michel Boudoussier	Directeur général adjoint – Concession
Philippe de Lagune	Directeur général adjoint sécurité et déontologie
Patrick Etienne	Directeur Sécurité, Développement Durable et Business Services
François Gauthey	Directeur général adjoint Corporate
Pascal Sainson	Directeur général adjoint – Europorte
John Smith	Managing Director – GBRf
Jo Willacy	Directeur commercial – Concession

Le comité exécutif assure la coordination entre GET SE et ses filiales, ainsi qu'entre les filiales elles-mêmes. Sous l'autorité de la direction générale, le comité exécutif assure la conduite des activités du Groupe, ainsi que la mise en œuvre de ses principales politiques.

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Le tableau ci-dessous présente la liste des sociétés, à l'exclusion des filiales de GET SE, dans lesquelles les membres du comité exécutif de GET SE ont exercé des fonctions de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou ont été associés commandités au cours des cinq dernières années, ainsi que les sociétés dans lesquelles ils exercent encore ce type de fonctions :

Nom	Fonctions	Société	Dates
Jacques Gounon	Les mandats de Jacques Gounon sont indiqués à la section 14.1 du présent document		
Michel Boudoussier	–	–	–
Philippe de Lagune	–	–	–
Patrick Etienne	–	–	–
François Gauthey	Président-directeur général	Sanef its technologies	2014 à 2015
	Directeur Général	Sanef	2008 à 2014
	Président-directeur général	SAPN	2007 à 2014
	Membre du comité de surveillance	Kallista Energy	2010 à ce jour
	Vice-président	Centaure Paris-Normandie	2008 à 2014
Pascal Sainson	–	–	–
John Smith	–	–	–
Jo Willacy	–	–	–

La biographie de chacun des membres du comité exécutif figure ci-dessous :

Jacques Gounon

La biographie de Jacques Gounon figure à la section 14.1 du présent Document de Référence.

Michel Boudoussier

Michel Boudoussier, 52 ans ancien élève de l'Ecole normale supérieure, Ingénieur du Corps des Mines, a rejoint Groupe Eurotunnel le 3 mai 2010, en tant que directeur général adjoint, en charge des opérations du Tunnel sous la Manche. Spécialiste de l'activité ferroviaire, après différents postes au Ministère de l'Industrie, il a rejoint en 1995 le cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration. Michel Boudoussier a passé une grande partie de sa carrière à la SNCF, d'abord responsable du fret dans la région Lorraine. A partir de 2003, il a eu en charge la Direction régionale Normandie de la SNCF avant de devenir, en 2006, le directeur régional Nord – Pas de Calais de la SNCF. De 2008 à 2010, Michel Boudoussier était responsable de la direction des Ressources Humaines de la Branche Infrastructure de la SNCF.

Patrick Etienne

Patrick Etienne, 55 ans a rejoint le Groupe Eurotunnel en 1992, après dix années passées au sein de l'Armement Naval SNCF. Responsable de la gestion des systèmes informatiques de ventes, il dirige à partir de 2000 le développement des activités internet du Groupe. Nommé en 2004 Directeur du projet de restructuration industrielle, il prend en charge la Direction des achats en 2005, puis en 2009 la Direction de la division Business Services qui regroupe les achats corporate, l'informatique et le développement immobilier du Groupe. Il dirige également le département de développement immobilier du Groupe. Il est Président des sociétés EuroSco SAS, Euro Immo GET et SIFE (Société Immobilière et Foncière Eurotunnel). Il est membre du conseil d'administration de GET Elec Limited et d'Eleclink Limited. Il assume la présidence de l'ensemble des sociétés Euro-TransManche et de la société MyFerryLink SAS. Patrick Etienne, a été nommé Directeur Sécurité, Développement Durable et Business Services le 1^{er} janvier 2016.

François Gauthey

François Gauthey, 53 ans, a rejoint Groupe Eurotunnel SE en septembre 2015. Ancien élève de l'Ecole polytechnique, titulaire d'un DEA en stratégie des organisations, ingénieur général des Ponts et Chaussées, François Gauthey est entré en 1993 au cabinet d'Edmond Alphandéry, ministre de l'Economie, en tant que conseiller technique. En 1995, il est devenu chef du département services aux clients d'Aéroports de Paris puis, en 2002, conseiller en charge de l'équipement, du logement et des transports au cabinet du Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin. Il a officié ensuite auprès de François Goulard en qualité de directeur de cabinet au secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer en 2004 et au ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en 2005. Il a pris en 2006 la direction générale de Voies Navigables de France. En 2007, il rejoint le Groupe Sanef peu de temps après sa privatisation. Il en a été le Directeur Général jusqu'en 2014, puis président-directeur général de Sanef its technologies.

Emmanuel Moulin

Emmanuel Moulin, 47 ans, a été Directeur général délégué de Groupe Eurotunnel SE du 1^{er} janvier 2014 au 31 mars 2015. Ancien élève de l'ENA, diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et de l'ESSEC avait rejoint Groupe Eurotunnel le 28 août 2012, en tant que directeur général adjoint, en charge du département corporate.

Pascal Sainson

Pascal Sainson, 58 ans est Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile. Après un début de carrière à la Direction Générale de l'Aviation Civile de 1983 à 1986, il a été Responsable des Programmes et du Développement chez Air Littoral de janvier 1987 à août 1988, puis Directeur des Opérations Aériennes et Directeur des Programmes et de la Planification de la TAT European Airlines. Il a rejoint le Groupe en 1996 comme Directeur Services Delivery. Nommé au comité de direction du Groupe en avril 2001, il a successivement occupé les postes de Directeur de la division Business Services, Directeur division Navettes, Directeur de la division exploitation, puis Directeur des opérations. Il assume la présidence de l'ensemble des sociétés françaises Europorte.

Philippe de Lagune

Philippe de Lagune, 67 ans a rejoint Groupe Eurotunnel en qualité de Directeur de la Déontologie et de la Sécurité de Groupe Eurotunnel (Security and Ethics Director) le 9 septembre 2013. Philippe de Lagune, Préfet, a exercé diverses activités dans la haute fonction publique et était précédemment coordonnateur français pour la sécurité des Jeux Olympiques de Londres en 2012. Il a pour mission, notamment, d'assurer les relations de haut niveau avec les Autorités publiques françaises et britanniques en matière de sécurité. Il est Directeur général adjoint sécurité et déontologie de Groupe Eurotunnel.

Jo Willacy

Jo Willacy, 52 ans est titulaire d'une maîtrise d'histoire contemporaine et d'économie de l'Université d'Oxford. Elle a successivement occupé les fonctions de Directeur Commercial à Hummingbird Helicopters de 1992 à 1994, puis de Directeur Associé au sein de Quadrant Consultants Ltd de 1994 à 2003. En avril 2003, Madame Willacy a rejoint le Groupe, en tant que Responsable Marketing avant d'être nommée Directeur Commercial de la division Passagers en novembre 2004, puis Directeur Commercial en 2007.

John Smith

John Smith, 54 ans, est diplômé de l'Université de Technologie de Loughborough, avec une mention spéciale en ingénierie mécanique. Il est également ingénieur agréé mécanique. John a rejoint l'entreprise publique British Railways en 1977, au sein de laquelle il est resté 18 ans, avant de rejoindre le secteur privé pour 18 ans. Il a constitué GBRf en 1999, à l'occasion de l'ouverture en libre accès, du réseau ferré britannique, dans le contexte de sa privatisation. Depuis, il dirige la société GBRf en tant que Managing Director. John Smith a rejoint le comité exécutif de Groupe Eurotunnel le 9 septembre 2013.

14.4. CONFLITS D'INTÉRÊTS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

A la connaissance de GET SE, il n'existe pas de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs à l'égard de GET SE, de l'une des personnes visées aux sections 14.1, 14.2 et 14.3 du présent Document de Référence et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs.

GET SE a mis en place des mesures pour prévenir les conflits d'intérêt potentiels entre les administrateurs et GET SE, qui sont décrites au paragraphe 16.2.1 du présent Document de Référence.

14 ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14.5. INTÉRÊTS DES DIRIGEANTS DANS LE CAPITAL DE GET SE À LA DATE DU PRÉSENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Nom	Fonctions	Nombre d'Actions
Jacques Gounon	Président directeur général	9 743
Philippe Camu	Membre du conseil d'administration	1 000
Patricia Hewitt	Membre du conseil d'administration	2 000
Peter Levene	Membre du conseil d'administration	*10 000
Colette Lewiner	Membre du conseil d'administration	2 000
Colette Neuville	Membre du conseil d'administration	5 182
Perrette Rey	Membre du conseil d'administration	3 000
Robert Rochefort	Membre du conseil d'administration	5 800
Jean Pierre Trotignon	Membre du conseil d'administration	6 027
Philippe Vasseur	Membre du conseil d'administration	1 000
Tim Yeo	Membre du conseil d'administration	*1 024

* Tim Yeo détient également 5 981 CDI d'Actions. Peter Levene détient également 74 CDI d'Actions.

P. Camu et P. Vasseur ont pris les dispositions nécessaires pour augmenter leur participation au capital.

14.6. DÉCLARATIONS CONCERNANT LES ORGANES D'ADMINISTRATION

À la date du présent Document de Référence, il n'existe aucun lien familial entre n'importe lequel des membres du conseil d'administration ou du comité exécutif.

Par ailleurs, à la date du présent Document de Référence, aucun membre du conseil d'administration ou du comité exécutif :

- n'a fait l'objet d'une condamnation pour fraude prononcée au cours des cinq dernières années ;
- n'a été associé à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation au cours des cinq dernières années ;
- n'a fait l'objet d'une incrimination ou d'une sanction publique officielle prononcée par une autorité statutaire ou réglementaire au cours des cinq dernières années.

À la connaissance de GET SE, aucun mandataire social n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur ou d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur au cours des cinq dernières années.

14.7. COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION

Le Comité de Coordination de la Concession, assure les fonctions de l'organe commun prévu à l'article 18 du Contrat de Concession. Le Comité de Coordination de la Concession a notamment pour mission, conformément aux stipulations du Contrat de Concession, de :

- coordonner l'exploitation et l'entretien de la Liaison Fixe ; et
- représenter les Concessionnaires auprès de la CIG pour tout ce qui touche à l'exploitation de la Liaison Fixe.

Les membres du Comité de Coordination de la Concession sont les suivants :

- Jacques Gounon ;
- Michel Boudoussier ; et
- François Gauthey.

15. REMUNERATIONS ET AVANTAGES

15.1.	<i>POLITIQUE DE REMUNERATION DES DIRIGEANTS MANDATAIRES SOCIAUX</i>	86
15.2.	<i>MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION VERSÉE (Y COMPRIS TOUTE RÉMUNÉRATION CONDITIONNELLE OU DIFFÉRÉE) ET AVANTAGES EN NATURE OCTROYÉS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX DIRIGEANTS DE GET SE</i>	87
15.2.1	<i>RÉMUNÉRATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL</i>	87
15.2.2	<i>LA RÉMUNÉRATION DU DIRECTEUR-GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ</i>	95
15.2.3	<i>JETONS DE PRÉSENCE</i>	97
15.3.	<i>MONTANT TOTAL DES SOMMES PROVISIONNÉES OU CONSTATÉES PAR AILLEURS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX FINS DU VERSEMENT DE PENSIONS, DE RETRAITES OU D'AUTRES AVANTAGES</i>	98
15.4.	<i>ÉLÉMENTS DE LA RÉMUNÉRATION DUE OU ATTRIBUÉE AU TITRE DE L'EXERCICE 2015 À CHAQUE DIRIGEANT MANDATAIRE SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, SOUMIS À L'AVIS DES ACTIONNAIRES</i>	98
15.5.	<i>EVALUATION DE L'ALIGNEMENT DE LA RÉMUNÉRATION PAR RAPPORT À LA PERFORMANCE</i>	101
15.6.	<i>AUTRES ÉLÉMENTS DE LA POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION</i>	102

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

15.1. POLITIQUE DE REMUNERATION DES DIRIGEANTS MANDATAIRES SOCIAUX

La politique de rémunération du Président-directeur général est déterminée par le conseil d'administration, sur la base des travaux et des propositions du comité des nominations et des rémunérations.

Le conseil d'administration, sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations, a souhaité que la politique de rémunération du Président-directeur général, ainsi que, selon le cas, celle des mandataires dirigeants sociaux, soit simple, qu'elle présente une certaine continuité dans le temps et soit cohérente avec la politique salariale du Groupe, et notamment avec la politique de rémunération de l'encadrement. La rémunération des dirigeants mandataires sociaux est liée à l'évolution sur le moyen et long terme, de la valeur intrinsèque de la société et à la performance relative du titre. Elle est établie en cohérence avec la rémunération moyenne par salarié, le dividende et les résultats.

Le conseil d'administration a décidé que la politique de rémunération doit favoriser la performance sur le long terme au niveau de l'ensemble des enjeux de l'entreprise (stratégiques, sociaux, sociétaux ou environnementaux) et non pas uniquement des enjeux financiers. Dans la logique de la recommandation européenne du 30 avril 2009, les critères de performance de la rémunération variable des dirigeants mandataires sociaux sont fixés de manière à favoriser la performance sur le long terme.

Le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, veille à ce que les rémunérations des dirigeants mandataires sociaux soient alignées avec les intérêts à long terme de la société, ainsi que de ses actionnaires et que les différentes composantes de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux (rémunération fixe et variable, attribution d'options et d'actions de préférence et retraites supplémentaires le cas échéant) soient proportionnées et conformes aux principes posés par le Code Afep / Medef. Le conseil d'administration veille à ce que les critères ne soient pas de nature à créer un risque d'incitation des dirigeants à privilégier des objectifs à court terme ayant une influence sur leur rémunération variable et qui auraient une influence négative sur l'entreprise à moyen et long terme.

Le conseil d'administration s'attache en particulier à suivre les orientations suivantes :

- Exhaustivité : l'ensemble des éléments constitutifs de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux est revu chaque année : partie fixe, partie variable annuelle et options d'actions ou actions de préférence, avantages en nature, jetons de présence et conditions de retraite ;
- Intelligibilité des règles et équilibre : les règles restent simples, stables, transparentes et autant que possible pérennes ; chaque élément de la rémunération est clairement motivé et correspond à l'intérêt général de l'entreprise : la part variable destinée à refléter la contribution effective des dirigeants mandataires sociaux à la réussite du Groupe évolue en fonction de critères représentatifs des résultats du Groupe, ainsi que d'objectifs opérationnels fixés pour l'exercice.

Lors de chaque début d'exercice, le conseil d'administration, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, définit chacun des objectifs fixés aux dirigeants mandataires sociaux pour l'exercice en question et détermine la part que pourra atteindre chacun d'entre eux sur la part variable d'ensemble. Postérieurement à la clôture de l'exercice, le comité des nominations et des rémunérations apprécie la réalisation desdits objectifs et, sur la base de cet examen, le conseil d'administration décide de la part variable à attribuer à chaque dirigeant. Les parts variables attribuées au cours d'un exercice sont donc liquidées au cours de l'exercice suivant :

- La partie fondée sur la réalisation d'objectifs liés à la performance annuelle intrinsèque du Groupe s'appuie sur des indicateurs financiers déterminés en fonction des objectifs du Groupe ;
 - La partie fondée sur la réalisation d'objectifs opérationnels s'appuie sur des critères fixés en considération des capacités de réalisation d'objectifs stratégiques déterminés ;
 - Les options sur actions et les actions de préférence comprennent des critères de performance internes (objectif d'EBITDA et versement de dividendes) et / ou, selon le cas, externes pour un alignement financier sur les intérêts des actionnaires à long terme.
- Mesure : la détermination de la rémunération tient compte à la fois de l'intérêt général de l'entreprise, des pratiques du marché et des performances des dirigeants. En ligne avec la politique salariale de l'entreprise, la partie fixe de la rémunération du Président-directeur général n'a pas été revue en 2015. De même, dans la mesure où la performance globale de l'entreprise repose sur une bonne gestion des relations avec l'ensemble des parties prenantes, le critère de performance sociale, intégré au calcul de rémunération du Président-directeur général, est déterminé par référence à l'indice composite RSE du Groupe.
 - Cohérence interne et externe : dans ses recommandations au conseil d'administration, le comité des nominations et des rémunérations veille à proposer une politique de rémunération :
 - adaptée aux responsabilités de chacun,
 - cohérente avec la politique de rémunération du personnel de l'entreprise,
 - en ligne avec les pratiques de groupes comparables ; et

- liée au rendement des actions de GET SE, dans un souci d'optimisation de la performance des capitaux engagés et d'alignement des incitations entre dirigeants et actionnaires.

Pour apprécier en outre la cohérence de la rémunération du Président-directeur général avec la pratique du marché le comité a mené ses propres analyses et pour en apprécier les résultats, a également fait effectuer par un cabinet spécialisé (Mercer), une étude sur le positionnement de la rémunération du Président-directeur général par rapport à différents groupes de sociétés comparables.

Les montants de rémunération figurant au présent chapitre 15 visent la totalité des rémunérations dues ou attribuées aux dirigeants mandataires sociaux, au titre de l'ensemble de leurs mandats ou fonctions au sein du Groupe.

15.2. MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION VERSÉE (Y COMPRIS TOUTE RÉMUNÉRATION CONDITIONNELLE OU DIFFÉRÉE) ET AVANTAGES EN NATURE OCTROYÉS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX DIRIGEANTS DE GET SE

15.2.1 RÉMUNÉRATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

La rémunération du Président-directeur général, Jacques Gounon, décidée par le conseil d'administration sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, est constituée :

- d'une rémunération fixe annuelle ;
- d'une rémunération variable annuelle soumise à des conditions de performance ;
- de jetons de présence ;
- d'un avantage en nature ;
- d'un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies ;
- d'une rémunération variable long terme sous la forme d'options sur Actions, actions de préférence convertibles en Actions ordinaires, ou Actions gratuites dont l'attribution est soumise à des conditions de performance.

Le Président-directeur général ne bénéficie d'aucune indemnité contractuelle de départ, ni de non concurrence. Il n'est pas bénéficiaire des plans collectifs d'attribution d'Actions gratuites mis en place au bénéfice de l'ensemble des salariés du Groupe.

Les modalités de rémunération de Jacques Gounon, telles que visées ci-dessus au titre de ses fonctions au sein des sociétés de Groupe Eurotunnel, resteront applicables jusqu'à décision ultérieure du conseil d'administration de GET SE sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations.

Partie fixe annuelle

La partie fixe de la rémunération brute annuelle du Président-directeur général est fixée à 500 000 euros depuis le 1^{er} avril 2013. Elle n'a pas été modifiée depuis. Le conseil d'administration, lors de sa réunion du 17 février 2016, suivant en cela la recommandation du comité des nominations et des rémunérations, n'a pas modifié la part fixe annuelle de la rémunération du Président-directeur général pour 2016.

Partie variable annuelle 2015

Plafond

Le comité des nominations et des rémunérations ayant noté début 2015 que l'ensemble de la part variable et de la part fixe à court terme de la rémunération du Président-directeur général était inférieure aux pratiques de place, avait étudié la pertinence d'une modification des composantes de la structure de la rémunération globale du dirigeant mandataire social. Pour 2015, le conseil d'administration, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, avait décidé de ne pas modifier la part fixe, comme indiqué au paragraphe ci-dessus et avait décidé d'encourager la surperformance du Président-directeur général, en portant le plafond de la part variable annuelle du Président-directeur général de 100 % à 120 % du salaire annuel de base, en cas de surperformance, tout en maintenant un bonus cible représentant 100 % du salaire de base en cas d'atteinte des objectifs fixés.

Critères

Le conseil d'administration avait décidé, dans un souci de cohérence et de transparence de l'information, de maintenir les deux critères financiers retenus les années précédentes, dont le critère du résultat net, et l'objectif d'EBITDA publié. Le conseil d'administration a décidé de préserver, comme les années antérieures, une proportion de 50 % assise sur des critères opérationnels, de façon à ce que les critères de performance couvrent l'ensemble des enjeux de l'entreprise.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Objectifs financiers :

Pour 2015, le conseil d'administration avait fixé les deux critères financiers suivants, chacun comptant pour 25 % :

- résultat net de l'année par comparaison avec le résultat net prévu au budget : 25 % ;
- objectif cible d'EBITDA : 535 millions d'euros en 2015, sur la base d'une parité de change livre/euro de 1,3 euro pour une livre et hors MyFerryLink : (25 %) ;

Le conseil d'administration avait d'autre part, arrêté les trois critères opérationnels suivants :

Objectifs opérationnels :

- 20 % : investissements stratégiques clefs ;
- 20 % : consolidation des perspectives de développement du Groupe sur le long terme ;
- 10 % : indice composite RSE : Pour 2015, le comité des nominations et des rémunérations, avait souhaité que soit entreprise une réflexion sur la création d'un indice composite de performance RSE resserré, stable, pertinent, et équilibré : le Groupe avait fait réaliser, par un conseil externe, un benchmark sur les pratiques d'entreprises du CAC 40 et avait fait conduire une enquête qualitative auprès de ses parties prenantes internes et externes. Cette démarche avait permis d'identifier quatre thèmes en lien direct avec les activités du Groupe : santé / sécurité, climat social, émissions de gaz à effet de serre et satisfaction clients. Pour chacun de ces thèmes, ont été déterminés des indicateurs et des cibles permettant de calculer un taux de réalisation de l'indice composite, en fonction des cibles fixées pour chaque thème.

Les objectifs budgétaires cibles pour 2015 ont été arrêtés sur la base du budget prévisionnel du Groupe, tel qu'examiné par le conseil d'administration.

La rémunération variable du Président-directeur général est modulée comme suit en fonction du pourcentage de réalisation de l'objectif quantitatif concerné :

- 50 % du maximum à partir de 80 % de la réalisation de l'objectif ;
- 60 % du maximum à partir de 85 % de la réalisation de l'objectif ;
- 80 % du maximum à partir de 90 % de la réalisation de l'objectif ;
- 90 % du maximum à partir de 95 % de la réalisation de l'objectif ;
- 100 % du maximum à partir de 100 % de la réalisation de l'objectif ;
- 110 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 110 % de la réalisation de l'objectif ;
- 120 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 120 % de la réalisation de l'objectif.

Cette échelle de modulation permet de tenir compte de la surperformance sur certains critères, sans que le total excède le maximum fixé par le conseil d'administration pour la part variable annuelle de la rémunération (120 %). L'échelle de modulation pour l'indice composite RSE est plus restrictive (plus ou moins 90 %). Les données financières sont retraitées des éléments exogènes exceptionnels (tels que les variations de taux de change), afin d'en neutraliser l'impact et conserver des données véritablement comparables.

Le 11 février 2016, le comité des nominations et des rémunérations a examiné la performance du Président-directeur général par comparaison du résultat obtenu avec les indicateurs cibles ci-dessus et formulé ses recommandations au conseil d'administration. Les données financières ont été retraitées des éléments exogènes exceptionnels (afin d'en neutraliser l'impact et conserver des données véritablement comparables). Le comité a constaté la valeur créée par le Président-directeur général pour l'entreprise, dans le contexte très difficile et sans précédent de l'année 2015.

Le comité a noté que l'objectif de résultat net était dépassé, sans pour autant atteindre la tranche à 110 % et que donc, la part variable sur ce critère restait limitée à 25 %. Un constat similaire a été fait pour l'objectif d'EBITDA, lui aussi, après retraitement, plafonné à 100 % des 25 %. Le comité a également constaté la pleine réalisation de l'objectif relatif aux investissements stratégiques clefs et de l'objectif relatif aux perspectives de développement du Groupe sur le long terme. Le comité a également examiné les résultats de l'indice composite RSE. Le comité a constaté, au vu des résultats 2015, comparés aux valeurs de référence, la non réalisation de l'objectif en matière d'absentéisme et d'accidents et que le critère d'amélioration des performances de l'entreprise dans le respect de la responsabilité sociale et environnementale, n'est réalisé qu'à concurrence de 89,31 %, ce qui ne permet d'atteindre que la tranche de 5 %.

Détails concernant la rémunération variable annuelle due au titre de l'exercice 2015

Critères	Cible	Performance
Résultat net	25 %	25 %
EBITDA	25 %	25 %
Investissements stratégiques clefs	20 %	20 %
Consolidation des perspectives de développement du Groupe sur le long terme	20 %	24 %
Indice composite RSE	10 %	5 %

Par délibération du 17 février 2016, le conseil d'administration a apprécié la performance du Président-directeur général par comparaison du résultat obtenu avec les indicateurs cibles ci-dessus. La performance du Président-directeur général a été jugée très bonne : dans l'environnement difficile de 2015, les grands équilibres financiers ont été préservés, permettant de poursuivre le développement de l'activité, tout en menant également à bien la préparation du plan de succession et en continuant de préparer l'avenir. Suivant les recommandations du comité des nominations et des rémunérations, le conseil d'administration, compte tenu des réalisations constatées, a fixé la part variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015 à 495 000 euros.

Au total, le montant de la part variable s'établit à 82 % du maximum.

Partie variable annuelle 2016

En cohérence avec le Code de gouvernement d'entreprise Afep / Medef, la rémunération variable annuelle du Président-directeur général est plafonnée à 120 % de la rémunération fixe. Pour 2016, sur décision du conseil d'administration du 17 février 2016, le plafond est maintenu. Le conseil d'administration a également décidé de maintenir, dans un souci de cohérence et de transparence de l'information, les deux critères financiers habituellement retenus.

Objectifs quantitatifs :

- Résultat net consolidé de l'année par comparaison avec le résultat net prévu au budget (25 %) ;
- Objectif cible d'EBITDA (25 %) : 560 millions d'euros en 2016, sur la base d'une parité de change livre / euro de 1,375 euro pour une livre ;
- Refinancement de la dette pour permettre de minimiser, sur la durée, le coût du service de la dette (10 %) : la mise en œuvre de cet objectif sera appréciée au regard de deux indicateurs, l'un relatif à la pertinence des choix et de la marge observée et l'autre, au regard du résultat du plan de refinancement ;
- Adéquation des plans de sécurisation de la Liaison Fixe dans la durée (15 %) : la mise en œuvre de cet objectif sera appréciée au regard de deux indicateurs, l'un relatif à la mise en œuvre effective des mesures de sécurisation complémentaires et l'autre, au regard du résultat de ces mesures ;
- Indice composite RSE (10 %) : Pour 2016, le conseil d'administration, a souhaité maintenir l'indice composite de performance RSE : resserré, stable, pertinent, et équilibré, cet indice est structuré autour de quatre thèmes en lien direct avec les activités du Groupe : santé / sécurité, climat social, émissions de gaz à effet de serre et satisfaction clients. Pour chacun de ces thèmes, des indicateurs et des cibles permettent de calculer un taux de réalisation de l'indice composite.

Objectif qualitatif :

Stratégie institutionnelle et relais de croissance (15 %) : la vision à long terme fixe le cadre des plans de développement, qui englobent des actions et mesures, sous forme d'objectifs et indicateurs. Les objectifs visés sont liés aux relations avec les parties prenantes, dont les pouvoirs publics et les relais de croissance. Les indicateurs permettent d'en suivre l'évolution.

Méthodologie

Les objectifs budgétaires cibles pour 2016 ont été arrêtés sur la base du budget prévisionnel du Groupe, tel qu'examiné par le conseil d'administration. Le niveau de réalisation requis pour ces critères quantitatifs a été établi de manière précise et, pour des raisons de confidentialité, ne peut être rendu public.

Les données financières sont retraitées des éléments exogènes exceptionnels (afin d'en neutraliser l'impact et conserver des données véritablement comparables).

La rémunération variable du Président-directeur général est modulée comme suit, en fonction du pourcentage de réalisation de l'objectif concerné :

- 50 % du maximum à partir de 80 % de la réalisation de l'objectif ;
- 60 % du maximum à partir de 85 % de la réalisation de l'objectif ;
- 80 % du maximum à partir de 90 % de la réalisation de l'objectif ;
- 90 % du maximum à partir de 95 % de la réalisation de l'objectif ;
- 100 % du maximum à partir de 100 % de la réalisation de l'objectif ;
- 110 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 110 % de la réalisation de l'objectif ;
- 120 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 120 % de la réalisation de l'objectif.

Cette échelle de modulation permet de tenir compte de la surperformance sur certains critères, sans que le total excède le maximum fixé par le conseil d'administration pour la part variable annuelle de la rémunération. L'échelle de modulation pour l'indice composite RSE est plus restrictive (plus ou moins 90 %).

Compte tenu de l'exercice transnational des fonctions du Président-directeur général, le paiement de la rémunération annuelle du Président-directeur général est effectué par GET SE (50 %), ESL (30 %) et Eurotunnel SE (20 %).

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Avantages en nature / Jetons de présence

Pour l'exercice 2015, Jacques Gounon a bénéficié d'une indemnité pour usage de véhicule personnel qui représente un montant de 540 livres par mois, soit un montant annuel de 8 910 euros (2014 : 6 480 livres ou 8 152 euros sur la base du taux de change du compte de résultat de l'exercice 2014), selon la politique en place inchangée depuis 2008.

Jacques Gounon touche des jetons de présence au titre de son mandat d'administrateur de GET SE (voir le tableau du paragraphe 15.2.3 ci-dessous).

Retraite complémentaire à cotisations définies / Prévoyance

Le Président-directeur général ne bénéficie pas de retraite à prestations définies. Le Président-directeur général bénéficie, sur la partie française de ses rémunérations, du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres d'ESGIE au-delà de la tranche B des rémunérations ; ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux, n'est pas un régime à prestations définies. C'est un régime collectif à cotisations définies, qui, sur les bases actuelles, conférerait au Président-directeur général une rente estimée à 3 681 euros par an (rente non réversible), dans l'hypothèse d'un départ en retraite à 65 ans.

Sur la partie française et anglaise de sa rémunération, le Président-directeur général bénéficie du régime de base et d'un régime complémentaire de retraite. En ce qui concerne les cotisations, l'assiette des cotisations est le salaire annuel brut ventilé par tranches (A, B, C et au-delà de C) et les taux appliqués, s'agissant de la part salariale sont de 2 % sur la tranche C, et, s'agissant de la part patronale de 0,50 % sur la tranche A, de 0,50 % sur la tranche B, de 7,50 % sur la tranche C et 0,00 % au-delà de la tranche C. Il y a une exonération des charges sociales associées à la charge de la société dans la limite de 5 % de la rémunération plafonnée à cinq fois, le plafonds annuel de sécurité sociale et un forfait social au taux de 20 % sur la partie exonérée. Sur le plan fiscal, les cotisations patronales déductibles du résultat. En 2015, les cotisations à ce régime de retraite complémentaire se sont élevées à 18 970 euros (2014 : 18 605 euros) au titre de la part salariale et à 30 107 euros (2014 : 30 142 euros) au titre de la part patronale. En 2015, les cotisations au régime de retraite supplémentaire se sont élevées, au titre de la part salariale, à 1 552 euros (2014 : 1 502 euros) sur un total de 13 733 euros pour l'ensemble des salariés concernés (2014 : 13 530 euros) et, au titre de la part patronale, à 6 087 euros (2014 : 6 008 euros), sur un total de 59 007 euros (2014 : 56 971 euros) pour l'ensemble des intéressés.

Le Président-directeur général est couvert par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés de GET SE.

Partie variable à long terme

Dans le cadre d'une gouvernance partenariale, où sont pris en compte les intérêts de l'ensemble des partenaires de l'entreprise, Groupe Eurotunnel SE a mis en place des dispositifs d'association des salariés et des dirigeants aux performances de l'entreprise, dans un double souci d'alignement des intérêts des salariés et dirigeants avec ceux des actionnaires et de maximisation de la valeur actionnariale.

Le premier volet du dispositif, vise à associer au développement de l'entreprise les salariés non dirigeants, par des plans collectifs d'attribution gratuite d'Actions aux salariés. Il s'agit de plans collectifs au bénéfice de tous les salariés de la société et de l'ensemble des filiales françaises ou britanniques, du Groupe, à l'exception des dirigeants.

Le second volet vise à favoriser la performance des dirigeants sur le long terme, avec des plans d'options d'achat d'Actions, des actions de préférence convertibles en Actions ordinaires, ou des actions gratuites de performance.

Conformément à l'autorisation conférée par l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010, dans sa résolution numéro 25, le conseil d'administration, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, a approuvé un plan d'options d'actions et procédé, à des attributions, le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

Conformément à l'autorisation conférée par l'assemblée générale mixte du 29 avril 2014, dans ses résolutions 14 et 15, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a procédé le 29 avril 2014, à une attribution gratuite d'actions de préférence convertibles en Actions ordinaires.

Conformément à l'autorisation conférée par l'assemblée générale mixte du 29 avril 2015, dans ses résolutions 12 et 13, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a procédé le 29 avril 2015, à une attribution gratuite d'actions de préférence convertibles en Actions ordinaires.

Le conseil d'administration a veillé, pour chacune de ces attributions, à ce que l'attribution au Président-directeur général ne dépasse pas 10 % de l'ensemble des attributions d'options ou d'actions de préférence.

Le Président-directeur général a été exclu de la liste des salariés bénéficiaires des plans collectifs d'attribution d'Actions gratuites de 2011 et 2012, autorisés par l'assemblée générale du 28 avril 2011, de même que de ceux autorisés par les assemblées générales du 29 avril 2014 et du 29 avril 2015.

Au-delà des prescriptions légales pour chacun des plans d'options, le prix d'exercice a été retenu par référence au montant le plus élevé entre :

- la moyenne des cours constatés pour les actions de la société sur NYSE EURONEXT pendant les 20 derniers jours de bourse précédant le jour où les options d'achat d'Actions sont consenties ;
- la moyenne des trois derniers mois précédant le jour où les options d'Actions sont consenties ;
- la moyenne des cours de rachat des Actions détenues en autocontrôle par la société à la date d'attribution, conformément aux articles L. 225 208 et L. 225 209 du Code de commerce.

Plan 2010 d'options conditionnelles

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 16 juillet 2010 à Jacques Gounon, Président-directeur général 116 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice est établi à 6,42 euros.

Le conseil d'administration, lors de ses réunions du 21 juillet 2011 et du 20 juillet 2012 a constaté l'accomplissement des conditions de performance des options attribuées le 16 juillet 2010. Dès lors, seule la condition de présence devra être appréciée conformément à l'article 4.1 du règlement lors du quatrième anniversaire.

Les conditions de performance internes et externes étaient les suivantes :

- 50 % des options : (i) la décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SE de distribuer un dividende ; et (ii) la réalisation d'un EBITDA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté au règlement :
 - pour 25 % des options, sur la base des comptes 2010, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2011 s'est prononcée ;
 - pour 25 % des options, sur la base des comptes 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 s'est prononcée.
- 50 % des options : la progression de l'Action GET SE au moins égale à la performance de l'indice boursier SBF 120®, sur la base des cours d'ouverture respectifs à la date d'attribution (16 juillet 2010) et à l'expiration d'une période de douze mois consécutifs :
 - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2010 au 15 juillet 2011 ;
 - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2011 au 15 juillet 2012.

Au total, les quatre conditions de performance ont été atteintes et donc, 100 % des options sont acquises.

Plan 2011 d'options conditionnelles

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 21 juillet 2011 à Jacques Gounon, Président-directeur général 130 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice est établi à 7,52 euros.

Le conseil d'administration a arrêté ainsi qu'il suit, les critères de performance interne et externe, en reprenant ce qui a été fait dans le plan 2010 :

- 50 % des options : décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SE de distribuer un dividende et réalisation d'un EBIDTA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté dans le plan :
 - pour 25 % des options consenties, sur la base des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 s'est prononcée ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 20 juillet 2012, a constaté l'accomplissement de cette condition de performance ; et
 - pour 25 % des options consenties, sur la base des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2013 s'est prononcée ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 24 juillet 2013 a constaté l'accomplissement de cette condition de performance ;
- Pour 50 % des options consenties, progression de l'Action au moins égale à la performance de l'indice boursier SBF 120®, sur la base de leur cours d'ouverture respectif à la date d'attribution des options et sur une période de 12 mois consécutifs :
 - pour 25 % des options sur la période du 21 juillet 2011 au 20 juillet 2012 ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 20 juillet 2012, a constaté que cette condition de performance n'est pas atteinte ; et
 - pour 25 % des options sur la période du 21 juillet 2012 au 20 juillet 2013 ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 24 juillet 2013 a constaté que cette condition de performance n'est pas atteinte.

Au total, deux des quatre conditions de performance ont été atteintes et donc, 50 % des options sont acquises. Sur les 130 000 options attribuées à Jacques Gounon, seules 65 000 options sont actives.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Plan 2012 d'options conditionnelles

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 20 juillet 2012, à Jacques Gounon, Président-directeur général 137 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice est établi à 6,33 euros.

Les conditions de performance internes et externes, sont les suivantes :

- 50 % des options : (i) la décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SE de distribuer un dividende et, (ii) la réalisation d'un EBITDA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté au règlement :
 - Pour 25 % des options, le conseil d'administration, lors de sa réunion du 24 juillet 2013 a constaté l'accomplissement de cette condition de performance sur la base des comptes 2012, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2013 s'est prononcée ;
 - Pour 25 % des options, le conseil d'administration, lors de sa réunion du 21 juillet 2014, a constaté l'accomplissement de cette condition de performance pour 25 % des options, sur la base des comptes 2013, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2014 s'est prononcée.
- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : la progression de l'Action de GET SE en fonction de l'évolution de l'indice boursier SBF 120[®], l'évolution de l'Action GET SE devant être au moins égale à la performance de cet indice ou de tout autre indice qui viendrait à s'y substituer. L'évolution est à apprécier sur une période de douze mois consécutifs, sur la base des cours d'ouverture respectifs à la date d'attribution :
 - pour 25 % des options, sur la période du 20 juillet 2012 au 19 juillet 2013 ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 24 juillet 2013 a constaté que cette condition de performance n'est pas atteinte ;
 - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 20 juillet 2013 au 19 juillet 2014 ; le conseil d'administration, lors de la réunion du 21 juillet 2014, a constaté que la condition de performance a été atteinte.

Au total, trois des quatre conditions de performance ont été atteintes et donc 75 % des options 2012 sont acquises. Sur les 137 000 options attribuées à Jacques Gounon, seules 102 750 sont actives.

Actions de préférence 2014 (Actions B)

L'assemblée générale du 29 avril 2014 a autorisé la création de 300 actions de préférence, (Actions de préférence B) convertibles à l'issue d'un délai de quatre ans en un maximum de 1 500 000 Actions ordinaires (représentant 0,27 % du capital), si des conditions de performance boursière sont remplies. Le choix de l'action de préférence a été fait en raison de son coût d'attribution plus faible pour la société, par rapport à des actions ordinaires.

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 29 avril 2014, à Jacques Gounon, Président-directeur général 30 Actions de préférence B, convertibles en un maximum de 150 000 Actions ordinaires.

Les Actions de préférence B seront converties en Actions ordinaires, en fonction de l'évolution du cours de bourse des Actions ordinaires GET SE, à l'issue d'un délai de quatre ans, à compter de la date d'attribution des actions de préférence par le conseil d'administration de la société (« Date de Conversion »), sans demande préalable du porteur.

Le 29 avril 2018 (Date de Conversion), chaque Action de préférence B pourra donner automatiquement le droit de recevoir gratuitement 5 000 Actions Ordinaires, si le cours moyen de l'Action ordinaire durant les six derniers mois précédant la Date de Conversion s'établit au cours cible de 11,50 euros.

Le cours initial désigne le cours moyen de l'Action ordinaire durant les six derniers mois précédant la date d'attribution. Il a été arrêté à 8,17 euros le 29 avril 2014. Le cours final sera déterminé par référence au cours moyen de l'Action ordinaire durant les six derniers mois précédant la Date de Conversion, sans pouvoir être inférieur à la moyenne des cours de rachat des Actions ordinaires détenues en autocontrôle par la société à la date d'attribution ou à la Date de Conversion, conformément aux articles L. 225 208 et L. 225 209 du Code de Commerce.

Si la progression finale est inférieure à 35 % de la progression cible, l'action de préférence ne sera pas convertible en Actions ordinaires. Si la progression finale est supérieure ou égale à 35 % de la progression cible, chaque Action de préférence B sera convertie en un nombre d'Actions ordinaires égal au pourcentage de réalisation de l'objectif. Le ratio de conversion sera de 5 000 Actions ordinaires par Action de préférence B, pour un objectif cible réalisé à 100 %, avec une échelle de dégressivité correspondant au pourcentage de réalisation de l'objectif et établi de façon à donner lieu, selon le cas, à l'attribution d'un nombre entier d'Actions ordinaires.

Actions de préférence 2015 (Actions C)

L'assemblée générale du 29 avril 2015 a autorisé la création d'une nouvelle catégorie d'actions de préférence (Actions de préférence C), chacune convertible en un maximum de 500 Actions ordinaires. Dans le cadre de ce plan, le conseil

d'administration a attribué à Jacques Gounon 200 Actions de préférence C, convertibles au total en un maximum de 100 000 Actions ordinaires, en fonction de l'accroissement de valeur pour l'entreprise sur une période de quatre années :

- performance économique à long terme par référence à l'EBITDA consolidé du Groupe pour 2015, 2016, 2017 et 2018, à hauteur de 70 %,
- performance boursière de l'Action ordinaire GET sur le long terme par rapport à la performance de l'indice Dow Jones Infrastructure – dividende inclus – pour 2015, 2016, 2017 et 2018, à hauteur de 20 %,
- performance RSE (indice composite) pour 2015, 2016, 2017 et 2018, à hauteur de 10 %.

Les conditions de performance seront réalisées en fonction de la moyenne pondérée des :

- pourcentage moyen de surperformance de l'EBITDA réalisé pour 2015, 2016, 2017 et 2018, par rapport aux objectifs annoncés au marché pour 2015, 2016, 2017 et 2018 (70 %),
- pourcentage moyen de surperformance de l'Action ordinaire GET (dividendes réinvestis) par rapport à la performance de l'indice Dow Jones Infrastructure sur la période 2015, 2016, 2017 et 2018 (20 %), et
- taux moyen de dépassement de l'objectif de l'indice composite RSE sur la période 2015, 2016, 2017 et 2018 (10 %).

Plans d'options d'actions/attributions d'actions de préférence : Historique des attributions aux mandataires sociaux

Historique des attributions d'options	Plan 2010	Plan 2011	Plan 2012	Actions de préférence B – 2014	Actions de préférence C – 2015
Date d'assemblée	26 mai 2010	26 mai 2010	26 mai 2010	29 avril 2014	29 avril 2015
Date du conseil d'administration ou du directoire selon le cas	16 juillet 2010	21 juillet 2011	20 juillet 2012	29 avril 2014	29 avril 2015
Nombre total d'actions pouvant être souscrites ou achetées, dont le nombre pouvant être souscrites ou achetées par :	3 900 000			1 500 000	1 000 000
Les mandataires sociaux					
J. Gounon Président-directeur général	116 000	130 000	137 000	30	200
Nombre total de bénéficiaires	57	56	57	36	63
Point de départ d'exercice des options	juillet 2014	juillet 2015	juillet 2016	avril 2018	avril 2019
Date d'expiration	juillet 2020	juillet 2021	juillet 2022	avril 2018	avril 2019
Prix de souscription ou d'achat	6,42€	7,52€	6,33€	N/A	N/A
Modalités d'exercice (lorsque le plan comporte plusieurs tranches)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Nombre d'actions souscrites au 17 février 2016	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Nombre cumulé d'options de souscription ou d'achat actions annulées ou caduques : J. Gounon Président-directeur général	N/A	65 000	34 250	N/A	N/A
Options de souscription ou d'achat d'actions restantes en fin d'exercice : J. Gounon Président-directeur général	116 000	65 000	102 750	30	200

Politique de conservation des titres

Conformément à l'article L. 225 185 du Code de commerce, le conseil d'administration a décidé que Jacques Gounon, dirigeant mandataire social conservera pendant la durée de son mandat, 50 % des Actions issues de la levée des options attribuées au titre des différents plans.

Par ailleurs, il est précisé que Jacques Gounon, conformément aux recommandations du Code Afep / Medef, a réitéré par écrit son engagement de ne pas procéder à des opérations de couverture.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Tableau de synthèse des rémunérations et des options et actions : Jacques Gounon, Président-directeur général

MONTANTS BRUT EN EUROS	Exercice 2015	Exercice 2014
Rémunérations dues au titre de l'exercice	1 069 560	1 071 625
Valorisation des rémunérations pluriannuelles attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
Valorisation des actions de préférence/ performance attribuées au cours de l'exercice	533 000	426 000
Total	1 602 560	1 497 625

Tableau récapitulatif des rémunérations : Jacques Gounon, Président-directeur général

MONTANTS BRUT EN EUROS	2015		2014	
	(1) dus	(2) versés	(1) dus	(2) versés
Rémunération fixe	500 000	(3) 500 138	500 000	(3) 502 405
Rémunération variable annuelle	495 000	(5)(3) 500 109	500 000	(3) 496 426
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	N/A	N/A	N/A
Rémunération exceptionnelle	N/A	N/A	N/A	N/A
Jetons de présence	65 650	(4) 45 955	63 500	(4) 44 450
Avantages en nature	8 910	8 910	8 152	8 152
Total	1 069 560	1 055 112	1 071 652	1 051 433

(1) Montants dus au titre de l'exercice.

(2) Montants payés au cours de l'exercice. Les parts variables annuelles attribuées au cours d'un exercice sont liquidées au cours de l'exercice suivant. La rémunération variable versée en 2015 correspond à la mise en paiement de la rémunération variable due au titre de l'exercice 2014.

(3) Montant en tout ou partie versé en livres et dont la contrevaletre traitée ci-dessus en euros au taux de change du compte de résultat, reflète les variations du cours de change au cours de l'exercice, les montants effectivement versés sur la base du taux de change effectif au moment considéré correspondant aux montants dus.

(4) Après imputation du prélèvement libératoire de 30 % (19 695 euros en 2015).

(5) Rémunération variable au titre de 2014.

Options de souscription ou d'achat d'actions attribuées durant l'exercice à Jacques Gounon par l'émetteur et par toute société du Groupe

N° et date du plan	2015	2014	2013	20 juillet 2012	21 juillet 2011	16 juillet 2010
Nature des options (achat ou souscription)	N/A	N/A	N/A	achat	achat	achat
Valorisation des options selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	N/A	N/A	N/A	2,13 euros	2,69 euros	2,02 euros
Nombre d'options attribuées durant l'exercice	N/A	N/A	N/A	137 000	130 000	116 000
Prix d'exercice	N/A	N/A	N/A	6,33 euros	7,52 euros	6,42 euros
Période d'exercice	N/A	N/A	N/A	juillet 2016 – juillet 2022	juillet 2015 – juillet 2021	juillet 2014 – juillet 2020

Options de souscription ou d'achat d'actions levées durant l'exercice par Jacques Gounon

N° et date du plan	N/A
Valorisation des options selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	N/A
Nombre d'options attribuées durant l'exercice	N/A
Prix d'exercice	N/A
Période d'exercice	N/A

Actions de performance et actions de préférence convertibles en Actions ordinaires attribuées durant l'exercice à Jacques Gounon par l'émetteur et par toute société du Groupe

	Actions de préférence 2014	Actions de préférence 2015
Nombre d'actions de préférence attribuées durant l'exercice	30	200
Valorisation des actions selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	426 000	533 000
Date d'acquisition	avril 2016	avril 2017
Date de disponibilité	avril 2018	avril 2019

Actions de performance et actions de préférence (convertibles en Actions ordinaires) devenues disponibles durant l'exercice pour Jacques Gounon

	Actions de préférence 2014	Actions de préférence 2015
No et date du plan	N/A	N/A
Nombre d'actions devenues disponibles durant l'exercice	N/A	N/A
Conditions d'acquisition	N/A	N/A
Année d'attribution	N/A	N/A

Dirigeants mandataires sociaux

	Contrat de travail GET SE		Régime de retraite supplémentaire		Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la cessation ou du changement de fonctions		Indemnités relatives à une clause de non concurrence	
	Oui	Non(*)	Oui	Non	Oui	Non(*)	Oui	Non
J. Gounon Président-directeur général 2007 à ce jour		X	X			X		X

* Hors minimaux légaux britanniques. Contrat de travail ESL de droit anglais par effet de la loi (section 16.7 ci-après).

Comme indiqué au présent chapitre 15, Jacques Gounon assumant les fonctions de Chief Executive et de Président-directeur général du Groupe, perçoit, compte tenu du caractère binational de la Concession, une partie de sa rémunération d'Eurotunnel Services Limited. Comme indiqué en section 16.7 du présent Document de Référence, par effet de la loi britannique, auquel il ne peut être dérogé ni renoncé, ce versement qualifie techniquement un contrat de travail de droit anglais. GET SE n'a pris aucun engagement contractuel vis-à-vis de Jacques Gounon qui ne bénéficie d'aucune indemnité contractuelle de départ.

15.2.2 LA RÉMUNÉRATION DU DIRECTEUR-GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ

Emmanuel Moulin, Directeur-général délégué, a cessé son mandat le 31 mars 2015.

La rémunération du Directeur-général délégué, Emmanuel Moulin, décidée par le conseil d'administration sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, a été constituée en 2015, uniquement :

- d'une rémunération fixe ;
- d'un avantage en nature ; et
- d'un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies.

Partie fixe annuelle

La part fixe de la rémunération du Directeur-général délégué, a été d'un montant brut annuel de 300 000 euros pour l'exercice 2015, soit pour ses trois mois de mandat, de 75 000 euros.

Partie variable annuelle 2015

Le conseil d'administration, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, est convenu de ne pas attribuer à E. Moulin de rémunération variable au titre de ses trois mois de mandat social, au cours de l'exercice 2015.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Avantages en nature

Le Directeur-général délégué a bénéficié d'une voiture de société, soit un avantage en nature de 285 euros par mois.

Retraite complémentaire à cotisations définies / Prévoyance

Le Directeur-général délégué ne bénéficiait pas de retraite à prestations définies. Il bénéficiait du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres au-delà de la tranche B des rémunérations ; ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux, n'est pas un régime à prestations définies. C'est un régime collectif à cotisations définies, qui, sur les bases actuelles, aurait conféré au Directeur-général délégué une rente estimée à 17 592 euros par an (rente non réversible), dans l'hypothèse d'un départ en retraite à 65 ans.

Le Directeur-général délégué bénéficiait du régime de base et d'un régime complémentaire de retraite. En 2015, les cotisations à ce régime de retraite complémentaire se sont élevées à 5 890 euros au titre de la part salariale et à 7 387 euros au titre de la part patronale. En 2014, les cotisations au régime de retraite supplémentaire à cotisations définies se sont élevées, au titre de la part salariale, à 761 euros sur un total de 13 733 euros pour l'ensemble des salariés concernés et au titre de la part patronale, à 3 043 euros sur un total de 59 007 euros (2014 : 56 971 euros) pour l'ensemble des intéressés.

Le Directeur-général délégué était couvert par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés de GET SE.

Indemnité de départ ou de non concurrence

Il n'a pas été attribué d'indemnité de départ, ou de non concurrence à Emmanuel Moulin, non plus que d'indemnité exceptionnelle.

Partie variable à long terme

Conformément à l'autorisation conférée par l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010, dans sa résolution numéro 25, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a procédé à des attributions d'options d'actions en 2012.

Plan 2012 d'options conditionnelles

Dans le cadre de ce plan, Emmanuel Moulin, alors salarié, avait reçu 35 000 options, dont le prix d'exercice est établi à 6,33 euros et dont trois des quatre conditions de performance avaient été atteintes : 75 % des options 2012 étaient acquises. Pour ces options acquises en tant que salarié, le conseil d'administration a décidé de lui laisser le bénéfice de ses options et de dispenser Emmanuel Moulin de la condition de présence.

Actions B de préférence

Le conseil d'administration avait attribué le 29 avril 2014, à Emmanuel Moulin, Directeur général 30 Actions B de préférence convertibles en un maximum de 150 000 Actions ordinaires, en fonction de l'évolution du cours de bourse des Actions, avec un objectif cible du cours de bourse des actions ordinaires de la société à la date de Conversion, calculé selon les modalités fixé à 11,50 euros.

Emmanuel Moulin, en quittant GET SE avant la fin de la période d'acquisition, a perdu l'ensemble de ses droits sur les actions de préférence B valorisées (modèle Monte Carlo) à 390 000 euros dans les comptes au 31 décembre 2014. Il ne lui a pas été attribué d'Actions de préférence C en 2015.

Tableau de synthèse des rémunérations et des options et actions : E. Moulin, Directeur-général délégué

MONTANTS BRUT EN EUROS	Exercice 2015	Exercice 2014
Rémunérations dues au titre de l'exercice	75 000	483 420
Valorisation des rémunérations pluriannuelles attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
Valorisation des actions de préférence/ performance attribuées au cours de l'exercice	N/A	390 000
Total	75 000	873 420

Tableau récapitulatif des rémunérations : Emmanuel Moulin, Directeur-général délégué

MONTANTS BRUT EN EUROS	2015		2014	
	(1) dus	(2) versés	(1) dus	(2) versés
Rémunération fixe	75 000	75 000	300 000	300 000
Rémunération variable annuelle	N/A	180 000	180 000	–
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	N/A	N/A	N/A
Rémunération exceptionnelle	N/A	N/A	N/A	N/A
Jetons de présence	N/A	N/A	N/A	N/A
Avantages en nature	855	855	3 420	3 420
Total	75 855	255 855	483 420	303 420

(1) Montants dus au titre de l'exercice.

(2) Montants payés au cours de l'exercice. Les parts variables annuelles attribuées au cours d'un exercice sont liquidées au cours de l'exercice suivant. La rémunération variable versée en 2015 correspond à la mise en paiement de la rémunération variable due au titre de l'exercice 2014.

Contrat de travail

	Contrat de travail GET SE		Régime de retraite supplémentaire		Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la cessation ou du changement de fonctions		Indemnités relatives à une clause de non concurrence	
	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non
	E. Moulin Directeur-général délégué 2015		X	X			X	

15.2.3 JETONS DE PRÉSENCE

Les administrateurs de GET SE perçoivent des jetons de présence.

Le montant global maximum des jetons de présence a été fixé par l'assemblée générale mixte des actionnaires du 20 juin 2007. Les règles de répartition des jetons de présence ont été décidées par le conseil d'administration. Les principes fixés sont qu'ils se composent d'une partie fixe et d'une partie variable proportionnelle à la participation des administrateurs aux séances du conseil d'administration et des comités et que les présidents des comités bénéficient d'une partie fixe complémentaire. Partie fixe et partie variable sont payées mensuellement.

Le montant et la répartition des jetons de présence, ont été revus par le conseil d'administration en 2014, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, de façon à ce que, conformément à l'article 21 du Code Afep / Medef, le mode de répartition de cette rémunération, qui tenait déjà compte de la participation effective des administrateurs au conseil et dans les comités comporte dorénavant une part variable prépondérante.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Le montant total des jetons de présence^(*) au titre de l'exercice 2015 de GET SE à ses administrateurs s'élève à un montant de 718 700 euros (2014 : 623 775 euros), ainsi que détaillé dans le tableau ci-dessous :

EN EUROS	2015*	2014*
Jacques Gounon	65 650	63 500
Philippe Camu	48 500	46 950
Patricia Hewitt	60 650	51 925
Peter Levene	50 450	46 950
Colette Lewiner	60 400	50 850
Colette Neuville	80 950	69 150
Perrette Rey	72 550	50 150
Robert Rochefort	85 050	69 150
Jean-Pierre Trotignon	75 250	69 300
Philippe Vasseur	58 700	48 200
Tim Yeo	60 550	57 650
Total	718 700	623 775

* Montants avant prélèvement libératoire ou retenue à la source.

Par ailleurs, comme l'ensemble des mandataires sociaux personnes physiques de Groupe Eurotunnel, les mandataires sociaux de GET SE bénéficient, au titre de leur fonction, de la couverture de l'assurance responsabilité civile dite « Directors and Officers ».

15.3. MONTANT TOTAL DES SOMMES PROVISIONNÉES OU CONSTATÉES PAR AILLEURS PAR GET SE ET SES FILIALES AUX FINS DU VERSEMENT DE PENSIONS, DE RETRAITES OU D'AUTRES AVANTAGES

Jacques Gounon ne bénéficie d'aucune indemnité spécifique de départ en retraite.

15.4. ÉLÉMENTS DE LA RÉMUNÉRATION DUE OU ATTRIBUÉE AU TITRE DE L'EXERCICE 2015 À CHAQUE DIRIGEANT MANDATAIRE SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, SOUMIS À L'AVIS DES ACTIONNAIRES

Conformément aux recommandations du Code Afep / Medef modifié, (article 24.3), code auquel la société se réfère en application de l'article L. 225 37 du Code de commerce, doivent être soumis à l'avis des actionnaires les éléments suivants de la rémunération due ou attribuée au titre de l'exercice clos à chaque dirigeant mandataire social de la société :

- la part fixe ;
- la part variable annuelle et, le cas échéant, la partie variable pluriannuelle avec les objectifs contribuant à la détermination de cette part variable ;
- les rémunérations exceptionnelles ;
- les options d'actions, les actions de performance et tout autre élément de rémunération de long terme ;
- les indemnités liées à la prise ou à la cessation des fonctions ;
- le régime de retraite supplémentaire ;
- les avantages de toute nature.

Il sera proposé à l'Assemblée Générale du 27 avril 2016 d'émettre un avis sur les éléments de la rémunération due ou attribuée au titre de l'exercice 2015 à chaque dirigeant mandataire social de la société, à savoir Jacques Gounon, Président-directeur général et Emmanuel Moulin Directeur-général délégué.

Éléments de la rémunération due ou attribuée au titre de l'exercice 2015 à Jacques Gounon, Président-directeur général

Éléments de rémunération Président directeur général	Montant dû (euros)	Commentaires
Rémunération fixe	500 000	<ul style="list-style-type: none"> Rémunération fixe brute annuelle de 500 000 euros Absence d'évolution
Rémunération variable annuelle	495 000	<ul style="list-style-type: none"> Cible : 100 % de la rémunération brute fixe annuelle ; maximum 120 % de la rémunération brute fixe annuelle ; Au cours de la réunion du 17 février 2016, le conseil d'administration, sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations a évalué le montant de la rémunération variable de Jacques Gounon au titre de l'exercice 2015. Critères : <ul style="list-style-type: none"> Résultat net : en ligne avec le budget ; 25 % EBITDA : en ligne avec l'objectif cible d'EBITDA 2015 publié ; 25 % Investissements stratégiques clef ; 20 % Consolidation des perspectives de développement du Groupe sur le long terme ; 24 % Amélioration des performances de l'entreprise dans le respect de la responsabilité sociale et environnementale ; 5 % ; Compte tenu des critères quantitatifs et qualitatifs arrêtés par le conseil d'administration et des réalisations constatées au 17 février 2016 le montant de la part variable a été évalué à 495 000 euros soit 82 % du maximum.
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	Jacques Gounon ne bénéficie d'aucune rémunération variable pluriannuelle. Le principe d'une rémunération variable pluriannuelle n'est pas prévu.
Rémunération variable différée	N/A	Jacques Gounon ne bénéficie d'aucune rémunération variable différée. Le principe d'une rémunération variable différée n'est pas prévu.
Jetons de présence	65 650	(avant retenue à la source ou prélèvement libératoire)
Rémunération exceptionnelle	N/A	Jacques Gounon ne bénéficie d'aucune rémunération exceptionnelle. Le principe d'une rémunération exceptionnelle n'est pas prévu.
Attribution de stock options et / ou d'actions de performance	533 000	<p>200 actions de préférence convertibles en un maximum de 100 000 Actions ordinaires, sous condition de performance en 2019.</p> <p>Condition de performance financière : 70 % condition de performance économique long-terme du Groupe : la réalisation des objectifs d'EBITDA consolidé annoncées au marché pour les années 2015, 2016, 2017 et 2018.</p> <p>Condition de marché : 20 % performance boursière relative de l'Action de GET SE par rapport à la performance de l'indice DJI (dividendes inclus) sur une période de 4 ans.</p> <p>Condition de performance RSE : 10 % performance de l'Indice Composite RSE sur une période de 4 ans.</p> <p>Pourcentage du capital : 0,02 %.</p> <p>La juste valeur en date d'attribution des droits attribués au titre du plan a été calculée en appliquant le modèle Monte Carlo.</p> <p>Autorisé par l'Assemblée générale mixte 29 avril 2015 (14ème et 15ème résolutions) et attribuées par décision du conseil d'administration 29 avril 2015.</p>
Avantage en nature	8 910	Jacques Gounon bénéficie d'une indemnité pour usage de véhicule personnel qui représente un montant de 540 livres par mois.
Indemnité de prise ou de cessation de fonction	N/A	La société n'a pris aucun engagement au titre de la cessation des fonctions du dirigeant mandataire social.

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

Indemnité de non concurrence	NA	Il n'existe pas de clause de non concurrence. Jacques Gounon ne bénéficie pas de clause de non concurrence.
------------------------------	----	--

Éléments de rémunération Président directeur général

Éléments de rémunération	Montant dû (euros)	Commentaires
Régime de retraite supplémentaire	Aucun montant n'est dû au titre de l'exercice clos	Jacques Gounon bénéficie, sur la partie française de ses rémunérations, du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres au-delà de la tranche B des rémunérations ; ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux, n'est pas un régime à prestations définies. C'est un régime collectif à cotisations définies visé par l'article 83 du Code Général des Impôts et l'article L. 242 1 du Code de la sécurité sociale.
Régimes collectifs de prévoyance et de frais de santé		Jacques Gounon bénéficie du régime collectif de prévoyance et de frais de santé en vigueur au sein de la société. L'obligation de vote de l'assemblée résulte de la loi du 26 juillet 2005. La décision consistant à faire bénéficier Jacques Gounon de ce régime est antérieure à ce texte ; cette décision n'étant pas soumise à la procédure des conventions réglementées, il n'y a pas lieu de faire ratifier cette convention par l'assemblée sur rapport particulier des commissaires (L. 225 42).

Liste nominative	No et date du plan	Nature des options/actions de préférence (achat ou souscription)	Valorisation et nombre d'options/actions de préférence attribuées durant l'exercice	Prix d'exercice	Période d'exercice
J Gounon	Actions de préférence 2015	Actions de préférence	200 actions de préférence convertibles en 100 000 Actions ordinaires	N/A	29/04/2019
Valorisation : 533 000 euros*					

* La juste valeur en date d'attribution des droits attribués a été calculée en appliquant le modèle Monte Carlo.

Éléments de la rémunération due ou attribuée au titre de l'exercice 2015 à Emmanuel Moulin, Directeur-général délégué

Éléments de rémunération	Montant (euros)	Commentaires
Rémunération fixe	75 000	Rémunération fixe brute annuelle de 300 000 euros sur trois mois.
Rémunération variable annuelle	N/A	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune rémunération variable annuelle.
Rémunération variable pluriannuelle	N/A	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune rémunération variable pluriannuelle.
Rémunération variable différée	N/A	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune rémunération variable différée.
Jetons de présence	N/A	E. Moulin n'était pas membre du conseil d'administration de GET SE ; il n'a pas reçu de jetons de présence.
Rémunération exceptionnelle	N/A	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune rémunération exceptionnelle.
Attribution de stock options et / ou d'actions de performance	N/A	E. Moulin n'a pas bénéficié d'actions de préférence en 2015.
Avantage en nature	855	E. Moulin a bénéficié pendant trois mois d'une indemnité pour usage de véhicule personnel qui représentait un montant de 285 euros par mois.
Indemnité de prise ou de cessation de fonction	N/A	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune indemnité de cessation de fonction.
Indemnité de non concurrence	NA	E. Moulin n'a bénéficié d'aucune indemnité de non concurrence.
Régime de retraite supplémentaire	Aucun montant n'est dû au titre de l'exercice clos	E. Moulin a bénéficié du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres au-delà de la tranche B des rémunérations ; ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux, n'est pas un régime à prestations définies. C'est un régime collectif à cotisations définies visé par l'article 83 du Code Général des Impôts et l'article L. 242 1 du Code de la sécurité sociale.
Régimes collectifs de prévoyance et de frais de santé		Cette décision a été soumise à la procédure des conventions réglementées et cette convention a été soumise au vote de l'assemblée sur rapport des commissaires (L. 225 42). E. Moulin a bénéficié du régime collectif de prévoyance et de frais de santé en vigueur au sein de la société.

Aucune convention de prestation de service n'a été conclue avec les mandataires dirigeants sociaux.

15.5. EVALUATION DE L'ALIGNEMENT DE LA RÉMUNÉRATION PAR RAPPORT À LA PERFORMANCE

Le comité des nominations et des rémunérations, pour apprécier la rémunération du Président-directeur général avec celle du rendement global pour l'actionnaire, a disposé de deux analyses comparatives, réalisées par un cabinet indépendant spécialisé dans les études de rémunération des dirigeants (Mercer).

La **première étude** avait pour objet de mesurer la rémunération relative du Président-directeur général par rapport à ses comparables. Cette étude portait sur les rémunérations des président-directeurs généraux d'un panel intersectoriel de 23 entreprises françaises du SBF 120, présentant des caractéristiques communes avec le Groupe, en termes d'effectif et de chiffre d'affaires. La comparaison de la rémunération du Président-directeur général avec la pratique de ces sociétés a montré ce qui suit :

- la rémunération fixe annuelle de Jacques Gounon (500 000 euros) se situe en deçà du premier quartile (625 000 euros) ;
- la rémunération variable annuelle 2014 de Jacques Gounon (500 000 euros) se situe entre le premier quartile et la médiane ;
- la rémunération à long terme en actions 2014 de Jacques Gounon, recalculée en prenant pour base la valorisation en date de vesting (cours de bourse moins prix d'exercice) est inférieure au premier quartile ;
- la rémunération totale annuelle 2014 de Jacques Gounon est inférieure à la moyenne du panel ; et
- la structure de la rémunération de Jacques Gounon est en ligne avec celle de ce panel (1/3 fixe annuel, 1/3 variable annuel et 1/3 de rémunération à long terme en actions).

15 REMUNERATIONS ET AVANTAGES

La **seconde étude** avait pour objet d'apprécier l'évolution de la rémunération du Président-directeur général par rapport à celle de la performance relative de l'entreprise, par comparaison à son panel de pairs historiques, constitué de douze entreprises comparables en termes de nature d'activité.

La performance de ces sociétés a été mesurée à partir de trois indicateurs de performance : le chiffre d'affaires, le rendement total de l'avoir des actionnaires (Total Shareholder Return) et le résultat net. Les résultats de ces trois indicateurs ont été comparés avec l'évolution de la rémunération du Président-directeur général de Groupe Eurotunnel, comme présentée au présent chapitre 15, si ce n'est toutefois, que pour les totalisations analysées dans cette seconde étude, pour reprendre la méthode de certains analystes, les différents instruments octroyés dans le cadre de la rémunération à long terme en actions ne sont pris en compte qu'au moment où ils sont réalisés, c'est-à-dire lorsque toutes les conditions éventuelles de performance rattachées aux différents instruments ont été remplies. Ainsi, pour les plans d'attribution d'options, la valeur des options octroyées aux dirigeants d'entreprises a été appréciée au moment où elles peuvent être exercées, dans la mesure où les conditions de performance ont été atteintes.

Cette analyse a montré une mesure d'alignement absolu de la rémunération totale de Jacques Gounon pour Groupe Eurotunnel, avec un coefficient de corrélation de 0,99 à comparer à une mesure d'alignement optimal de un.

Le comité a également considéré la mesure absolue de performance comparant l'évolution de la rémunération du Président-directeur général de Groupe Eurotunnel SE, par rapport à celle de la performance d'un investissement dans l'Action GET SE, sur les cinq dernières années, ce qui a permis de constater que l'évolution des rémunérations est corrélée avec celle de la performance financière.

15.6. AUTRES ÉLÉMENTS DE LA POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION

Rémunération des membres du comité exécutif

Comme indiqué au chapitre 17 du présent Document de référence, la politique de rémunération de Groupe Eurotunnel repose sur des rémunérations équitables et transparentes, qui assurent une parfaite cohésion entre les objectifs individuels et les objectifs de l'entreprise. La stratégie de Groupe Eurotunnel consiste par ailleurs à partager son succès avec ses collaborateurs afin de les associer à la croissance du Groupe. La politique de rémunération Groupe vise à favoriser la réalisation de la performance économique, sociale et boursière, valoriser l'accroissement des compétences, la réalisation des objectifs et la surperformance et accroître l'engagement des collaborateurs ainsi que des dirigeants sur du long terme, en renforçant l'actionnariat salarié.

Les membres du comité des nominations et des rémunérations veillent à la cohérence de la politique appliquée aux dirigeants mandataires sociaux à celle appliquée aux principaux cadres dirigeants du Groupe. Les membres du comité des nominations et des rémunérations s'attachent également à examiner l'alignement des principes de rémunération des dirigeants.

La rémunération des directeurs généraux adjoints, décidée par la direction générale, est composée d'une rémunération annuelle fixe, complétée d'une partie variable très incitative dont les critères sont basés, tout comme pour celle du Directeur général, et du Directeur-général délégué en proportion importante sur les performances économiques du Groupe. Des critères qualitatifs d'évaluation de la performance individuelle complètent cette partie variable financière.

Les membres du comité exécutif, bénéficient également d'une rémunération composée d'une partie fixe, dont le montant est proportionnel aux responsabilités de chacun, complétée d'une partie variable dont les critères quantitatifs dépendent des résultats du Groupe pour renforcer la solidarité.

16. FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1.	<i>DIRECTION GÉNÉRALE</i>	105
16.1.1	<i>DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRECTEURS GÉNÉRAUX DÉLÉGUÉS</i>	105
16.1.2	<i>COMITÉ EXÉCUTIF</i>	106
16.2.	<i>CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	106
16.2.1	<i>COMPOSITION ET ORGANISATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	106
16.2.2	<i>ACTIVITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	114
16.2.3	<i>COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	115
16.3.	<i>AUTO ÉVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	120
16.4.	<i>PRINCIPES ET RÈGLES DE DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION ET DES AVANTAGES DE TOUTE NATURE ACCORDÉS AUX MANDATAIRES SOCIAUX</i>	121
16.5.	<i>LIMITATIONS DES POUVOIRS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL</i>	121
16.6.	<i>CONTRATS DE SERVICE ENTRE LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION ET GET SE</i>	122
16.7.	<i>OPÉRATIONS SUR TITRES DES DIRIGEANTS</i>	123
16.8.	<i>COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION</i>	124
16.9.	<i>PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES (RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LE CONTRÔLE INTERNE)</i>	124
16.9.1	<i>DÉFINITION ET OBJECTIFS DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES</i>	124
16.9.2	<i>PROCESSUS GLOBAL DU DISPOSITIF DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE</i>	125
16.9.3	<i>PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE</i>	130
16.9.4	<i>RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ÉTABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225 235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ GROUPE EUROTUNNEL SE</i>	132
16.9.5	<i>RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉES</i>	133
16.10.	<i>GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE</i>	135
16.11.	<i>PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE</i>	135

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le Président du conseil d'administration a établi le 17 février 2016 un rapport, afin de rendre compte :

- de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration ;
- des principes et règles arrêtés par le comité des nominations et des rémunérations et par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux ;
- des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par GET SE ;
- des limitations éventuelles apportées aux pouvoirs du Directeur général ;
- du code de gouvernement d'entreprise, auquel GET SE se réfère ; ainsi que
- des modalités particulières relatives à la participation des actionnaires à l'assemblée générale.

Le préambule ci-dessous, les sections 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.9, 16.10, et 16.11, les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique listés à la rubrique no 25 de la table de réconciliation figurant en annexe III du présent Document de Référence, constituent le rapport du Président du conseil d'administration de GET SE prévu à l'article L. 225-37 du Code de commerce. Le Président-directeur général a mandaté la secrétaire générale du conseil d'administration pour rassembler les éléments constitutifs du présent rapport, qui a été établi en intégrant les contributions de plusieurs directions, dont notamment, la direction financière, la direction du contrôle financier, l'audit interne, le contrôle interne et la direction juridique. Le présent rapport a été communiqué aux commissaires aux comptes et soumis à la direction générale qui le juge conforme aux dispositifs existants dans le Groupe. Sur recommandation du comité d'audit, le conseil d'administration l'a approuvé le 17 février 2016.

Les principes et règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux sont exposés dans le chapitre 15 du présent Document de référence.

Le code de gouvernement d'entreprise auquel se réfère GET SE est le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées, établi par l'Association française des entreprises privées (Afed) et le Mouvement des entreprises de France (Medef) (Code Afep / Medef).

L'organisation de la gouvernance de Groupe Eurotunnel est adaptée aux spécificités de l'entreprise et s'inscrit dans une démarche constante de progrès. Dans sa structure de gouvernance, GET SE a retenu le système moniste unifié qui se caractérise par la nomination d'un Président-directeur général qui réunit en une seule personne les deux fonctions : président du conseil et directeur général. Le maintien des fonctions unifiées, se justifie par le souci de favoriser une plus grande efficacité et une réactivité accrue du mode de direction, liées à l'historique particulier de l'entreprise et dans un contexte d'environnement réglementaire, concurrentiel et de marché sensible. Cette organisation favorise un dialogue dynamique entre la direction et le conseil d'administration.

Ce mode de gouvernance s'exerce dans le respect des prérogatives respectives des différents organes sociaux et dans le respect des règles de bonne gouvernance, auxquelles GET SE a toujours été attaché. En effet, le caractère binational de l'entreprise s'est traduit très tôt par la mise en place, dans le Groupe de standards de gouvernance exigeants qui permettent de préserver les intérêts de l'ensemble des actionnaires et un équilibre dans les pouvoirs au sein des structures de gouvernance :

- la taille du conseil d'administration (11 membres) permet d'instaurer de vrais débats et d'assurer une prise de décision claire et rapide, d'autant mieux que le conseil réunit des administrateurs fortement engagés dans leur fonction, indépendants d'esprit et qui apportent en outre à l'entreprise une large diversité de compétences. Dans le cadre de l'auto évaluation de 2015, les administrateurs ont de nouveau exprimé leur satisfaction sur l'animation des débats et leur conduite par le président du conseil, la liberté d'expression et la place réservée au débat ;
- le conseil d'administration est très actif (treize réunions en 2015) ;
- le conseil d'administration est composé d'une majorité d'administrateurs indépendants (82 %) ;
- cinq comités du conseil ont été créés ; ces comités sont très actifs ; en 2015, ce sont plus de 22 réunions de comité qui se sont tenues, soit un total de 35 réunions avec les réunions du conseil ;
- certains comités du conseil, dont le comité d'audit et le comité des nominations et des rémunérations sont exclusivement composés d'administrateurs indépendants ;
- dans un souci renforcé de promouvoir, au sein du Groupe, les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique, le conseil d'administration a créé en 2013, un comité éthique et de gouvernement d'entreprise, dont les attributions sont précisées au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence ;
- Depuis 2014 un administrateur référent, en la personne de Colette Neuville, est en charge de surveiller et gérer les éventuelles situations de conflits d'intérêts des dirigeants mandataires sociaux et des autres membres du conseil d'administration, proposer, selon le cas, au président du conseil des points à l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration, veiller au respect de la gouvernance au sein du conseil d'administration et des comités et diriger chaque année l'évaluation du conseil d'administration sur la base d'un questionnaire anonyme détaillé portant sur les rôles et compétences du conseil, le fonctionnement d'ensemble et les domaines d'activité du conseil et de ses comités.

Les membres du conseil d'administration ont construit avec la direction générale une tradition de transparence et de dialogue. La structure de gouvernance et la question de la dissociation font l'objet d'une question spécifique du questionnaire d'auto évaluation du conseil d'administration. Pour 2015, la formule actuelle de gouvernance (Président-directeur général en présidence non dissociée) a également été largement plébiscitée.

16.1. DIRECTION GÉNÉRALE

16.1.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRECTEURS GÉNÉRAUX DÉLÉGUÉS

—

La direction générale de GET SE est assumée par le Président-directeur général, sans changement dans la structure de gouvernance, avec une organisation à conseil d'administration sans dissociation des fonctions de Président et Directeur général.

Comme indiqué dans le préambule ci-dessus, le maintien des fonctions unifiées, se justifie essentiellement par le souci de favoriser une plus grande efficacité et une réactivité accrue du mode de direction, liées à l'historique particulier de l'entreprise et dans un contexte de conjoncture économique et d'environnement réglementaire, concurrentiel et de marché sensibles.

Le conseil d'administration fixe la durée des fonctions du Directeur général, sans que celle-ci puisse excéder la durée de son mandat de Président.

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de GET SE. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux assemblées et au conseil d'administration, ainsi que les limitations fixées par le règlement intérieur du conseil d'administration indiquées en section 16.5 du présent Document de Référence.

Le Directeur général représente GET SE dans ses rapports avec les tiers. GET SE est engagé même par les actes du Directeur général qui ne relèvent pas de l'objet social, sauf preuve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve. Les dispositions des statuts ou les décisions du conseil d'administration limitant les pouvoirs du Directeur général sont inopposables aux tiers.

GET SE n'a pas nommé de Directeur général délégué. Le Directeur général délégué, s'il en est, est appelé à exercer auprès du Directeur général une mission d'assistance. A l'égard des tiers, le Directeur général délégué est un organe de la direction au même titre que le Directeur général lui-même : il dispose, conformément à l'article L. 225-56, II al.2 du Code de commerce, des mêmes pouvoirs que le Directeur général. Le nombre maximum des Directeurs généraux délégués ne peut dépasser trois. Lorsque le Directeur général cesse ou est empêché d'exercer ses fonctions, les directeurs généraux délégués – s'il en est – conservent, sauf décision contraire du conseil, leurs fonctions et leurs attributions jusqu'à la nomination du nouveau Directeur général.

La supervision des métiers et fonctions support au sein de la Direction Générale de GET SE est la suivante :

- Jacques Gounon, Président directeur général, supervise la stratégie, la communication, la sécurité et l'éthique, les affaires publiques, l'audit interne, les relations actionnaires, les relations investisseurs et politique d'investissement, ainsi que le secrétariat général du conseil d'administration.
- François Gauthey Directeur général adjoint Corporate nommé en septembre 2015 supervise la direction financière, la direction juridique, le département business services, la trésorerie et la direction ressources humaines Groupe.
- Michel Boudoussier, Directeur général adjoint Liaison Fixe et Pascal Sainson Directeur général adjoint Europorte dirigent leurs domaines d'activité respectifs, sous la supervision du Directeur général adjoint Corporate et du Président directeur général.
- Philippe de Lagune, Directeur de la sécurité et de la déontologie de Groupe Eurotunnel a été nommé Directeur général adjoint sécurité et déontologie le 1^{er} janvier 2016.

Nul ne peut être nommé Directeur général ou Directeur général délégué s'il est âgé de plus de 65 ans. Si le Directeur général ou le Directeur général délégué en fonction atteint la limite d'âge, il est réputé démissionnaire d'office.

Le Directeur général est révocable à tout moment par le conseil d'administration. Il en est de même, sur la proposition du Directeur général, pour les Directeurs généraux délégués.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1.2 COMITÉ EXÉCUTIF

—

GET SE est doté d'un comité exécutif, composé des personnes dont les noms figurent à la section 14.3 ci-dessus. Le comité exécutif est présidé par le Président directeur général. Il se réunit pour suivre les performances et les résultats du Groupe et ajuster, si nécessaire, sa stratégie. Le comité exécutif joue un rôle de coordination des services et s'assure du bon fonctionnement de l'ensemble du Groupe.

16.2. CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

16.2.1 COMPOSITION ET ORGANISATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

a) Membres du conseil d'administration

—

A la date du présent Document de Référence, le conseil d'administration de GET SE est composé de onze administrateurs, dont neuf sont des administrateurs indépendants (soit 82 % des administrateurs en fonction).

Le conseil d'administration comprend quatre femmes membres du conseil d'administration, soit plus de 36 % du conseil d'administration, en conformité avec la loi du 27 janvier 2011, relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils. Il en sera de même à l'issue de l'assemblée générale du 27 avril 2016, sous réserve du vote des actionnaires. Le comité de gouvernance et le comité des nominations œuvrent de façon à ce que la proportion de femmes au conseil d'administration soit portée à 40 % à l'issue de la première assemblée générale ordinaire de 2017.

La part des administrateurs étrangers est de 36 %.

L'âge moyen des administrateurs est de 67 ans.

L'expertise et l'expérience complémentaire des différents membres du conseil d'administration sont un atout pour le Groupe. Ces administrateurs apportent à l'entreprise une complémentarité d'expériences et de compétences industrielles, managériales, financières, scientifiques et une diversité de profils hommes / femmes, âges et nationalités.

Les administrateurs sont nommés, renouvelés dans leurs fonctions ou révoqués par l'assemblée générale des actionnaires. Le comité des nominations évalue la composition et la taille du conseil d'administration, supervise la procédure pour l'évaluation des candidatures à la fonction d'administrateur du conseil, apprécie si les personnes sont qualifiées pour devenir membre du conseil d'administration, conformément aux critères établis par ce dernier et recommande au conseil d'administration les candidats.

La composition du conseil d'administration vise à un équilibre entre l'expérience, la compétence et l'indépendance dans le respect de la parité et de la diversité qui reflète le caractère binational de l'entreprise. Une bonne synergie au sein du conseil passe par la diversité de ses membres (nationalités, compétences, etc.), la parité et leur complémentarité. Le conseil d'administration, dans son ensemble, doit également refléter adéquatement la diversité des communautés au sein desquelles Groupe Eurotunnel exerce ses activités (public / privé ; activité de transport ; infrastructure ferroviaire ; marché transmanche ; entreprise franco-britannique ; passé de crises).

Il est attendu de tout administrateur qu'il ait les qualités essentielles suivantes :

- être soucieux de l'intérêt social ;
- avoir une qualité de jugement, en particulier des situations, des stratégies et des personnes, qui repose notamment sur son expérience ;
- avoir une capacité d'anticipation lui permettant d'identifier les risques et les enjeux stratégiques ;
- être intègre, présent, actif et impliqué.

Les qualifications ou attributs suivants sont notamment pris en compte dans le choix des administrateurs : expérience de la gestion et / ou de la direction ; expérience pointue et pluridisciplinaire ; intégrité et professionnalisme ; qualités personnelles nécessaires pour contribuer activement aux délibérations du conseil d'administration.

Pendant toute la durée de leurs fonctions, les administrateurs doivent chacun être propriétaires d'un nombre d'actions, que l'assemblée générale du 29 avril 2015, a porté de 1 000 Actions à 5 000 Actions à acquérir en trois ans, à concurrence des minima suivants :

- Année 1 : 2 000 Actions ;
- Année 2 : 3 000 Actions ;
- Année 3 : 5 000 Actions.

Si, un administrateur n'est pas propriétaire du nombre statutaire d'Actions, il est réputé démissionnaire d'office s'il n'a pas régularisé sa situation dans les délais.

En cas de vacance d'un ou plusieurs sièges d'administrateur, le conseil d'administration peut, entre deux assemblées générales, procéder à des nominations, à titre provisoire dans les conditions prévues par l'article L. 225-24 du Code de commerce. L'administrateur nommé en remplacement d'un autre exerce ses fonctions pour le temps restant à courir du mandat de son prédécesseur. Afin d'assurer la continuité, la cohésion et la qualité du travail au sein du conseil d'administration, GET SE a prévu, conformément à la recommandation 13 du Code Afep / Medef, relative à la formation des nouveaux administrateurs, des conditions d'accueil visant à favoriser l'intégration des nouveaux administrateurs : visite de site pour faciliter l'initiation aux métiers de l'entreprise, dossier sur les données économiques / financières, documents fondateurs du Groupe et possibilité également, de participer à des formations externes, notamment auprès de l'Institut Français des Administrateurs (IFA).

La durée des fonctions des administrateurs est de quatre années. Elles prennent fin à l'issue de la réunion de l'assemblée générale ordinaire appelée à statuer sur les comptes de l'exercice écoulé et tenue dans l'année au cours de laquelle expire leur mandat. Le conseil d'administration se renouvelle par moitié, de façon échelonnée tous les deux ans, de sorte que le renouvellement porte à chaque fois sur une partie des membres du conseil d'administration conformément à la recommandation 14 du Code Afep / Medef.

Tout membre sortant est rééligible. Toutefois le nombre d'administrateurs, personnes physiques, et de représentants permanents de personnes morales, âgés de plus de 75 ans, ne pourra, à l'issue de chaque assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes sociaux, dépasser le tiers (arrondi, le cas échéant, au nombre entier supérieur) des administrateurs en exercice, l'administrateur concerné le plus âgé étant réputé démissionnaire d'office.

b) Président du conseil d'administration

Le conseil d'administration nomme parmi ses membres un Président qui exerce ses fonctions pendant toute la durée de son mandat d'administrateur, à moins que le conseil ne fixe une durée moindre. Le Président doit être une personne physique.

Le Président du conseil d'administration représente le conseil d'administration. Il dirige et organise les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de GET SE et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

La limite d'âge pour l'exercice des fonctions de Président du conseil d'administration est fixée à 70 ans accomplis. Les fonctions de Président cesseront à la date de l'assemblée générale ordinaire statuant sur les comptes de l'exercice au cours duquel la limite d'âge sera atteinte. Toutefois, le conseil d'administration pourra maintenir le Président en fonction ou renouveler son mandat, pour de nouvelles périodes annuelles, dans la limite de cinq.

En cas d'empêchement temporaire ou de décès du Président, le conseil d'administration peut déléguer un administrateur dans les fonctions de Président. En cas d'empêchement temporaire, cette délégation est donnée pour une durée limitée. Elle est renouvelable. En cas de décès, elle vaut jusqu'à la nomination du nouveau Président. Le comité des nominations et des rémunérations a décidé de conduire une réflexion et de veiller à la mise en place d'une procédure de préparation des plans de succession des dirigeants mandataires sociaux en cas de vacance imprévisible.

c) Réunion du conseil d'administration

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et, au minimum, trois fois par an, sur convocation du Président ou de l'administrateur désigné le cas échéant pour suppléer le Président, soit au siège social, soit en tout autre endroit désigné par celui qui le convoque. Toutefois, des administrateurs constituant au moins le tiers des membres du conseil d'administration, et le cas échéant le Directeur général, peuvent demander au Président de convoquer le conseil sur un ordre du jour déterminé si celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Les réunions du conseil d'administration se tiennent en français avec une traduction libre en anglais. Les documents remis aux administrateurs pour les réunions du conseil, ainsi que les procès-verbaux sont établis en français avec une traduction libre en anglais.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

d) Quorum

La présence effective de la moitié au moins des administrateurs en exercice est nécessaire pour la validité des délibérations. Le règlement intérieur du conseil d'administration prévoit que sont réputés présents au sens de l'article L. 225-37 du Code de commerce pour le calcul du quorum et de la majorité, les administrateurs qui participent à la réunion du conseil d'administration par des moyens de visioconférence ou de télécommunication permettant leur identification et garantissant leur participation effective selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Cette disposition n'est pas applicable pour l'adoption des décisions prévues aux articles L. 232-1 et L. 233-16 du Code de commerce.

e) Règles de majorité

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ou représentés, la voix du Président étant prépondérante en cas d'égalité.

f) Pouvoirs

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de GET SE et, comme indiqué en section 16.5, veille à leur mise en œuvre. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de GET SE et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent dans l'intérêt de tous ses actionnaires.

Dans les rapports avec les tiers, GET SE est engagé même par les actes du conseil d'administration qui ne relèvent pas de l'objet social, sauf preuve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Chaque administrateur reçoit toutes les informations et documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission dans les conditions, notamment de confidentialité, précisées au règlement intérieur.

Le conseil d'administration peut décider la création de comités chargés d'étudier les questions que lui-même ou son Président soumet, pour avis, à leur examen. Il fixe la composition et les attributions de ces comités qui exercent leur activité sous sa responsabilité ainsi que, le cas échéant, la rémunération de leurs membres.

Le conseil d'administration décide ou autorise l'émission d'obligations dans les conditions de l'article L. 228 40 du Code de commerce, sauf si l'assemblée générale décide d'exercer cette faculté.

g) Droits, information et déontologie des administrateurs (Charte Ethique, Règlement intérieur, code de bonne conduite)

Depuis son origine, Groupe Eurotunnel s'est construit autour de valeurs fortes qui assurent la cohésion, garantissent son avenir et son développement. Le conseil d'administration s'attache à promouvoir ces valeurs dans le Groupe, tout comme les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique. Le comité éthique et gouvernement d'entreprise du conseil d'administration veille à la diffusion, au sein de l'entreprise, de la culture éthique et des principes déontologiques applicables à ses dirigeants, ainsi qu'à l'ensemble de ses collaborateurs. Cette démarche est renforcée, avec la nomination, en 2013, d'un Directeur de la Déontologie et de la Sécurité, devenu depuis le 1^{er} janvier 2016, Directeur général adjoint sécurité et déontologie. Le secrétariat général du conseil d'administration assure une veille des dispositions réglementaires et de règles de marché, ainsi que des bonnes pratiques en matière de gouvernement d'entreprise et s'assure de leur examen aux fins de transposition dans les procédures internes.

Charte Ethique Groupe

Le Groupe a mis en place une Charte Ethique Groupe étendant à l'ensemble des entités ayant rejoint le Groupe, la politique d'éthique en vigueur au sein de la Concession : en application du Pacte mondial des Nations Unies (Global Compact), la Charte Ethique et Comportements décrit les principes d'actions qui doivent inspirer le comportement de chaque collaborateur en toutes circonstances et dans tous les pays, ce en référence aux Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, comme indiqué au chapitre 17 du présent Document de Référence.

Charte de l'administrateur

La charte de l'administrateur précise les droits ou devoirs de chaque administrateur, notamment en matière de conflits d'intérêts. Au titre de cette charte, chaque administrateur s'engage à exercer ses fonctions avec indépendance, intégrité, loyauté et professionnalisme. Comme indiqué ci-après, l'Administrateur Référent veille au respect de la gouvernance au sein du conseil d'administration et des comités et, en outre, est en charge de la gestion des éventuelles situations de conflits d'intérêts des dirigeants mandataires sociaux et des autres membres du conseil d'administration : « L'Administrateur s'engage, en toutes circonstances, à maintenir son indépendance d'analyse, de jugement, de décision et d'action et à rejeter toute pression, directe ou

indirecte, pouvant s'exercer sur lui et pouvant émaner d'administrateurs, de groupes particuliers d'actionnaires, de créanciers, de fournisseurs et en général de tout tiers. En particulier, l'Administrateur s'interdit tout cumul de fonctions avec des entreprises directement ou indirectement concurrentes de l'Entreprise, un tel cumul étant susceptible d'affecter l'intérêt social ou la moralité de la gouvernance de l'Entreprise. L'Administrateur s'engage à ne pas rechercher ou accepter de l'Entreprise ou de sociétés liées à celle-ci, directement ou indirectement, des avantages susceptibles d'être considérés comme étant de nature à compromettre son indépendance. »

La gestion des conflits d'intérêts au sein du conseil d'administration est organisée de la façon suivante :

- tout membre du conseil d'administration a l'obligation de faire part au conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts, même potentiel, entre lui (ou toute personne physique ou morale avec laquelle il est en relation d'affaires) et Groupe Eurotunnel SE ou l'une des sociétés dans lesquelles Groupe Eurotunnel SE détient une participation ou l'une des sociétés avec lesquelles Groupe Eurotunnel SE envisage de conclure un accord de quelque nature que ce soit ;
- dans l'hypothèse où un membre du conseil d'administration aurait un doute quant à l'existence d'un conflit d'intérêts, même potentiel, il devrait en informer immédiatement le président du conseil d'administration qui devrait décider, sous sa responsabilité, s'il y a lieu ou non d'en informer le conseil d'administration et dès lors de respecter la procédure de gestion de conflits d'intérêts ;
- dans l'hypothèse où le membre du conseil d'administration visé dans l'alinéa précédent serait le président du conseil d'administration lui-même, celui-ci devrait en informer l'Administrateur Référent du conseil d'administration ou, à défaut, le conseil d'administration ;
- le membre concerné du conseil d'administration doit s'abstenir de participer au vote des délibérations du conseil d'administration relatives à la conclusion de l'accord en question ainsi qu'à la discussion précédant ce vote ;
- en outre, le président du conseil d'administration, les membres du conseil d'administration, le directeur général et, le cas échéant, le(s) directeur(s) général(aux) délégué(s) ne seront pas tenus de transmettre au(x) membre(s) du conseil d'administration dont ils ont des motifs sérieux de penser qu'il(s) est(sont) en situation de conflits d'intérêts, des informations ou documents afférents à l'accord ou à l'opération à l'origine du conflit d'intérêts, et informeront le conseil d'administration de cette absence de transmission.

Code de bonne conduite

Le conseil d'administration a établi un code de bonne conduite sur les opérations sur titres à fin de prévention des délits d'initiés. La première partie du code de bonne conduite reprend les principes déontologiques essentiels et la deuxième partie présente les mesures préventives applicables. Ce code fixe les périodes d'interdiction d'opérations sur titres et de levée des options. La mise en œuvre de cette recommandation couvre toutes les levées d'options, y compris les opérations de levée simple, c'est-à-dire les levées d'options qui ne sont pas suivies d'une vente. Le code instaure des fenêtres négatives de :

- 30 jours calendaires minimum avant la publication des comptes annuels et semestriels, et
- 15 jours calendaires minimum avant la publication de l'information trimestrielle.

Règlement intérieur

Le conseil d'administration a adopté un règlement intérieur, dont l'objet est de compléter les règles légales, réglementaires et statutaires, afin de préciser le rôle et les modalités de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités, en particulier au regard des principes édictés par le Code Afep / Medef. Ce règlement intérieur est mis à jour régulièrement et, pour la dernière fois, le 22 janvier 2016.

Le règlement intérieur couvre, en particulier, la composition du conseil d'administration et les critères d'indépendance des administrateurs, les missions et compétence du conseil d'administration, l'information des administrateurs et le règlement intérieur de chacun des comités.

Les principales dispositions de ce règlement intérieur sont décrites ci-dessous.

Rôle du conseil d'administration

En charge de l'administration de GET SE, dans le cadre de ses obligations légales et statutaires, le conseil d'administration :

- se prononce sur la désignation ou la révocation du Président directeur général, choisit le mode d'organisation (unicité ou dissociation) des fonctions de Président et de Directeur général ;
- définit la stratégie et examine régulièrement les orientations stratégiques de GET SE et du groupe composé de GET SE et des entités qu'elle consolide dans ses comptes, ses projets d'investissement, de désinvestissement ou de restructuration interne, la politique générale de Groupe Eurotunnel en matière de ressources humaines, en particulier sa politique de rémunération, de participation et d'intéressement du personnel, procède annuellement à l'appréciation des performances de la direction générale de l'entreprise ;
- approuve les conventions réglementées ;

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

- délibère sur les opérations stratégiques majeures par voie d'acquisitions ou cessions de participations ou d'actifs, sur les accords de partenariat, d'alliance ou de coopération en matière de recherche, de développement, d'industrie et de commerce et, d'une façon générale, sur toute opération ou sur tout engagement susceptible d'affecter significativement la situation financière ou opérationnelle de Groupe Eurotunnel ; toute opération significative se situant hors de la stratégie annoncée de l'entreprise doit faire l'objet d'une approbation préalable par le conseil ; cette règle vise les opérations externes d'acquisition ou de cession, mais aussi les investissements importants de croissance organique ou les opérations de restructuration interne ;
- est tenu informé par son Président et par ses comités de tous les événements significatifs concernant la marche des affaires, la situation financière et la trésorerie de GET SE et de Groupe Eurotunnel ;
- arrête les objectifs annuels de performance du Président directeur général, et du Directeur général délégué ;
- prend connaissance des caractéristiques essentielles des dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques retenus et mis en œuvre par la direction générale. En particulier, le conseil vérifie auprès de la direction générale que le dispositif de pilotage et des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques est de nature à assurer la fiabilité de l'information financière par la société et à donner une image fidèle des résultats et de la situation financière de la société et du Groupe ;
- veille à ce que les risques majeurs identifiés qui sont encourus par la société soient adossés à ses stratégies et à ses objectifs, et que ces risques majeurs soient pris en compte dans la gestion de la société ; et
- veille à la bonne information des actionnaires et du public, notamment par le contrôle qu'il exerce sur les informations données par l'entreprise ; à ce titre il définit la politique de communication de GET SE en ce qui concerne le rythme de publication des informations financières relatives à Groupe Eurotunnel.

Membres du conseil d'administration

- Quelle que soit sa qualité ou sa compétence particulière, chaque administrateur doit agir dans l'intérêt social de l'entreprise.
- Chaque administrateur doit consacrer le temps et l'attention nécessaires à l'exercice de son mandat et participer aux réunions du conseil d'administration et du ou des comités dont il est membre.
- Le conseil d'administration doit être composé d'administrateurs choisis pour leur compétence et leur expérience au regard de l'activité de Groupe Eurotunnel.
- Les membres du conseil d'administration peuvent assister à des formations sur les spécificités de l'entreprise, son ou ses métiers et son secteur d'activité, que GET SE organise spontanément ou à la demande du conseil d'administration.
- Le montant global maximum des jetons de présence a été fixé par l'assemblée générale mixte des actionnaires du 20 juin 2007. Le montant et la répartition des jetons de présence, a été revu par le conseil d'administration, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, de façon à ce que, conformément à la recommandation 21 du Code Afep / Medef, le mode de répartition de cette rémunération, qui tenait déjà compte de la participation effective des administrateurs au conseil et dans les comités comporte dorénavant une part variable prépondérante.
- Tout administrateur est tenu de communiquer à l'Autorité des marchés financiers et à GET SE les acquisitions, cessions, souscriptions ou échanges d'instruments financiers émis par GET SE ainsi que les transactions opérées sur des instruments financiers qui leur sont liés dans les conditions prévues par la réglementation applicable.
- Les obligations des administrateurs sont celles décrites au Code Afep / Medef. Notamment, avant d'accepter ses fonctions, chaque administrateur doit s'assurer qu'il a pris connaissance des obligations générales ou particulières de sa charge. Il doit notamment prendre connaissance de la loi applicable, des statuts de GET SE et du règlement intérieur du conseil d'administration qui s'impose à lui, dans toutes ses stipulations.
- Tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts, même potentiel, entre lui et GET SE ou Groupe Eurotunnel et doit, lorsqu'il ne s'agit pas d'une délibération sur une convention courante conclue à des conditions normales, s'abstenir de participer au vote des délibérations du conseil d'administration correspondantes.
- Le nombre de mandats supplémentaires détenus par les membres du conseil d'administration dans des sociétés cotées, à l'extérieur du Groupe est limité pour les dirigeants mandataires sociaux à deux mandats supplémentaires détenus dans des sociétés cotées, à l'extérieur du Groupe et pour les administrateurs à quatre mandats supplémentaires détenus dans des sociétés cotées, à l'extérieur du Groupe. Les mandats détenus dans des sociétés cotées étrangères sont pris en compte. L'administrateur doit informer le conseil de tout nouveau mandat. Le plafond est apprécié au moment de la nomination de l'administrateur ou du renouvellement du mandat. Le règlement intérieur a été revu pour préciser que, conformément à la recommandation 19 du Code Afep / Medef, les dirigeants mandataires sociaux doivent recueillir l'avis préalable du conseil d'administration, avant d'accepter un nouveau mandat social dans une société cotée ; cette disposition n'a pas trouvé lieu à s'appliquer.
- Tout administrateur doit participer à la détermination des orientations de l'activité de Groupe Eurotunnel et veiller à leur mise en œuvre. Il doit exercer une surveillance appropriée de la gestion de Groupe Eurotunnel.

- L'intégralité des dossiers des séances du conseil d'administration, et des informations recueillies pendant ou en dehors des séances du conseil d'administration sont confidentiels sans aucune exception, indépendamment du point de savoir si les informations recueillies ont été présentées comme confidentielles ; l'administrateur doit se considérer comme astreint à un véritable secret qui excède la simple obligation de discrétion.
- Outre cette obligation de confidentialité, les administrateurs s'engagent à ne pas s'exprimer publiquement, en qualité d'administrateur, sur un quelconque sujet concernant Groupe Eurotunnel, lié ou non aux délibérations du conseil d'administration, sauf accord préalable du Président.
- Tout administrateur s'oblige à respecter toutes les règles boursières destinées à prévenir tout abus de marché préjudiciable aux intérêts ou à l'image de Groupe Eurotunnel.

Fonctionnement, moyens de visioconférence ou de télécommunication

Le rapport annuel comprend chaque année un exposé sur l'activité et le fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités au cours de l'exercice écoulé.

Le règlement intérieur du conseil d'administration indique que les administrateurs peuvent participer aux réunions par tous les moyens autorisés par la loi ou par les statuts, y compris par des moyens de visioconférence ou de télécommunication à condition que ces moyens de visioconférence ou de télécommunication (i) transmettent au moins la voix des participants et (ii) remplissent des caractéristiques techniques permettant la retransmission continue et simultanée des délibérations.

Information des administrateurs

Le président ou le directeur général communique à chaque administrateur les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission, dans les conditions de confidentialité décrites au règlement intérieur.

Comités

Le conseil d'administration peut constituer des comités spécialisés temporaires ou permanents, qui sont composés d'administrateurs qu'il nomme, au nombre minimum de trois et au nombre maximum de cinq et dont il désigne le président.

Le conseil d'administration a constitué un comité d'audit, un comité des nominations et rémunérations, un comité de sécurité et sûreté, un comité stratégie et développement durable et un comité éthique et gouvernement d'entreprise, dont le fonctionnement est décrit au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence.

Administrateurs indépendants

Parmi les administrateurs, au moins la moitié doit avoir la qualité d'administrateur indépendant, au sens et selon les critères ci-dessus, prévus à la recommandation 9 du Code Afep / Medef.

Un administrateur dispose de la qualité d'administrateur indépendant s'il satisfait aux critères suivants :

- ne pas être salarié ou dirigeant mandataire social de GET SE, ni salarié ou administrateur de sa société mère ou d'une société que celle-ci consolide et ne pas l'avoir été au cours des cinq années précédentes ;
- ne pas être dirigeant mandataire social d'une société dans laquelle GET SE détient directement ou indirectement un mandat d'administrateur ou dans laquelle un salarié désigné en tant que tel ou un dirigeant mandataire social de la société (actuel ou l'ayant été depuis moins de cinq ans) détient un mandat d'administrateur ;
- ne pas être client, fournisseur, banquier d'affaire, banquier de financement :
 - significatif de GET SE ou le Groupe ;
 - ou pour lequel GET SE ou le Groupe représente une part significative de l'activité.

L'appréciation du caractère significatif ou non de la relation entretenue avec GET SE ou le Groupe doit être débattue par le conseil. Le conseil d'administration apprécie le caractère significatif ou non de la relation d'affaires entretenue avec la société. Ce caractère significatif n'est pas uniquement apprécié à l'aune de critères quantitatifs. Le conseil d'administration se prononce également à partir d'une analyse qualitative, reposant sur divers paramètres, permettant de considérer qu'une telle relation est non significative et exempte de conflit d'intérêts majeur.

- ne pas avoir de lien familial proche avec un mandataire social ;
- ne pas avoir été commissaire aux comptes de l'entreprise au cours des cinq années précédentes ; et
- ne pas être administrateur de l'entreprise depuis plus de douze ans.

S'agissant des administrateurs représentant des actionnaires importants de la société, ils peuvent être considérés comme indépendants dès lors que ces actionnaires ne participent pas au contrôle de la société. Toutefois, au-delà d'un seuil de 10 % en capital ou en droits de vote, le conseil, sur rapport du comité des nominations, doit s'interroger systématiquement sur la qualification d'indépendant en tenant compte de la composition du capital de la société et de l'existence d'un conflit d'intérêts potentiel.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Indépendance des membres du conseil d'administration

Le conseil d'administration est tenu de vérifier, au moins annuellement, que les administrateurs remplissent les critères d'indépendance énumérés ci-dessus.

Après examen de leur situation personnelle par le comité des nominations, le conseil d'administration a considéré le 17 février 2016, que répondaient aux critères d'indépendance définis par le Code Afep / Medef : Colette Neuville, Patricia Hewitt, Perrette Rey, Peter Levene, Colette Lewiner, Robert Rochefort, Philippe Vasseur, Tim Yeo, ainsi que, depuis le 31 mai 2014, Jean Pierre Trotignon, dont le mandat de Directeur général délégué de Groupe Eurotunnel a cessé le 31 mai 2009, soit depuis plus de cinq années.

Philippe Camu, représentant GS Global Infrastructure Partners, l'actionnaire de référence de la Société et Jacques Gounon, Président-directeur général ne sont pas considérés comme indépendants.

Le conseil d'administration, sur les recommandations du comité des nominations et des rémunérations, s'est assuré de l'absence de relations d'affaires significatives entre les sociétés du Groupe d'une part et les sociétés du groupe au sein duquel les administrateurs indépendants de Groupe Eurotunnel SE exercent également un mandat social.

Le conseil d'administration s'est appuyé sur l'analyse multicritères du comité des nominations et des rémunérations. Le conseil d'administration a examiné un tableau récapitulatif des flux (achats et ventes) intervenus au cours de l'exercice écoulé entre :

- les sociétés du Groupe d'une part ; et
- les sociétés du groupe au sein duquel les administrateurs indépendants de la société exercent également un mandat social.

Ces flux sont rapportés au poids total des achats et ventes de chaque groupe pour en mesurer l'importance. Pour l'exercice 2015, ce tableau fait apparaître que les montants des ventes du Groupe de la société à l'un quelconque des groupes concernés ou de ses achats à l'un de ces groupes n'excèdent pas 0,2 % de la totalité des ventes ou achats du Groupe de la société ou de l'un quelconque des groupes concernés, à l'exception de deux fournisseurs EDF et Colas dont Colette Lewiner est administrateur.

En premier lieu, le conseil d'administration a constaté la pratique de procéder à des appels d'offres. Le conseil d'administration a procédé à une analyse qualitative des paramètres permettant de considérer qu'une telle relation est non significative et exempte de conflit d'intérêts, tels que et sans que cela soit limitatif :

- la durée et la continuité (antériorité, historique, renouvellements) ;
- l'importance ou l'« intensité » de la relation (éventuelle dépendance économique ; exclusivité ou prépondérance dans le secteur objet de la relation d'affaires ; répartition du pouvoir de négociation...)
- l'organisation de la relation : Colette Lewiner n'est pas membre du conseil d'administration des sociétés contractantes (France Manche SA, The Channel Tunnel Group Ltd, Europorte) et ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel direct sur les contrats constitutifs de la relation d'affaires ; Colette Lewiner n'a perçu aucune rémunération liée au contrat, lien ou relation d'affaires éventuels avec EDF ou Colas.

Ainsi, le conseil d'administration, sur les recommandations du comité des nominations et des rémunérations, a confirmé l'absence de relations d'affaires significatives en 2015.

Les administrateurs indépendants sont ainsi au nombre de 9 sur 11, au 17 février 2016 (soit 82 % des administrateurs en fonction). Plus de la moitié des administrateurs sont indépendants conformément aux recommandations du Code Afep / Medef.

Le tableau ci-après présente la situation de chaque administrateur au regard des critères d'indépendance mentionnés par le Code de gouvernement d'entreprise Afep / Medef :

Membres Critères		J.	JP	C.	P.	P.	P.	C.	R.	P.	P.	T.
		Gounon	Trotignon	Lewiner	Hewitt	Camu	Rey	Neuville	Rochefort	Levene	Vasseur	Yeo
A F E P / M E D E F	Critère 1 (salarié/mandataire social)	x	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
	Critère 2 (filiales)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
	Critère 3 (relations économiques)	o	o	o	o	o*	o	o	o	o	o	o
	Critère 4 (relations familiales)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
	Critère 5 (auditeur)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
	Critère 6 (administrateur 12 ans)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
	Critère 7 (actionnaire de référence)	o	o	o	o	x	o	o	o	o	o	o

* Hors sociétés sœurs de GSIP

Légende : « o » : désigne un critère satisfait ; « x » désigne un critère non satisfait ; **Critère 1** : statut de salarié ou de mandataire social au cours des cinq dernières années ; **Critère 2** : existence ou non de mandats croisés ; **Critère 3** : existence ou non de relations d'affaires significatives ; **Critère 4** : existence ou non de lien familial proche avec un mandataire social ; **Critère 5** : ne pas avoir été auditeur de l'entreprise au cours des cinq années précédentes ; **Critère 6** : ne pas être administrateur de l'entreprise depuis plus de douze ans ; **Critère 7** : statuts de l'actionnaire important.

Dans l'hypothèse où l'assemblée générale du 27 avril 2016 approuverait les résolutions qui lui sont présentées et voterait le renouvellement du mandat d'administrateur de Perrette Rey, Colette Lewiner et Colette Neuville, Jean-Pierre Trotignon et Peter Levene, les administrateurs indépendants resteraient ainsi au nombre de 9 sur 11, (soit 82 % des administrateurs en fonction).

Administrateur Référent

Le conseil d'administration a procédé à la nomination de Colette Neuville en qualité d'Administrateur Référent. Conformément au règlement intérieur du conseil d'administration, cet administrateur doit être un administrateur indépendant au sens du Code Afep / Medef. L'Administrateur Référent est nommé pour la durée de son mandat d'administrateur.

L'administrateur référent exerce les missions suivantes :

- Surveiller et gérer les éventuelles situations de conflits d'intérêts des dirigeants mandataires sociaux et des autres membres du conseil d'administration ;
- Proposer, selon le cas, au président des points à l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration ;
- Veiller au respect de la gouvernance au sein du conseil d'administration et des comités ;
- Diriger chaque année l'évaluation du conseil d'administration sur la base d'un questionnaire anonyme détaillé portant sur les rôles et compétences du conseil, le fonctionnement d'ensemble et les domaines d'activité du conseil et de ses comités.

L'Administrateur Référent étant libre d'intérêt, n'est pas rémunéré au titre de cette fonction.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.2.2 ACTIVITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

En 2015, le conseil d'administration a tenu 13 réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs a, par séance, été de 98 %.

Assiduité aux séances du conseil d'administration en 2015

Séances du conseil	Nombre de séances	Présence en séance	
Jacques Gounon	13	13	100 %
Philippe Camu	13	12	92 %
Patricia Hewitt	13	13	100 %
Peter Levene	13	13	100 %
Colette Lewiner	13	12	92 %
Colette Neuville	13	13	100 %
Perrette Rey	13	13	100 %
Robert Rochefort	13	13	100 %
Jean Pierre Trotignon	13	13	100 %
Philippe Vasseur	13	12	92 %
Tim Yeo	13	13	100 %

Il convient de relever la participation forte des membres du conseil tout au long de l'exercice, tout particulièrement dans le contexte de la crise migratoire Européenne sans précédent de 2015, pendant laquelle le conseil d'administration, animé par un affectio societatis fort, sa remarquable mobilisation et sa grande cohésion, a su faire face, avec la Direction générale à des situations hors norme. Cette fréquence et ce taux de participation constituent le premier élément objectif permettant d'offrir l'assurance que, sur l'exercice 2015, le conseil d'administration s'est mis en position de jouer pleinement son rôle et prendre les décisions qui convenaient.

En 2015, outre les autorisations financières et juridiques, les activités du conseil d'administration se sont réparties principalement entre les sujets suivants : stratégie, comptes, gouvernement d'entreprise et corporate.

À chacune de ses réunions, le conseil d'administration a débattu de la marche des affaires : activité et résultats et pris connaissance de l'activité du titre et de la valorisation boursière.

Au cours de l'exercice 2015, le conseil d'administration a arrêté les comptes au 31 décembre 2014 et établi les comptes semestriels au 30 juin 2015. Lors des présentations des comptes, ainsi que dans le cadre des rapports mensuels, le conseil d'administration est informé de la situation financière et de la trésorerie.

Le conseil d'administration a procédé à l'examen du budget 2016 pour l'ensemble des activités et suivi l'évolution des filiales Europorte et du segment maritime. Le conseil d'administration a également procédé à la revue de la cartographie des risques du Groupe, ainsi qu'à l'activité de l'audit interne. Le conseil d'administration a assuré la préparation de l'assemblée générale mixte et arrêté en particulier les projets de résolutions. Le conseil d'administration a décidé de renouveler le programme de rachat d'Actions.

En ce qui concerne le gouvernement d'entreprise, le conseil d'administration, au cours de l'exercice 2015, a procédé à son auto évaluation, approuvé le rapport du Président sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice 2014. Le conseil d'administration, sur recommandations du comité des nominations et des rémunérations a déterminé la rémunération variable du Président-directeur général au titre de l'exercice 2014 et a fixé les objectifs quantitatifs et opérationnels de détermination de la partie variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice 2015. A l'occasion de l'évaluation de la performance des dirigeants mandataires sociaux, les administrateurs extérieurs à l'entreprise se réunissent hors la présence des administrateurs internes.

À chacune de ses séances, le conseil d'administration a procédé à l'analyse de l'évolution de la situation du Groupe. Au cours de chaque séance, y compris un séminaire d'une journée consacré à des présentations des directeurs de pôles, le conseil d'administration a examiné et arrêté les orientations stratégiques du Groupe ou un aspect particulier de la stratégie (notamment cessions et acquisitions en cours). Le conseil d'administration a en particulier examiné et suivi l'évolution des négociations de sortie de Groupe Eurotunnel de l'activité maritime de fréteur et de mise en place de la location financière des navires Le Berlioz et Le Rodin à DFDS. Le conseil d'administration, dans le cadre d'un séminaire stratégie, a pu procéder à l'analyse stratégique détaillée du Groupe dans son environnement concurrentiel, ainsi qu'à la revue du plan stratégique et sa mise en œuvre.

Le conseil d'administration a suivi, avec une attention toute particulière, les problèmes majeurs liés aux tentatives de traversées de réfugiés vers la Grande Bretagne, ainsi que les mesures extraordinaires prises par l'entreprise et par les autorités des Etats pour y faire face. Le conseil d'administration a examiné et approuvé les travaux de la première phase du refinancement et a suivi les développements du projet ElecLink.

Entre le début de l'année et la date d'arrêté des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015, soit le 17 février 2016, le conseil d'administration a tenu deux réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur les travaux d'arrêté des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2015, l'examen du rapport du Président établi en application des dispositions de l'article L. 225 37 du Code de commerce, les rapports du conseil d'administration à l'assemblée générale, l'auto évaluation du conseil d'administration, la détermination de la part variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice 2015 et la détermination des critères de la rémunération annuelle variable pour 2016. Le conseil d'administration a commencé à intégrer à sa réflexion la question du niveau de risque que l'entreprise accepte de prendre dans un domaine donné, pour atteindre ses objectifs. Cet exercice constitue un des outils de pilotage stratégique à la disposition des instances dirigeantes du Groupe. Le conseil d'administration a considéré l'information communiquée aux actionnaires dans le présent Document de Référence, pour permettre aux actionnaires d'évaluer la direction de la société, son conseil et sa stratégie. Il a également débattu, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, de sa composition du fait de l'arrivée à leur terme des mandats de certains administrateurs à l'issue de l'assemblée générale du 27 avril 2016. Il s'est enfin assuré de l'existence et de la mise en place de plans de succession du Président-directeur général et dirigeants clefs, notamment en cas de vacance imprévisible.

16.2.3 COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration délègue à ses comités spécialisés la préparation de sujets spécifiques soumis à son approbation. Cinq comités instruisent les sujets qui sont du domaine qui leur a été confié et soumettent au conseil d'administration leurs opinions et recommandations : le comité d'audit, le comité des nominations et rémunérations, le comité de sécurité et sûreté, le comité stratégie et développement durable, ainsi que le comité éthique et gouvernement d'entreprise, dont les modalités de fonctionnement sont régies par le règlement intérieur du conseil d'administration et de ses comités. Chaque comité est doté d'un président.

Composition des comités du conseil d'administration (au 17 février 2016)

Comités	Audit	Nominations et rémunérations	Stratégie et développement durable	Sécurité et sûreté	Ethique et gouvernance
J Gounon			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	●
C Neuville	<input type="checkbox"/>	●			<input type="checkbox"/>
P Hewitt				<input type="checkbox"/>	
C Lewiner	<input type="checkbox"/>				
P Rey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
R Rochefort	●	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
P Levene			<input type="checkbox"/>		
T Yeo			●		<input type="checkbox"/>
P Vasseur		<input type="checkbox"/>			
JP Trotignon				●	<input type="checkbox"/>
P Camu			<input type="checkbox"/>		

Membre du comité ● Président(e) du comité

Comité d'audit

Le comité d'audit est composé de trois membres au moins, choisis parmi les administrateurs autres que le Président du conseil d'administration, dont deux au moins parmi les administrateurs indépendants, conformément à la recommandation 16.1 du Code Afep / Medef. Le conseil d'administration désigne, parmi les membres du comité d'audit, un administrateur qui assure les fonctions de président du comité d'audit. L'un des membres au moins du comité d'audit doit présenter « des compétences particulières en matière financière ou comptable » et être « indépendant » et les membres du comité d'audit, autres que l'expert, doivent disposer de compétences en matière financière et comptable à défaut d'expertise en la matière.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Le comité d'audit est composé de Robert Rochefort (président), Colette Lewiner, Colette Neuville et, depuis le 17 mars 2015, Perrette Rey. Le comité compte trois quart de femmes et, dans un souci de renforcement du rôle des administrateurs indépendants, tous les membres du comité sont des administrateurs indépendants. GET SE est en conformité avec la recommandation du Code Afep / Medef relative à la présence de deux tiers d'administrateurs indépendants.

Le président du comité, au regard de son expérience professionnelle (ancien Directeur général du CREDOC, le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie, président du comité d'audit de GET SE depuis 2007, membre de plusieurs comités et conseils dont le conseil scientifique des statistiques, Directeur du département des statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie), sa formation académique (diplômé de l'ENSAE -Ecole nationale de la statistique et de l'administration économique-, diplômé d'études supérieures en sciences économiques et maître en sciences mathématiques) et ses connaissances spécifiques utiles aux travaux du comité, dispose de compétences particulières en matière financière et comptable.

En outre, tous les membres du comité disposent de compétences en matière financière et comptable, de par leur formation et leur expérience professionnelle, permettant ainsi, de couvrir un large et riche spectre de domaines, comme le confirme leur parcours professionnel figurant au chapitre 14 du présent Document de Référence.

Le comité d'audit se réunit au moins quatre fois par an, sur convocation de son président.

Le comité d'audit a pour mission :

- D'assurer le suivi du processus d'élaboration de l'information comptable et financière ; le comité d'audit examine, avant leur présentation au conseil d'administration, les comptes sociaux et consolidés, ainsi que les budgets et prévisions ; le comité d'audit revoit l'information comptable et financière et en particulier les comptes en s'interrogeant sur la traduction comptable des événements importants ou des opérations complexes (acquisitions ou cessions significatives, restructurations, opérations de couverture, existence d'entités ad hoc, provisions importantes...) qui ont eu une incidence sur les comptes de l'entreprise ; d'assurer le suivi de l'information financière.
- Le comité d'audit est informé de l'architecture d'ensemble des systèmes permettant d'élaborer l'information comptable et financière ; lorsque l'information financière est issue d'un processus comptable elle doit être cohérente avec l'information comptable produite ; si elle n'est pas issue d'un processus comptable, le comité d'audit doit s'assurer que l'information provient d'un processus suffisamment structuré et organisé pour permettre de juger de la qualité et de la fiabilité de cette information (indicateurs de performance non normés, plan de restructuration...).
- D'assurer le suivi du contrôle légal des comptes par les commissaires aux comptes. Le comité d'audit échange avec les commissaires aux comptes et examine leurs conclusions afin de prendre connaissance des principales zones de risques ou d'incertitudes sur les comptes annuels ou consolidés. Le comité d'audit examine les principaux éléments ayant un impact sur l'approche d'audit (périmètre de consolidation, opérations d'acquisitions cessions, options comptables, nouvelles normes appliquées, opérations importantes...) et les risques significatifs relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, identifiés par les commissaires aux comptes.
- D'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques : le comité d'audit veille à l'existence des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, et à leur déploiement et s'assure que les faiblesses identifiées donnent lieu à des actions correctrices. Cela vise les risques ayant fait l'objet d'une traduction comptable et ceux identifiés par les systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et pouvant avoir une incidence sur les comptes ; pour cette mission, le comité d'audit peut prendre connaissance des résultats des travaux de l'audit interne et / ou de l'audit externe réalisés sur ces sujets. Le comité d'audit n'intervient ni dans la mise en œuvre desdits systèmes, ni des actions correctrices, du ressort de la direction générale.
- D'assurer le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes : le comité est en charge de piloter la sélection et le renouvellement des commissaires aux comptes en s'appuyant le cas échéant sur une procédure d'appel d'offres, de formuler un avis sur le montant des honoraires sollicités par ces derniers et émettre une recommandation sur les commissaires aux comptes proposés à la désignation par l'assemblée générale.

Le comité d'audit s'est réuni huit fois en 2015 ; le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 96 %.

Assiduité aux séances du comité d'audit en 2015

Séances du comité	Nombre de séances	Présence en séance	
Colette Lewiner	8	8	100 %
Colette Neuville	8	7	86 %
Perrette Rey	5	5	100 %
Robert Rochefort	8	8	100 %

Lors des travaux préparatoires à l'arrêté des comptes, le comité d'audit entend les commissaires aux comptes et la présentation des comptes faite par la direction financière. Des présentations plus détaillées sont faites par d'autres cadres ou intervenants externes sur certains sujets, notamment le contrôle interne et la gestion des risques.

Au cours de l'année 2015, le comité d'audit a examiné, avant leur présentation au conseil d'administration, les projets de comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2014, les projets de comptes semestriels et a soumis au conseil d'administration son avis sur ces projets de comptes. Dans ce cadre, le comité d'audit a examiné le traitement comptable des opérations significatives de l'exercice, les méthodes comptables, le périmètre de consolidation et les principaux éléments de la communication financière relative aux comptes. Il a entendu le Directeur de l'audit interne. Il a considéré le plan d'audit interne pour 2015 et la présentation de l'activité de l'audit interne pour le premier semestre 2015. Il a passé en revue les procédures d'identification, de suivi et de gestion des risques et du contrôle interne, procédé à la revue des risques et analysé la cartographie des risques 2014 et examiné les risques financiers et opérationnels significatifs. Il a rendu compte au conseil d'administration de ses travaux. Le comité d'audit a procédé à la revue des conventions réglementées, mises à jour des dispositions de l'ordonnance no. 2014 863 du 31 juillet 2014.

Entre le début de l'année et le 17 février 2016, le comité d'audit a tenu deux réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur l'examen du projet des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2015, le traitement comptable des opérations significatives de l'exercice, les méthodes comptables. A cette occasion, les administrateurs extérieurs à l'entreprise se sont réunis avec les commissaires aux comptes hors la présence des administrateurs internes. Le comité a effectué le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes. Le comité a considéré les pistes proposées par l'AMF dans son Guide de juin 2015 sur la pertinence, la cohérence et la lisibilité des états financiers et considéré, compte tenu de l'importance de la démarche à entreprendre pour simplifier les états financiers, d'inscrire ce point dans le programme de travail 2016 du comité d'audit.

Après une première réunion préparatoire, tenue conjointement avec le comité de sécurité et de sûreté en décembre 2015, le comité d'audit a, en 2016, passé en revue les procédures d'identification, de suivi et de gestion des risques et du contrôle interne, procédé à la revue des risques et analysé la cartographie des risques 2015 et examiné les risques financiers et opérationnels significatifs. Le comité d'audit a examiné le sujet de l'appétence au risque en lien avec les résultats de la revue annuelle des risques et a arrêté une proposition de définition comme indiqué en section 16.9 du présent Document de Référence.

Le Directeur de l'audit interne a rendu compte au comité de l'activité du département d'audit interne au cours du second semestre 2015. Le comité d'audit a considéré le plan d'audit interne pour 2016. Le comité d'audit a également procédé à la revue de la mise à jour de la procédure de préparation, validation et diffusion de la communication financière, ainsi que du code de bonne conduite.

Comité des nominations et des rémunérations

Le comité des nominations et des rémunérations est composé de quatre membres choisis parmi les administrateurs autres que le Président du conseil d'administration, dont deux au moins parmi les administrateurs indépendants. Le conseil d'administration désigne, parmi les membres du comité des nominations et des rémunérations, un administrateur qui assure les fonctions de président du comité.

Le comité des nominations et des rémunérations est composé de Colette Neuville (présidente), Philippe Vasseur, Robert Rochefort et Perrette Rey.

Le Président-directeur général n'est pas membre de ce comité ; lorsque sa présence est requise, il est associé aux travaux du comité des nominations et des rémunérations, conformément à la recommandation 17 du Code Afep / Medef, pour certains sujets, tels que les nominations, ou la présentation de la politique de rémunération des principaux dirigeants non mandataires sociaux.

Dans un souci de renforcement du rôle des administrateurs indépendants, les membres du comité sont tous des administrateurs indépendants et la présidence du comité a été confiée à un administrateur indépendant.

Les membres du comité des nominations et des rémunérations :

- ne doivent pas avoir d'intérêts financiers personnels dans les décisions du comité des nominations et des rémunérations, autres que ceux d'un administrateur et d'un membre du comité des nominations et des rémunérations ; et
- ne doivent pas avoir de relations croisées avec un administrateur dirigeant de GET SE, qui pourraient laisser penser qu'ils se sont mis d'accord pour augmenter leurs salaires respectifs.

S'agissant de la sélection des nouveaux administrateurs, ce comité a la charge de faire des propositions au conseil d'administration. Le comité des nominations et des rémunérations évalue la composition et la taille du conseil d'administration et identifie les personnes qualifiées pour devenir membre du conseil d'administration, conformément aux critères d'admissibilité des

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

administrateurs établis par ce dernier et résumés en section 16.2.1 a). Le comité des nominations et des rémunérations supervise la procédure pour l'évaluation des candidatures à la fonction d'administrateur.

Le comité des nominations et des rémunérations peut également proposer la nomination ou la révocation du Président directeur général, ou des directeurs généraux délégués ou la nomination ou le licenciement des directeurs généraux adjoints, ainsi que la nomination de leur successeur.

Le comité des nominations et des rémunérations s'est réuni à sept reprises en 2015. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 96,5 %.

Assiduité aux séances du comité des nominations et des rémunérations en 2015

Séances du comité	Nombre de séances	Présence en séance	
Colette Neuville	7	6	87 %
Perrette Rey	7	7	100 %
Robert Rochefort	7	7	100 %
Philippe Vasseur	7	7	100 %

Lors de ces réunions, le comité des nominations et des rémunérations a préparé la fixation par le conseil d'administration de la rémunération des dirigeants sociaux. Il a arrêté les critères objectifs financiers et opérationnels de détermination de la rémunération variable du Président directeur général, à proposer au conseil d'administration.

Le comité a procédé à la revue de l'indépendance des membres du conseil d'administration. Le comité a préparé les décisions soumises aux débats et aux votes du conseil d'administration. Le comité a travaillé sur un dispositif d'association des salariés et des dirigeants aux performances de l'entreprise, voté par l'assemblée générale du 29 avril 2015 comprenant un plan collectif d'attribution gratuite d'Actions à tous les salariés du Groupe et l'attribution aux dirigeants et cadres d'actions de préférence sans droit de vote convertibles au bout de quatre ans en Actions ordinaires sous réserve de conditions de performance.

Le comité a examiné le projet de rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux, dont il est rendu compte au chapitre 15 du Document de Référence 2014. Le comité a participé à chaque étape du processus de recrutement du Directeur général adjoint corporate. Le comité s'est réuni pour guider le choix des critères de sélection, procéder à une première puis une deuxième sélection, rencontrer les candidats retenus dans une troisième étape de sélection, en vue d'établir la liste finale des candidats. Le Comité a également organisé la présentation du candidat final au conseil d'administration.

Entre le début de l'année et le 17 février 2016, le comité des nominations et des rémunérations a tenu deux réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur l'examen du plan de succession des dirigeants du Groupe, du compte rendu, dans le rapport du Président, des principes et règles arrêtés pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux, la détermination du montant de la rémunération variable du Président-directeur général et du Directeur général délégué au titre de l'exercice 2015, la fixation des critères de détermination de la rémunération variable du Président-directeur général pour 2016. Le comité a travaillé sur un dispositif d'association des salariés et des dirigeants aux performances de l'entreprise, comprenant un plan collectif d'attribution gratuite d'Actions ordinaires à tous les salariés de GET SE et de l'ensemble des filiales du Groupe, à l'exception des dirigeants et une attribution aux dirigeants et cadres d'actions gratuites sous conditions de performance.

Le comité a examiné le projet de rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux, dont il est rendu compte au chapitre 15 du présent Document de Référence. Le 11 février 2016, le comité a procédé à la revue de l'indépendance des membres du conseil d'administration.

Le comité a également rencontré le Directeur des ressources humaines Groupe pour que lui soit exposée la politique salariale du Groupe, ainsi que la politique de rémunération des dirigeants. Le comité a examiné le plan de succession du ou des dirigeants mandataires sociaux, arrêté par le conseil d'administration.

Comité de sécurité et sûreté

Le comité de sécurité et sûreté est composé de Jean-Pierre Trotignon (président), Jacques Gounon et Patricia Hewitt. Ce comité a pour vocation de suivre les questions de sécurité et de sûreté dans chacun des secteurs d'activité du Groupe.

En 2015, le comité s'est réuni trimestriellement sur les sujets concernant la Concession, avec un taux d'assiduité de 80 %. Il assure le suivi des indicateurs de sécurité individuelle et collective et celui des indicateurs relatifs aux accidents du travail des salariés du Groupe et des sous-traitants ; les programmes d'actions font l'objet d'un suivi détaillé et régulier.

En 2015, le comité est resté attentif à l'évolution des superstructures des Navettes Camions, aux méthodes d'inspection des camions bâchés avant leur embarquement et aux procédures d'évacuation des trains de voyageurs, ainsi qu'à certains programmes de maintenance lourde et à de grands projets comme ElecLink, Terminal 2015 ou l'installation du GSM-R. En matière de sûreté, le comité a suivi avec une attention toute particulière les problèmes majeurs liés aux tentatives de traversées clandestines vers la Grande Bretagne, ainsi que les mesures extraordinaires prises par l'entreprise et par les autorités des Etats pour y faire face ; les membres du comité ont effectué plusieurs visites du terminal de Coquelles centrées sur ces sujets. Les questions de sûreté informatique ont également fait l'objet d'un suivi régulier.

Le comité se réunit quatre fois par an sur les questions relatives aux filiales de fret ferroviaire, à raison de deux réunions par an pour GBRf et deux réunions par an pour EPF et Socorail. Le comité suit les indicateurs de sécurité et les actions de formation et de sensibilisation menées par chacune des filiales ; il analyse également les principaux incidents affectant l'exploitation et étudie les actions correctives. A ces réunions, s'ajoutent, en fonction des besoins et de l'actualité, des visites de terrain.

Les principaux responsables opérationnels assistent à chacune des réunions du comité concernant leur activité :

- pour la Concession : le directeur général adjoint Concession, le directeur sécurité et développement durable, le directeur sûreté, le directeur affaires publiques et le directeur de l'audit interne ;
- pour chacune des filiales de fret ferroviaire : le président de la filiale, le directeur des opérations et le responsable sécurité.

D'autres managers peuvent participer aux réunions du comité en fonction de l'ordre du jour notamment le directeur général adjoint Corporate et le directeur sécurité du Groupe. Enfin, depuis 2013, le comité a pris l'initiative d'entendre les responsables de certains sous-traitants importants, qui lui présentent leurs actions et leurs résultats en matière de sécurité et de sûreté.

Entre le début de l'année et le 17 février 2016, le comité a tenu une réunion sur EPF et Socorail.

Comité stratégie et développement durable

Le comité stratégie et développement durable examine toutes les questions qui concernent les orientations stratégiques et environnementales de la société ou du Groupe et en rend compte au conseil d'administration.

Dans son volet stratégie, le comité intervient dans les domaines suivants :

- orientations stratégiques de GET SE et du Groupe,
- opérations significatives d'acquisition ou de cession, accords de partenariat stratégiques,
- opérations importantes de restructuration interne,
- opérations se situant hors de la stratégie annoncée de GET SE ou du Groupe,
- opérations de financement significatives ou susceptibles de modifier substantiellement la structure financière de GET SE ou du Groupe.

Dans sa dimension développement durable, ce comité, créé dans le prolongement de la politique initiée de longue date, en matière d'hygiène, sécurité, environnement, a pour mission d'examiner les performances de GET SE et du Groupe en matière d'environnement et orientations stratégiques destinées à promouvoir la gestion environnementale, préserver les ressources naturelles et limiter les impacts de l'activité de GET SE et du Groupe, sur l'environnement.

Le comité stratégie et développement durable est composé d'un maximum de quatre administrateurs nommés par le conseil. Le Président-directeur général de GET SE est membre du comité. Le comité stratégie et développement durable se réunit au moins une fois par semestre, sur convocation de son président. Ce comité peut inviter, en fonction de l'ordre du jour, les personnes dédiées aux questions liées au développement durable dans les métiers et les représentants de plusieurs directions fonctionnelles de GET SE, du Groupe ou filiales de fret ferroviaire.

Ce comité est composé de Tim Yeo, président, Philippe Camu, Peter Levene et Jacques Gounon. Le comité stratégie et développement durable s'est réuni une fois en 2015. Le taux d'assiduité des administrateurs a été de 100 %.

Dans sa dimension stratégique, le comité a plus particulièrement, examiné différents projets de développement et suivi l'avancement du projet de passage de câble à haute tension en courant continu dans le Tunnel, avec une capacité d'interconnexion entre la France et l'Angleterre et examiné les développements du projet de sortie de l'activité maritime.

Dans sa dimension environnementale, le comité a contribué à la formalisation de la politique RSE du Groupe, comme indiqué au chapitre 17 du présent Document de Référence, qui fixe la priorité environnementale d'un programme pluriannuel en matière de

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

développement durable, structuré autour des thèmes employés dans la stratégie globale de responsabilité sociale et détaillant les objectifs et exigences de chaque proposition.

Entre le début de l'année et le 17 février 2016, le comité ne s'est pas réuni.

Comité d'éthique et de gouvernement d'entreprise

La croissance et la pérennité du Groupe ne peuvent se concevoir sans le partage d'un patrimoine commun de valeurs éthiques et de principes, qui doivent inspirer et guider au quotidien l'action de toutes les femmes et de tous les hommes du Groupe. Afin de permettre au conseil d'administration de promouvoir dans le Groupe les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique, le conseil d'administration a mis en place un comité d'éthique et de gouvernement d'entreprise, pour exercer notamment les missions suivantes :

- Développer et recommander au conseil d'administration les principes de gouvernement d'entreprise applicables à la société et en suivre la mise en œuvre ;
- Veiller au respect de l'éthique et débattre dans ce domaine de toute question que le conseil d'administration (ou son président) renverrait à son examen.

Le comité éthique et gouvernement d'entreprise veille à la diffusion au sein de l'entreprise de la culture éthique et des principes déontologiques applicables à ses dirigeants, ainsi qu'à l'ensemble de ses collaborateurs.

Le comité éthique et gouvernement d'entreprise est composé de l'ensemble des présidents des comités du conseil d'administration. Le Président-directeur général de GET SE en assure la présidence. Le comité se réunit, sur convocation de son président. Ce comité peut inviter, en fonction de l'ordre du jour, les personnes dédiées aux questions liées à l'éthique et le gouvernement d'entreprise et les représentants de plusieurs directions fonctionnelles de GET SE, du Groupe ou filiales.

Ce comité est composé de cinq administrateurs, tous présidents d'un comité du conseil, de façon à ce que les principes notamment éthiques, arrêtés par le comité éthique et gouvernement d'entreprise innervent les travaux de chacun des comités : Jacques Gounon, président, Colette Neuville, Robert Rochefort, Tim Yeo et Jean-Pierre Trotignon. Il s'est réuni le 16 janvier 2015 avec une assiduité de 100 %. Il a, en particulier, considéré le projet de mise à jour des statuts soumis au vote de l'assemblée générale 2015, l'analyse du Guide d'application révisé du Code Afep / Medef. Le comité a travaillé sur la mise à jour du Règlement intérieur du conseil d'administration.

Entre le début de l'année et le 17 février 2016, le comité s'est réuni une fois avec une assiduité de 100 %. Au cours de cette réunion, il a plus particulièrement procédé à la revue de la saison 2015 des assemblées générales des sociétés du SBF120, examiné les commentaires et observations reçues des investisseurs en amont de l'assemblée générale de Groupe Eurotunnel du 29 avril 2015, analysé le Rapport annuel de l'AMF sur la gouvernance et la rémunération des dirigeants, ainsi que celui du Haut comité de gouvernement d'entreprises. Le comité a arrêté les actions à entreprendre et les orientations des travaux des différents comités du conseil d'administration pour 2016. Le comité éthique et gouvernement d'entreprise a procédé à la revue de mise à jour de la charte de l'administrateur, du Code de bonne conduite et de la procédure de préparation et de validation de la communication financière.

16.3. AUTO ÉVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'évaluation du conseil d'administration est effectuée chaque année, conformément à la recommandation 10 du Code Afep / Medef, sous la direction de l'Administrateur Référent, sur la base d'un questionnaire anonyme détaillé portant sur les rôles et compétences du conseil d'administration, le fonctionnement d'ensemble et les domaines d'activité du conseil et de ses comités. Le recours à un questionnaire permet d'objectiver la démarche d'évaluation et de pondérer les appréciations portées par les administrateurs. Le rapport de synthèse établi par l'administrateur référent sert de base au débat qui a lieu chaque année au sein du conseil.

Ce questionnaire comprend 74 questions (dont 53 sur le conseil d'administration), réparties en six thèmes :

- Composition du conseil d'administration et durée des fonctions ;
- Séances du conseil d'administration (organisation des séances, accès à l'information des administrateurs, contenu et qualité des débats, relations avec les comités, formation des administrateurs, procès-verbaux) ;
- Règlement intérieur ;
- Jetons de présence ;
- Qualité de l'évaluation ;
- Rôle et performances des comités spécialisés.

Sur les comités, le questionnaire comprend 11 questions communes à tous les comités et des questions spécifiques.

Tous les membres du conseil d'administration (hormis le Président directeur général), soit dix administrateurs, ont répondu. Ils étaient invités à noter de 1 à 5 leurs appréciations, par ordre décroissant de satisfaction, la note 1 correspondant à la réponse « tout à fait satisfait » et la note 5 « pas du tout satisfait ».

L'Administrateur Référent a présenté l'analyse des résultats au conseil d'administration, lors de sa réunion du 22 janvier 2016.

La moyenne générale des réponses s'établit à 1,42 (1,50 en 2014). L'opinion générale des administrateurs sur le conseil et son fonctionnement est largement favorable. Les administrateurs ont exprimé leur satisfaction sur la qualité des relations entre les membres du conseil, la qualité des débats, l'information donnée aux administrateurs, ainsi qu'au nombre et à la composition des comités, le nombre de réunions, l'assiduité des membres. Avec une moyenne de 1,20 (1,50 en 2014), la contribution effective de chaque administrateur aux travaux du conseil d'administration (compétence et implication) a été jugée très satisfaisante. La formule actuelle de gouvernance (Président-directeur général, en présidence non dissociée) a également été largement plébiscitée (1,30).

Le conseil d'administration a débattu de son fonctionnement, par un partage collégial d'observations objectivées et a discuté des éventuels axes d'amélioration pragmatiques, ainsi que de leur traduction en actions, avec, notamment, des propositions concrètes pour améliorer la communication au conseil d'administration du programme de travail des comités et l'information issue des travaux des comités. Les points d'amélioration mis en lumière par l'évaluation concernent principalement une plus grande participation des dirigeants non mandataires sociaux aux séances du conseil d'administration, ainsi que l'articulation des travaux du conseil d'administration avec ceux du comité stratégique.

16.4. PRINCIPES ET RÈGLES DE DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION ET DES AVANTAGES DE TOUTE NATURE ACCORDÉS AUX MANDATAIRES SOCIAUX

Les principes et règles de détermination de la rémunération et des avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux sont déterminés par le conseil d'administration sur recommandations du comité des nominations et des rémunérations conformément aux dispositions du règlement intérieur. Ils sont exposés dans le chapitre 15 du présent Document de Référence.

16.5. LIMITATIONS DES POUVOIRS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de GET SE. Il exerce ses pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux assemblées d'actionnaires et au conseil d'administration. Il représente GET SE dans ses rapports avec les tiers.

Les dispositions statutaires ou les décisions du conseil d'administration limitant les pouvoirs du Directeur général sont inopposables aux tiers.

Conformément à l'article 1 du règlement intérieur du conseil d'administration, les opérations stratégiques majeures par voie d'acquisitions ou cessions de participations ou d'actifs, sur les accords de partenariat, d'alliance ou de coopération en matière de recherche, de développement, d'industrie et de commerce et, d'une façon générale, sur toute opération ou sur tout engagement susceptible d'affecter significativement la situation financière ou opérationnelle du Groupe sont du ressort du conseil d'administration. L'article 1 du règlement intérieur du conseil d'administration prévoit en outre que :

- toute opération significative se situant hors de la stratégie annoncée de l'entreprise doit faire l'objet d'une approbation préalable par le conseil d'administration ;
- ces règles ne portent pas seulement sur les opérations externes d'acquisition ou de cession, mais aussi sur les investissements importants de croissance organique ou les opérations de restructuration interne.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.6. CONTRATS DE SERVICE ENTRE LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION ET GET SE

A la connaissance de GET SE, il n'existe pas de contrats de service liant les mandataires sociaux à GET SE et prévoyant l'octroi d'avantages aux termes d'un tel contrat.

GET SE n'a pris aucun engagement au bénéfice de Jacques Gounon.

Jacques Gounon assumant les fonctions de Chief Executive et Président-directeur général du Groupe, perçoit, compte tenu du caractère binational de la Concession, une partie de sa rémunération d'Eurotunnel Services Limited, comme indiqué au chapitre 15 du présent Document de référence. Par effet de la loi britannique, auquel il ne peut être dérogé ni renoncé, ce versement qualifie techniquement un contrat de travail de droit anglais. Ce contrat ne comporte aucun engagement de la société au bénéfice de Jacques Gounon qui ne dispose d'aucune indemnité contractuelle de départ. En outre, et pour éviter qu'en cas de résiliation de ses fonctions de Chief Executive, Eurotunnel Services Limited ait à devoir à Jacques Gounon un préavis conforme aux règles en vigueur au sein du Groupe pour les cadres supérieurs, soit un préavis d'un mois par année d'ancienneté plafonné à 12 mois, Jacques Gounon avait proposé en 2008 au comité des nominations et des rémunérations d'encadrer, pour la limiter, la durée de cet éventuel préavis de droit anglais au minimum légal imposé par la loi anglaise, qui est d'une semaine par année d'ancienneté avec un maximum de 12 semaines. Cette formalisation avait été agréée par le conseil d'administration de GET SE. La recommandation 22 du Code Afep / Medef qui est de mettre un terme au contrat de travail en cas de mandat social, ne peut, de fait, s'appliquer au Président-directeur général, puisqu'elle se heurte, au cas d'espèce, à une disposition impérative de la loi britannique, qui dans son principe est respectée, mais dont les effets ont été strictement cantonnés aux minima légaux.

16.7. OPÉRATIONS SUR TITRES DES DIRIGEANTS

Conformément à l'article L. 621-18-2 du Code monétaire et financier et aux articles 223-22 et suivants du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, les opérations effectuées sur les instruments financiers de GET SE par chacun des membres de son conseil d'administration ainsi que le Président-directeur général ou des personnes qui leur sont liées doivent être déclarées⁽¹⁾.

Conformément à l'article 223 26 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, le tableau suivant présente les opérations qui ont été déclarées par le Président-directeur général, les autres administrateurs de GET SE ou des personnes qui leur sont liées au cours de l'exercice 2015 :

Administrateur	Instrument financier	Nature de l'opération	Date de l'opération	Lieu de l'opération	Prix unitaire	Nombre	Montant de l'opération
Perrette Rey	Actions	Achat	04/08/2015	NYSE Euronext Paris	12,92 euros	2 000	25 840 euros
Patricia Hewitt	Actions	Achat	27/11/2015	London Stock Exchange	8,441 livre sterling	1 000	8 441,1 livres sterling
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	13/02/2015	NYSE Euronext Paris	12,11 euros	110	1 332,1 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	16/02/2015	NYSE Euronext Paris	12,015 euros	150	1 802,25 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	20/03/2015	NYSE Euronext Paris	12,38 euros	80	990,40 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	07/05/2015	NYSE Euronext Paris	14,10 euros	100	1 410 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	07/05/2015	NYSE Euronext Paris	13,385 euros	100	1 338,5 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	07/05/2015	NYSE Euronext Paris	13,405 euros	100	1 340,5 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	12/05/2015	NYSE Euronext Paris	13,50 euros	70	945 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	04/06/2015	NYSE Euronext Paris	13,55 euros	150	2 032,50 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	05/06/2015	NYSE Euronext Paris	13,235 euros	160	2 117,60 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	09/06/2015	NYSE Euronext Paris	13,085 euros	300	3 925,50 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	27/07/2015	NYSE Euronext Paris	13,30 euros	350	4 655 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	16/09/2015	NYSE Euronext Paris	12,05 euros	500	6 025 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	24/09/2015	NYSE Euronext Paris	11,70 euros	500	5 850 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	07/01/2016	NYSE Euronext Paris	10,72 euros	6 000	6 435 euros
Jean-Pierre Trotignon	Actions	Achat	24/02/2016	NYSE Euronext Paris	8,894 euros	1 000	8 894 euros
Peter Levene	Actions	Achat	15/05/2015	NYSE Euronext Paris	13,77 euros	8 000	110 160 euros
Colette Lewiner	Actions	Achat	29/7/2015	NYSE Euronext	13,32 euros	1 000	13 320 euros

Les transactions effectuées par les mandataires sociaux sur les instruments financiers de GET SE sont régies par le code de bonne conduite décrit au paragraphe 16.2.1 (g) du présent Document de Référence.

⁽¹⁾ Dans la mesure où le montant cumulé des opérations effectuées par chacun de ces dirigeants dépasse 5 000 euros par année civile.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.8. COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION

Le comité de coordination de la Concession est décrit à la section 14.7 du présent Document de Référence.

16.9. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES (RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LE CONTRÔLE INTERNE)

16.9.1 DÉFINITION ET OBJECTIFS DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

a) Cadre légal et cadre de référence

Dans le cadre de l'article L. 225-37 alinéa 6 du Code de commerce, le Président de Groupe Eurotunnel SE établit un rapport sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques du Groupe. Ce rapport fait l'objet d'un rapport des commissaires aux comptes reproduit au paragraphe 16.9.4 du présent Document de Référence.

Pour la rédaction de ce rapport, Groupe Eurotunnel s'est appuyé sur le Cadre de Référence recommandé par l'AMF le 22 juillet 2010.

Le comité d'audit a examiné ce rapport du Président, qui a ensuite été revu et approuvé par le conseil d'administration de GET SE le 17 février 2016, conformément à l'article L. 225-37 alinéa 10 du Code de commerce.

b) Définition, objectifs et périmètre du contrôle interne et de la gestion des risques

Le contrôle interne est un dispositif comprenant un ensemble de moyens, de comportements, de procédures et d'actions adaptés aux caractéristiques propres de chaque société qui contribue à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources, et doit lui permettre de prendre en compte de manière appropriée les risques significatifs, qu'ils soient opérationnels, financiers ou de conformité.

Le dispositif vise plus particulièrement à assurer :

- la conformité aux lois et règlements en vigueur ;
- l'application des orientations fixées par la direction générale ;
- le bon fonctionnement des processus internes de la société, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs corporels et incorporels ;
- la fiabilité des informations financières.

Le contrôle interne ne se limite pas à un ensemble de procédures ni aux seuls processus comptables et financiers et ne recouvre pas toutes les initiatives prises par les organes dirigeants ou le management. Par ailleurs, une garantie absolue que les objectifs de la société soient atteints ne peut être fournie.

Ce dispositif de gestion des risques et de contrôle interne s'étend à l'ensemble du Groupe et de ses filiales françaises et britanniques intégrés dans les comptes consolidés.

Dans une démarche d'amélioration continue, le Groupe a mis en place en 2015 les actions suivantes permettant le renforcement du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques :

- le corpus des procédures a été structuré, actualisé et enrichi au niveau du Groupe et des segments d'activité ;
- le registre des risques Groupe, basé sur un référentiel commun à toutes les filiales, ainsi que les registres de chaque filiale initiés en 2013, ont été actualisés lors de la revue annuelle de 2015.

16.9.2 PROCESSUS GLOBAL DU DISPOSITIF DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE

a) Procédures de gestion des risques

L'objectif du processus de gestion des risques du Groupe est de permettre à la direction de l'entreprise et au conseil d'administration :

- de disposer d'une vision globale, exhaustive, cohérente et hiérarchisée des risques significatifs de toutes natures auxquels l'entreprise est exposée, et de leur évolution ;
- d'apprécier la pertinence des mesures d'atténuation prises par les gestionnaires de ces risques au regard des conséquences potentielles sur l'atteinte des objectifs stratégiques.

La gestion des risques contribue à créer et préserver la valeur, les actifs et la réputation de la société. Elle permet de sécuriser la prise de décision et les processus de la société pour favoriser l'atteinte des objectifs. Elle favorise la cohérence des actions avec les valeurs de l'entreprise et veut permettre de mobiliser les collaborateurs de la société autour d'une vision commune des principaux risques et les sensibiliser aux risques inhérents à leur activité.

i) Identification et analyse des risques

Cette première étape permet de recenser et de centraliser les principaux risques menaçant l'atteinte des objectifs. Un risque représente une menace ou une opportunité manquée. Il se caractérise par un événement, une ou plusieurs sources et une ou plusieurs conséquences. A cette identification s'ajoute une analyse qui consiste à examiner les conséquences potentielles des principaux risques (conséquences qui peuvent être notamment financières, humaines, juridiques, ou de réputation) et à apprécier leur possible occurrence. Cette double démarche est continue.

ii) Gestion des risques

Le dispositif de gestion des risques fait l'objet d'une surveillance et d'une revue régulière, dans un objectif d'amélioration continue du dispositif. L'objectif est d'identifier et d'analyser les principaux risques, et de tirer des enseignements des incidents.

Le processus prévoit une revue annuelle formelle présentée au comité d'audit puis au conseil d'administration de GET SE à la clôture de l'exercice considéré. Les revues des risques sont basées sur le plan stratégique connu à la date de l'exercice.

Les revues de risques sont coordonnées par le Corporate Risk Manager de l'entreprise. Ces revues consistent en l'identification et la quantification des risques de l'entreprise, ainsi qu'en l'identification et l'évaluation des mesures d'atténuation mises en place pour leur maîtrise. Elles permettent la mise en place d'une cartographie des risques.

Le processus, basé principalement sur des entretiens formels avec les directeurs et le senior management de l'entreprise consiste en deux démarches simultanées :

- une démarche *top down* d'identification des risques liés aux initiatives stratégiques (aussi bien du point de vue de leur effet direct sur l'activité de l'entreprise que de leur effet induit généré sur les risques préexistants) et aux changements de l'environnement de l'entreprise ; et
- l'approche traditionnelle *bottom up* qui vise à identifier les risques dans les principales activités de l'entreprise (commerciale, technique / opérationnelle, financière, personnel, sécurité et sûreté, environnement global, et gouvernance d'entreprise).

L'identification de nouveaux risques repose sur l'exploitation systématique de sources d'information externes (actualité mondiale, *benchmarking*, associations, etc.) et internes (actualité de l'entreprise, entretiens et lobbying auprès du management).

Le registre de risques contient les informations suivantes :

- description du risque ;
- évaluation résiduelle des risques, après prise en compte des mesures d'atténuation, et sur la base des critères de probabilité de matérialisation et d'impact ;
- identification du gestionnaire du risque et du niveau de maîtrise qu'il estime avoir au jour de l'exercice dans un but de progression.

Les risques sont hiérarchisés selon leur niveau de criticité. Tous les risques du Groupe sont regroupés selon des familles et sous familles communes à toutes les filiales, afin de permettre un niveau de comparaison adapté et homogène entre ces dernières. En outre, un registre Groupe est constitué pour permettre un suivi à un niveau plus global.

Ainsi les risques de chaque filiale du Groupe et les risques suivis au niveau Corporate sont regroupés dans cette cartographie. Cette démarche, initiée en 2013, a été complétée et enrichie par la revue annuelle de 2015.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Cette démarche d'identification et d'analyse des risques significatifs et des processus permet de renforcer la connaissance des risques du Groupe en formalisant et consolidant les travaux déjà réalisés. Dans le cadre de l'exercice de la revue annuelle des risques 2015, la direction du contrôle financier Groupe en collaboration avec les principales directions générales et le senior management a établi une définition de l'appétence au risque agréée par le conseil d'administration, comme le niveau de risque que le Groupe est prêt à prendre dans un domaine donné afin d'atteindre ses objectifs. L'appétence au risque s'exprime aussi bien au travers de critères quantitatifs que qualitatifs. L'appétence pour le risque du Groupe est mise en œuvre par la direction générale et appliquée par les directions des différentes entités et les directions fonctionnelles, à travers un dispositif approprié de pilotage opérationnel des risques, en matière :

- de gouvernance (instances et mécanismes de décision, d'encadrement et de suivi) ;
- d'encadrement (identification des risques majeurs à surveiller, politiques de gestion des risques à travers des limites) ;
- et de suivi (suivi budgétaire, reporting).

iii) Traitement et suivi des risques

Chaque risque possède un niveau de maîtrise qui correspond aux dispositifs de sélection et de mise en œuvre des mesures visant à modifier le risque. Plusieurs mesures peuvent être envisagées par l'entreprise : la réduction, le transfert, la suppression ou l'acceptation d'un risque. Le choix de traitement s'effectue notamment en arbitrant entre les opportunités à saisir et le coût des mesures de traitement du risque, prenant en compte leurs effets possibles sur l'occurrence et / ou les conséquences du risque. Les contrôles à mettre en place relèvent du dispositif de contrôle interne. Ainsi, ce dernier concourt au traitement des risques auxquels sont exposées les activités de l'entreprise.

Le Corporate Risk Manager et l'audit interne assurent une surveillance permanente des risques majeurs et des risques nouveaux ou émergents et tout changement significatif est signalé au comité exécutif et au comité d'audit.

b) Composantes du contrôle interne

Le contrôle interne comporte les cinq composantes étroitement liées suivantes :

- environnement de contrôle ;
- évaluation des risques ;
- activités de contrôle ;
- information et communication ;
- pilotage.

Elles sont mises en œuvre par le Groupe comme décrit ci-après :

i) Environnement de contrôle

L'environnement de contrôle, essentiel au dispositif de contrôle interne, à la bonne gestion des risques et à l'application des procédures, s'appuie sur les comportements humains et constitue le fondement des autres éléments du contrôle interne.

L'environnement de contrôle de Groupe Eurotunnel s'appuie sur les éléments suivants :

- Une politique générale des ressources humaines qui définit les valeurs et les principes d'actions de l'entreprise, ainsi que les principales mesures relatives à l'organisation du travail, au développement du personnel et aux règles de bonne conduite. Pour le Groupe, l'éthique et l'intégrité sont la garantie la plus sûre d'une croissance durable et responsable. Pour ce faire, cette politique générale est énoncée dans la Charte « Ethique et Comportements » arrêtée par le conseil d'administration le 28 janvier 2013 et diffusée à l'ensemble des collaborateurs. De plus, avec l'entrée en vigueur du « Bribery Act » (Loi relative à la corruption) au Royaume-Uni, le Groupe a entrepris de revisiter sa politique anti-corruption pour l'assortir de différentes mesures appropriées, afin notamment, d'en rappeler l'importance à ses salariés et partenaires. Dans ce contexte, l'*Ethics Compliance steering committee* a été spécifiquement mis en place en 2015 pour s'assurer de la mise en place de procédures adéquates, de formations et de communications.
- L'intérêt manifesté par le conseil d'administration pour le contrôle interne et la volonté d'amélioration continue des processus opérationnels, exprimée par la direction générale.
- Une définition des responsabilités par le biais d'un organigramme de l'entreprise, diffusée par l'intranet et de descriptions de poste et de responsabilité. Elle s'appuie aussi par la mise en place d'une délégation d'autorité et de limites d'approbation, dans les domaines clés et la mise en place de délégations de responsabilité formalisés dans les principaux domaines opérationnels.
- L'existence d'un corpus de politiques et procédures opérationnelles formalisés dans les principaux secteurs d'activité.
- L'existence d'un processus formel de reporting mensuel et de révisions budgétaires trimestrielles permettant d'assurer la gestion financière de l'entreprise.

ii) Evaluation des risques

Toute entreprise est confrontée à des risques externes et internes susceptibles d'empêcher la réalisation complète de ses objectifs. Les principaux risques auxquels le Groupe Eurotunnel pense être exposé sont décrits au chapitre 4 « Facteurs de risque ».

Le Groupe s'appuie sur plusieurs processus pour identifier les risques et les prendre en compte :

- Le plan stratégique, approuvé par le comité de direction, est présenté au conseil d'administration de GET SE. Il définit les objectifs à moyen et long terme de l'entreprise et, en tenant compte des risques associés, établit les plans d'action pour les atteindre.
- Le budget annuel fixe les objectifs opérationnels et commerciaux à court terme dans les principaux domaines d'activité de l'entreprise, ainsi que les résultats financiers attendus. Le budget annuel est présenté au conseil d'administration de GET SE.
- Des indicateurs de performance (KPIs) sont définis pour les principaux domaines de risque, y compris la sécurité, la performance commerciale et la fiabilité des opérations. L'état de ces indicateurs est communiqué à un rythme hebdomadaire aux membres du comité exécutif.
- Une revue annuelle de la gestion des risques Corporate est réalisée et les résultats sont présentés au comité d'audit et au conseil d'administration de GET SE. Cette revue est décrite au paragraphe 16.9.2a).

iii) Activités de contrôle

Des activités de contrôle proportionnées aux enjeux propres à chaque processus visent à s'assurer que les mesures nécessaires sont prises en vue de maîtriser les risques susceptibles d'affecter la réalisation des objectifs. L'application des normes et des procédures contribue à la mise en œuvre des orientations émanant du management. Les activités de contrôle sont menées à tous les niveaux hiérarchiques et fonctionnels de l'entreprise. Pour chaque domaine d'activité, des mesures spécifiques sont préconisées pour un respect des points clefs du contrôle interne.

Dans le domaine des ressources humaines, le comité Ethique et de gouvernement d'entreprise initié la mise en place le Code Ethique et Gouvernance qui renvoie à l'ensemble des procédures. Ce comité permet la diffusion au sein de l'entreprise de la culture éthique et des principes déontologiques et innove ainsi les travaux des autres comités du conseil d'administration et des dirigeants. De plus, le comité de Groupe France, créé en 2014, instance d'information réciproque, d'échanges de vues et de dialogue entre la représentation du personnel en France et la direction du Groupe sur les orientations stratégiques et les enjeux sociaux majeurs s'est réuni le 14 octobre 2014 pour tenir les salariés informés des évolutions et des perspectives futures du Groupe. Un Comité de Société Européenne a été mis en place et s'est réuni pour la première fois le 24 septembre 2015, il regroupe la représentation du personnel en France et au Royaume-Uni (représentants titulaires d'un mandat syndical ou électif) et la direction du Groupe : cette nouvelle instance de consultation et de dialogue à dimension européenne, est un lieu de communication d'informations sur les questions importantes concernant la Société Européenne. Concernant la communication en interne, un site intranet Groupe, mis en place en 2014, permet à chaque collaborateur d'avoir accès à des informations relatives à sa filiale et à celles de Groupe Eurotunnel, en particulier aux procédures de contrôle interne. Concernant les activités de paie, des procédures formalisées sont en place et une séparation stricte des fonctions pour les étapes majeures du processus de paie est en place.

Dans le domaine de la Responsabilité sociale de l'entreprise, Groupe Eurotunnel s'est doté d'une politique RSE formelle, portée et soutenue au plus haut niveau de l'organisation par le Président Directeur général (signée le 13 mars 2015). Elle décline les principes, les enjeux et les engagements du Groupe, décrit les enjeux sociaux, territoriaux, environnementaux, économiques et éthiques et fixe les engagements à tenir. De plus, le Groupe est signataire, depuis 2013, du Pacte Mondial des Nations Unies (Global Compact) et adhère pleinement à ses dix principes fondamentaux, notamment ceux liés aux Droits de l'Homme et au droit du travail.

Dans le domaine des achats, le code de déontologie Achats, remis à jour en 2011, est le guide pratique et éthique permettant à chaque collaborateur d'être en conformité avec les lois et règlements applicables et aussi, de développer un climat de confiance dans les échanges entre les représentants du Groupe et les acteurs du monde extérieur. Les procédures d'achats sont formalisées et des délégations d'autorité sont en place pour la gestion et l'approbation des achats. De plus, une Charte Relation fournisseurs responsables est en place depuis 2010, pour construire une relation durable et équilibrée entre clients et fournisseurs. Enfin, les procédures d'appel d'offres précisent les conditions de mise en concurrence et de référencement des principaux fournisseurs.

Dans le domaine de la sécurité, des procédures liées à la protection des personnes, des biens et des données fixent les principes de couverture des risques en matière d'organisation et de sécurité. Le comité de sécurité et de sûreté surveille les performances dans ces domaines sur la base de rapports trimestriels fournis par la direction sécurité et développement durable. Ces rapports rendent compte des performances sécuritaires par rapport aux objectifs fixés, du résultat des contrôles de sécurité et des questions liées à la sûreté. Le comité de sécurité et de sûreté a mis sur pied deux instances restreintes, l'une chargée des plans de secours et des exercices BINAT et l'autre des problématiques de sûreté. De plus, un document formel intitulé SGS (« Système de

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Gestion de la Sécurité ») est tenu à jour tant que de besoin et au moins tous les cinq ans par la direction sécurité et développement durable. Ce document identifie les risques majeurs auxquels sont exposés les clients, les employés, les sous-traitants ou visiteurs de l'entreprise, et les mesures mises en place pour les maîtriser. Le SGS est approuvé par la Commission Intergouvernementale en sa qualité d'Autorité de Sécurité.

Dans le domaine des systèmes d'information, les risques informatiques liés à l'intégrité des données et des systèmes sont couverts par des procédures et contrôles intégrés dans les systèmes. Le Groupe dispose d'un guide d'usage des outils informatiques qui permet à tous les collaborateurs de partager des bonnes pratiques et des niveaux de contrôle adaptés aux risques encourus. Cette politique s'accompagne d'un programme d'audit de la sécurité des systèmes d'information réalisé par un cabinet externe.

Dans le domaine juridique, l'organisation en place permet d'assurer qu'au sein de chacun des secteurs d'activités et départements les législations française, britannique, européenne sont respectées, en particulier dans les domaines suivants : anti-corruption, concurrence, protection des données personnelles et opérations sur titres. Un programme anti-fraude s'appuie sur la formation des collaborateurs et des campagnes de sensibilisation des risques majeurs de fraude. Un dispositif d'alerte est en place : tout collaborateur peut saisir le Référent Ethique du Groupe dès lors qu'il estime qu'une information vers son supérieur hiérarchique peut présenter des difficultés ou ne paraît pas donner lieu au suivi approprié. Un Code de bonne conduite, en place depuis 2010 et régulièrement mis à jour, rappelle les mesures destinées à prévenir les délits d'initiés et met en place des périodes dites de fenêtres négatives. Enfin, l'Ethics Compliance steering committee, spécifiquement mis en place en 2015 pour assurer la mise en œuvre de procédures adéquates, formations et des communications, a, cette année, passé en revue la nouvelle législation britannique sur la corruption et a réagi en réalisant une évaluation de risque de l'entreprise en interviewant les responsables de départements et les directeurs pour évaluer leur niveau de connaissance et de prise de conscience sur ce sujet.

Dans le domaine des assurances, le Groupe choisit de ne faire appel qu'à des assureurs de premier rang. Il a recours à des programmes pour couvrir notamment la responsabilité civile de toutes ses entités, ainsi que les dommages aux biens et pertes d'exploitation consécutives à un sinistre garanti. Une analyse de la pertinence des couvertures assurancielles est diligentée tous les trois ans. Elle est révisée lors du renouvellement des polices d'assurances.

Dans le domaine de la trésorerie, un comité corporate de gestion des risques de trésorerie (TRMC) est en place : il examine régulièrement l'évolution des taux de change et des taux d'intérêt et l'utilisation d'instruments financiers, ainsi que le cash flow, les liquidités et le respect des restrictions des accords bancaires. Les politiques d'investissement et de gestion de la trésorerie sont approuvées annuellement par le conseil d'administration de GET SE. Le plan de trésorerie permet de suivre à échéance prévisible les disponibilités propres des différentes entités du Groupe.

Les activités de contrôle dans le domaine de la comptabilité et de la finance font l'objet d'un développement particulier en 16.9.3 intitulé Procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

iv) Information et communication en interne

Le Groupe assure la diffusion en interne d'informations pertinentes, fiables, dont la connaissance permet à chacun d'exercer ses responsabilités. Ceci couvre à la fois l'efficacité et l'intégrité des systèmes d'information ainsi qu'une communication multidirectionnelle efficace à l'intérieur de l'entreprise.

Est communiquée régulièrement au conseil d'administration de GET SE l'information qui lui est nécessaire :

- annuellement, le plan stratégique et le budget annuel ;
- mensuellement, un rapport contenant les informations sur les résultats et la situation financière ainsi qu'un résumé des performances commerciales et opérationnelles.

Le comité d'audit, le comité des nominations et des rémunérations, le comité de sécurité et de sûreté, le comité stratégie et développement durable et le comité éthique et gouvernement d'entreprise du conseil d'administration de GET SE reçoivent à chaque réunion périodique les rapports qui les concernent. Les présidents de ces comités tiennent informé le conseil d'administration de GET SE des travaux de leur comité.

Les membres du comité exécutif de GET SE reçoivent les documents suivants pour leur information :

- mensuellement, un rapport sur les résultats financiers et analyse d'écart par rapport au budget ;
- mensuellement, un tableau de bord reprenant les indicateurs clés de performance dans chaque secteur d'activité (sécurité, performance commerciale et part de marché, productivité et fiabilité opérationnelle, qualité de service, état des effectifs et des statistiques correspondantes, résultats financiers avec comparatif par rapport au budget et aux dernières prévisions) ;
- hebdomadairement, un rapport sur les informations clefs relatives à la sécurité, aux ressources humaines, aux opérations et à la performance commerciale et financière.

La communication régulière avec le personnel du Groupe est assurée au moyen de l'intranet MyGet mis en place en 2014 permettant à chaque collaborateur d'obtenir les informations sur les principales activités, les nouvelles politiques, et procédures applicables dans l'entreprise, ainsi que d'une newsletter par filiale. Une réunion générale périodique, le Management forum, réunit les principaux managers du Groupe.

v) Pilotage et surveillance

Le pilotage consiste en l'évaluation périodique du système de contrôle interne. Il s'inscrit dans le cadre des activités courantes et comprend des contrôles réguliers effectués par le management et l'encadrement, ainsi que les travaux des services d'audit. Au cours de l'année 2015 et à la date du présent Document de Référence, GET SE n'a pas identifié de défaillance majeure de son dispositif de contrôle interne.

La responsabilité de pilotage et surveillance incombe au conseil d'administration de GET SE, ainsi qu'aux différents acteurs suivants :

La direction générale et son comité de direction

La direction générale a pour mission de définir les orientations majeures du dispositif de la gestion des risques et du contrôle interne et de s'assurer de leur mise en place. Pour ce faire, elle s'appuie sur les directions opérationnelles.

Le comité d'audit

Le comité d'audit est chargé du suivi des actions engagées en matière de contrôle interne et il en rend compte au conseil d'administration. Deux fois par an, le comité procède à un examen du plan d'audit interne et de ses objectifs, ainsi que des conclusions générales des missions de l'audit interne. Les initiatives et projets structurants de contrôle interne lui sont également présentés. Le comité fait ensuite un compte rendu de ses propres réflexions au conseil d'administration.

La direction du contrôle financier Groupe

La direction du contrôle financier Groupe a la responsabilité de l'ensemble de la fonction finances, par le biais de fonctions centralisées (planification, reporting, consolidation, fiscalité, comptabilité, trésorerie) et par le biais de liens fonctionnels, avec les directeurs du contrôle financier de chaque filiale. Elle favorise la bonne compréhension, la diffusion et la bonne application des règles de contrôle interne du Groupe et suit l'avancement des projets du contrôle interne et de la gestion des risques.

Le département de risk management et de contrôle interne dépend de la direction du contrôle financier Groupe. Ce département est responsable de la mise en place et du suivi de la cartographie des risques majeurs afin de minimiser l'impact des événements négatifs et de maximiser la réalisation des opportunités. Il s'assure aussi de l'élaboration et du déploiement du contrôle interne dans l'ensemble du Groupe. Il coordonne avec les experts métiers la mise en œuvre des projets et travaux concernant le contrôle interne décidés par la direction générale.

Le comité des risques

Il intervient lors de l'ouverture et de la clôture de la revue annuelle des risques. Il est en charge de revoir et valider les résultats de la cartographie résultant de la revue annuelle des risques. Il est composé du directeur général adjoint Corporate, du directeur du contrôle financier Groupe, du directeur de l'audit interne, du secrétaire général du conseil, du directeur général adjoint Concession, du président d'Europorte et du Corporate Risk Manager.

La direction de l'audit interne

La direction de l'audit interne est rattachée à la direction générale du Groupe. Le directeur de l'audit interne réalise, deux fois par an, un reporting sur l'activité de son département au comité d'audit. Il planifie les travaux d'audit de manière à assurer une couverture appropriée des principaux facteurs de risques et soumet un plan d'audit au comité d'audit. Un processus formalisé de corrections des faiblesses identifiées dans les rapports d'audit est en place. Le statut des actions correctives est présenté au comité d'audit.

Le département de l'audit interne est constitué d'une équipe centrale qui réalise des missions d'assurance et de conseil régulières dans les unités opérationnelles, ainsi que sur des sujets corporate ou transversaux. A chaque mission, un rapport est établi formulant une opinion générale sur le niveau de maîtrise des risques liés à l'activité concernée, les constats relevés, ainsi que les recommandations dans le cadre d'un plan d'actions à mettre en place par l'entité auditée. Ce rapport est transmis à la direction fonctionnelle concernée ainsi qu'au directeur général adjoint et au Président-Directeur général.

Partie intégrante de l'évaluation des risques de l'entreprise, l'audit interne participe à la revue annuelle des risques et évalue la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place pour atténuer les risques identifiés. Les résultats de l'évaluation des risques et de la revue de l'audit interne sont présentés au comité d'audit.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

La Direction de l'audit interne réalise une cartographie des activités d'assurance qui prend en compte le niveau de couverture des risques majeurs de l'organisation. En particulier, l'audit interne consulte annuellement le comité de sécurité et de sûreté pour identifier ensemble les besoins en matière d'activité d'assurance dans ces domaines.

Depuis 2012, la direction de l'audit interne est certifiée par l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne), selon le Cadre de Référence International des Pratiques Professionnelles de l'audit interne (CRIPP). En 2015, la certification a été renouvelée par l'IFACI.

Comités spécifiques

Le Groupe a établi des comités spécifiques :

- le comité des investissements qui valide les projets d'investissement majeurs du Groupe,
- le comité des engagements qui valide les principaux contrats de vente et d'achat des différentes entités du Groupe, et
- le comité de gestion des risques de trésorerie.

Au sein des sociétés Concessionnaires, des comités opérationnels sont en place avec des responsabilités dans les domaines spécifiques suivants :

- comité de sécurité,
- comité de performance exploitation (qualité de service et expérience clients),
- comité des risques, et
- comité des projets informatiques.

Des groupes de pilotage spécifiques veillent aux progrès réalisés sur les projets majeurs (Vision 2020, nouvelles Navettes...).

16.9.3 PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

a) Processus de pilotage de l'organisation comptable et financière

i) Organisation

La direction générale Corporate est responsable de l'établissement des comptes sociaux et consolidés du Groupe et de la mise en œuvre des systèmes de contrôle interne comptable et financier. A ce titre, elle a mis en place un dispositif de pilotage visant à analyser et à maîtriser les principaux risques ayant un impact potentiel sur l'élaboration de l'information comptable et financière publiée par le Groupe :

- elle s'assure de l'adéquation de l'organisation et des moyens mis en œuvre au sein du Groupe à la comptabilisation exacte et exhaustive des opérations ;
- elle veille, au travers des processus de reporting de gestion, à la fiabilité des informations comptables et financières publiées ;
- elle supervise la préparation de l'arrêté des comptes et elle veille, notamment, à la définition du traitement comptable des opérations majeures ou complexes, à la qualité des estimations figurant dans les comptes consolidés et aux procédures d'arrêté jugées sensibles ; et
- elle prend connaissance auprès des commissaires aux comptes des conclusions de leurs travaux sur les comptes sociaux et consolidés. Elle s'informe également des risques significatifs ou faiblesses majeures de contrôle interne communiqués par les commissaires aux comptes et veille à ce qu'elles soient prises en considération dans les actions correctives mises en œuvre par le Groupe.

La gestion financière est centralisée au sein de la direction du contrôle financier Groupe qui est responsable de la définition des principes et des règles comptables du Groupe, de la gestion de la trésorerie, de la consolidation des comptes financiers du Groupe et du reporting financier. Cette responsabilité centralisée couvre toutes les entités comptables de Groupe Eurotunnel, en France, au Royaume Uni ainsi que les activités fret en Espagne et en Belgique.

La gestion comptable est assurée au niveau de chaque entité conformément aux principes comptables du Groupe. Les données sont ensuite remontées au niveau de la direction financière du Groupe pour consolidation.

Le comité d'audit joue un rôle primordial dans le contrôle du reporting financier du Groupe et dans les travaux préparatoires à l'arrêté des comptes annuels et de l'examen des comptes semestriels par le conseil d'administration :

- toute modification des principes et des politiques comptables est revue par le comité ;
- à chaque clôture des comptes, la direction du contrôle financier Groupe transmet un rapport au comité d'audit sur les principales questions et options relatives au reporting comptable et financier ;

- le comité d'audit examine les états financiers consolidés annuels et semestriels avant leur présentation au conseil d'administration de GET SE ;
- lors de ces réunions le comité reçoit les rapports formels établis par les commissaires aux comptes, la direction financière, l'audit interne, la trésorerie et la direction des risques.

ii) Les règles comptables

La qualité de l'information comptable et financière dépend du respect des règles et principes comptables par les processus de production comptable et d'arrêté des comptes qui assurent que l'information contenue dans les états financiers soit régulière et sincère.

Pour le processus amont et de production comptable, les règles à respecter sont les suivantes : réalité des opérations et événements enregistrés, exhaustivité de tous les événements et opérations, mesure correcte des montants relatifs aux opérations, séparation des exercices et classification appropriée des opérations et événements dans les comptes.

Pour le processus d'arrêté des comptes, les règles à respecter sont les suivantes : existence des actifs et passifs, droits et obligations, exhaustivité des actifs et passifs, correcte évaluation et imputation des actifs et passifs, présentation appropriée et intelligibilité de l'information financière, réalité des droits et obligations, correcte mesure et évaluation des informations financières.

Ces règles sont formalisées dans des procédures écrites et couvrent toutes les opérations de la fonction de la direction du contrôle financier Groupe et sont disponibles, elles sont transmises aux différentes entités du Groupe.

iii) L'organisation et la sécurité des systèmes d'information

Un système comptable unique et intégré (SAP ECC) est utilisé pour toutes les entités comptables à l'exception de GBRf. La transmission des transactions et des données comptables à partir d'autres modules de SAP est automatique. Pour les systèmes non intégrés à l'environnement SAP – principalement dans les secteurs des ventes tourisme – la transmission des données comptables est automatique. Un processus de vérification et de rapprochement est en place afin de contrôler et d'assurer l'exactitude et l'exhaustivité de ces interfaces.

L'organisation mise en place autour des systèmes et de l'environnement informatiques a pour objectif de satisfaire aux exigences de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de pertinence de l'information comptable et financière. Des contrôles sont en place pour assurer la sécurité physique des matériels et des logiciels, l'intégrité des données et la continuité des opérations des systèmes informatiques majeurs. Face au risque d'intrusions non autorisées dans les systèmes d'information, à celui d'accès inapproprié et à celui de perte de données, des mesures adéquates sont mises en place.

b) Processus concourant à l'élaboration de l'information comptable et financière

i) Comptabilisation des opérations

La fiabilité de l'information financière publiée repose sur le fait que des contrôles adéquats sur les opérations générant des écritures comptables sont en place, afin de s'assurer que celles-ci sont exactes exhaustives et conformes aux normes en vigueur. Ces contrôles sont appliqués pour l'ensemble des processus alimentant les comptes, notamment les revenus opérationnels, les achats, la gestion des stocks, des immobilisations, de la paie et de la trésorerie ainsi que les opérations sur capital et les provisions et engagements. La clôture mensuelle des comptes, incluant une vérification détaillée des principaux comptes de revenus et de dépenses, est effectuée par les contrôleurs budgétaires. Le département de comptabilité générale procède également à une réconciliation formelle des principaux comptes de bilan.

Les comptabilités financières et analytiques sont intégrées et préparées à partir des mêmes données de base. Un rapprochement mensuel est effectué entre les données de gestion (comptabilité analytique) et les données comptables nécessaires à l'élaboration des informations comptables et financières publiées.

ii) Consolidation

- La consolidation des comptes des différentes entités du Groupe est effectuée par la direction du contrôle financier Groupe ; celle-ci s'assure que le périmètre et les règles de consolidation sont tenus à jour.
- Le processus d'élaboration des comptes consolidés du Groupe est formalisé et comprend notamment :
 - la réalisation de pré clôtures comptables permettant l'anticipation du traitement comptable des opérations complexes ;
 - la publication par la direction du contrôle financier Groupe d'un calendrier et d'instructions de clôture à l'attention des filiales ;
 - l'établissement de liasses de consolidation par les filiales permettant d'assurer l'homogénéité de l'application des principes comptables du Groupe et des informations publiées dans les comptes consolidés du Groupe.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

iii) La communication financière externe

Un calendrier annuel est élaboré par la direction du contrôle financier Groupe récapitulant les obligations périodiques en matière de communication comptable et financière au marché. Ce calendrier, qui précise la nature et l'échéance de chaque obligation périodique et les personnes responsables de leur établissement, est diffusé à l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus.

Des processus formalisés sont en place pour assurer :

- que les informations communiquées en externe le sont dans les délais requis et en conformité avec les lois et règlements ;
- que la confidentialité des informations sensibles est préservée ;
- que les informations, y compris des informations non comptables communiquées à l'appui de la communication financière, sont contrôlées avant leur diffusion ;
- que les informations répondant à la définition de l'information privilégiée sont communiquées au marché en temps utile, selon les règles qui leur sont applicables.

iv) Les commissaires aux comptes

Indépendamment de la direction du contrôle financier Groupe, les commissaires aux comptes, dans le cadre de leur mission de certification des comptes, effectuent une revue des procédures de contrôle interne qui concourent à l'élaboration et à la qualité des états financiers.

16.9.4 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ÉTABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225 235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ GROUPE EUROTUNNEL SE

—

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Groupe Eurotunnel SE et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

Il appartient au Président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la société et donnant les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et
- d'attester que le rapport comporte les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président.

Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Autres informations

Nous attestons que le rapport du Président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 17 février 2016

Courbevoie, le 17 février 2016

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Mazars

Fabrice Odent
Associé

Jean-Marc Deslandes
Associé

16.9.5 RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉES

Assemblée générale d'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques, les modalités essentielles ainsi que les motifs justifiant de l'intérêt pour la société des conventions et engagements dont nous avons été avisés ou que nous aurions découverts à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions et engagements. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R. 225-31 du Code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions et engagements déjà approuvés par l'assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS SOUMIS A L'APPROBATION DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice écoulé

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention ni d'aucun engagement autorisés au cours de l'exercice écoulé à soumettre à l'approbation de l'assemblée générale en application des dispositions de l'article L. 225-38 du Code de commerce.

Conventions et engagements autorisés depuis la clôture

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention ni d'aucun engagement autorisés depuis la clôture de l'exercice écoulé à soumettre à l'approbation de l'assemblée générale en application des dispositions de l'article L. 225-38 du Code de commerce.

16 FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS DEJA APPROUVES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE

En application de l'article R. 225-30 du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et engagements suivants, déjà approuvés par l'assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé.

- Conventions et engagements avec des sociétés ayant des dirigeants communs

Néant

- Conventions et engagements avec les actionnaires

Néant

- Conventions et engagements avec les dirigeants

Régime de retraite supplémentaire à cotisations définies

Nature, objet et modalités :

M Emmanuel Moulin, Directeur Général Délégué de Groupe Eurotunnel SE jusqu'au 31 mars 2015, a bénéficié sur le premier trimestre du dispositif de retraite supplémentaire et de prévoyance relevant de l'article L. 242-1 du Code de la Sécurité Sociale : M Emmanuel Moulin a bénéficié du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres au-delà de la tranche B des rémunérations. Ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux est un régime collectif à cotisations définies.

Cet accord a été soumis à l'approbation préalable du conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SE comme convention réglementée, lors de la réunion du 18 décembre 2013 et a été approuvée par l'assemblée générale du 29 avril 2014.

Cette convention a pris effet le 1^{er} janvier 2014. En 2015, les cotisations au régime de retraite supplémentaire à cotisations définies se sont élevées, au titre de la part salariale, à 3 043 euros sur un total de 59 007 euros pour l'ensemble des salariés concernés.

Cette convention a été revue par le conseil d'administration dans le cadre de sa revue annuelle des conventions réglementées conformément à l'ordonnance du 31 juillet 2014.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 17 février 2016

KPMG Audit

Département de KPMG SA

Fabrice Odent

Associé

Courbevoie, le 17 février 2016

Mazars

Jean-Marc Deslandes

Associé

16.10. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le Code Afep / Medef, est celui auquel GET SE s'est référé pour l'élaboration du rapport prévu à l'article L. 225 37 du Code de commerce, en application de la loi du 3 juillet 2008 transposant la directive communautaire 2006/46/CE du 14 juin 2006, en indiquant, dans ce rapport, conformément à la recommandation 25.1 du Code Afep / Medef, pour celles des préconisations qui ne sont pas mises en œuvre, les raisons pour lesquelles, elles ne le sont pas.

La société est en conformité avec la quasi-totalité des recommandations du Code Afep / Medef.

Code Afep / Medef	Préconisation non mise en œuvre
Terme du contrat de travail en cas de mandat social	Explication en section 16.6
Représentation des hommes et des femmes :	
Objectif d'au moins 20 % de femmes dans un délai de trois ans à compter de l'assemblée générale de 2010	2016 : 36,60 % de femmes
Représentation des hommes et des femmes :	
40 % de femmes dans un délai de six ans, à compter de l'assemblée générale de 2010	Explication en section 16.2.1

Le Code Afep / Medef est disponible sur le site www.eurotunnelgroup.com.

16.11. PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les modalités de participation sont décrites aux articles 11, 27 et 29 des statuts de GET SE, tels que résumés en section 21.2 du présent Document de Référence.

Les assemblées d'actionnaires générales ou spéciales sont convoquées et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Les assemblées générales sont convoquées par le conseil d'administration. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu indiqué dans la convocation.

Tout actionnaire peut participer aux assemblées, quel que soit le nombre d'Actions qu'il détient, personnellement, par mandataire, ou par correspondance sur justification de son identité et de l'enregistrement comptable des titres au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure, heure de Paris, soit dans les comptes de titres nominatifs purs de GET SE, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

17. RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

17.1.	<i>PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE RSE DE GROUPE EUROTUNNEL</i>	137
17.1.1	<i>Origine de la démarche RSE et engagements de Groupe Eurotunnel</i>	137
17.1.2	<i>Matérialité et dialogue avec les parties prenantes</i>	137
17.1.3	<i>Principaux axes de la politique RSE et faits marquants 2015</i>	139
17.1.4	<i>Pilotage de la démarche et organisation</i>	139
17.1.5	<i>Méthodologie de reporting et certification des données</i>	140
17.1.6	<i>Indices et récompenses</i>	140
17.2.	<i>LES HOMMES</i>	141
17.2.1	<i>Santé et sécurité</i>	141
17.2.2	<i>Conditions de travail</i>	144
17.2.3	<i>Dialogue et relations sociales</i>	146
17.2.4	<i>Emploi</i>	148
17.2.5	<i>Formation</i>	153
17.3.	<i>LE TERRITOIRE</i>	154
17.3.1	<i>Satisfaction et fidélisation de la clientèle</i>	154
17.3.2	<i>Promotion du ferroviaire</i>	155
17.3.3	<i>Développement du territoire</i>	156
17.3.4	<i>Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable</i>	158
17.4.	<i>LA NATURE</i>	159
17.4.1	<i>Politique générale en matière environnementale</i>	159
17.4.2	<i>Changement climatique et politique énergétique</i>	160
17.4.3	<i>Economie circulaire et gestion des déchets</i>	163
17.4.4	<i>Protection de la biodiversité</i>	164
17.5.	<i>TABLEAU DE CONCORDANCE</i>	165
17.6.	<i>POLITIQUE RSE : PRINCIPES, ENJEUX ET ENGAGEMENTS</i>	177
17.7.	<i>RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, DESIGNÉ ORGANISME TIERS INDÉPENDANT, SUR LES INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES CONSOLIDÉES FIGURANT DANS LE RAPPORT DE GESTION</i>	180

17.1. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE RSE DE GROUPE EUROTUNNEL

17.1.1 ORIGINE DE LA DÉMARCHE RSE ET ENGAGEMENTS DE GROUPE EUROTUNNEL

Histoire, engagements du Groupe

Entreprise ferroviaire innovante et gestionnaire responsable d'infrastructures, Groupe Eurotunnel est engagé depuis son origine dans une politique de responsabilité sociale conçue pour concilier performance économique, équité sociale et protection de l'environnement dans une logique d'amélioration continue.

Groupe Eurotunnel intègre la responsabilité sociale au cœur de ses activités et dans ses interactions avec les différentes parties prenantes internes et externes et affiche clairement ses engagements auprès de ses partenaires : salariés, clients, fournisseurs, actionnaires, investisseurs, collectivités territoriales, administrations, associations et communautés.

Présentation de la politique RSE

Groupe Eurotunnel s'est doté d'une politique RSE formelle, portée et soutenue au plus haut niveau de l'organisation par le Président-directeur général et le conseil d'administration. Entrée en vigueur en 2015, cette politique décline les principes, les enjeux et les engagements du Groupe. Des objectifs RSE seront définis chaque année et feront partie des objectifs assignés aux directeurs et responsables des différentes entités du Groupe.

Fidèle à ses principes, le Groupe mène depuis plus de vingt ans une politique à la fois exigeante et concrète en faveur de la RSE, essentiellement dans trois domaines, qui sont autant d'enjeux stratégiques liés à ses activités :

- **Les Hommes**, c'est-à-dire chacun des 3 992 collaboratrices et collaborateurs du Groupe Eurotunnel ;
- **Le Territoire**, ou toutes les communautés avec lesquelles le Groupe est en relation partout en France, en Grande-Bretagne et en Europe ;
- **La Nature**, autrement dit l'environnement et les écosystèmes avec lesquels interagissent ses activités croissantes.

La politique RSE de Groupe Eurotunnel s'inscrit dans le respect des droits fondamentaux tels que définis dans les grands principes internationaux : la déclaration universelle des droits de l'Homme de 1948 et la déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'Organisation Internationale du Travail, les principes directeurs de l'OCDE à l'attention des entreprises multinationales ainsi que les principes du Pacte mondial des Nations-Unies (Global Compact). Groupe Eurotunnel soutient, adhère et participe activement au World Forum de l'Economie responsable et aux valeurs qu'il promeut.

17.1.2 MATÉRIALITÉ ET DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES

Les équipes du Groupe, dans chacun de leurs périmètres respectifs, sont à l'écoute de leurs parties prenantes et en premier lieu de leurs clients, afin de favoriser la correspondance entre les attentes exprimées et les objectifs à long terme du Groupe. Un dialogue constructif et basé sur la confiance est clairement établi avec les différentes parties prenantes. Pour aller plus loin, le Groupe s'efforce de formaliser de manière précise les résultats des dialogues menés aux différents niveaux de son organisation. En 2015, Groupe Eurotunnel a conduit une analyse de matérialité, visant à identifier les enjeux éthiques, sociaux ou environnementaux internes et externes les plus significatifs pour l'entreprise, au regard de l'impact potentiellement important sur ses parties prenantes, son environnement ou sa performance économique. Cette analyse a été conduite dans un contexte non encore marqué par la crise migratoire et ses impacts en termes de sécurité, d'image et de service aux clients. Cette démarche, qui a intégré la consultation des principales parties prenantes internes et externes du Groupe, a permis d'identifier et hiérarchiser les principaux enjeux RSE internes et externes du Groupe. Elle a également permis d'identifier les opportunités et risques présents et futurs susceptibles d'impacter d'une manière significative ses parties prenantes, son environnement ou sa performance économique.

Méthodologie

L'analyse de matérialité consiste à identifier et hiérarchiser les enjeux RSE du Groupe en fonction de ses activités et des attentes de ses parties prenantes. Vérifiée par le cabinet KPMG, l'analyse a été conduite en suivant les trois étapes suivantes :

Etape 1 – Identification : 57 enjeux ont été identifiés à partir d'une revue documentaire interne et externe de Groupe Eurotunnel (publications du Groupe et publications des entreprises du secteur, analyse de la couverture médiatique, référentiels).

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Etape 2 – Évaluation par les parties prenantes : 25 parties prenantes internes et externes ont ensuite été interrogées par un tiers indépendant, sur la base d'un questionnaire. Un top 25 des enjeux RSE a été identifié.

Etape 3 – Hiérarchisation des enjeux : représentée par une matrice de matérialité tenant compte de l'importance accordée par les parties prenantes interrogées et de l'impact sur l'activité de chacun des enjeux.

Résultats

La hiérarchisation a permis d'identifier une liste d'enjeux prioritaires (prioritaires, très importants, importants) :

ENJEUX PRIORITAIRES	1	Développement de l'activité	La sécurité et la sûreté des sites
	2	Développement de l'activité	La performance et la fiabilité du matériel et des infrastructures
	3	Investissement dans nos employés	La sécurité des employés
	4	Développement de l'activité	La sécurité des voyageurs et des marchandises
	5	Performance environnementale	La politique générale en matière de gestion de l'environnement

Groupe Eurotunnel a évalué l'ensemble des politiques, procédures et moyens mis en place pour chacun de ces enjeux, afin de déterminer les actions à déployer pour renforcer ou améliorer sa performance, dans un processus d'amélioration continue.

La démarche a également permis de souligner les principales valeurs du Groupe, selon ses parties prenantes : sécurité, service, salariés, environnement, innovation.

La majorité des enjeux prioritaires a été jugée par les parties prenantes comme suffisamment traitée par le Groupe (sécurité des employés, des voyageurs et des marchandises, politique générale en matière de gestion de l'environnement). La sécurité, en particulier, apparaît à la fois comme un enjeu prioritaire et comme une valeur essentielle du Groupe. Les parties prenantes soulignent également l'importance du Groupe comme promoteur du fret ferroviaire à moindre impact environnemental (à la différence du transport de marchandises par la route). Les actions de Groupe Eurotunnel dans le domaine de l'énergie sont parmi les premières citées lorsqu'est abordée la démarche RSE du Groupe.

17.1.3 PRINCIPAUX AXES DE LA POLITIQUE RSE ET FAITS MARQUANTS 2015

Le tableau ci-dessous présente, pour chacun des trois domaines de responsabilité de Groupe Eurotunnel les enjeux les plus matériels, tels qu'identifiés par l'analyse de matérialité, et les faits marquants de l'année 2015 :

	Ambition	Enjeux les plus matériels	Principaux faits marquants 2015
Les Hommes	Groupe Eurotunnel s'investit en tant qu'employeur responsable en faveur d'un environnement de travail favorisant le développement et l'épanouissement personnels, pour attirer et retenir des collaborateurs qualifiés et de qualité.	Santé et sécurité (dont sécurité des infrastructures et des sites industriels) Conditions de travail Dialogue et relations sociales Emploi Formation	1 ^{ère} année de fonctionnement du Comité de Société Européenne Création du comité santé et bien-être au travail Déploiement du système Success Factors
Le Territoire	Partenaire engagé dans son environnement économique et social, Groupe Eurotunnel s'inscrit pleinement dans une logique d'« ancrage territorial », et a généré depuis son ouverture plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits dans le Kent et le Calais. Le Groupe exerce également sa responsabilité sociétale à travers des engagements concrets et des actions solidaires tournés vers la communauté, en partenariat avec des acteurs locaux et des associations.	Sécurité des voyageurs Satisfaction et fidélisation de la clientèle Promotion du ferroviaire Développement du territoire	Création du 1 ^{er} MOOC emploi du ferroviaire « Sur les rails de l'emploi », formation gratuite, en ligne et ouverte à tous
La Nature	Engagé en faveur d'un transport « bas carbone », le Groupe s'engage à réduire les impacts environnementaux de ses propres opérations, sensibiliser le personnel aux gestes éco-citoyens, choisir des produits innovants et respectueux de l'environnement et renforcer les actions en faveur de la protection de la diversité.	Changement climatique et politique énergétique Economie circulaire Protection de la biodiversité	Groupe Eurotunnel a intégré, en décembre 2015 la nouvelle version de l'indice Low Carbon 100 Europe®, qui mesure la performance des 100 plus grandes sociétés européennes émettant le plus faible niveau de CO ₂ dans leurs secteurs respectifs 11 ^{ème} Green Flag consécutif

17.1.4 PILOTAGE DE LA DÉMARCHE ET ORGANISATION

Gouvernance – conseil

Le comité stratégie et développement durable du conseil d'administration examine les questions qui concernent les orientations environnementales de la société ou du Groupe et en rend compte au conseil d'administration. Le Comité a notamment pour mission d'examiner les performances de GET SE et du Groupe en matière d'environnement et les orientations stratégiques destinées à promouvoir la gestion environnementale, préserver les ressources naturelles et limiter les impacts de l'activité de GET SE et du Groupe sur l'environnement.

Les travaux du comité, composé de Tim Yeo, président, Philippe Camu, Peter Levene et Jacques Gounon, Président-directeur général de GET SE, sont décrits au chapitre 16 du présent Document de Référence. Le comité pilote la mise en place de la politique RSE du Groupe et entend les différents responsables du « plan vert » de l'entreprise, qui fixe la priorité environnementale d'un programme pluriannuel en matière de développement durable, structuré autour des thèmes employés dans la politique globale de responsabilité sociale.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Rémunération

Pour 2015, le comité des nominations et des rémunérations a souhaité que soit entreprise une réflexion sur la création d'un indice composite de performance RSE resserré, stable, pertinent et équilibré : le Groupe a fait réaliser, par un conseil externe, un benchmark sur les pratiques d'entreprises du CAC 40 et a fait conduire une enquête qualitative auprès de ses parties prenantes internes et externes. Cette démarche a permis d'identifier quatre thèmes en lien direct avec les activités du Groupe : santé / sécurité, climat social, émissions de gaz à effet de serre et satisfaction clients. Pour chacun de ces thèmes, ont été déterminés des indicateurs et des cibles permettant de calculer un taux de réalisation de l'indice composite, en fonction des cibles fixées pour chaque thème. Cet indice est retenu pour le calcul de 10 % de la rémunération variable annuelle du Président-directeur général.

17.1.5 MÉTHODOLOGIE DE REPORTING ET CERTIFICATION DES DONNÉES

La démarche de reporting social et environnemental de Groupe Eurotunnel s'appuie sur les informations sociales et environnementales prévues dans l'article 225 de la loi française n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » et sur les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI). Suite à l'analyse de matérialité conduite par le cabinet KPMG en 2015, les enjeux identifiés comme les plus matériels lors de cet exercice par les parties prenantes internes et externes l'ont été également par Groupe Eurotunnel.

17.1.6 INDICES ET RÉCOMPENSES

Indices

En 2015, Groupe Eurotunnel était inclus dans les indices de développement durable suivants :

- Les indices STOXX Global ESG Leaders de Dow Jones, en particulier EURO STOXX Sustainability et Stoxx Europe Sustainability ;
- Les indices Gaia Index, l'indice ISR des valeurs moyennes développé par IDMidCaps et Ethifinance pour la sixième année consécutive ; et
- L'indice Euronext Low Carbon 100 Europe® : Groupe Eurotunnel a intégré, en décembre 2015, la nouvelle version de l'indice Low Carbon 100 Europe®, qui mesure la performance des 100 plus grandes sociétés européennes émettant le plus faible niveau de CO2 dans leurs secteurs respectifs. La sélection est le fruit d'une évaluation approfondie et pertinente de l'empreinte carbone de chaque entreprise et s'appuie sur un comité scientifique composé d'experts, d'ONG, de partenaires publics et des secteurs financiers.
- L'indice FTSE4Good, intégré suite à la mise à jour réalisée en septembre 2014 : l'indice FTSE4Good mesure la performance des sociétés dont l'engagement est remarquable dans les domaines de l'environnement, du social et de la responsabilité sociale (RSE).

A ce titre, Groupe Eurotunnel SE fait l'objet d'un suivi régulier par plusieurs agences d'évaluation extra financière.

Récompenses

En 2015, Groupe Eurotunnel a reçu les récompenses suivantes :

- Le 1^{er} prix « **Dynamique de gouvernance** » du jury de la 12^{ème} édition des Grands Prix du Gouvernement d'Entreprise, qui récompense les meilleures sociétés cotées sur la place de Paris pour la qualité de leur pratique de Corporate Governance.
- Le « **Green Flag Award** » : Pour la 11^{ème} année consécutive, Eurotunnel a reçu en juillet 2015 le « pavillon vert » en reconnaissance des efforts accomplis en matière de préservation de l'environnement à Samphire Hoe, une réserve naturelle en Angleterre qui abrite de nombreuses mais rares espèces végétales et animales. Eurotunnel assure, en partenariat avec White Cliffs Countryside Partnership, la gestion de Samphire Hoe qui accueille chaque année plus de 80 000 visiteurs.
- Le prix « **Fret et logistique** » : GB Railfreight, la filiale britannique de fret ferroviaire, a remporté la récompense la plus importante dans le monde ferroviaire : le prix « Fret et logistique » aux National Rail Awards 2015 pour sa contribution majeure au développement du fret ferroviaire en Grande-Bretagne, le renforcement de son activité sur certains marchés et notamment ceux des agrégats et de l'infrastructure et la qualité de ses services.
- En décembre 2014, Groupe Eurotunnel a été distingué par un trophée d'argent aux premières **Victoires du Capital Humain** organisées par Leaders League (éditeur du magazine Décideurs) pour sa politique des ressources humaines.

17.2. LES HOMMES

Présentation de la politique du Groupe

Groupe Eurotunnel s'investit en tant qu'employeur responsable faisant de l'épanouissement et du développement personnel de ses collaborateurs un élément essentiel de sa stratégie d'entreprise. Les politiques ressources humaines sont élaborées en fonction de critères qui militent en faveur d'une parfaite égalité des chances et des traitements entre tous les salariés du Groupe, et ce, tout au long de leur parcours professionnel.

Les politiques de ressources humaines reconnaissent l'apport de chaque salarié, compte tenu de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et des performances individuelles.

Les membres du personnel de Groupe Eurotunnel se répartissent, pour la Liaison Fixe, entre ESL pour le Royaume-Uni et ESGIE pour la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Espagne. Ceux exerçant des activités de transport de fret ferroviaire et de gestion des infrastructures portuaires sont employés par les entités du segment. Les membres du personnel peuvent également être détachés auprès d'autres sociétés du Groupe. La société employeur facture ensuite à chacune des sociétés du Groupe les charges de personnel qui lui incombent. Les cadres dirigeants du Groupe sont pour l'essentiel salariés de GET SE.

Enjeux sociaux les plus matériels

L'engagement du Groupe se focalise sur les enjeux sociaux jugés les plus matériels, tels qu'identifiés dans le cadre de l'analyse de matérialité :

- La sécurité des employés, voyageurs, marchandises et des sites, ainsi que la performance et la fiabilité du matériel et des infrastructures ;
- Le bien-être au travail et l'équilibre vie privée / vie professionnelle ;
- La mise en œuvre de formes efficaces de dialogue social avec les employés ;
- Les conditions de travail ;
- L'emploi et le développement de l'attractivité.

17.2.1 SANTÉ ET SÉCURITÉ

—

Enjeux et politique du Groupe

La sécurité et la sûreté des sites, la sécurité des employés, des voyageurs et des marchandises, ainsi que la performance et la fiabilité du matériel et des infrastructures ont été identifiés par les parties prenantes de Groupe Eurotunnel lors de l'exercice de matérialité comme étant des enjeux prioritaires pour le Groupe. La sécurité apparaît également comme faisant partie des valeurs du Groupe et a été considérée par les parties prenantes comme suffisamment traitée par le Groupe. De nombreux dispositifs et procédures, régulièrement renforcés, sont en place au sein de Groupe Eurotunnel et de ses entités pour assurer et améliorer la sécurité et la santé au travail.

Le Groupe définit par ailleurs deux domaines d'activité auxquels il répond de manière distincte : la sûreté et la sécurité :

- La sûreté est définie par le Groupe comme la protection contre les risques qui viennent de l'extérieur, provenant plus particulièrement d'actions intentionnelles et malveillantes ;
- La sécurité correspond à la protection contre les risques provenant des défauts, des dommages, des erreurs, et des dangers, à caractère physique, émotionnel, psychologique, etc.

La santé des salariés a également été identifiée comme un enjeu important pour le Groupe lors de l'exercice de matérialité conduit en 2015. La santé correspond pour Groupe Eurotunnel à un état complet de bien-être physique, mental et social qui est favorisé dans l'entreprise par le suivi, l'écoute et par des actions de prévention mises en œuvre par le service de santé au travail (suivi des aptitudes, entretiens infirmiers, cellule assistance psychologique, campagnes de vaccination, amélioration des conditions de travail et prise en compte de la pénibilité, etc).

La sécurité constitue une priorité absolue pour Groupe Eurotunnel. Au sein du conseil d'administration, le comité de sécurité et de sûreté veille à la sécurité des clients, des salariés, des sous-traitants et de l'ensemble des parties prenantes. Les performances en matière de sécurité font l'objet d'un suivi régulier dans un processus d'amélioration continue et de mise en place, le cas échéant, des actions correctives nécessaires. Le Groupe a mis en place des politiques et procédures en matière de santé et sécurité et de bien-être de ses collaborateurs SAFD (Hygiène et Sécurité) et OENV (Opération Environnement).

Au cœur même de la conception de la Liaison Fixe, la sécurité est restée un principe opérationnel intangible et un enjeu majeur pour l'ensemble du Groupe. Ainsi, le système de transport atteint un niveau de sécurité reconnu comme bon et conforté par le

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

retour d'expérience, mené depuis le début de l'exploitation d'Eurotunnel. Les dispositifs de santé et sécurité mis en place par Groupe Eurotunnel permettent de garantir aux salariés des conditions de travail en conformité avec les législations en vigueur dans chacune de ses implantations et les politiques des ressources humaines de chaque filiale. Dans le but de tester les plans d'intervention des services de secours et leur bonne coordination, dans l'éventualité d'un accident survenant dans le Tunnel Groupe Eurotunnel et les Pouvoirs Publics organisent chaque année un vaste exercice de sécurité « grandeur nature » : le Binat (comme binational). Tenu en janvier 2016, le dernier exercice Binat était le 25^{ème} depuis la construction du Tunnel et le 19^{ème} depuis l'ouverture des services en 1994.

Eurotunnel valorise ainsi le renforcement des comportements appropriés et met en place un ensemble de procédures adaptées, afin d'assurer un usage efficace de l'infrastructure et de ses équipements. La maîtrise de l'ensemble de ces domaines de risques fonde la performance globale en matière de sécurité.

A l'instar de la sécurité, la santé constitue une préoccupation majeure et permanente du Groupe. Sa politique en la matière est fondée sur la transparence, la discipline et la concertation à tous les niveaux de l'entreprise. Elle est communiquée à tous et revue en fonction de l'expérience acquise.

En France, une charte sur le traitement des risques psychosociaux au sein de l'entreprise a été mise en place en avril 2009 pour les salariés ESGIE. Elle établit la démarche choisie par l'entreprise pour faire face aux cas de souffrances au travail. Conformément à cette charte, une commission a été créée pour prévenir et traiter les risques psychosociaux au travail, ainsi qu'une cellule psychologique mise en place en juillet 2015 avec les membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT). La commission, dont les membres ont été renouvelés en 2015 par consultation du comité d'entreprise, se réunit tous les trimestres avec plan d'action associé. Bien qu'il n'y ait pas eu d'accord au sens juridique du terme, un accord dit atypique a par ailleurs fait l'objet d'accord avec les Instances représentatives du personnel (IRP).

ESGIE a également signé en juillet 2015 un accord d'entreprise relatif aux dons de jours de repos aux parents d'un enfant gravement malade, étendu aux conjoints et aux collègues gravement malades en situation d'isolement précaire.

Actions et moyens mis en œuvre

Organisation

Au sein du conseil d'administration, le comité de sécurité et de sûreté veille à ce que les dispositifs et procédures propres à assurer la sécurité des clients, des salariés, des sous-traitants et de l'ensemble des parties prenantes soient en place. Par ailleurs, chaque segment du Groupe possède sa propre direction sécurité et développement durable, qui a pour principale mission de définir les objectifs de sécurité de l'entreprise et de garantir la mise en œuvre et l'application de l'ensemble des règles de sécurité. Elle est aussi de mesurer la performance au sein des différents services, l'objectif étant d'aboutir progressivement à un milieu de travail sûr et salubre. Un suivi régulier des performances sécurité est assuré par chacune des entités dans le cadre d'une recherche d'amélioration continue et de déploiement d'actions correctives éventuellement nécessaires.

Les principales dépenses de sûreté pour 2015 (sécurisation du Système) ont été d'environ 29 millions d'euros net (12 millions d'euros en 2014 et 11,3 millions d'euros en 2013) pour la Liaison Fixe.

Sécurité des installations

Le système de gestion de la sécurité des entités françaises et britanniques d'Europorte titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire est imposé par la législation des différents pays dans lesquels des activités sont exercées.

Le système d'exploitation des Navettes a été conçu sous le contrôle de la Commission Intergouvernementale (CIG) et du Comité de sécurité. Chaque phase de la conception initiale a été examinée par la CIG et a fait l'objet d'une déclaration de non-objection.

La CIG et le Comité de sécurité ont été mis en place en vertu du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession. La CIG a pour mission de superviser, pour le compte des Etats, la construction et l'exploitation du Système. Le Comité de sécurité est chargé de superviser pour le compte des Etats la construction et l'exploitation du Système. A ce dispositif, s'ajoutent désormais les audits de l'EPSF, l'autorité française de sécurité ferroviaire, qui est spécifiquement mandatée par la délégation française du Comité de sécurité.

Les mesures et éléments de sécurité sont mis à jour de manière régulière et font partie du Système de Gestion de la Sécurité, qui garantit la validité de l'autorisation d'exploitation délivrée par la CIG, conformément au cadre législatif et réglementaire issu de la transposition de la directive européenne 2004/49/CE du 29 avril 2004, dite directive sur la sécurité ferroviaire.

Plus généralement, le Système fait l'objet de projets détaillés relatifs aux questions de sûreté et de maintien de l'ordre pour répondre aux exigences des autorités françaises et britanniques. Les mesures de sûreté suivantes ont ainsi été prises en vue de la protection du Système : le contrôle des accès aux périmètres des terminaux ou la surveillance par télévision en circuit fermé.

Les mesures de sécurité et de sûreté propres aux Trains à Grande Vitesse Voyageurs et aux Services de Trains de Fret ont été développées par les opérateurs ferroviaires après discussions avec les Etats qui les ont approuvées. Les opérateurs ferroviaires collaborent avec Groupe Eurotunnel en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure pour la mise en œuvre et l'amélioration continue de ces mesures de sécurité.

Il est prévu que la CIG, au cours de l'année 2016, transfère ses pouvoirs de régulation économique aux deux régulateurs français et britannique (ARAFER et ORR). Les contrôles et les conditions de circulation des entreprises ferroviaires utilisatrices seront, dès que ce transfert aura été effectué, du ressort de l'ARAFER et de l'ORR.

La sécurité : la priorité de la Liaison Fixe

Le tunnel sous la Manche dispose d'une équipe de 48 spécialistes des missions de secours qui patrouillent 24 heures sur 24 dans la galerie de service. Depuis 2011, quatre stations SAFE sont opérationnelles dans les intervalles centraux du Tunnel, de telle sorte qu'en cas d'incendie à bord d'une Navette Camions, le train de 800m de long puisse se rendre rapidement sous l'une des stations. Le tunnel sous la Manche est la seule infrastructure de ce type au monde à être équipée d'un tel dispositif.

Sûreté des sites

Les tentatives d'intrusion sur le site de Coquelles (Nord-Pas-de-Calais-Picardie) se sont multipliées en 2015. Pour y remédier, Groupe Eurotunnel a mis en place un programme d'investissement important avec le soutien des Etats français et britannique, responsables du contrôle des frontières. Ce plan d'action pluriannuel comprend notamment la construction de 37km de clôtures Haute Sécurité, le triplement des effectifs de gardiennage, la mise en place de scanners pour détecter les intrusions et de points de contrôle, ainsi que l'étroite coordination avec SNCF Réseau, responsable de la sécurisation du site de Calais-Fréthun. Ces actions ont permis de réduire considérablement les tentatives d'intrusion et de prévenir toute perturbation opérationnelle.

Santé et de sécurité au travail

L'ensemble des événements de sécurité est enregistré et analysé afin de faire l'objet de recommandations puis de plans d'actions. Par ailleurs, différents indicateurs de sécurité sont suivis de manière continue et systématique, notamment par le comité de sécurité et de sûreté au niveau du conseil d'administration, afin de veiller à l'amélioration de la performance globale, notamment concernant les indicateurs de sécurité des salariés et des sous-traitants et du système de transport.

Une place importante est également donnée au retour d'expérience, dont la mise en œuvre est systématique au sein des filiales du Groupe après un exercice ou un événement significatif. Le retour d'expérience permet de tirer les enseignements nécessaires pour l'avenir et contribue à faire évoluer efficacement les modes d'organisation dans le but de les rendre plus efficaces.

Le Groupe veille tout particulièrement à ce que ses procédures et ses règles de sécurité et de sûreté soient appliquées par ses sous-traitants, auxquels il est demandé un engagement contractuel en ce qui concerne le respect de la réglementation et législation sur le travail. En dépit de ces efforts et de cette vigilance, le risque d'accident ne peut être totalement évité, comme indiqué en section 4.2.7 du présent Document de Référence.

Chaque filiale déploie des procédures et des programmes d'actions en vue de limiter et de prévenir les risques prépondérants liés aux activités de ses collaborateurs et d'améliorer leur qualité de vie au travail.

Un comité dédié à l'amélioration des conditions de travail

En France, des CHSCT (comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail) sont en place et ont pour mission de veiller à la protection de la santé et de la sécurité des salariés, ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de travail. Composé notamment d'une délégation du personnel, le CHSCT analyse les risques professionnels et vérifie – y compris par des enquêtes et des inspections – le respect des règles en vigueur et est consulté avant toute modification importante des conditions de travail.

Au Royaume-Uni, un Occupational Health Service joue un rôle essentiel dans la prévention des maladies professionnelles grâce à l'éducation et la promotion en matière de santé et à la mise en place de mesures de contrôles appropriés destinés à améliorer les conditions de travail.

Sur le plan médical, les salariés bénéficient d'exams médicaux périodiques auprès de la médecine du travail et peuvent, indépendamment de ces exams, bénéficier d'un examen à leur demande. Pour ESGIE en France et ESL en Angleterre, le Groupe assure dans ses locaux la présence d'un médecin de travail et de deux infirmières chargés du suivi médical des salariés.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Une attention particulière a été portée ces derniers mois au personnel de la Concession confronté à des situations de « souffrance » dues à la crise migratoire et aux multiples tentatives d'intrusions de migrants sur le site. Ce contexte difficile explique en grande partie la détérioration de certains indicateurs sécurité.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel a poursuivi en 2015 ses actions en matière de santé et sécurité à travers l'organisation de sessions de sensibilisation et de formation à destination de ses collaborateurs :

- 170 managers et responsables d'équipes de la Liaison Fixe ont participé – pendant 2 jours – aux ateliers Excellence Sécurité, présentant les valeurs, principes, analyses de risques et l'impact du comportement de chacun sur la sécurité ;
- 25 représentants du personnel, managers et dirigeants d'Eurotunnel ont participé à une journée d'échanges d'expérience chez Alstom Transport à Valenciennes, sur les thèmes de la sécurité et de l'amélioration continue des processus ;
- Europorte a organisé la 4^{ème} édition de la Semaine de la Sécurité sur le thème de l'hygiène de vie et ses répercussions au travail, incluant 68 visites de sites ;
- GB Railfreight organise des modules de formation consacrés à la sécurité au travail.

Résultats de l'année

Accidents du travail

Accidents du travail avec arrêt	Taux de fréquence	Taux de gravité
2015	✓ 9,8	✓ 0,5
2014	✓ 8,0	0,4
2013	✓ 6,5	0,4

Toutes les informations identifiées par le signe ✓ ont été vérifiées avec un niveau d'assurance raisonnable par l'organisme tiers indépendant.

Le Groupe a enregistré en 2015 une augmentation du taux de fréquence des accidents de travail à 9,8 (contre 8,0 en 2014), dont une variation significative au sein de l'entité Europorte France, avec un nombre d'événements liés à un ressenti de douleurs et à des faux mouvements significatifs. Conscient de toute l'importance du sujet, la direction d'Europorte a décidé d'un ensemble d'actions à mettre en œuvre en 2016 :

- amener les responsables métier (dont la spécialité est la sécurité ferroviaire) sur la problématique de la sécurité du personnel ;
- mettre le dialogue quotidien au cœur du métier des chefs de secteur (management de premier niveau des opérateurs), mise en place de postes aménagés ;
- replacer le message sécurité au premier plan, à tous les niveaux hiérarchiques ;
- retour d'expérience systématique, en présence de la victime, ainsi que l'encadrement de premier niveau et de l'encadrement régional.

Cet élément est à mettre également en perspective au niveau de la Liaison Fixe côté français, avec le contexte général de la pyramide des âges. Par ailleurs, en France, huit dossiers de demande de reconnaissance de maladie professionnelle ont été déposés par des salariés ESGIE, au cours de l'année 2015. Le Groupe n'a connu aucun accident mortel de ses salariés au cours de l'exercice 2015.

17.2.2 CONDITIONS DE TRAVAIL

Enjeux et politique du Groupe

En matière d'organisation du temps de travail, la politique de Groupe Eurotunnel est déterminée par la recherche de compromis entre deux priorités majeures : d'une part, la volonté de satisfaire et servir au mieux les clients de l'entreprise, et, d'autre part, le souci de préserver le bon équilibre entre la vie personnelle et la vie professionnelle de ses collaborateurs.

La politique du Groupe est guidée par un souci de flexibilité et de réactivité pour permettre à l'entreprise – plus particulièrement la Liaison Fixe – de fonctionner 24h sur 24 tous les jours de l'année dans le cadre du Contrat de Concession.

Actions et moyens mis en œuvre

Groupe Eurotunnel veille au respect par toutes ses filiales de leurs obligations légales et contractuelles en matière de temps de travail. Au Royaume-Uni, la durée hebdomadaire moyenne de travail pour les salariés ESL est de 37 heures (ou 1 924 heures par an) selon le contrat individuel et les accords avec l'organisation syndicale Unite et les instances représentatives du personnel. Pour les salariés GBRf, la durée moyenne de travail est de 35 heures par semaine réparties sur quatre jours pour les salariés sur le terrain (1 826 heures par an) et de 37 heures par semaine pour le personnel administratif, réparties sur cinq jours.

En France, le temps de travail des salariés (à l'exception de certains cadres supérieurs et dirigeants) est organisé sur la base d'une durée hebdomadaire, qui ne doit pas, sur un an, excéder en moyenne 35 heures, et en tout état de cause, le plafond de 1 600 heures au cours de l'année.

Résultats de l'année

Temps de travail

Répartition de l'effectif	2015	2014	2013
Horaires décalés	67,7 %	67,4 %	67,1 %
Horaires administratifs	32,3 %	32,6 %	32,9 %
Temps partiel	5,2 %	5,2 %	5,7 %
Temps plein	94,8 %	94,8 %	94,3 %

Heures supplémentaires

Aucune entité du Groupe n'a recours de manière systématique aux heures supplémentaires. Le recours aux heures supplémentaires constaté correspond à des aléas inhérents à une activité de transport et à son organisation opérationnelle.

Indicateur : nombre d'heures supplémentaires

	2015	2014	2013
Nombre d'heures supplémentaires	266 368	255 679	229 418

Absentéisme

	2015	2014	2013
Taux d'absentéisme	✓ 4,05	✓ 3,9	✓ 3,5

Le taux d'absentéisme de 4,05 % en 2015 est en légère hausse par rapport à 2014 (3,9 %). La principale cause de l'absentéisme est la maladie, autre que la maladie professionnelle.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

17.2.3 DIALOGUE ET RELATIONS SOCIALES

Enjeux et politique du Groupe

La mise en œuvre de formes efficaces de dialogue social avec les salariés a été identifiée, lors de l'exercice de matérialité, comme un enjeu très important. Le Groupe accorde une place importante au dialogue social, particulièrement dans le cadre des négociations avec les instances représentatives du personnel. Le Groupe a en effet œuvré, de longue date, à l'instauration de relations sociales pérennes et constructives avec l'ensemble de ses collaborateurs.

Actions et moyens mis en œuvre

Groupe Eurotunnel a mis en place les instances de dialogue suivantes avec ses collaborateurs :

	Mission et fonctionnement	Actions 2015
Les comités d'entreprise Santé hygiène et sécurité	<p>En France, chaque filiale dispose de son comité d'entreprise et de son comité hygiène et sécurité, qui se réunissent selon les règles de fonctionnement propres à chaque comité.</p> <p>Au Royaume-Uni, le <i>Company Council</i> et le <i>Safety, Health and Environment Committee</i> sont les deux instances pour les salariés ESL avec lesquelles est instauré un dialogue permanent. Ces deux comités se réunissent une fois tous les deux mois.</p> <p>Deux instances représentatives, le <i>Stakeholder Business Forum</i> et le <i>Union Company Council</i> permettent, pour la filiale GBRf, de maintenir un dialogue fécond entre les salariés et la direction.</p>	<p>Douze réunions ont eu lieu au cours de l'année 2015 entre la direction ESGIE et les membres des représentants du personnel dont deux réunions extraordinaires.</p> <p>Cinq réunions ont eu lieu entre le <i>Stakeholder Business Forum</i> et le <i>Union Company Council</i>.</p> <p>Le <i>Company Council</i> s'est réuni onze fois au cours de l'année 2015, et le <i>Safety, Health and Environment Committee</i> neuf fois au cours de la même année.</p>
Le comité d'entreprise européen de la Liaison Fixe (CEE)	<p>Véritable instance transnationale, le CEE de la Liaison Fixe est un lieu d'information, de consultation, d'échanges de vues et de dialogue. Le CEE intervient en complément des représentations nationales du personnel existantes, dans le cadre de prérogatives qui lui sont propres. Le CEE de la Liaison Fixe a fait l'objet d'un renouvellement de ses membres en décembre 2010. Réuni ordinairement deux fois par an, le CEE de la Liaison Fixe est informé et, le cas échéant, consulté sur des questions transnationales ayant un impact sur les salariés de la Liaison Fixe.</p> <p>Le CEE du Groupe est composé de 16 membres titulaires et est informé sur les stratégies économique, financière et sociale du Groupe.</p>	
Le comité de Groupe Eurotunnel	<p>Mis en place par accord unanime en date du 31 janvier 2014 entre la direction du Groupe et quatre organisations syndicales représentatives du personnel, le comité de Groupe Eurotunnel a vocation à être une instance d'information réciproque, d'échanges de vues et de dialogue entre la représentation du personnel et la direction sur les orientations stratégiques et les enjeux sociaux majeurs. A ce titre, il est informé chaque année des évolutions observées, ainsi que des perspectives futures.</p> <p>Le comité de Groupe est composé de six représentants du personnel titulaires et de six représentants du personnel suppléants désignés par les organisations syndicales représentatives. Il est complété d'un représentant syndical par organisation syndicale représentative. Il se réunit deux fois par an en réunion plénière sur convocation de son président ou de son représentant.</p>	<p>Le comité s'est réuni trois fois en 2015 (dont une fois en réunion extraordinaire) en présence de Jacques Gounon, Président-directeur général du Groupe et le directeur des Ressources Humaines Groupe.</p>

	Mission et fonctionnement	Actions 2015
Le comité de la société européenne	<p>Décidée par l'assemblée générale mixte des actionnaires du 29 avril 2014, la transformation de Groupe Eurotunnel SA en société européenne a pris effet le 26 décembre 2014, date de son immatriculation en tant que société européenne au Registre du Commerce et des Sociétés. Les représentants du personnel du Comité de la société européenne sont des salariés des filiales de Groupe Eurotunnel SE, élus ou désignés selon les règles applicables au sein de l'Etat qui les emploie, pour une durée de quatre ans, à compter du 1^{er} janvier 2015.</p> <p>Le comité est composé de 12 représentants du personnel titulaires et de 12 représentants du personnel suppléants, désignés ou élus en application des règles applicables dans leur Etat d'embauche, et est complété d'un représentant syndical par organisation syndicale représentée et ayant désigné des membres au sein du Comité de la société européenne.</p> <p>Le comité est informé formellement avant toute décision d'importance significative concernant le périmètre, les structures juridiques ou financières de la société européenne et des éventuelles conséquences sur l'emploi.</p> <p>Ce comité se réunit deux fois par an en réunion plénière ordinaire. Des réunions extraordinaires peuvent avoir lieu en cas de circonstances exceptionnelles susceptibles d'affecter les intérêts des salariés.</p>	<p>Le Comité s'est réuni deux fois en présence de Jacques Gounon, Président-directeur général du Groupe et le directeur des Ressources Humaines Groupe, qui ont présenté les activités, les résultats financiers et les faits marquants du Groupe.</p>
Le comité santé et bien-être au travail	<p>Ce comité a été créé en 2015, suite aux enseignements de l'étude « Baromètre Bien-être & Santé au travail ».</p> <p>En complément du CHSCT, ce comité est chargé de réfléchir sur des actions ayant pour objectif d'améliorer les conditions et le bien-être au travail, avec un rôle d'observateur.</p>	<p>Créé en cours d'année, le Comité s'est réuni deux fois en 2015.</p>

Dialogue et communication interne

Groupe Eurotunnel organise régulièrement des réunions entre les représentants du personnel et les membres de la direction, afin de renforcer le dialogue social, et conduit des études d'opinion interne, en France et au Royaume-Uni. Ces dispositifs témoignent de la volonté du Groupe de renforcer la communication et le dialogue social en interne.

En complément, la communication interne a pour principale ambition de susciter et de nourrir l'engagement et la mobilisation de l'ensemble des salariés. Groupe Eurotunnel entretient le dialogue et les informe par différents outils (magazine, intranet, communication spécifique à certains projets...). La diffusion d'informations relatives à la stratégie, aux objectifs et aux résultats du Groupe, ainsi que la promotion de réalisations ou d'initiatives innovantes, constituent autant d'actions mises en œuvre pour informer en temps réel l'ensemble des collaborateurs du Groupe.

Europorte a décidé de mener à partir de février 2016 une enquête d'engagement, appelée « EUROPORTE ET VOUS ». Confiée à une société indépendante, la démarche vise à identifier ce qui peut être amélioré à la fois dans les modes de communication, les rapports humains dans l'entreprise et la vie au travail.

Résultats de l'année

Aucun mouvement collectif ni aucune grève n'a perturbé les opérations au cours de l'année 2015.

Bilan des accords collectifs

Au cours de l'exercice 2015, 12 accords d'entreprise ont été signés par les filiales du Groupe portant sur des thèmes tels que l'intéressement, la prévoyance collective (par exemple le don de jours de repos), l'organisation du travail (par exemple, le compte épargne-temps). Un accord de groupe sur le fonctionnement des organisations syndicales françaises au sein du Groupe Eurotunnel a été par ailleurs signé le 15 septembre 2015.

En France, les salariés ESGIE sont représentés par quatre organisations syndicales et relèvent d'un accord collectif dans le cadre d'une convention d'entreprise. Les salariés des filiales Europorte sont également représentés par quatre organisations syndicales et relèvent de deux conventions collectives.

Les salariés d'ESGIE sont soumis à des accords collectifs particulièrement aux 35 heures, au travail de nuit, à la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, à l'intéressement, à l'égalité professionnelle et à des gains d'efficacité. En particulier, ESGIE a conclu plusieurs accords et avenants en 2015, portant sur les dons de jours de repos, l'intéressement, le compte épargne-temps et la convention d'entreprise.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Au Royaume-Uni, en vertu d'un accord volontaire de représentation syndicale unique signé en 2000 par ESL avec l'organisation syndicale *Unite*, l'ensemble des salariés ESL (à l'exception de l'encadrement) est représenté par *Unite* lors des négociations collectives, les salariés étant toutefois autorisés à adhérer à l'organisation syndicale de leur choix aux fins de leur représentation individuelle. Pour GBRf, un accord salarial signé en 2010 pour une durée de trois ans et renouvelé en avril 2013 pour la même durée, a été conclu avec le syndicat des conducteurs de train, ASLEF, pour les équipages et le personnel au sol.

Œuvres sociales

En 2015, ESGIE, en France, a versé 0,8 % de sa masse salariale brute retraitée au comité d'entreprise, soit 568 484 euros pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales (contre 503 610 euros en 2014). ESGIE contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale brute, au budget de fonctionnement du comité d'entreprise, soit 142 121 euros (contre 125 902 euros en 2014).

Au titre de l'exercice 2015, Socorail et Europorte France ont versé 0,56 % et de leurs masses salariales annuelles brutes à leur comité d'entreprise pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales, dont 0,2 % au titre de leur fonctionnement (contre 0,56 % et 0,5 % en 2014).

Au Royaume-Uni, le *company council*, auquel ESL verse 0,8 % de sa masse salariale brute retraitée, a perçu, en 2015, pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales 232 696 livres (contre 221 668 livres en 2014). ESL contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale brute, au budget de fonctionnement du *company council*, soit 58 174 livres (contre 55 422 livres en 2014).

GBRf organise régulièrement des activités extra-professionnelles pour ses salariés et leurs familles (journées d'activités, rencontres sportives et dîners), récompensant le personnel ayant une ancienneté importante, ainsi que des festivités liées à la mise en service de locomotives sur tout le territoire britannique. Ces activités ont été financées en 2015 par GBRf à hauteur de 276 287 livres.

17.2.4 EMPLOI

—

Enjeux et politique du Groupe

L'emploi, avec le développement de l'attractivité a été identifié par les parties prenantes consultées lors de l'exercice de matérialité comme un enjeu important.

Groupe Eurotunnel porte une attention particulière au recrutement et à l'emploi de ses collaborateurs ainsi qu'à leur rémunération. En particulier, la politique de recrutement continue à s'établir dans un contexte maîtrisé en adaptant le niveau des effectifs et les compétences aux justes besoins créés par les activités.

La pyramide des âges

Le Groupe poursuit ses travaux d'anticipation en ce qui concerne la gestion de la pyramide des âges et s'engage à favoriser le maintien en activité des salariés de 55 ans et plus, ainsi qu'à améliorer les conditions de travail des seniors. Il s'agit, particulièrement, de faire évoluer les représentations actuelles sur le travail des seniors et de favoriser la progression de carrière tout au long de la vie professionnelle.

Recrutement

La politique de recrutement vise à doter le Groupe des meilleures compétences pour accompagner son développement. Fidèle à ses valeurs, Groupe Eurotunnel attache une grande importance, dans le processus de recrutement, à l'ouverture culturelle des candidats, à leur capacité à travailler en équipe et à leur volonté d'entreprendre.

Rémunération

La politique de rémunération de Groupe Eurotunnel repose sur des rémunérations équitables et transparentes, qui assurent une parfaite cohésion entre les objectifs individuels et les objectifs de l'entreprise. La stratégie de Groupe Eurotunnel consiste par ailleurs à partager son succès avec ses collaborateurs, afin de les associer à la croissance du Groupe.

La reconnaissance de la performance individuelle est un élément majeur de la stratégie de rémunération de Groupe Eurotunnel, qui souhaite offrir à l'ensemble de ses collaborateurs une contrepartie motivante, afin de favoriser et fidéliser ses meilleurs talents. Les différences de rémunération entre les salariés sont justifiables et reflètent les responsabilités confiées, l'expérience et le potentiel de chacun.

Gestion des carrières

Attentif à la progression des performances de ses salariés, le Groupe considère l'entretien individuel annuel comme un outil indispensable de gestion des ressources humaines et fixe par conséquent à tous les responsables de l'entreprise l'objectif de 100 % d'entretiens.

Actionnariat salarié et participation

Le Groupe a mis en place un certain nombre de mécanismes relatifs à l'intéressement, la participation, stock options et actions gratuites, qui sont autant de systèmes ayant vocation à associer chacun des salariés aux performances financières du Groupe.

Emploi temporaire et sous-traitance

Le Groupe a recours au travail temporaire principalement dans le cadre de remplacements de salariés absents pour maladie ou congés, ou pour gérer des pointes de trafic exceptionnelles. Le Groupe fait également appel à des sous-traitants pour gérer les activités ne relevant pas de son cœur de métier ou nécessitant des compétences spécifiques.

Actions et moyens mis en œuvre

Le Groupe a mis en place différentes mesures en réponse au risque de décalage entre le développement de ses activités et les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre sa stratégie.

Le Groupe conduit depuis plusieurs années des discussions avec les instances représentatives dans ses filiales Europorte France et Socorail, qui ont abouti, en 2013 et 2014, à la mise en place d'accords contrat de génération.

Recrutement

Le Groupe tend à privilégier les contrats à durée indéterminée témoignant de sa volonté à s'engager durablement avec ses collaborateurs et de leur garantir une situation pérenne.

Groupe Eurotunnel s'est engagé depuis 2014 aux côtés de Réseau Alliances, en faveur d'un programme d'accompagnement à l'emploi de jeunes diplômés (conseils dans la rédaction de CV, simulations d'entretiens d'embauche, aide au développement du réseau personnel, etc.). Ce dispositif innovant mobilise, pendant une durée de neuf mois, des collaborateurs de Groupe Eurotunnel qui, dans une démarche volontaire, ont choisi de s'impliquer dans l'accompagnement de ces jeunes. Le Groupe a décidé de poursuivre cette démarche d'embauche en 2016.

Rémunération

Un système de bonus reposant pour moitié sur des indicateurs de sécurité et de qualité de service et pour moitié sur le résultat de cash flow peut se traduire par le versement d'une prime d'un montant maximum de 6 % des salaires annuels de base pour l'ensemble du personnel de la Concession.

Les salariés du Groupe ont reçu – pour la deuxième année – leur Bilan Social Individuel (BSI), détaillant la rémunération globale et l'ensemble des avantages dont ils bénéficient.

Actionnariat salarié et participation

Groupe Eurotunnel poursuit sa politique volontariste d'actionnariat salarié pour associer l'ensemble des salariés à la réussite collective. C'est ainsi que le conseil d'administration a procédé à différentes attributions gratuites d'actions au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants ou mandataires sociaux de GET SE), comme indiqué en note T des états financiers consolidés figurant en section 20.3.1 du présent Document de Référence.

Par ailleurs, l'ensemble des salariés des filiales françaises de GET SE ont la possibilité d'investir en Actions dans un plan d'épargne Groupe. Ces souscriptions d'Actions sont majorées, dans certaines limites, d'un abondement de 25 % de la part de l'entreprise. Au 31 décembre 2015, 749 200 Actions étaient détenues dans le cadre de ce plan, représentant 0,14 % du capital alors en circulation.

Les salariés du Groupe prennent part en termes de participation et d'intéressement aux résultats. C'est ainsi, qu'en France, un accord d'intéressement a été mis en place pour Europorte SAS au 1^{er} janvier 2014 ; l'accord d'intéressement d'Europorte Proximité sera applicable en 2015. Pour 2015, le personnel ESGIE a bénéficié de 1 336,54 euros de prime d'intéressement.

Bien que le dispositif légal d'intéressement ne soit pas transposable au Royaume-Uni, les salariés d'ESL bénéficient néanmoins d'un système de prime collective qui a permis le paiement de 1 254,50 livres par salarié ESL en 2015 (1 063 livres par salarié pour ESL en 2014) et de 250 livres par salarié pour GBRf en 2015.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Gestion des carrières

En 2015, Groupe Eurotunnel a déployé une nouvelle application informatique, Success Factors, qui permet la centralisation des données recueillies lors des entretiens annuels d'évaluation des cadres du Groupe. Élaborée avec l'ensemble des directions ressources humaines du Groupe, cet outil mesure les besoins des différentes entités à court, moyen et long terme et permet également d'évaluer le potentiel individuel et collectif de la force de travail.

Alternance

Chaque année, les différentes entités du Groupe offrent des opportunités de formation par alternance. Des contrats ont été à cet effet signés avec différents établissements secondaires et universitaires tant dans le Nord Pas de Calais que dans la région parisienne :

- Polytech'Lille ;
- le CNAM en Ile-de-France ;
- le CIFFOP à Paris ;
- enfin plusieurs instituts, tels que l'ENSAM, l'ENSIAM, l'ICAM, Télécom Lille, l'ESIEE, l'ISEP, le CFAI et l'ACM.

Dans ce domaine, Europorte a initié une démarche majeure : la collaboration avec E2C Grand Lille (Ecole de la Deuxième Chance Grand Lille), avec pour objectif d'assurer l'insertion sociale et professionnelle de jeunes adultes de 18 à 25 ans sans qualification et sans emploi, en offrant par exemple des contrats de professionnalisation, des formations en alternance ou des stages en entreprise.

En 2014 et 2015, deux sessions de recrutement de contrat de professionnalisation ont été convenues entre le CIFFCO, Pôle Emploi et Groupe Eurotunnel. Le Groupe prévoit également le recrutement de 20 collaborateurs en contrats d'insertion.

Le Groupe accueille au sein de ses différentes filiales des stagiaires, des apprentis et des jeunes en contrats de professionnalisation. En France, 88 stagiaires, 84 apprentis et 81 jeunes en contrats de professionnalisation ont été accueillis en 2015. De plus, ESGIE a accueilli cinq jeunes diplômés dans le cadre du Volontariat International en Entreprises, ce dispositif qui permet aux entreprises françaises de confier à un jeune (jusqu'à 28 ans) une mission professionnelle à l'étranger.

Dans le prolongement de son engagement et de sa mobilisation en faveur de l'employabilité des jeunes, le Groupe a participé en 2015 à de nombreux forums dédiés au recrutement, afin de présenter ses activités et de proposer des offres d'emploi ou des stages. En 2015, Groupe Eurotunnel a participé au salon « Jeunes d'Avenirs » au Forum « Job d'avenirs » à Lille, à la sixième édition des Jobs Transfrontaliers à Fréthun et au salon Sport Permis Emplois de FACE Calais, qui permet notamment à des jeunes de se réinsérer dans le monde du travail.

Diversité et égalité des chances

Groupe Eurotunnel s'est ouvertement engagé à lutter contre les discriminations dans sa Charte Ethique et Comportements et à travers des politiques des Ressources humaines équitables en matière de recrutement, de rémunération et de formation. De plus, le Groupe est signataire du Pacte Mondial des Nations Unies et adhère pleinement à ses dix principes fondamentaux, notamment ceux liés aux Droits de l'Homme et au droit du travail. La lutte contre les discriminations au sein du Groupe repose également sur des politiques de ressources humaines élaborées pour garantir une égalité de traitement et de chance à l'ensemble des salariés et ce, à tous les stades de leur carrière professionnelle. Pour prendre ses décisions, le Groupe ne se fonde pas sur des critères liés au sexe, à la race, la nationalité, la religion, l'origine ethnique, les opinions politiques ou les activités syndicales. Les seuls critères de choix valables que Groupe Eurotunnel reconnaît sont les qualités professionnelles, les qualifications et compétences de chacun.

En particulier, l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes est un levier important de la politique de diversité du Groupe. Le respect des principes d'égalité entre les femmes et les hommes se traduit par l'application d'une politique équitable en matière de recrutement, d'accès à la formation, de rémunération et de promotion. Les politiques de ressources humaines de chaque entité du Groupe rappellent le principe intangible d'égalité entre les sexes et la Charte Ethique et Comportements destinée à tous les collaborateurs du Groupe décrit les principes qui doivent, en matière de respect des personnes, inspirer le comportement de chaque salarié, parmi lesquels, le principe de non-discrimination est des plus importants.

Le handicap est une autre dimension importante de la politique de diversité du Groupe, qui soutient l'insertion, la formation professionnelle et le maintien dans l'emploi des travailleurs en situation de handicap.

Dans le cadre de sa politique de ressources humaines, Groupe Eurotunnel mène diverses actions et développe des partenariats avec les acteurs économiques, le secteur et les acteurs locaux en faveur de l'emploi. En 2015, le Groupe a notamment mis en place un partenariat avec l'association « Capital Filles », qui a pour but de créer des marrainages entre des professionnelles et des jeunes filles de lycées techniques pour promouvoir l'accès des femmes à des filières traditionnellement masculines. En 2015, 12 parrainages ont été noués au sein du lycée Léonard de Vinci (HQE) de Calais.

Un accord relatif à l'égalité professionnelle visant à supprimer les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes a ainsi été conclu, en juin 2009, par ESGIE avec les organisations syndicales pour une durée indéterminée, renforcé par la signature, en 2013, d'un plan d'action.

Au Royaume-Uni, un système de rémunération « Rate for the job » ainsi que la méthode HAY (qui mesure notamment l'importance et la difficulté relatives des responsabilités confiées) pour le personnel salarié ESL assurent une rémunération équitable.

En même temps qu'il favorise le maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés, le Groupe collabore avec le secteur protégé et adapté en faisant appel à des entreprises d'insertion par le travail de personnes handicapées et /ou à des Centres d'aide par le travail. C'est ainsi qu'un accord, toujours en cours, a été conclu en 2010 en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés entre l'AFAPEI (Association Frontalière des Parents et Amis de l'Enfance Inadaptée) et ESGIE. Le 23 juillet 2013, une convention cadre de partenariat a été signée entre Groupe Eurotunnel et l'Association des Paralysés de France (APF Entreprises), par laquelle le Groupe s'engage à solliciter l'APF pour toute prestation entrant dans ses domaines de compétence. Dans le cadre de ce partenariat, ESGIE a fréquemment sollicité l'APF pour différentes prestations pour un montant total de 74 174 euros en 2015. Cette collaboration assure une activité à temps plein pour trois personnes en CDI.

En 2015, le Groupe a mené en interne plusieurs actions de sensibilisation sur le handicap avec la société spécialisée « Made in TH », incluant une semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées, un ambassadeur dédié, l'organisation de neuf permanences sur site, la conduite d'entretiens et la mise en place de mesures d'accompagnement. Un bilan de ces actions a été communiqué à l'ensemble des collaborateurs du Groupe, complété par l'organisation d'un comité de pilotage en vue de la rédaction d'un rapport d'activité global.

Résultats de l'année

Au cours de l'exercice, le Groupe a connu une croissance de son effectif d'un peu plus de 1 % par rapport à 2014 et de plus de 6 % entre 2013 et 2015. Celui-ci évolue ainsi pour accompagner le développement des activités du Groupe, notamment des filiales Europorte.

Effectifs et répartition géographique

Nombre de personnes	France	Royaume-Uni	Total
Au 31 décembre 2015	2 512	1 480	✓ 3 992
Au 31 décembre 2014	2 470	1 479	✓ 3 949
Au 31 décembre 2013	2 371	1 373	✓ 3 744

Au 31 décembre 2015, Groupe Eurotunnel employait 3 992 collaborateurs.

La répartition géographique est globalement constante avec 62,9 % de l'effectif employé en France et 37,1 % au Royaume-Uni (2014 : 62,5 % et 37,5 % respectivement et 2013 : 63 % et 37 %).

Répartition des effectifs hommes / femmes

Nombre de personnes	Hommes	Femmes
Au 31 décembre 2015	✓ 3 180	✓ 812
Au 31 décembre 2014	✓ 3 141	✓ 808
Au 31 décembre 2013	✓ 2 967	✓ 777

Au 31 décembre 2015, le personnel féminin du Groupe est de 20,3 % de l'effectif total (2014 : 20,5 % et 2013 : 20,8 %). Cette répartition s'explique par la spécificité des métiers du Groupe, particulièrement ceux de la maintenance ferroviaire.

Répartition des effectifs par tranches d'âges

Nombre de personnes	<25 ans	25 à 29 ans	30 à 34 ans	35 à 39 ans	40 à 44 ans	45 à 49 ans	50 à 54 ans	55 à 59 ans	60 à 64 ans	65 ans et plus
Au 31 décembre 2015	184	387	357	378	664	852	577	393	165	35
Au 31 décembre 2014	197	368	342	388	757	791	557	358	160	31
Au 31 décembre 2013	145	321	323	408	809	738	508	325	140	27

A la fin de l'exercice 2015, environ 23 % des effectifs du Groupe sont âgés de moins de 35 ans et plus de 49 % sont âgés de moins de 45 ans. Le nombre de salariés de 55 ans et plus est en légère progression par rapport à l'année précédente : ils représentent

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

environ 15 % des effectifs contre 14 % en 2014. Quant aux salariés de plus de 59 ans, ils sont au nombre de 200, ce qui représente 5 % des effectifs (contre 191 en 2014, soit 4,8 %).

L'âge moyen des effectifs pour l'exercice est de ✓ 45 ans (2014 : 44 ans et 2013 : 45 ans).

Répartition des effectifs par catégorie

Au 31 décembre 2015, la part des cadres dans l'effectif Groupe est de ✓ 20,8 % parmi lesquels plus de 21,9 % sont des femmes.

Recrutement

Nombres de personnes*	Emploi à durée indéterminée	Emploi à durée déterminée	Total
2015	268	85	353
2014	371	88	459
2013	265*	46	311

* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2013.

Ainsi au 31 décembre 2015, sur la totalité des salariés recrutés plus de 76 % des recrutements ont été réalisés sous forme de contrats à durée indéterminée. Le taux d'emploi précaire (contrat à durée déterminée/intérimaire) représente ✓ 6,1 % en 2015, contre 4,9 % en 2014.

Départs

Nombre de personnes	Licenciement	Licenciement économique	Rupture conventionnelle et accord mutuel	Démission	Départ à la retraite	Contrat arrivé à son terme	Transfert Intragroupe	Transfert hors groupe	Période d'essai non concluante	Décès	Total
2015	32	43	22	65	30	52	14	2	26	9	295
2014	30	7	12	108	15	54	20		11	3	260
2013	37	8	17	76	14	53	18		16	3	242

La balance entre les entrées (353) et sorties (295) est positive. Les démissions (22 % en 2015, 41,5 % en 2014, 31,4 % en 2013) constituent le premier motif de départ du Groupe pour les années 2013 et 2014.

Taux de rotation du personnel

Au cours de l'exercice 2015, le taux moyen de rotation du personnel pour le Groupe s'est établi à 5,4 % (2014 : 5,2 % et 2013 : 5,0 %).

Rémunération

En France, l'ensemble des salariés a bénéficié d'une augmentation collective du salaire de base et de toutes les primes liées aux conditions de travail à compter du 1^{er} janvier 2016 de 0,3 % pour les salariés ESGIE. Pour 2015, cette augmentation a été de 0,5 % pour le personnel de Socorail et de 0,3 % pour les salariés d'EPP. Pour les salariés d'EPF les négociations ont eu lieu au cours du deuxième semestre 2015 pour une application au 1^{er} juillet 2015, de 1 % d'augmentation générale.

Au Royaume-Uni, une augmentation collective des salaires et primes de conditions de travail de 1 % a été négociée et entrée en vigueur à partir du 1^{er} avril 2015 entre la direction et l'organisation syndicale *Unite* pour ESL. Elle a concerné l'ensemble des salariés à l'exception des conducteurs de Navettes et de trains de travaux, qui ont obtenu une augmentation en juillet 2014, laquelle prenait en compte l'augmentation générale de 1 %. Pour GBRf cette augmentation est de 2,3 % suite à un accord entre la direction et le syndicat ASLEF. Ces augmentations ont été négociées sur la base des chiffres de l'inflation pour ESL et de l'indice *Retail Price Index* pour GBRf.

Pour l'année 2015, les résultats se sont traduits par un bonus opérationnel de 0,49 % et un bonus financier de 2,1 %, soit un bonus général de 2,59 % (2014 : respectivement 1,07 %, 1,38 % et 2,45 %). Un management bonus est par ailleurs versé au personnel cadre, à concurrence d'un pourcentage du salaire qui évolue avec le niveau hiérarchique.

Indicateur : masse salariale brute et charges salariales

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014	2013
Masse salariale brute	193 851	176 075**	160 622*
Charges salariales	45 778	40 202**	36 133*

* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2013.

** Ajustement en fin d'exercice pour intégrer les filiales européennes dans le périmètre du reporting de l'indicateur.

La consolidation est faite en euro selon le taux de change utilisé pour le compte de résultat de l'exercice. La masse salariale brute et les charges salariales couvrent 100 % de l'effectif au 31 décembre 2015.

Main d'œuvre extérieure à l'entreprise : effectif moyen mensuel intérimaire

	2015	2014	2013
Effectif moyen mensuel intérimaire	228	176	174

Indicateur : charges de sous-traitance

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014	2013
Charges de sous-traitance	77 622	74 134	62 860

* La consolidation est faite en euro selon le taux de change de l'exercice.

Egalité homme / femme

Au 31 décembre 2015, le nombre des femmes dans l'effectif du Groupe est de 812. Leur proportion au sein de la population cadre est de 182 femmes, soit un taux d'encadrement de 21,9 % (2014 : 21,3 %).

Emploi et insertion des salariés handicapés

En France, le taux d'emploi des travailleurs handicapés en 2015 pour ESGIE, EPF et Socorail, calculé par rapport aux données figurant dans la déclaration annuelle obligatoire d'emploi transmise à l'AGEFIPH (Association nationale chargée de gérer le fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées), est, respectivement, de 3,73 %, 0,45 % et 0,92 % (2014 : 4,36 %, 0,42 % et 0,94 % et 2013 : 4,10 %, 0,27 % et 0,92 %).

Au Royaume-Uni, bien qu'en l'absence de statut de « travailleur handicapé », il ne soit pas possible de fournir des données chiffrées relatives à cet indicateur, il n'en demeure pas moins que les entités britanniques sont soumises, comme l'ensemble du Groupe, aux mêmes engagements et principes fondamentaux de la Charte Ethique et Comportements du Groupe en matière d'égalité. De même, elles appliquent une politique d'opportunités égales qui vise à assurer, comme au sein des filiales françaises, un traitement identique à tous les salariés sans distinction aucune.

17.2.5 FORMATION

Enjeux et politique du Groupe

Groupe Eurotunnel, qui opère dans des métiers de haute technicité, a toujours placé la formation au premier plan de ses préoccupations.

L'axe principal de la politique de formation du Groupe est de renforcer les compétences clés de ses salariés et de maintenir un haut niveau de performance opérationnelle des équipes, susceptible d'accompagner les évolutions des activités de l'entreprise. Accentuer une culture commune dans les domaines de la sécurité et de l'environnement et améliorer l'adaptation des salariés à leur poste de travail demeurent ses priorités essentielles.

Actions et moyens mis en œuvre

Groupe Eurotunnel s'est doté d'un centre de formation, le CIFFCO qui, à la fois, assure la gestion du plan de formation et la réalisation de formations pour la Concession et participe au développement du fret ferroviaire et des opérateurs ferroviaires de proximité. Il met en œuvre des actions de formation essentiellement dédiées à des activités du domaine ferroviaire sur le réseau ferré national ou sur d'autres réseaux, comme indiqué au paragraphe 17.3.2 du présent Document de Référence.

Résultats de l'année

	2015	2014	2013
Nombre d'heures de formation	✓ 159 837	✓ 227 289	✓ 138 045
Coût de la formation (en milliers d'euros)	6 276	**5 461	*3 806
Part de la masse salariale dédiée à la formation	3,24 %	3,1 %	2,37 %

* La consolidation est faite en euros selon le taux de change retenu pour le compte de résultat de l'exercice.

** Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2014.

En 2015, près de 160 000 heures ont été consacrées à la formation professionnelle des salariés, soit en moyenne un peu plus de 40 heures de formation par salarié. Le coût de la formation, qui représente près de 3,25 % de la masse salariale, a atteint 6 275 638 euros contre 5 461 031 euros en 2014 et 3 806 042 euros en 2013, en progression de presque 15 % entre 2014 et 2015 et d'environ 65 % entre 2013 et 2015.

17.3. LE TERRITOIRE

Présentation de la politique du Groupe

L'engagement sociétal est profondément ancré dans l'histoire et la culture de Groupe Eurotunnel, qui souhaite développer des liens de proximité avec toutes les communautés avec lesquelles il est en relation – clients, collectivités locales, partenaires économiques – en France, en Grande-Bretagne et en Europe.

Rappel des enjeux les plus importants

Cet engagement se concentre sur les enjeux jugés les plus importants, tels qu'ils ressortent dans le cadre de l'analyse de matérialité :

- La satisfaction et la fidélisation de la clientèle ;
- Le développement du ferroviaire et, notamment, le lien avec les réglementations ferroviaires nationales et européennes ;
- Le développement de l'emploi et de l'économie au niveau local ;
- La mise en place d'un code éthique et la politique d'achats responsables.

17.3.1 SATISFACTION ET FIDÉLISATION DE LA CLIENTÈLE

—

Enjeux et politique du Groupe

L'exercice de matérialité a identifié la satisfaction et la fidélisation de la clientèle, ainsi que la gestion du trafic, de la capacité et de la disponibilité des lignes ferroviaires parmi les enjeux très importants pour le Groupe. La circulation des biens et des personnes apparaît parmi les enjeux importants.

Groupe Eurotunnel place l'attention portée à chaque client au cœur de sa stratégie de développement. Pour ses équipes, au sein de toutes ses filiales, la sécurité et la qualité de service constituent une priorité et une exigence à la fois quotidiennes et stratégiques. Ancré dans une culture binationale où la notion de « client » prévaut, Groupe Eurotunnel investit constamment dans l'adaptation de l'offre, la qualité de l'accueil, la ponctualité, la fluidité, le confort et la sécurité, autour d'un objectif central : accroître constamment le haut niveau de qualité de service qui fonde sa croissance économique.

Actions et moyens mis en œuvre

Accueil des passagers

Le projet « Terminal 2015 » décrit en section 6.2.4 du présent Document de Référence place la satisfaction de ses clients au cœur de ses préoccupations. En 2015, les travaux ont permis d'augmenter la capacité d'accueil clients fret avant l'enregistrement et de limiter les files de camions sur l'autoroute en période de fort trafic. En France, deux nouvelles voies de Check-In ont été créées, en complément des quatre existantes, les moyens de contrôle de véhicules avant Check-In ont été renforcés et un nouveau parking sécurisé fret a été aménagé. Au Royaume-Uni, les travaux, qui seront terminés début 2016, ont porté sur la création d'une nouvelle gare dédiée aux clients fret et la construction d'un nouveau bâtiment d'enregistrement.

Développement du trafic

Afin de réaliser son objectif de transporter 2 millions de poids lourds par an en 2020, Groupe Eurotunnel a annoncé début 2015 la commande de trois nouvelles Navettes Camion. Cette commande, qui représente un investissement d'environ 40 millions d'euros, permettra à Eurotunnel d'augmenter sa capacité de 20 % et de passer à une fréquence, en période de pointe, de huit départs par heure, contre six actuellement. Fort de sa position de leader mondial du feroutage, Eurotunnel a intégré 20 ans de retours d'expérience dans l'ingénierie de ces navettes de troisième génération, qui bénéficieront des derniers progrès techniques pour assurer d'une part des économies d'énergie et d'autre part robustesse et fiabilité. Le renforcement de la flotte s'accompagne d'un programme d'extension des terminaux d'Eurotunnel à Coquelles et Folkestone pour un montant de 30 millions d'euros, afin d'assurer la fluidité du trafic sur le site d'Eurotunnel.

De son côté, Europorte a signé de nouveaux contrats, en France comme au Royaume-Uni, en 2015 et reconduit la vaste majorité des contrats déjà acquis. La politique commerciale d'Europorte s'efforce de transformer l'approche traditionnelle du secteur du transport ferroviaire basée sur des trafics à court terme en des partenariats structurés à moyen terme : début 2015, Europorte a mis en place une gestion pour 15 ans du terminal du Verdon (Port de Bordeaux) et GB Railfreight a remporté le contrat de 15 ans pour la traction des trains de nuit Caledonian Sleeper entre Londres et l'Ecosse.

17.3.2 PROMOTION DU FERROVIAIRE

Enjeux et politique du Groupe

La dépendance aux réglementations ferroviaires nationales et européennes a été identifiée par l'exercice de matérialité comme un enjeu très important pour le Groupe. Leader mondial de l'autoroute ferroviaire et du ferroutage, Groupe Eurotunnel milite en faveur du ferroviaire, en tant que levier de développement des territoires bénéficiant d'une faible empreinte environnementale.

Actions et moyens mis en œuvre

En 2015, GBRf a été récompensé par le prix « Fret et logistique » dans le cadre des *National Rail Awards* pour sa contribution majeure au développement du fret ferroviaire en Grande-Bretagne, ainsi que pour le développement de ses infrastructures et la qualité de ses services.

Formation aux métiers du ferroviaire

Groupe Eurotunnel a créé dès 2011 le premier centre de formation privé dédié aux métiers du ferroviaire, le CIFFCO. Groupe Eurotunnel est ainsi devenu le premier groupe privé agréé par l'Etat français pour la formation « Conducteur de train », inscrite au Répertoire National des Certifications Professionnelles depuis 2014. C'est également la première fois qu'un groupe privé de transport crée un tel centre d'enseignement ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires européennes, aux mainteneurs d'infrastructures et à leurs sous-traitants.

Le CIFFCO a obtenu en 2014 le renouvellement pour une période de cinq ans de son agrément en tant que centre de formation, concernant l'ensemble des métiers liés aux fonctions de sécurité tels que : Conducteur de train, Agent d'accompagnement, Mainteneur de l'Infrastructure ou du Matériel Roulant. Par cette reconduction, l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) reconnaît la qualité du travail accompli par les équipes et l'engagement fort des collaborateurs du CIFFCO ainsi que la conformité du CIFFCO à ses exigences.

Equipé de huit salles de formation et de huit simulateurs de conduite mobiles, le CIFFCO a dispensé en 2015 à 555 personnes, venues de toute la France, mais aussi de Belgique, de Suisse, d'Italie et du Royaume-Uni (salariés du Groupe et d'entreprises extérieures), un total de 10 578 jours de formation ferroviaire. Au total, depuis l'ouverture du Centre, plus de 200 agents au sol et près de 400 stagiaires conducteurs de train ont été formés, la moitié de l'activité s'effectuant avec des sociétés extérieures au Groupe Eurotunnel.

Sur l'année, les formations ont principalement concerné les conducteurs de train entrant sur le réseau ferré français, ainsi que les agents au sol. En partenariat avec LORMAFER, leader français de la maintenance de wagons, le CIFFCO a initié des formations de mainteneurs de wagons et de visiteurs techniques sur le site de LORMAFER de Creutzwald (Bas-Rhin). Les sessions se déroulent directement dans les ateliers, au plus près des conditions réelles d'entretien des matériels roulants. Dans le cadre de ce partenariat, trois formations ont été conduites en 2015, auprès de 22 stagiaires.

Présent dans les salons professionnels tels que le SIFER ou Jeunes d'Avenir, participant aux journées d'animation de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire), le CIFFCO a également publié en 2015 son premier catalogue des formations, disponible en ligne sur www.ciffco.com.

Le CIFFCO a lancé début 2016 le premier MOOC (*Massive Open Online Course*) sur l'emploi du ferroviaire. Intitulée « Sur les Rails de l'emploi », cette formation gratuite, en ligne et ouverte à tous vise à valoriser les métiers du ferroviaire, en particulier celui de conducteur de train. Réalisé en partenariat avec Pôle Emploi, Adecco, Railenium et i-Trans, le MOOC permet de s'immerger de manière ludique et interactive dans l'univers ferroviaire, à travers notamment des vidéos tutoriels et des simulations en environnement réel – notamment des simulations de conduite de train – ainsi que des témoignages d'acteurs du secteur.

Le CIFFCO contribue à la création d'emplois qualifiés et à l'insertion professionnelle. Il joue également un rôle moteur dans le développement du transport ferroviaire et de ses métiers, et prend, plus généralement, part au développement économique et au rayonnement de la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie. Son activité a ainsi généré en 2015 environ 5 900 nuitées dans les établissements hôteliers et structures d'hébergement de la région de Calais.

Fortement investi auprès des jeunes, le Groupe développe ses relations auprès des universités et écoles, afin de favoriser une meilleure connaissance de ses métiers et une meilleure insertion des jeunes dans le monde professionnel :

- Mise en place et développement par Europorte d'une formation diplômante aux métiers de l'ingénierie et de la maintenance ferroviaire, en étroite relation avec le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) ;

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

- Accord avec l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées qui a porté création jusqu'en 2018 d'une chaire d'enseignement et de recherche intitulée « Sciences pour le transport ferroviaire », consacrée à l'étude de l'activité ferroviaire. Cette chaire a pour finalité d'aborder la formation et la recherche sur des thématiques associées à l'infrastructure et au service de transport. Le Groupe participe au financement de cette chaire à hauteur de 150 000 euros par an sur cinq ans. Cette initiative confirme la volonté de Groupe Eurotunnel de partager son expertise pour faire avancer la science et l'innovation et de positionner le ferroviaire en métier d'avenir ;
- Partenariats avec l'Institut Catholique des Arts et Métiers (ICAM) et l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE) de Lille, pour développer une nouvelle approche des métiers de la maintenance.

Partenariats du Groupe pour le développement du ferroviaire

Groupe Eurotunnel apporte son expertise de la gestion d'infrastructures de transport et des activités ferroviaires à la recherche, à la formation et à différents organismes publics aux niveaux européen, national et régional.

Ainsi, en matière de recherche et développement, Groupe Eurotunnel est membre fondateur de Railenium, l'institut européen de recherche technologique pour l'infrastructure ferroviaire, installé près de Valenciennes et retenu par l'Etat français comme « programme investissement d'avenir ». Eurotunnel accueille depuis 2015 les essais ferroviaires effectués dans le cadre de Railenium pour accélérer l'homologation des structures de génie civil. Les essais permettront de mesurer la durabilité des voies et des équipements et offriront des possibilités de maintenance préventive voire d'auto-réparabilité. Le Groupe participe ainsi activement à la conception d'une infrastructure ferroviaire plus durable, économique, sûre et intelligente.

Groupe Eurotunnel collabore également aux travaux du Comité Européen de normalisation, au sein du groupe de travail chargé de rédiger le projet de norme définissant la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effets de serre des prestations de transport.

Groupe Eurotunnel est membre fondateur de l'association Fer de France, créée en 2012, qui fédère les grands acteurs de la filière ferroviaire française. Des travaux présidés par le Groupe ont débouché sur des propositions pour la reconnaissance par l'Etat français de différents métiers de ce secteur d'activité en développement.

Groupe Eurotunnel est également membre actif de I-Trans, pôle de compétitivité mondial et pôle référent pour le ferroviaire en France. Le Directeur des Ressources Humaines Groupe participe en tant que pilote au groupe opérationnel du CAPFOR (cercle d'animation du projet Formation), qui vise à renforcer la cohérence des formations existantes avec les attentes des industriels, à créer un vivier de compétences en région et à développer des formations supérieures de haut niveau de rayonnement international.

17.3.3 DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

—

Enjeux et politique du Groupe

Le développement de l'emploi et de l'économie au niveau local figurent parmi les enjeux importants identifiés lors de l'exercice de matérialité.

Groupe Eurotunnel s'est inséré dans son milieu en le façonnant positivement. Pourvoyeur d'emplois, il participe directement et d'une manière soutenue au développement économique local et poursuit sa mission d'aménageur en concertation avec les parties prenantes. Partenaire engagé dans son environnement économique et social, Groupe Eurotunnel a toujours été un acteur économique et un employeur local de premier plan. De par sa mission, il s'inscrit pleinement dans une logique d' « ancrage territorial », entendu, comme la définition issue de l'ISO 26000, comme « le travail de proximité proactif d'une organisation vis-à-vis de la communauté, visant à prévenir et à résoudre les problèmes, à favoriser les partenariats avec des organisations et des parties prenantes locales et à avoir un comportement citoyen vis-à-vis de la communauté ».

Groupe Eurotunnel estime que son engagement en faveur du territoire est primordial d'autant qu'il contribue à la performance globale de l'entreprise, au climat interne et à la cohésion sociale, et à la fidélisation de ses salariés.

Pour être à la hauteur de ces enjeux, Groupe Eurotunnel s'engage à tisser des liens avec toutes les communautés locales en apportant un soutien actif aux associations, écoles, universités et organisations avec lesquelles il collabore étroitement des deux côtés de la Liaison Fixe. Cet engagement repose notamment sur le dialogue avec l'ensemble de ses parties prenantes.

Actions et moyens mis en œuvre

Le développement de l'emploi local

Le Tunnel est depuis plus de 20 ans un lien vital entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Sa mise en service s'est concrétisée par la création d'environ 8 100 emplois directs et indirects dans les régions du Kent et du Pas de Calais et la réalisation

d'infrastructures annexes de grande envergure dont notamment, de nouvelles autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse, gares internationales.

Groupe Eurotunnel continue, en application de la convention de revitalisation signée en 2006 avec l'Etat français, d'apporter sa contribution financière et son expertise à l'action de Calais Promotion, l'agence de développement du Calais. Cette contribution est prioritairement affectée au soutien à la création d'emplois. De même, il apporte un soutien financier et une présence active aux rencontres Jobs Transfrontaliers, initiative locale encourageant la mobilité professionnelle des jeunes entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique.

Engagé auprès de la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE), qui vient en aide aux plus démunis, Groupe Eurotunnel encourage les initiatives et mobilisations de ses collaborateurs dans des projets humanitaires ou caritatifs. Plusieurs contrats de travail à mi-temps ont été signés à partir de 2013 entre la filiale ESGIE et une personne accompagnée par FACE Calais. Un dernier contrat a porté sur une mission d'éco-garde représentant 400h de travail.

D'autres partenariats de sous-traitance et de service ont par ailleurs été signés entre ESGIE et des entreprises locales afin de développer l'emploi et de garantir l'ancrage territorial des activités du Groupe. Ces partenariats ont représenté environ 380 équivalents temps plein (ETP) en 2015 pour différentes prestations, notamment de services.

Le développement de l'économie locale

Dans le cadre de sa mission d'aménageur, il a été confié à la filiale du Groupe, Euro Immo GET, en janvier 2013, par la commune de Sangatte Blériot Plage, l'aménagement de l'éco village balnéaire et du golf de la Porte des Deux Caps. Ce projet prévoit, outre un golf de standing international et un hôtel de haute gamme, un programme immobilier de type éco quartier avec la construction de 500 logements.

Les réserves foncières du Groupe à Coquelles (Pas de Calais) ont été progressivement transformées en une zone d'aménagement concertée (ZAC) de 700 hectares qui inclut entre autres aujourd'hui un centre commercial de France accueillant en moyenne 6 millions de visiteurs par an.

En France, l'ensemble Europorte développe des activités de traction ferroviaire de fret qui participent au maintien en exploitation ou à la remise en service de lignes ferroviaires et des gares de triage qui n'étaient plus utilisées, ainsi qu'à la remise en service de lignes à trafic restreint. Cela étant, à défaut de volonté politique des acteurs investis en matière de développement des infrastructures de transport, la dégradation progressive, voire la disparition progressive des réseaux capillaires pourrait, comme indiqué au chapitre 4 du présent Document de Référence, fortement impacter les revenus d'EPF qui réalise un tiers de son activité avec le transport de céréales.

Dans le cadre d'une convention assimilable à un partenariat public privé, Groupe Eurotunnel participe, aux côtés de l'Etat, de la région Nord Pas-de-Calais-Picardie, de la CIC Côte d'Opale, de la communauté urbaine de Dunkerque et de SNCF Réseau, au financement des études préalables à la modernisation de la ligne ferroviaire Fréthun Calais Dunkerque, une modernisation qui prévoit notamment l'électrification de la ligne et l'augmentation de l'offre des sillons dévolus au fret.

Actions solidaires

Acteur majeur de son environnement naturel, économique et humain, Groupe Eurotunnel exerce sa responsabilité sociale par des engagements concrets et des actions solidaires tournés vers la communauté :

- Versement depuis 2010 de 10 % du loyer des terrains du parc éolien du site de Coquelles au Secours Populaire, qui les distribue sous forme de « bons d'énergie » à plusieurs familles du Pas de Calais. Arrivée à échéance, la convention de Partenariat qui lie Groupe Eurotunnel et le Secours populaire a été reconduite pour deux années supplémentaires (2015-2017).
- Soutien actif à la Fondation de la 2^{ème} Chance, reconnue d'utilité publique et vouée à la réinsertion des personnes ayant traversé de lourdes épreuves de vie.
- Actions solidaires au profit de Papa Tohanga, une association d'aide sociale en faveur des populations de la République Démocratique du Congo dont le Président fondateur est un membre du personnel d'ESGIE. En 2015, un bus a été offert à l'association.
- Mise en place d'actions communes avec la Croix Rouge française à l'attention des clients sur le terminal français de la Concession.
- Mobilisation des salariés britanniques en faveur de projets humanitaires et caritatifs au profit de fondations ou organismes de recherche tels que Leukaemia and Lymphoma Research, Macmillan, Stode Park, Pink Day ou Age UK qui soutiennent la recherche médicale et apportent leur aide aux malades, aux personnes âgées et handicapées.
- Versement d'un don à différentes associations telles que « La Ressourcerie du Calais », dans le cadre d'une campagne de financement participatif lancée par l'association FACE Calais.
- Participation de l'équipe de futsal d'Eurotunnel à la 4^{ème} édition du tournoi « So Pep's UrbanSoccer Trophy » au profit de l'association « Le Défi de Fortunée » qui lutte contre une maladie « orpheline » chez l'enfant.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

- Versement d'un don à la ville de Calais dans le cadre de l'organisation du Championnat d'Europe de Hockey.
- Collecte et recyclage d'une tonne de vêtements de travail, au sein de la Concession.
- Don d'un banc hydraulique par le CIFFCO au lycée Saint-Joseph de Boulogne-sur-Mer au profit des élèves des filières techniques.

Mécénat

Groupe Eurotunnel apporte un soutien financier au World Forum de l'Economie Responsable de Lille. Initié par Réseau Alliances, celui-ci a comme ambition de provoquer une économie mondiale responsable, en faisant connaître les bonnes pratiques d'entreprises qui exercent et contrôlent d'une manière responsable leur activité.

17.3.4 BONNES PRATIQUES D'AFFAIRES : ÊTRE UN ACTEUR LOYAL ET RESPONSABLE

—

Enjeux et politique du Groupe

La mise en place d'un code éthique et la politique d'achats responsables ont été identifiés comme un enjeu important dans le cadre de l'analyse de matérialité. Groupe Eurotunnel s'engage à développer un climat de confiance et des relations loyales avec l'ensemble de ses parties prenantes internes et externes. Signataire du Pacte mondial des Nations Unies, Groupe Eurotunnel adhère à ses principes fondamentaux, parmi lesquels le dixième principe qui précise que « les entreprises doivent combattre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion et les pots-de-vin ».

Actions et moyens mis en œuvre

Ethique

Dans sa Charte Ethique et Comportements, arrêtée par le conseil d'administration en 2013, Groupe Eurotunnel définit des règles communes en matière de respect des personnes, de loyauté de la concurrence, de contrôle interne, de préservation de l'environnement.

Le Groupe opère comme un ensemble d'entités dans divers secteurs d'activités et zones géographiques. Ces principes d'action et ces lignes de conduite sont applicables à l'ensemble des salariés du Groupe et de ses filiales, ainsi qu'à leurs sous-traitants et fournisseurs. Le non-respect des règles éthiques ou du code de déontologie par les salariés du Groupe peut faire l'objet de mesures disciplinaires.

Relations avec les fournisseurs

Les relations entre Groupe Eurotunnel et ses fournisseurs dépassent le simple achat de biens et de services. Conformément aux principes érigés par la Charte Ethique et Comportements, la procédure ACHA 0019 (code de déontologie) énonce les normes éthiques du Groupe. Ces normes assurent non seulement la conformité avec les lois et règlements applicables, mais au-delà des critères légaux, permettent de développer un climat de confiance dans les échanges entre les représentants du Groupe et les acteurs du monde extérieur. Chaque acheteur ou collaborateur du Groupe s'engage à respecter le code de déontologie et à rechercher des fournisseurs qui partagent ses engagements. Les procédures d'appel d'offres garantissent l'égalité de traitement des fournisseurs lors des consultations.

Porteuses des valeurs et des engagements du Groupe en matière de RSE, les directions Achats des différentes entités ont pris des mesures qui, au-delà de la référence faite dans tous les nouveaux contrats à la Charte Ethique et Comportements de Groupe Eurotunnel, visent à exiger de leurs fournisseurs le respect de ses principes fondamentaux et de souscrire à la Politique de Conformité (article 23). L'article 23.2.1 engage le fournisseur à respecter la réglementation française en vigueur en matière de corruption, ainsi que la loi britannique sur la corruption, notamment le « Bribery Act 2010 » au Royaume-Uni.

La dimension développement durable est intégrée par les Concessionnaires dans le processus d'appel d'offres pour les contrats de sous-traitance sur leurs sites de la Liaison Fixe. Un engagement contractuel des sous-traitants est attendu sur le respect de la réglementation et législation sur le travail. Europorte opère principalement sur les sites de ses clients et ainsi, pour la gestion d'infrastructures portuaires, répercute les exigences des autorités portuaires dans ses propres contrats de sous-traitance.

Groupe Eurotunnel est signataire depuis janvier 2012 de la Charte Relations fournisseur responsables. Cette charte se décline en dix engagements pour des achats responsables, permettant d'assurer une vraie relation partenariale entre donneurs d'ordres et leurs fournisseurs, dans le respect des droits et devoirs respectifs. Elle engage notamment à assurer une équité financière vis-à-vis des fournisseurs, à respecter le principe de transparence, à intégrer la problématique environnementale ou encore, à veiller à la responsabilité territoriale de son entreprise. Elle constitue en cela une action destinée à prévenir la corruption.

Groupe Eurotunnel participe en outre aux comités de pilotage de la charte et du label « Relations fournisseurs responsables » et manifeste clairement sa volonté de s'inscrire dans cette démarche de labellisation en prolongement de la mise en œuvre des dix engagements de la charte.

17.4. LA NATURE

Présentation de la politique du Groupe

Dans un monde aux ressources naturelles limitées, les entreprises ne pourront assurer leur pérennité qu'au prix d'efforts constants pour maîtriser leur consommation énergétique et réduire l'impact de leurs activités sur l'environnement. Pour Groupe Eurotunnel, c'est une évidence : il ne peut y avoir de succès sur le long terme sans une maîtrise renforcée de ses impacts environnementaux.

Enjeux les plus matériels

L'engagement environnemental du Groupe se focalise sur les enjeux jugés les plus matériels, tels qu'identifiés dans le cadre de l'analyse de matérialité :

- La politique générale en matière de gestion de l'environnement et notamment la formation des salariés en matière d'environnement ;
- La gestion des consommations d'énergie et le recours aux énergies renouvelables ;
- La politique d'économie circulaire et la gestion des déchets.

Le Tunnel et son système de transport ferroviaire présentent des atouts environnementaux intrinsèques :

- une liaison entièrement souterraine qui évite toute interaction avec le milieu marin ; et
- une traction électrique provenant à 90 % d'origine nucléaire ou hydraulique, qui induit une faible pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre beaucoup moins importantes que les énergies fossiles.

Europorte a renforcé, sous l'impulsion du Groupe, sa démarche environnementale. En complément de la mise en place d'un reporting transparent des prélèvements et rejets sur l'environnement, une phase d'identification des impacts des activités des entités françaises d'Europorte sur l'environnement a été conduite en 2013, qui a permis la mise en place d'un certain nombre d'actions pour limiter ces impacts :

- optimisation des consommations énergétiques afin de réduire l'impact sur l'effet de serre ;
- prise en compte des critères environnementaux dans la définition des programmes de maintenance des locotracteurs (fuites d'huile ou émanations de particules liées aux moteurs). Fin 2015, 17 % du parc de Socorail est désormais équipé de moteurs nouvelle génération ;
- mise en place de filières de tri/collecte et traitements adaptés pour les différents types de déchets produits ;
- choix de produits respectueux de l'environnement ;
- création de zones vertes pour le stationnement et les opérations de maintenance des engins ;
- amélioration de la gestion des situations accidentelles en lien avec ses clients ;
- sensibilisation du personnel aux gestes éco-citoyens.

En 2014, Europorte et son client historique Malteurop FR-ALL ont créé une cellule de réflexion sur les bonnes pratiques RSE. Les objectifs de ce groupe de travail sont de dynamiser les démarches RSE de chacune des entreprises et de favoriser les synergies lorsque cela est possible.

17.4.1 POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

—

L'exercice de matérialité a permis de classer la politique générale en matière d'environnement parmi les enjeux prioritaires et la formation des salariés sur l'environnement parmi les enjeux importants pour Groupe Eurotunnel.

Gouvernance / pilotage

Au-delà de la conformité aux contraintes légales et réglementaires pour laquelle une veille est assurée et diffusée chaque mois, les Concessionnaires, fidèles à leur engagement constant en faveur de l'environnement, ont créé en 2006 une direction de la sécurité et du développement durable.

La politique générale des filiales Europorte, tant du côté français que britannique, comporte un volet environnemental qui précise l'implication d'Europorte dans la maîtrise de ses impacts environnementaux, notamment en matière de consommation d'énergie. L'avancement du plan d'actions environnementales qui en découle est suivi mensuellement par le comité de sécurité Europorte, présidé par le Président d'Europorte pour la partie française et par le comité exécutif sécurité de GBRf pour la partie britannique. Le déploiement et la mise en œuvre de ce plan sont pris en charge au sein des filiales françaises par la direction sécurité, qualité et

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

environnement centrale d'Europorte et plus particulièrement le service qualité environnement, relayés par les animateurs qualité et sécurité régionaux ; au Royaume-Uni par la direction sécurité GBRf.

Certifications et labels

Dès 2002, les Concessionnaires ont mis en place un système de management de l'environnement basé sur les exigences de la norme ISO 14001 et ont formé des correspondants et des auditeurs internes. Un article « Exigences environnementales » a par ailleurs été inséré dans les contrats des sous-traitants. Chaque année, des audits ciblés sont réalisés en France et au Royaume-Uni par la Direction de la sécurité et du développement durable ; en 2015, treize audits internes ont été menés, dont cinq dans les divisions opérationnelles et huit chez des sous-traitants.

Au Royaume-Uni, la gestion des risques environnementaux est au cœur des opérations de GBRf : chaque nouveau flux ou toute modification des flux existants fait l'objet d'une analyse de risques incluant les risques environnementaux. Ce système de gestion des risques environnementaux permet à GBRf d'être accrédité ISO 14001 : 2004 sans interruption depuis 2006. L'entreprise est auditée semestriellement par le British Standards Institute qui s'assure que GBRf respecte bien son système de gestion des risques environnementaux.

Avec une démarche d'évaluation SQAS Rail (*Safety and Quality Assessment System*) tous les trois ans depuis 2014 pour l'ensemble du périmètre des filiales françaises d'Europorte, Europorte s'inscrit ainsi dans une démarche d'amélioration continue. Cette évaluation vient compléter les certifications MASE et ISO 9001 indiquées au paragraphe 4.2.6 du présent Document de Référence.

Dans le cadre des évolutions réglementaires découlant du Grenelle de l'Environnement, Socorail est certifié depuis 2013 EcoPhyto pour les prestations de désherbage assurées sur les réseaux ferrés de certains ports et sites industriels. Le système mis en place vise à une limitation de l'utilisation de produits phytosanitaires et une meilleure maîtrise de leurs impacts.

Prévention des risques

En application de la loi no 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les sites du terminal de Coquelles et de Sangatte constituent des ICPE du fait des éventuels dangers ou inconvénients que peuvent représenter pour la commodité du voisinage, la santé et la sécurité, la nature et l'environnement, les activités notamment de réfrigération, climatisation, stockage et utilisation de liquides inflammables, atelier d'entretien, peintures. Ces activités sont énumérées dans une nomenclature qui, en fonction de la gravité des dangers ou des inconvénients qu'elles peuvent engendrer, les soumet, soit à déclaration, soit à demande d'autorisation auprès de la préfecture du Pas-de-Calais et sont contrôlées par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). De même, en application de la loi no 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, le Concessionnaire France Manche doit soumettre à autorisation de l'autorité administrative ses projets d'installations ou ouvrages situés en dehors du périmètre ICPE, ainsi que les travaux ou activités réalisés en dehors du périmètre ICPE, susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation ou de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique.

S'agissant des dépenses engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de l'entreprise sur l'environnement, celles-ci ont été réalisées dès la construction du Tunnel. Le Système comprend notamment des réseaux de collecte séparatifs des eaux pluviales et des eaux résiduaires, des bassins de rétention et des stations de traitement.

Le Groupe n'a pas constitué de provision pour risque en matière d'environnement, ni versé au cours de l'exercice, d'indemnités en exécution d'une décision judiciaire en matière d'atteinte à l'environnement. L'obligation de constituer une garantie financière, telle que définie par l'article L. 516-1 du Code de l'environnement pour couvrir d'éventuels dommages à l'environnement, ne s'applique pas aux activités du Groupe.

Le Groupe n'a été soumis à aucune amende de quelque nature que ce soit ni n'a été sujet à des rapports de non-conformité liés à ses activités.

Sensibilisation / formation des salariés

Dans le cadre d'un séminaire d'accueil dans l'entreprise, chaque nouveau salarié est informé de la politique environnementale de l'entreprise, ses objectifs et l'organisation mise en œuvre pour minimiser l'impact de son activité sur l'environnement.

17.4.2 CHANGEMENT CLIMATIQUE ET POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE

—

Enjeux et politique du Groupe

L'exercice de matérialité a identifié la gestion des consommations d'énergie et le recours aux énergies renouvelables parmi les enjeux très importants pour le premier et importants pour le second.

Engagé en faveur d'un transport « bas carbone », le Groupe conduit une stratégie ambitieuse qui associe le développement de son cœur d'activité, le transport transmanche et la croissance externe, au-delà de la Liaison Fixe, dans ses deux grands métiers et domaines d'expertise : la gestion des infrastructures et les opérations ferroviaires. Groupe Eurotunnel et ses filiales regroupées dans l'ensemble Europorte développent ainsi dans toute la France et le Royaume-Uni une offre globale de transport ferroviaire de marchandises et de services logistiques correspondants.

Actions et moyens mis en œuvre

Mesure des émissions

Groupe Eurotunnel a mis en place une politique de suivi et de gestion des émissions de gaz à effet de serre de ses filiales et ce, en anticipation de la parution des décrets d'application de l'article 228 – II de la loi dite « Grenelle 2 » relatifs à l'information que doit obligatoirement fournir toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport, sur la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation.

Groupe Eurotunnel est certifié *The Carbon Trust Standard* depuis 2009. La maîtrise de la gestion des émissions de gaz à effet de serre a fait l'objet d'un audit en 2011 par cette organisation indépendante qui a établi à 2010 le « point zéro » en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des activités du Groupe. En 2015, Groupe Eurotunnel a obtenu, sur le périmètre de la Liaison Fixe, le renouvellement de la certification *Carbon Trust Standard* pour sa politique et ses résultats en matière de réduction de son empreinte carbone sur la période 2013-2014.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel est le seul opérateur transmanche à avoir réalisé et publié un bilan carbone. En France, comme au Royaume-Uni, un bilan carbone complet de la Liaison Fixe avait été entrepris dès 2007 selon la méthode développée par l'ADEME. Ce bilan carbone avait permis d'identifier les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre dans l'activité de la Liaison Fixe. Le plan d'action mis en œuvre à la suite du bilan avait porté sur les deux principaux postes : la consommation d'énergie électrique et fossile et les émissions diffuses de fluides frigorigènes, qui représentent ensemble près de 80 % du bilan.

Au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont réalisé, en tant que gestionnaires d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et sur demande du ministère britannique de l'agriculture et de l'environnement (DEFRA) et conformément au *Climate Change Act 2008*, une étude sur la résilience de leur infrastructure face au changement climatique prévisible.

En 2015, GBRf a fait réaliser un audit énergétique complet dans le cadre du « *the Energy Saving Opportunity Scheme Regulations (ESOS)* » en ayant recours à des experts indépendants, en vue de son accréditation en 2016. Il s'agit ainsi d'identifier les principaux risques et opportunités pour l'entreprise en termes de réduction d'énergie et d'impacts environnementaux et de fournir un benchmark par lequel il sera possible de mesurer les résultats de son programme pour une amélioration continue.

Conformément au protocole de Montréal de 1992, des actions sont mises en œuvre pour réduire l'émission de l'ensemble des gaz amenuisant la couche d'ozone. Le halon va ainsi disparaître en 2016 du matériel roulant et des infrastructures de la Liaison Fixe. Les gaz réfrigérants utilisés dans les canalisations de refroidissement de Sangatte et Shakespeare Cliff seront également remplacés par de nouveaux groupes froids, sans effet négatif sur l'environnement et présentant une meilleure performance énergétique.

Offre client

Le Groupe s'engage résolument comme un leader du transport éco-responsable et met son expertise et son leadership au service de ses filiales et de ses clients, afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

Un éco-comparateur est disponible sur le site Internet de la Liaison Fixe, afin de permettre aux clients de calculer l'émission de CO₂ moyenne économisée en utilisant les Navettes Passagers.

Depuis 2015, Groupe Eurotunnel met à disposition des clients voyageant à bord de voitures électriques des solutions de recharge rapides et gratuites, sur le site de la Liaison Fixe de Coquelles (Pas-de-Calais) et de Folkestone (Kent) : en trente minutes, ils peuvent ainsi charger 80 % de la capacité des batteries (chargeurs universels) ou recouvrer plus de 250 km d'autonomie. Au total, seize places dédiées sont utilisables simultanément sur les deux terminaux du tunnel sous la Manche. Il s'agit là des seuls sites en Europe à offrir une offre aussi complète. Le nombre de clients empruntant la Navette passager en voiture électrique est passé de 40 en 2014 à 800 en 2015. Il devrait être de 2 000 en 2016.

En 2014, les filiales françaises d'Europorte ont adhéré au label *TK Blue*, mis en place par l'agence *European TK Blue Agency*. Ce label permet de produire l'indice TK'Blue reflétant les performances techniques, économiques, environnementales et sociales de son offre de transport.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Politique énergétique

Des audits énergétiques complets couvrant l'ensemble des consommations énergétiques des activités de la Concession – soit au-delà des obligations réglementaires – ont été réalisés en 2015 par un prestataire externe. Les conclusions seront connues courant 2016.

L'achat de trois Navettes a donné lieu à la production de Certificats d'Economie d'Energie, attribués en 2015 à EDF. D'autres projets sont en cours, notamment l'achat de variateurs électroniques, modulant la variation de moteur des systèmes, comme indiqué au chapitre II du présent Document de Référence. Des études de soufflerie sont également réalisées sur le matériel roulant, afin de remplacer les pagodes par des réflecteurs dans un but d'améliorer la pénétration (fiches spécifiques à faire valider par la DREAL). Enfin, fin 2015, la flotte de véhicules 100 % électriques circulant sur les terminaux de la Concession a atteint 35 unités, dont 31 à Coquelles et 4 à Folkestone.

Europorte France a mis en place une démarche éco-conduite visant à sensibiliser les conducteurs de trains grandes lignes à l'impact de leur comportement de conduite sur les consommations d'énergie. Cette démarche prévoit également l'installation d'équipements techniques permettant la réduction de la consommation des locomotives, ainsi que des systèmes d'aide à la conduite en fonction des caractéristiques du réseau et du train, permettant au conducteur de mieux appliquer la conduite économique. Europorte France a également mis en service en 2015, pour la première fois en France, sept locomotives de moyenne puissance d'un nouveau modèle (Vossloh type DE18), qui pour une utilisation équivalente, permettent une réduction de la consommation de carburant de 15 à 20 %

Résultats de l'année

Indicateur émissions de gaz à effet de serre (scope 1 et scope 2 du protocole de Kyoto⁽¹⁾)

Tonnes équivalent CO ₂	France	Royaume-Uni	Total
2015	64 370	108 930	✓ 173 292
2014	62 911	93 349	✓ 156 260
2013	78 653	88 100	✓ 166 753

Groupe Eurotunnel déploie des efforts constants pour limiter l'impact de ses activités sur l'environnement. Le Groupe a cependant augmenté cette année ses émissions de gaz à effet de serre de 11 % par rapport à l'année précédente ; une augmentation due en grande partie à une progression de l'activité.

Il est à noter cependant que des efforts sont continuellement déployés pour réduire les consommations énergétiques du Groupe et par conséquent de réduire ses consommations de CO₂. C'est ainsi par exemple que des actions ont été entreprises au cours de l'année 2015, et qui doivent continuer en 2016, notamment à la Liaison Fixe, comme le remplacement du halon par des gaz moins polluants. Un investissement de plus de 40 000 euros a été en outre réalisé afin de remplacer certains fluides frigorigènes. Par ailleurs, des tests sont menés, depuis 2015, pour équiper les installations des systèmes de climatisation embarqués à bord des Navettes de puces GSM, qui permettront d'effectuer des relevés, toutes les deux heures, de la pression et de la température des groupes. Cela permettra de limiter les fuites en les détectant plus facilement et plus rapidement.

Depuis la mise en service commercial de son service Navettes Camions, Eurotunnel a permis d'économiser près de 3,4 millions de tonnes de CO₂ par rapport aux ferries et depuis 2006, le Groupe a réduit de 55 % son empreinte carbone et ses émissions de gaz à effets de serre.

Comme indiqué en introduction du présent chapitre, Groupe Eurotunnel a été sélectionné par Euronext en décembre 2015 pour intégrer la nouvelle version de l'indice Low Carbon 100 Europe®, qui récompense ainsi son engagement en faveur du changement climatique.

⁽¹⁾ Émissions liées aux consommations d'énergie fossile dans les installations de combustion ou dans les véhicules de transport (scope 1) ainsi que les émissions fugitives de fluides frigorigènes, de SF6 et de halon 1301 (scope 1) et les émissions indirectes liées à l'achat d'électricité (scope 2).

Indicateur sources énergétiques

Source d'énergie	Consommation totale en 2015	Consommation totale en 2014	Consommation totale en 2013	Unité
Electricité	533 659 961	515 816 892	516 859 908	kWh
Gaz naturel	8 578 914	8 871 267	11 021 193	kWh
Fuel (GNR)	37 104 110	33 816 154	30 481 702	Litres
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	40 310	44 332	37 001	Litres
Gasoil	825 038	865 983	806 224	Litres
Essence	50 370	102 692	79 844	Litres

La hausse des consommations d'électricité et de fuel correspond à une augmentation du trafic chez Europorte comme chez ESGIE. Elle s'est accompagnée d'une baisse de la consommation de l'ensemble des autres sources d'énergie.

Cubes	Eau prélevée sur réseau public			Eau prélevée sur nappe phréatique		
	France	Royaume-Uni	Total	France	Royaume-Uni	Total
2015	162 814	129 046	✓ 291 860	34 275	0	✓ 34 275
2014	143 112	138 960	✓ 282 072	31 368	0	✓ 31 368
2013	131 603	140 625	✓ 272 228	38 046	0	✓ 38 046

La consommation d'eau prélevée sur réseau public a légèrement augmenté par rapport à l'année précédente (3 %), une augmentation principalement dû aux travaux relatifs au Terminal 2015 en France. Les consommations prélevées sur nappe phréatique ont augmenté au niveau du Groupe de 9 %. Ceci est dû principalement aux vidanges et remplissages nécessaires aux cycles de remplacement des vannes ; une opération consommatrice en eau.

Par ailleurs, les prélèvements d'eau sont réalisés en tenant compte des contraintes légales.

17.4.3 ECONOMIE CIRCULAIRE ET GESTION DES DÉCHETS

Enjeux et politique du Groupe

Selon les résultats de l'exercice de matérialité, la politique d'économie circulaire et la gestion des déchets figurent parmi les enjeux importants pour Groupe Eurotunnel. Le Groupe applique une stratégie de collecte et traitement de déchets privilégiant la valorisation ou le réemploi. Les déchets produits sont essentiellement liés aux activités industrielles et leur nature et quantités peuvent fluctuer selon les années en fonction des projets conduits.

Actions et moyens mis en œuvre

Pour la partie française de la Liaison Fixe, les déchets industriels non dangereux sont triés afin d'être valorisés à près de 96 %, en briquettes pour alimenter des chaudières industrielles. Ce processus est permis grâce à l'émergence de nouvelles filières de combustible solide de récupération (CSR). Trois formes de valorisation sont possibles : la valorisation par amélioration du tri, le rachat de déchets puis exutoires, la valorisation ou reprise gratuite.

Chez Europorte, la génération de déchets provient quasiment exclusivement des activités de maintenance de matériel roulant ou d'infrastructure ferroviaire. Sur les sites industriels, la filière de gestion des déchets est généralement prise en charge par le client lui-même. Les activités pour lesquelles Europorte a mis en place une filière de gestion des déchets sont la maintenance des infrastructures ferroviaires portuaires (Dunkerque, Nantes-Saint Nazaire, Le Havre-Rouen), ainsi que l'atelier de maintenance des locomotives d'Europorte Proximité à Arc-les-Gray. Sur ces deux activités, le tri des déchets est assuré en interne et leur traitement confié à un prestataire. La prévention contre la pollution des sols a par ailleurs été renforcée dans l'atelier d'Europorte Proximité, par la mise en place d'un système de lavage à sec des locomotives. De même, en ce qui concerne GBRf, la majorité des déchets est générée par la maintenance du matériel roulant effectuée par des sous-traitants. GBRf contrôle les bordereaux de suivi des déchets des sous-traitants.

Le bruit occasionné par les activités commerciales et de maintenance fait également l'objet d'un suivi attentif autour des terminaux. Une étude réalisée en 2009 a démontré que les activités de la Liaison Fixe ne créent aucun dépassement des normes de bruit, que ce soit en limite de propriété ou en zone d'émergence réglementée et ce, de jour comme de nuit. Les mesures ont été effectuées conformément à (i) l'annexe technique de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sans déroger à aucune de ses dispositions et (ii) la norme NF S 31-010 de décembre 1996 relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement méthode expertise.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

De par la nature de ses activités, la thématique de consommation de matières premières et l'amélioration de l'efficacité dans leur utilisation est une thématique qui n'est pas pertinente pour le Groupe.

Résultats de l'année

Indicateur déchets

Tonnes	Déchets industriels dangereux			Déchets industriels non dangereux		
	France	Royaume-Uni	Total	France	Royaume-Uni	Total
2015	114	362	✓ 475	2 914	1 783	✓ 4 697
2014	156	326	✓ 482	2 355	2 362	✓ 4 717
2013	198	496	✓ 694	2 290	1 742	✓ 4 032

La quantité de déchets industriels produits en 2015 est relativement stable par rapport à 2014.

17.4.4 PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

Enjeux et politique du Groupe

Dans le domaine de la biodiversité, Groupe Eurotunnel agit en conformité avec l'esprit et la lettre de la *Convention sur la diversité biologique* dont l'un des buts principaux est la conservation de la biodiversité et l'utilisation durable de ses éléments.

Actions et moyens mis en œuvre

Disposant de réserves foncières importantes en France et au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont implanté dès la construction du Tunnel des espaces naturels de plusieurs dizaines d'hectares dédiés à la préservation et au développement de la biodiversité. En France, les espaces naturels sont situés dans le périmètre de la Concession et ne sont donc pas ouverts au public. Les « Jardins ordonnés », avec leurs sept hectares de plans d'eau, constituent une aire de repos très appréciée des espèces migratrices et un espace de nidification essentiel pour de nombreux oiseaux.

Au Royaume-Uni, le site de Samphire Hoe constitue un exemple concret de la volonté du Groupe d'agir en faveur de la biodiversité et pour la protection de l'environnement. Réserve naturelle d'une trentaine d'hectares au pied des falaises de Douvres, Samphire Hoe est née de la réutilisation de cinq millions de mètres cube de craies et de marnes extraites du sous-sol de la Manche durant le forage du Tunnel. Cette bande de terre gagnée sur la mer a été progressivement transformée en réserve naturelle. La gestion quotidienne de cet espace protégé est confiée à l'association *White Cliffs Countryside Partnership* (WCCP), qui reçoit le soutien de nombreux bénévoles de la région du Kent. Le partenariat entre les Concessionnaires et le WCCP a reçu en 2015 son onzième *Green Flag Award*® consécutif, récompensant la haute qualité écologique de cette réserve naturelle.

Samphire Hoe accueille chaque année plus de 80 000 visiteurs. Depuis 2014, un nouveau centre d'accueil, financé conjointement par Eurotunnel et le *Heritage Lottery Fund*, permet aux groupes scolaires de disposer en toutes saisons d'un espace pédagogique équipé.

Les Concessionnaires se sont également engagés – toujours en partenariat avec l'association WCCP – à entretenir et préserver le site de Doll's House Hill, la partie abrupte au-dessus des installations du terminal de Folkestone – dont la faune et la flore font partie d'un site d'intérêt scientifique particulier (*Site of Special Scientific Interest* – SSSI).

Par ailleurs, le sol et la végétation d'un espace boisé à Biggins Wood ont été prélevés sur l'emplacement du terminal de Folkestone et réinstallés à proximité, pour conserver ce témoignage de la forêt primaire britannique.

Enfin, la gare de triage de Whitemoor dans l'Est de l'Angleterre est gérée par GBRf pour le compte de Network Rail. Ce site rassemble un grand nombre d'espèces animales et végétales protégées et est classé en tant que site d'intérêt scientifique particulier (SSSI).

17.5. TABLEAU DE CONCORDANCE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
INFORMATIONS SOCIALES				
Emploi				
Effectif total	LA1	Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique.	17.2.4 Emploi : Effectifs et répartition géographique	
Répartition des salariés par sexe	LA1	Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique.	17.2.4 Emploi : Répartition des effectifs hommes/femmes	
Répartition des salariés par âge			17.2.4 Emploi : Répartition des effectifs par tranches d'âges	
Répartition des salariés par zone géographique	LA1	Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique.	17.2.4 Emploi : Effectif et répartition géographique	
Embauches	LA2	Turnover du personnel en nombre de salariés et en pourcentage par tranches d'âges, sexe et zone géographique.	17.2.4 Emploi : Recrutement	
Licenciements	LA2	Turnover du personnel en nombre de salariés et en pourcentage par tranche d'âge, sexe et zone géographique.	17.2.4 Emploi : Départs	
Rémunérations	LA3	Prestations versées aux salariés à temps plein qui ne sont pas versées aux intérimaires, ni aux salariés en contrat à durée déterminée, ni aux salariés à temps partiel, par activités majeures.	17.2.4 Emploi : Rémunération	
Evolution des rémunérations	LA3	Prestations versées aux salariés à temps plein qui ne sont pas versées aux intérimaires, ni aux salariés en contrat à durée déterminée, ni aux salariés à temps partiel, par activités majeures.	17.2.4 Emploi : Rémunération	
Organisation du travail				
Organisation du temps de travail	LA	Droit du travail.	17.2.2 Conditions de travail : Temps de travail	
Absentéisme	LA7	Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail mortels, par zone géographique.	17.2.2 Conditions de travail : Absentéisme	

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Relations sociales				
Organisation du dialogue social	LA4	Pourcentage de salariés couverts par une convention collective.	17.2.3 Dialogue et relations sociales	Respect de la légalité : « Les entités de Groupe Eurotunnel et leurs collaborateurs doivent respecter les lois, règlements et normes applicables dans tous les pays où ils exercent leurs activités : notamment, conformément aux principes du Pacte mondial des Nations Unies (<i>Global Compact</i>) en matière de droit du travail, ils doivent reconnaître la liberté d'association et le droit de négociation collective... »
Bilan des accords collectifs	LA5	Délai minimal de notification préalable à toute modification d'organisation, en indiquant si ce délai est précisé dans une convention collective.	17.2.3 Dialogue et relations sociales : Bilan des accords collectifs	Respect de la légalité : « Les entités de Groupe Eurotunnel et leurs collaborateurs doivent respecter les lois, règlements et normes applicables dans tous les pays où ils exercent leurs activités : notamment, conformément aux principes du Pacte mondial des Nations Unies (<i>Global Compact</i>) en matière de droit du travail, ils doivent reconnaître la liberté d'association et le droit de négociation collective... »
Santé et sécurité				
Conditions de santé au travail	LA6 et LA8	Dans des comités mixtes Direction-salariés d'hygiène et de sécurité au travail visant à surveiller et à donner des avis sur les programmes de santé et de sécurité au travail. Programmes d'éducation, de formation, de conseil, de prévention et de maîtrise des risques mis en place pour aider les salariés, leur famille ou les membres des communautés locales en cas de maladie grave.	17.2.1 Santé et sécurité : Santé et sécurité au travail	
Sécurité au travail	LA6 et LA8	Dans des comités mixtes Direction-salariés d'hygiène et de sécurité au travail visant à surveiller et à donner des avis sur les programmes de santé et de sécurité au travail. Programmes d'éducation, de formation, de conseil, de prévention et de maîtrise des risques mis en place pour aider les salariés, leur famille ou les membres des communautés locales en cas de maladie grave.	17.2.1 Santé et sécurité : Santé et sécurité au travail	

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Accords signés avec les organisations syndicales en matière de santé et sécurité au travail	LA9	Questions de santé et de sécurité couvertes par des accords formels avec les syndicats.	17.2.1 Santé et sécurité : Santé et sécurité au travail	
Taux de fréquence des accidents du travail	LA7	Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail mortels, par zone géographique.	17.2.1 Santé et sécurité : Accidents du travail	
Taux de gravité des accidents du travail	LA7	Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail mortels, par zone géographique.	17.2.1 Santé et sécurité : Accidents du travail	
Comptabilisation des maladies professionnelles	LA7	Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail mortels, par zone géographique.	17.2.1 Santé et sécurité : Accidents du travail	
Politique formation				
Nombre total d'heures de formation	LA10 / LA11	Nombre total de salariés par catégorie professionnelle. Programmes de développement des compétences et de formation tout au long de la vie destinés à assurer l'employabilité des salariés et à les aider à gérer leur fin de carrière.	17.2.5 Formation	
Diversité et égalité des chances				
Politique et actions diversité – égalité des chances	LA13 / EC5 / EC7	Composition des organes de gouvernance et répartition des employés par sexe, tranche d'âge, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité. Distribution des ratios comparant le salaire d'entrée de base et le salaire minimum local sur les principaux sites opérationnels. Pertinences d'embauche locale et proportion de cadres dirigeants embauchés localement sur les principaux sites opérationnels.	17.2.4 Emploi : Diversité et égalité des chances	Respect des personnes : « Le Groupe Eurotunnel applique une politique de ressources humaines équitable et conforme aux lois. Il prohibe notamment toute discrimination fondée sur un motif illicite, tels le sexe, l'âge, les mœurs, l'appartenance à une race, à une ethnie ou à une nationalité, les handicaps, les opinions ou engagements religieux, politiques ou syndicaux. Toute pression, poursuite ou persécution à caractère moral ou sexuel ou, plus généralement, contraire à la loi est interdite. »

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Egalité hommes / femmes	LA14	Rapport du salaire de base des hommes et de celui des femmes par catégorie professionnelle.	17.2.4 Emploi : Diversité et égalité des chances, Egalité homme/femme	Respect des personnes : « Le Groupe Eurotunnel applique une politique de ressources humaines équitable et conforme aux lois. Il prohibe notamment toute discrimination fondée sur un motif illicite, tels le sexe, l'âge, les mœurs, l'appartenance à une race, à une ethnie ou à une nationalité, les handicaps, les opinions ou engagements religieux, politiques ou syndicaux. Toute pression, poursuite ou persécution à caractère moral ou sexuel ou, plus généralement, contraire à la loi est interdite. »
Emploi et insertion de personnes handicapées	LA13	Composition des organes de gouvernance et répartition des employés par sexe, tranche d'âge, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité.	17.2.4 Emploi : Emploi et insertion des salariés handicapés	
Lutte contre les discriminations et promotion de la diversité	LA13	Composition des organes de gouvernance et répartition des employés par sexe, tranches d'âges, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité.	17.2.4 Emploi : Diversité et égalité des chances	Respect des personnes : « Groupe Eurotunnel prohibe notamment toute discrimination fondée sur un motif illicite, tels le sexe, l'âge, les mœurs, l'appartenance à une race, à une ethnie ou à une nationalité. »
Promotion et respect des dispositions OIT (Droits de l'Homme)				
	LA et HR	Droit du travail / Droit de l'Homme.	17.1.1. Origine de la démarche RSE et engagements d'Eurotunnel	Respect des personnes : « Conformément aux principes du Pacte mondial des Nations Unies (<i>Global Compact</i>) en matière de Droits de l'homme, Groupe Eurotunnel prohibe toute violation des droits de l'Homme. »

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES				
Politique générale en matière environnementale				
Organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales. Le cas échéant démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement	Approche managériale	Eléments d'information expliquant comment une organisation prend en compte un ensemble de problématiques de façon à fournir un contexte pour la compréhension de sa performance dans un domaine donné.	17.4.1 Politique générale en matière environnementale	Préservation de l'environnement : « Conformément aux principes du Pacte mondial des Nations Unies (<i>Global Compact</i>) en matière d'environnement, Groupe Eurotunnel a une approche de précaution face aux problèmes touchant l'environnement. » « Groupe Eurotunnel veille à limiter par la mise en œuvre d'une politique active l'impact environnemental de ses activités et celles des utilisateurs de ses services. »
Formation et information des salariés en matière de protection de l'environnement	Approche managériale	Eléments d'information expliquant comment une organisation prend en compte un ensemble de problématiques de façon à fournir un contexte pour la compréhension de sa performance dans un domaine donné.	17.4.1 Politique générale en matière environnementale	Préservation de l'environnement : « Groupe Eurotunnel entend promouvoir une plus grande responsabilité de ses collaborateurs en matière d'environnement et de favoriser la mise au point et la diffusion de technologies respectueuses de l'environnement. » « Groupe Eurotunnel veille à limiter par la mise en œuvre d'une politique active l'impact environnemental de ses activités et celles des utilisateurs de ses services. » « Chaque collaborateur doit participer à la mise en œuvre des dispositions prises par Groupe Eurotunnel en faveur de la protection de l'environnement et de la promotion du Développement durable, en veillant à apporter sa contribution aux bonnes pratiques, notamment en matière de réduction des consommations, réduction de la production de déchets et de tri sélectif. »
Moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions	EN30	Total des dépenses et des investissements en matière de protection de l'environnement, par type.	17.4.1 Politique générale en matière environnementale : Prévention des risques	

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement (sauf risque de préjudice sérieux)	EN28 / EC2	Montant des amendes significatives et nombre total de sanctions non pécuniaires pour non-respect des lois et des réglementations environnementales. Implications financières et autres risques et opportunités pour les activités de l'organisation liés aux changements climatiques.	17.4.1 Politique générale en matière environnementale : Prévention des risques	
Pollution et gestion des déchets Prévention, réduction				
Prévention, réduction et réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement	EN22 / EN23 / EN24	Masse totale de déchets, par type et par mode de traitement. Nombre total et volume des déversements accidentels significatifs. Masse des déchets transportés, importés, exportés ou traités et jugés dangereux aux termes de la Convention de Bâle, Annexes I, II, III et VIII ; pourcentage de déchets exportés dans le monde entier.	17.4.3 Economie circulaire et gestion des déchets : Indicateur Déchets	
Prévention, recyclage et élimination des déchets	EN27	Pourcentage de produits vendus et de leurs emballages recyclés ou réutilisés, par catégorie.	17.4.3 Economie circulaire et gestion des déchets	
Prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité	EN25	Identification, taille, statut de protection et valeur de biodiversité des sources d'approvisionnement en eau et de leur écosystème connexe significativement touchés par l'évacuation et le ruissellement des eaux de l'organisation.	17.4.3. Economie circulaire et gestion des déchets	
Utilisation durable des ressources				
Consommation d'eau			17.4.2 Changement climatique et politique énergétique : Résultats de l'année	
Approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales	EN8 / EN9 / EN 21	Volume total d'eau prélevé, par source. Sources d'approvisionnement en eau significativement touchées par les prélèvements. Total des rejets dans l'eau, par type et par destination.	Cf. Consommation d'eau	
Consommation de matières premières	EN1	Consommation de matières en poids ou en volume.		
Mesures prises pour améliorer l'efficacité dans l'utilisation des matières premières	EN10	Pourcentage et volume total d'eau recyclée et réutilisée.	Cf. Consommation des matières premières	

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Consommation d'énergie	EN3 / EN4	<p>Consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire.</p> <p>Consommation d'énergie indirecte répartie par source d'énergie primaire.</p>	17.4.2 Changement climatique et politique énergétique : Indicateur sources énergétiques	
Mesures prises en compte pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	EN5 / EN6 / EN7	<p>Economie réalisée grâce à l'efficacité énergétique.</p> <p>Initiatives pour fournir des produits et des services reposant sur des sources d'énergie renouvelables ou à rendement amélioré, réductions des besoins énergétiques obtenues suite à ces initiatives.</p> <p>Initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues.</p>	17.4.2 Changement climatique et politique énergétique : Politique énergétique	
Utilisation des sols				
Le changement climatique				
Rejets de gaz à effet de serre	EN16 / EN17 / EN19 / EN20	<p>Emissions totales, directes ou indirectes, de gaz à effet de serre, en poids (teq CO2).</p> <p>Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre, en poids (teq CO2).</p> <p>Emissions de substances appauvrissant la couche d'ozone, en poids.</p> <p>Emissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air, par type et par poids.</p>	17.4.2 Changement climatique et politique énergétique : Indicateur émission de gaz à effet de serre (scope 1 et scope 2 du protocole de Kyoto)	
Adaptation aux conséquences du changement climatique	EN18 / EC2	<p>Initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et réductions obtenues.</p> <p>Implications financières et autres risques et opportunités pour les activités de l'organisation liés aux changements climatiques.</p>	17.4.2 Changement climatique et politique énergétique	

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Protection de la biodiversité				
Mesures prises pour préserver et développer la biodiversité	EN11 à EN15 / EN25	<p>Emplacement et superficie des terrains détenus, loués ou gérés dans ou au voisinage d'aires protégées et en zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées.</p> <p>Description des impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité des aires protégées ou des zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées.</p> <p>Habitats protégés ou restaurés.</p> <p>Stratégies, actions en cours et plans futurs de gestion des impacts sur la biodiversité.</p> <p>Nombre d'espèces menacées figurant sur la Liste rouge mondiale de l'UICN et sur son équivalent national et dont les habitats se trouvent dans des zones affectées par des activités, par niveau de risque d'extinction.</p> <p>Identification, taille, statut de protection et valeur de biodiversité des sources d'approvisionnement en eau et de leur écosystème connexe significativement touchés par l'évacuation et le ruissellement des eaux de l'organisation.</p>	17.4.4 Protection de la biodiversité	
INFORMATIONS SOCIETALES				
Impact territorial, économique et social de l'activité				
Impact territorial des activités en matière d'emploi et de développement régional	EC8 / EC9	<p>Développement et impact des investissements en matière d'infrastructures et des services, principalement publics, réalisés via une prestation commerciale, en nature ou à titre gratuit.</p> <p>Compréhension et description des impacts économiques indirects significatifs, y compris l'importance de ces impacts.</p>	17.3.3 Développement du territoire : Développement de l'emploi local, Développement de l'économie locale	

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Impact de son activité sur les populations riveraines ou locales	EC1 / EC6	<p>Valeur économique directe créée et distribuée, incluant les produits, les coûts opérationnels, prestations et rémunérations des salariés, donations et autres investissements pour les communautés, les résultats mis en réserves, les versements aux apporteurs de capitaux et aux Etats.</p> <p>Politique, pratiques et part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux sur les principaux sites opérationnels.</p>	<p>17.3.3 Développement du territoire : Développement de l'emploi local</p> <p>17.3.4 Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable</p>	
Relations avec les parties prenantes				
Conditions du dialogue avec les parties prenantes	4.14 à 4.17	<p>Périmètre du rapport (pays, divisions, filiales, installations en crédit-bail, coentreprises, fournisseurs, par exemple), voir pour plus amples informations le Protocole GRI sur le périmètre.</p> <p>Base d'identification et sélection des parties prenantes avec lesquelles dialoguer. Cela inclut le processus à suivre par l'organisation pour définir les groupes de parties prenantes et pour déterminer les groupes avec qui dialoguer ou ne pas dialoguer.</p> <p>Démarche de ce dialogue, et notamment fréquence par type et par groupe de parties prenantes.</p> <p>L'approche peut se faire par le biais d'enquêtes, de groupes de discussion, de panels au niveau des communautés, de panels consultatifs auprès des entreprises, par des communications écrites, des structures de dialogue Direction / syndicats.</p> <p>L'organisation doit indiquer si l'un quelconque de ces échanges a été mené pour les besoins spécifiques de la préparation du rapport.</p> <p>Questions et préoccupations clés soulevées via le dialogue avec les parties prenantes et manière dont l'organisation y a répondu, notamment lors de l'établissement de son rapport.</p>		

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Actions de soutien, de mécénat, de partenariat	EC1	Valeur économique directe créée et distribuée, incluant les produits, les coûts opérationnels, prestations et rémunérations des salariés, donations et autres investissements pour les communautés, les résultats mis en réserves, les versements aux apporteurs de capitaux et aux Etats.	17.3.3 Développement du territoire : Actions solidaires, Mécénat	
Sous-traitance et fournisseurs				
Prise en compte dans le politique achat des enjeux sociaux et environnementaux	EC6 / HR2	Politique, pratiques et part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux sur les principaux sites opérationnels. Pourcentage de fournisseurs et de sous-traitants majeurs dont le respect des droits de l'Homme a fait l'objet d'un contrôle ; mesures prises.	17.3.4 Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable	
Importance de la sous-traitance et prise en compte de la RSE dans les relations avec les fournisseurs et sous-traitants	3.6 / 4.14	Périmètre du rapport (pays, divisions, filiales, installations en crédit-bail, coentreprises, fournisseurs, par exemple), voir pour plus amples informations le Protocole GRI sur le périmètre. Périmètre du rapport (pays, divisions, filiales, installations en crédit-bail, coentreprises, fournisseurs, par exemple), voir pour plus amples informations le Protocole GRI sur le périmètre.	17.3.4 Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable	

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Loyauté des pratiques				
Actions engagées pour prévenir toutes formes de corruption	SO2 à SO4 – SO7 / SO8	<p>Pourcentage et nombre total de domaines d'activité stratégique soumis à des analyses de risques en matière de corruption.</p> <p>Pourcentage de salariés formés aux politiques et procédures anti-corruption de l'organisation.</p> <p>Mesures prises en réponse à des incidents de corruption.</p> <p>Nombre total d'actions en justice pour comportement anti-concurrentiel, infractions aux lois anti-trust et pratiques monopolistiques ; résultats de ces actions.</p> <p>Montant des amendes significatives et nombre total de sanctions non financières pour non-respect des lois et des réglementations.</p>	17.3.4 Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable	<p>Prévention et lutte contre la corruption : « Conformément aux principes du Pacte mondial des Nations Unies (Global Compact), la négociation et l'exécution des contrats ne doivent pas donner lieu à des comportements ou faits pouvant être qualifiés de corruption active ou passive, ou de complicité de trafic d'influence ou de favoritisme. »</p> <p>« Aucun collaborateur de Groupe Eurotunnel ne doit accorder directement ou indirectement à un tiers des avantages indus, de quelque nature qu'ils soient et par quelque moyen que ce soit, dans le but d'obtenir ou de maintenir une transaction commerciale ou un traitement de faveur. »</p> <p>« La corruption d'agents publics, sous toutes ses formes, est interdite. »</p> <p>« Chaque collaborateur doit éviter les rapports avec des tiers susceptibles de le placer personnellement en situation d'obligé et de faire naître un doute sur son intégrité. De la même manière, il veillera à ne pas exposer à une telle situation un tiers qu'il s'efforce de convaincre ou d'amener à conclure une affaire avec une société de Groupe Eurotunnel. »</p> <p>« Tout collaborateur qui serait sollicité à cet égard devrait en référer à sa hiérarchie, qui prendrait toutes mesures pour mettre fin à cette situation. »</p>

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Grenelle 2 – article 225	Equivalent GRI G3.1	Intitulé	Equivalence chapitre 17 du Document de Référence	Equivalence Charte Ethique et Comportements
Mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	PR1 / PR2	<p>Etapes du cycle de vie où sont évalués en vue de leur amélioration les impacts des produits et des services sur la santé et la sécurité, et pourcentage de catégories de produits et de services significatives soumises à ces procédures.</p> <p>Nombre total d'incidents de non-conformité aux réglementations et aux codes volontaires concernant les impacts sur la santé et la sécurité des produits et des services, par type de résultat.</p> <p>Mesures prises en réponse à des incidents de corruption.</p>	<p>17.2.1 Santé et sécurité</p> <p>Sécurité des installations : Sûreté des sites</p>	

17.6. POLITIQUE RSE : PRINCIPES, ENJEUX ET ENGAGEMENTS

La RSE, au cœur de la stratégie du Groupe

La Responsabilité sociale de l'Entreprise (RSE) suppose que les entreprises intègrent dans leur modèle économique et leur stratégie des problématiques environnementales et sociales. Démarche d'auto-régulation volontairement adoptée à ses débuts, la RSE s'est inscrite ensuite dans un cadre réglementaire initié en France, dès 2001-2002, par la loi sur les Nouvelles Régulations Economiques (NRE). La vérification des données sociales, sociétales et environnementales par un tiers indépendant est devenue plus tard obligatoire pour les entreprises françaises suite à la publication en 2012 du décret d'application de l'article 225 de la loi Grenelle 2 puis de l'arrêté du 13 mai 2013. Groupe Eurotunnel a devancé cette obligation et sa démarche va au-delà de la simple vérification.

Groupe Eurotunnel intègre la responsabilité sociale au cœur de ses activités et dans ses interactions avec les différentes parties prenantes internes et externes et affiche clairement ses engagements auprès de ses partenaires : salariés, clients, fournisseurs, actionnaires, investisseurs, collectivités territoriales, administrations, associations et communautés. Fidèle à ses principes, il mène depuis plus de vingt ans une politique à la fois exigeante et concrète en faveur de la Responsabilité Sociale de l'Entreprise qu'il exerce essentiellement dans trois domaines, qui sont autant d'axes stratégiques liés à ses activités :

- Les Hommes, c'est-à-dire chacun des 3 992 collaboratrices et collaborateurs du Groupe Eurotunnel ;
- La Nature, autrement dit l'environnement et les écosystèmes avec lesquels interagissent ses activités croissantes ;
- Le Territoire, ou toutes les communautés avec lesquelles le Groupe est en relation partout en France, en Grande-Bretagne et en Europe.

Groupe Eurotunnel a élaboré une politique RSE qui s'inscrit dans le respect des droits fondamentaux tels que définis dans les grands textes fondateurs internationaux : la déclaration universelle des droits de l'homme et la déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'Organisation Internationale du Travail.

Le Conseil d'administration de Groupe Eurotunnel et son Président-Directeur Général appuient sans réserve les principes énoncés dans ces codes et normes internationales. L'objectif de cette politique est de traduire ce soutien dans un ensemble de procédures opérationnelles qui définissent une approche commune pour toutes les entités du Groupe.

La conformité à cette politique sera surveillée et soumise en permanence à l'examen attentif du Conseil d'Administration du Groupe, soutenu par le Comité développement durable. Celle-ci sera par ailleurs communiquée aux parties prenantes à travers les différents rapports annuels du Groupe.

Des objectifs RSE seront définis chaque année et feront partie des objectifs assignés aux directeurs et responsables des différentes entités du Groupe. Ils seront examinés et évalués lors des entretiens annuels individuels.

Chaque responsable sera chargé de veiller à ce que les principes énoncés soient communiqués, compris et respectés par tous les employés.

Les enjeux

Groupe Eurotunnel a identifié cinq enjeux majeurs, qui répondent aux questions centrales énoncées par les grands textes fondateurs et les différents référentiels et normes internationaux (Global compact, GRI, ISO 26000). L'univers de ces enjeux est de plusieurs ordres : social, territorial, environnemental, économique et éthique.

- Les enjeux sociaux : respecter les droits des salariés
- Les enjeux territoriaux : développer les liens de proximité avec le territoire
- Les enjeux environnementaux : réduire l'impact de l'activité sur l'environnement
- Les enjeux économiques : maîtriser les relations avec les clients
- Les enjeux éthiques : poursuivre le développement des politiques et le partage des valeurs au sein du Groupe en relation avec les parties prenantes.

La maîtrise de ces enjeux a été et reste une priorité pour Groupe Eurotunnel qui, depuis son origine, s'est engagé dans une politique de responsabilité sociale qui concilie performance économique, équité sociale et protection de l'environnement dans une logique d'amélioration continue.

Enjeux sociaux

La maîtrise des enjeux sociaux passe, pour le Groupe, par un investissement total en faveur d'un environnement de travail qui favorise le développement et l'épanouissement personnels de ses collaborateurs. Les politiques des ressources humaines sont élaborées en fonction de critères qui militent en faveur d'une parfaite égalité des chances et de traitement entre tous les salariés. Dans sa Charte Ethique et Comportements, Groupe Eurotunnel s'est en effet engagé à lutter contre toutes les formes de

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

discrimination. Dans cette même Charte, il réaffirme avec force son adhésion aux principes et valeurs de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 et aux conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du travail ainsi qu'aux principes du Pacte mondial des Nations-Unies (Global Compact).

Pour accompagner le développement de ses collaborateurs et leur garantir un environnement de travail sûr et salubre, Groupe Eurotunnel fait de l'amélioration de la sécurité et de la santé au travail une préoccupation majeure avec l'ambition renouvelée et affirmée du zéro accident. Attentif à la progression des performances de ses salariés, le Groupe considère l'entretien individuel annuel comme un outil indispensable de gestion des ressources humaines et fixe par conséquent à tous les responsables de l'entreprise l'objectif de 100 % d'entretiens.

Fortement investi auprès des jeunes, le Groupe développe ses relations auprès des universités et écoles afin de favoriser une meilleure connaissance de ses métiers et une meilleure insertion des jeunes dans le monde professionnel. C'est ainsi qu'un accord a été signé en janvier 2013 avec l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, qui porte création pour une durée de cinq ans d'une chaire d'enseignement et de recherche intitulée « Science pour le transport ferroviaire », consacrée à l'étude de l'activité ferroviaire. Cette chaire a pour finalité d'aborder la formation et la recherche sur des thématiques associées à l'infrastructure et au service de transport. Cette initiative confirme la volonté de Groupe Eurotunnel de partager son expertise pour faire avancer la science et l'innovation et positionner le ferroviaire en métier d'avenir.

Groupe Eurotunnel porte également une grande attention à la formation aux métiers du ferroviaire. Créé en 2011 par le Groupe, un centre international de formation ferroviaire, le CIFFCO, contribue à la création d'emplois qualifiés et à l'insertion professionnelle. Il joue un rôle moteur dans le développement du transport ferroviaire et de ses métiers, et prend, plus généralement, part au développement économique et au rayonnement de la région Nord-Pas-de-Calais.

Enjeux territoriaux

Partenaire engagé dans son environnement économique et social, Groupe Eurotunnel a toujours été un acteur économique et un employeur local de premier plan. De par sa mission, il s'inscrit pleinement dans une logique d'« ancrage territorial », entendu, telle qu'une définition issue de l'ISO 26000 le précise, « comme le travail de proximité proactif d'une organisation vis-à-vis de la communauté, visant à prévenir et à résoudre les problèmes, à favoriser les partenariats avec des organisations et des parties prenantes locales et à avoir un comportement citoyen vis-à-vis de la communauté ».

Groupe Eurotunnel a contribué à la création de plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits dans le Kent et le Calais et a, de par son rôle d'aménageur, fortement contribué à la dynamisation de l'économie locale aux deux sorties du Tunnel et à la transformation positive du milieu dans lequel il évolue.

Groupe Eurotunnel a conscience que l'ancrage territorial ne se limite pas à assumer l'impact de ses activités sur le milieu mais qu'il induit un comportement responsable et citoyen. Aussi cherche-t-il constamment à renforcer son intégration dans son environnement immédiat à travers des engagements concrets et des actions solidaires tournées vers la communauté. Le Groupe milite par ailleurs en faveur de l'éducation et de la culture, conscient que le partage des connaissances est un facteur de plus grande égalité des chances.

Groupe Eurotunnel estime que son engagement en faveur du territoire est primordial d'autant qu'il contribue à la performance globale de l'entreprise, au climat interne et à la cohésion sociale, et à la fidélisation de ses salariés.

Pour être à la hauteur de ces enjeux, Groupe Eurotunnel s'engage à renforcer ses liens avec les communautés locales en apportant un soutien actif aux associations, écoles, universités et organisations avec lesquelles il collabore étroitement des deux côtés du Lien Fixe.

Enjeux environnementaux

Dans un monde aux ressources naturelles limitées, les entreprises ne pourront assurer leur pérennité qu'au prix d'efforts constants pour maîtriser leur consommation énergétique et réduire l'impact de leurs activités sur l'environnement. Pour Groupe Eurotunnel, c'est une évidence : il ne peut y avoir de succès sur le long terme sans une maîtrise renforcée de ses impacts environnementaux.

Engagé en faveur d'un transport « bas carbone », le Groupe conduit une stratégie ambitieuse qui associe le développement de son cœur d'activité, le transport transmanche, et la croissance externe, au-delà de la Liaison Fixe, dans ses deux grands métiers et domaines d'expertise : la gestion des infrastructures et les opérations ferroviaires.

Dès la construction du Tunnel, des dépenses ont été engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de l'entreprise sur l'environnement. Le système comprend des réseaux de collecte séparatifs des eaux pluviales et des eaux résiduaires, des bassins de rétention, des stations de traitement, etc. Par ailleurs, un système de management de l'environnement basé sur les exigences de la norme ISO 14001 a été mis en place dès 2002 par les Concessionnaires.

Pour 2015, Groupe Eurotunnel s'engage à agir en cohérence avec les principes du développement durable et conformément aux 3 principes du Pacte mondial relatifs à l'environnement. Pour y parvenir, le Groupe s'engage sur quatre axes :

- Réduire les impacts environnementaux de ses propres opérations, en mettant l'accent sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de ses consommations d'énergie, l'accroissement de la flotte des voitures électriques et l'optimisation de la gestion des déchets ;
- Sensibiliser le personnel aux gestes éco-citoyens ;
- Choisir des produits innovants et respectueux de l'environnement ;
- Renforcer les actions en faveur de la protection de la diversité.

Au-delà de ces engagements, Groupe Eurotunnel portera une attention particulière à l'approche environnementale de ses fournisseurs, auxquels il sera demandé la mise en œuvre d'actions en faveur de la protection de l'environnement.

Enjeux économiques

Groupe Eurotunnel place l'attention portée à chaque client au cœur de sa stratégie de développement. Pour ses équipes, au sein de toutes ses filiales, la qualité de service est une priorité et une exigence à la fois quotidiennes et stratégiques.

Ancré dans une culture binationale où la notion de « client » prévaut, Groupe Eurotunnel investit constamment dans l'adaptation de l'offre, la qualité de l'accueil, la ponctualité, la fluidité, le confort et la sécurité, autour d'un objectif central : accroître constamment le haut niveau de qualité de service qui fonde sa croissance économique. Avec une règle d'or : toute innovation, tout projet d'investissement doit démontrer son apport pour les clients avant d'être engagé. Cette démarche d'amélioration continue prend aujourd'hui un relief particulier, quand, plus de 20 ans après l'ouverture de l'exploitation, une nouvelle génération de clientèle se profile.

Cet engagement s'est concrétisé dès 2013 par le lancement d'importants projets dans les différentes filiales du Groupe, tels que la création d'une « Direction Expérience Clients », la rénovation des terminaux et des wagons des Navettes Camions, la téléphonie mobile dans l'ensemble du Tunnel, etc.

Premier opérateur ferroviaire privé en France et au Royaume-Uni, Europorte, une filiale de Groupe Eurotunnel, fait la différence par la qualité de service.

Engagé dans une démarche d'amélioration continue, Groupe Eurotunnel conduit un projet de transformation de ses terminaux dont la capacité d'accueil va être élargie afin d'offrir, à partir de 2015, davantage de départs, de voies de péages, un parking sécurisé, autant d'initiatives pour répondre en toute fluidité à la croissance attendue du trafic Camions.

La volonté de Groupe Eurotunnel et de ses filiales, entreprises de service, demeure celle de maintenir pour 2015 une qualité de service au meilleur niveau. La satisfaction de ses clients est une priorité absolue pour le Groupe. Pour 2015, il fixe comme objectif central, pour la concession, un taux de satisfaction clients pour l'activité passager de 90 %, un taux de 95 % pour les transporteurs et de 85 % pour les conducteurs concernant l'activité commerciale fret.

Pour répondre aux enjeux de l'approvisionnement responsable, le Groupe s'engage par ailleurs à entreprendre, au cours des deux prochaines années (2015-2016), un travail d'identification et d'évaluation de ses principaux fournisseurs dans le domaine du développement durable.

Enjeux éthiques

Pour définir ses priorités, Groupe Eurotunnel échange et poursuit un dialogue permanent avec ses parties prenantes internes et externes parmi lesquelles ses salariés, ses clients, ses fournisseurs, ses actionnaires, les collectivités locales, les concurrents, les pouvoirs publics, les organisations syndicales. Ce dialogue aide le groupe à mieux cerner les évolutions sociétales et ses enjeux, à faire émerger de nouveaux sujets et à amorcer la réflexion sur des projets pilotes.

Groupe Eurotunnel a pour ambition d'être une référence et un modèle au sein de l'industrie du transport en matière de responsabilité sociétale d'entreprise et entend maintenir son rôle d'acteur majeur du transport transmanche et sa position de leader mondial du ferroutage.

Cette ambition oblige à des engagements clairement énoncés. C'est ce qu'entreprend Groupe Eurotunnel, qui s'engage, à travers cette politique, à développer un climat de confiance et des relations loyales avec l'ensemble de ses parties prenantes internes et externes. Il s'engage notamment à :

- Agir avec loyauté envers ses clients et partenaires ;
- Susciter, maintenir et encourager un dialogue ouvert avec les diverses parties prenantes ;
- Renforcer son ancrage territorial ;
- Respecter scrupuleusement les droits fondamentaux tels que définis dans les grands principes internationaux : la déclaration universelle des droits de l'Homme et la déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT ;
- Rendre compte avec la plus grande transparence de ses résultats économiques, sociaux et environnementaux.

17.7. RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES, DESIGNÉ ORGANISME TIERS INDÉPENDANT, SUR LES INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES CONSOLIDÉES FIGURANT DANS LE RAPPORT DE GESTION

Exercice clos le 31 décembre 2015

Aux actionnaires,

En notre qualité de commissaire aux comptes de la société Groupe Eurotunnel SE désigné organisme tiers indépendant, accrédité par le COFRAC sous le numéro 3-1049⁽²⁾, nous vous présentons notre rapport sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2015, présentées dans le rapport de gestion (ci-après les « Informations RSE »), en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du code de commerce.

Responsabilité de la société

Il appartient au Conseil d'administration d'établir un rapport de gestion comprenant les Informations RSE prévues à l'article R. 225-105-1 du code de commerce, préparées conformément aux procédures utilisées par la société (ci-après les « Référentiels »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion et disponibles sur demande au siège de la société.

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les textes réglementaires, le code de déontologie de la profession ainsi que les dispositions prévues à l'article L. 822-11 du code de commerce. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, des normes d'exercice professionnel et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes

Il nous appartient, sur la base de nos travaux :

- d'attester que les Informations RSE requises sont présentes dans le rapport de gestion ou font l'objet, en cas d'omission, d'une explication en application du troisième alinéa de l'article R. 225-105 du code de commerce (Attestation de présence des Informations RSE) ;
- d'exprimer une conclusion d'assurance modérée sur le fait que les Informations RSE, prises dans leur ensemble, sont présentées, dans tous leurs aspects significatifs, de manière sincère conformément aux Référentiels (Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE) ;
- d'exprimer, à la demande de la société, une conclusion d'assurance raisonnable sur le fait que les informations sélectionnées par la société et identifiées par le signe ✓ dans le chapitre 17 du rapport de gestion ont été établies, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux Référentiels (Rapport d'assurance raisonnable sur une sélection d'Informations RSE).

Nos travaux ont mobilisé les compétences de huit personnes et se sont déroulés entre octobre 2015 et février 2016 sur une durée totale d'intervention d'environ quatorze semaines. Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en matière de RSE.

Nous avons conduit les travaux décrits ci-après conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France et à l'arrêté du 13 mai 2013 déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission et, concernant l'avis motivé de sincérité, à la norme internationale ISAE 3000⁽³⁾.

1. Attestation de présence des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

Nous avons pris connaissance, sur la base d'entretiens avec les responsables des directions concernées, de l'exposé des orientations en matière de développement durable, en fonction des conséquences sociales et environnementales liées à l'activité de la société et de ses engagements sociétaux et, le cas échéant, des actions ou programmes qui en découlent.

⁽²⁾ Dont la portée est disponible sur le site www.cofrac.fr.

⁽³⁾ ISAE 3000 – Assurance engagements other than audits or reviews of historical information.

Nous avons comparé les Informations RSE présentées dans le rapport de gestion avec la liste prévue par l'article R. 225-105-1 du code de commerce.

En cas d'absence de certaines informations consolidées, nous avons vérifié que des explications étaient fournies conformément aux dispositions de l'article R. 225-105 alinéa 3 du code de commerce.

Nous avons vérifié que les Informations RSE couvraient le périmètre consolidé, à savoir la société ainsi que ses filiales au sens de l'article L. 233-1 et les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce avec les limites précisées dans la note méthodologique présentée au chapitre 17 du rapport de gestion.

Conclusion

Sur la base de ces travaux et compte tenu des limites mentionnées ci-dessus, nous attestons de la présence dans le rapport de gestion des Informations RSE requises.

2. Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

Nous avons mené une dizaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation des Informations RSE auprès des directions en charge des processus de collecte des informations et, le cas échéant, responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques, afin :

- d'apprécier le caractère approprié des Référentiels au regard de leur pertinence, leur exhaustivité, leur fiabilité, leur neutralité, leur caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- de vérifier la mise en place d'un processus de collecte, de compilation, de traitement et de contrôle visant à l'exhaustivité et à la cohérence des Informations RSE et prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration des Informations RSE.

Nous avons déterminé la nature et l'étendue de nos tests et contrôles en fonction de la nature et de l'importance des Informations RSE au regard des caractéristiques de la société, des enjeux sociaux et environnementaux de ses activités, de ses orientations en matière de développement durable et des bonnes pratiques sectorielles.

Pour les informations RSE que nous avons considérées les plus importantes, présentées en Annexe :

- au niveau de l'entité consolidante et des entités, nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (organisation, politiques, actions), nous avons mis en œuvre des procédures analytiques sur les informations quantitatives et vérifié, sur la base de sondages, les calculs ainsi que la consolidation des données et nous avons vérifié leur cohérence et leur concordance avec les autres informations figurant dans le rapport de gestion ;
- au niveau d'un échantillon représentatif d'entités⁽⁴⁾ que nous avons sélectionnées en fonction de leur activité, de leur contribution aux indicateurs consolidés, de leur implantation et d'une analyse de risque, nous avons mené des entretiens pour vérifier la correcte application des procédures et pour identifier d'éventuelles omissions et mis en œuvre des tests de détail sur la base d'échantillonnages, consistant à vérifier les calculs effectués et à rapprocher les données des pièces justificatives. L'échantillon ainsi sélectionné représente en moyenne 78 % des effectifs et entre 56 % et 81 % des informations quantitatives environnementales présentées.

Pour les autres informations RSE consolidées, nous avons apprécié leur cohérence par rapport à notre connaissance de la société.

Enfin, nous avons apprécié la pertinence des explications relatives, le cas échéant, à l'absence totale ou partielle de certaines informations.

Nous estimons que les méthodes d'échantillonnage et tailles d'échantillons que nous avons retenues en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus. Du fait du recours à l'utilisation de techniques d'échantillonnages ainsi que des autres limites inhérentes au fonctionnement de tout système d'information et de contrôle interne, le risque de non-détection d'une anomalie significative dans les Informations RSE ne peut être totalement éliminé.

⁽⁴⁾ Informations sociales : Eurotunnel Services GIE (ESGIE), Europorte France (EPF, Socorail, Europorte Proximité, Europorte Holding), GB Railfreight.
Informations environnementales : France Manche SA (FM SA), Europorte France (EPF, Socorail, Europorte Proximité, Europorte Holding), GB Railfreight.

17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Conclusion

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les Informations RSE, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément aux Référentiels.

3. Rapport d'assurance raisonnable sur une sélection d'informations RSE

Nature et étendue des travaux

Concernant les informations sélectionnées par la société et identifiées par le signe ✓, nous avons mené des travaux de même nature que ceux décrits dans le paragraphe 2 ci-dessus pour les Informations RSE considérées les plus importantes mais de manière plus approfondie, en particulier en ce qui concerne le nombre de tests.

L'échantillon sélectionné représente ainsi en moyenne 78 % des effectifs et entre 56 % et 81 % des informations quantitatives environnementales identifiées par le signe ✓ présentées.

Nous estimons que ces travaux nous permettent d'exprimer une assurance raisonnable sur les informations sélectionnées par la société.

Conclusion

A notre avis, les informations sélectionnées par la société et identifiées par le signe ✓ ont été établies, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux Référentiels.

Fait à Paris – La Défense, le 17 février 2016

KPMG S.A.

Fabrice Odent
Associé

Philippe Amaud
Associé
Département Changement Climatique & Développement Durable

Annexe

Indicateurs sociaux	Niveau d'assurance
Effectifs fin de période, répartition par sexe	
Âge moyen	
Taux d'encadrement	
Taux d'emploi non permanent	
Nombre d'heures de formation	Raisonné
Taux de fréquence des accidents du travail	
Taux de gravité des accidents du travail	
Taux d'absentéisme	
Coût de la formation	
Part de la masse salariale dédiée à la formation	Modéré

Indicateurs environnementaux	Niveau d'assurance
Consommation d'eau	
Emissions de gaz à effet de serre	Raisonné
Déchets produits (dangereux, non dangereux)	

Informations qualitatives	
Thèmes sociaux	Les conditions de santé et sécurité au travail Les politiques mises en œuvre en matière de formation
Thèmes environnementaux	L'organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales Les consommations d'énergie et les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique Les rejets de gaz à effet de serre
Thèmes sociaux	Les mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs Les mesures prises en matière d'emploi et de développement régional L'importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale

18. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

18.1. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

À la date du présent Document de Référence, le capital social de GET SE est composé de 550 000 000 Actions. Au 31 décembre 2015, le capital social de GET SE était composé de 550 000 000 Actions et le nombre de droits de vote théoriques, sur la base duquel sont calculés les franchissements de seuils, s'établissait à 638 741 746. Le nombre total de droits de vote exerçable en assemblée générale s'établissait à 627 891 019.

L'écart :

- entre le nombre de droits de vote théoriques et le nombre de droits de vote exerçables en assemblée générale, n'est pas significatif : il provient des actions détenues en autocontrôle par GET SE, dans le cadre de son programme de rachat décrit au paragraphe 21.1.8 du présent Document de Référence et qui sont privées du droit de vote ; et
- entre le nombre d'actions composant le capital et le nombre de droits de vote théoriques n'est pas significatif : il résulte des droits de vote double dont bénéficient les actionnaires au nominatif, comme indiqué au paragraphe 21.2.5 du présent Document de Référence.

La répartition du capital social de GET SE est la suivante :

Actionnariat (% du capital)	31 décembre 2015	31 décembre 2014
– individuels	9,98 %	11,21 %
– dépositaires	52,01 %	48,94 %
– institutionnels	36,21 %	38,02 %
– auto détention	1,80 %	1,82 %
Nombre actions	550 000 000	550 000 000

Source : analyse TPI et registre nominatif.

La société peut, dans les conditions réglementaires, demander à tout moment à l'organisme chargé de la compensation des titres le nom ou la dénomination sociale, la nationalité et l'adresse des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que le nombre de titres détenus par chacun d'eux. À la demande de la société, les informations visées ci-dessus peuvent être limitées aux personnes détenant un nombre de titres fixé par cette dernière. Sur la base de la dernière interrogation au 31 décembre 2015, la répartition géographique du capital est estimée ainsi qu'il suit :

	% du capital
France	19 %
Royaume Uni	23 %
États Unis	39 %
Reste du Monde	19 %
TOTAL	100 %

Au 18 février 2016, date de la dernière déclaration de franchissement de seuil à l'AMF, trois actionnaires détiennent encore plus de 5 % du capital social :

Actionnariat ⁽¹⁾	Actions	% capital ⁽²⁾	Droits de vote théoriques	% droits de vote théoriques ⁽³⁾
Aero	85 289 551	15,50	170 579 102	26,70
BlackRock	32 396 274	5,89	32 396 274	5,07
Rare Infrastructure Limited	27 820 768	5,05	27 820 788	4,36

⁽¹⁾ Base : données déclaration AMF au moment considéré

⁽²⁾ Base : 31 décembre 2015: 550 000 000 Actions

⁽³⁾ Base : 31 décembre 2015 : 638 741 746 droits de vote théoriques

Aero 1 Global & International S.à.r.l. (Aero)

Par courrier à l'AMF le 26 septembre 2011, la société de droit de l'état du Delaware The Goldman Sachs Group, Inc. (Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, City of Wilmington, County of New Castle, Etat du Delaware, Etats Unis), a déclaré (déclaration AMF n° 211C1770) avoir franchi en hausse, le 22 septembre 2011, indirectement, par l'intermédiaire de sociétés qu'elle contrôle, les seuils de 20 % et 25 % des droits de vote de la société GET SE et détenir indirectement, 85 289 551 actions, représentant 163 315 953 droits de vote, soit 15,64 % du capital et 26,05 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 545 344 183 Actions représentant 626 903 140 droits de vote, en application du 2^{ème} alinéa de l'article 223-11 du règlement général.

BlackRock, Inc

Par courrier reçu le 12 mai 2015, la société BlackRock, Inc, agissant pour le compte de clients et de fonds dont elle assure la gestion, a déclaré (déclaration AMF n° 215C0612) avoir franchi en hausse, le 7 mai 2015, le seuil de 5 % des droits de vote de la société GET SE et détenir, pour le compte desdits clients et fonds, 27 942 547 Actions, soit 5,08 % du capital et 4,38 % des droits de vote, sur la base d'un capital représentant 638 656 258 droits de vote en application de l'article 223-11 du règlement général.

Par courrier reçu le 3 août 2015, la société BlackRock, Inc, agissant pour le compte de clients et de fonds dont elle assure la gestion, a déclaré (déclaration AMF n° 215C1177) avoir franchi en hausse, le 29 juillet 2015, le seuil de 5 % des droits de vote de la société GET SE et détenir, pour le compte desdits clients et fonds, 32 328 185 Actions, soit 5,88 % du capital et 5,06 % des droits de vote, sur la base d'un capital représentant 638 744 554 droits de vote.

Par courrier reçu le 15 février 2016, la société BlackRock, Inc., agissant pour le compte de clients et de fonds dont elle assure la gestion, a déclaré (déclaration AMF n° 216C0504) avoir franchi en baisse, le 10 février 2016, le seuil de 5 % des droits de vote de la société GET SE et détenir, pour le compte desdits clients et fonds, 31 882 805 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,80 % du capital et 4,99 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 711 357 droits de vote. Ce franchissement de seuils résulte d'une cession d'Actions sur le marché et d'une diminution du nombre d'Actions détenues à titre de collatéral.

Par courrier reçu le 16 février 2016, la société BlackRock, Inc., agissant pour le compte de clients et de fonds dont elle assure la gestion, a déclaré (déclaration AMF n° 216C0513) avoir franchi en hausse, le 11 février 2016, le seuil de 5 % des droits de vote de la société GET SE et détenir, pour le compte desdits clients et fonds, 32 396 274 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,89 % du capital et 5,07 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 711 357 droits de vote. Ce franchissement de seuils résulte d'une augmentation du nombre d'actions GET SE détenues à titre de collatéral.

Rare Infrastructure Limited/Legg Mason Inc.

Par courriers reçus le 20 avril 2015, complété par un courrier reçu le 21 avril 2015, la société de droit australien Rare Infrastructure Limited (Level 13, 35 Clarence Street, Sydney NSW 2000, Australie) agissant pour le compte de fonds dont elle assure la gestion, avait déclaré à l'AMF (déclaration AMF 215C0487), avoir franchi en hausse, le 7 avril 2015, le seuil de 5 % du capital de la société Groupe Eurotunnel et détenir, à cette date, pour le compte desdits fonds, 27 738 970 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,04 % du capital et 4,34 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 656 258 droits de vote. Ce franchissement de seuil résultait d'une acquisition d'Actions Groupe Eurotunnel SE sur le marché.

Par courrier reçu le 7 mai 2015, la société de droit australien Rare Infrastructure Limited (Level 13, 35 Clarence Street, Sydney NSW 2000, Australie), agissant pour le compte de fonds dont elle assure la gestion, avait déclaré (déclaration AMF 215C0592) avoir franchi en baisse, le 4 mai 2015, le seuil de 5 % du capital et détenir, pour le compte desdits fonds, 26 948 796 Actions représentant autant de droits de vote, soit 4,90 % du capital et 4,22 % des droits de vote de cette société, sur la base d'un capital

18 PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

composé de 550 000 000 Actions représentant 638 656 258 droits de vote. Ce franchissement de seuil résultait d'une diminution du nombre d'Actions sous gestion.

Par courrier reçu le 9 décembre 2015, la société de droit de l'Etat du Maryland Legg Mason Inc. (100 International Drive, Baltimore Maryland 21202, Etats-Unis), a déclaré (déclaration AMF 215C1970) avoir franchi en hausse, le 4 décembre 2015, indirectement, par l'intermédiaire des sociétés Rare Infrastructure Limited⁽⁴⁾ et QS Investors LLC qu'elle contrôle, le seuil de 5 % du capital de la société Groupe Eurotunnel SE et détenir 28 255 016 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,14 % du capital et 4,42 % des droits de vote de la société, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 709 570 droits de vote. Ce franchissement de seuil résultait d'une acquisition d'Actions sur le marché.

Par courrier reçu le 3 février 2016, la société de droit de l'Etat du Maryland Legg Mason, Inc. (100 International Drive, Baltimore Maryland 21202, Etats-Unis), a déclaré à l'AMF (déclaration AMF 216C0387), avoir franchi en baisse, le 29 janvier 2016, indirectement, par l'intermédiaire des sociétés Rare Infrastructure Limited et QS Investors LLC qu'elle contrôle, le seuil de 5 % du capital de la société Groupe Eurotunnel SE et détenir 26 561 791 Actions représentant autant de droits de vote, soit 4,83 % du capital et 4,16 % des droits de vote de cette société, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 711 357 droits de vote. Ce franchissement de seuil résulte d'une cession d'Actions sur le marché.

Par courrier reçu le 18 février 2016, la société de droit de l'Etat du Maryland Legg Mason, Inc. (100 International Drive, Baltimore Maryland 21202, Etats-Unis), a déclaré à l'AMF (déclaration AMF 216C0523) avoir franchi en hausse, le 12 février 2016, indirectement, par l'intermédiaire des sociétés Rare Infrastructure Limited et QS Investors LLC qu'elle contrôle, le seuil de 5 % du capital de la société GET SE et détenir 27 820 788 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,06 % du capital et 4,36 % des droits de vote, (sur la base d'un capital composé de 550 000 000 actions représentant 638 711 357 droits de vote) et répartis comme suit :

Actionnariat ⁽⁵⁾	Actions	% capital	Droits de vote	% droits de vote
Rare Infrastructure Limited	27 212 243	4,95	27 212 263	4,26
QS Investors LLC	608 525	0,11	608 525	0,10
Total Legg Mason Inc.	27 820 768	5,06	27 820 788	4,36

⁽⁵⁾ Base : données déclaration AMF au moment considéré

Ce franchissement de seuil résulte d'une acquisition d'Actions hors marché.

À la connaissance de la société, il n'existe aucun autre actionnaire détenant directement ou indirectement seul ou de concert, plus de 5 % du capital ou des droits de vote.

Historique

Pour mémoire The Capital Group Companies, Inc a, depuis 2015, ramené sa participation en deçà du seuil de 5 % du capital social :

- Par courrier reçu le 12 mai 2015, la société The Capital Group Companies, Inc. a déclaré (déclaration 215C0611) avoir franchi en baisse, le 8 mai 2015, le seuil de 5 % des droits de vote de GET SE et détenir 31 381 367 Actions représentant autant de droits de vote, soit 5,71 % du capital et 4,91 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 656 258 droits de vote, en application du 2^{ème} alinéa de l'article 223-11 du règlement général. Ce franchissement de seuil résulte d'une cession d'Actions GET SE sur le marché.
- Par courrier reçu le 12 août 2015 Capital Group a notifié à l'AMF (déclaration AMF 215C1217) la réduction de sa participation ramenée à 25 149 680 Actions, représentant 4,57 % du capital et 3,94 % des droits de vote, sur la base d'un capital composé de 550 000 000 Actions représentant 638 744 554 droits de vote, en application du 2^{ème} alinéa de l'article 223-11 du règlement général de l'AMF). Ce franchissement de seuil résulte d'une cession d'Actions GET SE sur le marché.

18.2. DÉTENTION DU CONTRÔLE

À la connaissance de GET SE, il n'existe aucun accord dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de GET SE.

À l'exception des droits de vote double décrits au paragraphe 21.2.5 du présent Document de Référence, il n'existe pas de droits de vote spécifiques attachés à l'une ou l'autre des Actions. En revanche, les actions de préférence dites Actions B et Actions C visées en section 21.2.3 du présent Document de référence, sont dépourvues du droit de vote lors des assemblées ordinaires et extraordinaires des titulaires d'Actions (ordinaires), étant précisé qu'elles disposent du droit de vote en assemblée spéciale des titulaires d'Actions B et d'Actions C.

⁽⁴⁾ Agissant pour le compte de fonds dont elle assure la gestion

19. OPERATIONS AVEC DES APPARENTES

Le détail des opérations avec les parties liées pour l'année 2015 figure en note DD des états financiers consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.1.	<i>INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES</i>	189
20.2.	<i>INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA</i>	189
20.3.	<i>ETATS FINANCIERS ANNUELS</i>	189
20.3.1	<i>Comptes consolidés de GET SE au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent</i>	189
20.3.2	<i>Comptes sociaux de GET SE au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent</i>	242
20.4.	<i>VÉRIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES ANNUELLES</i>	262
20.5.	<i>DATE DES DERNIÈRES INFORMATIONS FINANCIÈRES</i>	262
20.6.	<i>INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES ET AUTRES</i>	262
20.7.	<i>POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES</i>	262
20.8.	<i>PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE</i>	263
20.8.1	<i>Commission de la concurrence britannique</i>	263
20.8.2	<i>CIG</i>	264
20.8.3	<i>Impact sur la situation financière et la rentabilité de Groupe Eurotunnel</i>	264
20.9.	<i>CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE</i>	265
20.10.	<i>TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ GET SE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES</i>	265
20.11.	<i>HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES</i>	266

20.1. INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES

Les informations financières présentées dans le présent Document de Référence (en section 20.3), ou incluses par référence au sein de ce dernier, en application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, sont celles relatives à GET SE, société holding du Groupe, et à ses filiales.

20.2. INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA

Néant.

20.3. ETATS FINANCIERS ANNUELS

20.3.1 COMPTES CONSOLIDÉS DE GET SE AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015 ET LE RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES Y AFFÉRENT

—

SOMMAIRE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

<i>Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015</i>	191
<i>Compte de résultat consolidé</i>	193
<i>Etat du résultat global consolidé</i>	194
<i>Bilan consolidé</i>	195
<i>Tableau de variation des capitaux propres consolidé</i>	196
<i>Tableau de flux de trésorerie consolidé</i>	197
<i>Notes annexes</i>	198
A. <i>Événements importants</i>	198
B. <i>Principes de préparation, principales règles et méthodes comptables</i>	199
C. <i>Périmètre de consolidation</i>	207
D. <i>Actifs destinés à la vente et activités non poursuivies</i>	208
E. <i>Information sectorielle</i>	209
F. <i>Chiffre d'affaires</i>	210
G. <i>Effectifs et charges de personnel</i>	211
H. <i>Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants</i>	211
I. <i>Autres produits et (charges) opérationnels</i>	211
J. <i>Coût de l'endettement financier net</i>	212
K. <i>Autres produits et (charges) financiers</i>	212
L. <i>Impôts sur bénéfices</i>	212
M. <i>Profit / (perte) par action</i>	215
N. <i>Immobilisations incorporelles et goodwill</i>	216
O. <i>Immobilisations corporelles</i>	217
P. <i>Titres mis en équivalence</i>	219
Q. <i>Actifs financiers</i>	219
R. <i>Capital social</i>	221
S. <i>Variation des capitaux propres</i>	222

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

<i>T. Paiements fondés sur des actions</i>	222
<i>U. Avantages postérieurs à l'emploi</i>	226
<i>V. Dettes financières</i>	229
<i>W. Tableau de croisement des classes d'instruments financiers et catégories comptables et juste valeurs</i>	234
<i>X. Risques financiers</i>	236
<i>Y. Provisions</i>	240
<i>Z. Dettes d'exploitation et autres passifs</i>	240
<i>AA. Engagements hors bilan</i>	240
<i>BB. Contrats de location simple</i>	240
<i>CC. Honoraires des commissaires aux comptes</i>	241
<i>DD. Parties liées</i>	241
<i>EE. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice</i>	241

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de la société Groupe Eurotunnel SE, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants.

Evaluation des immobilisations en concession

En application des principes comptables décrits dans la note B.3.vi des comptes consolidés et conformément à la note O.1 de ces mêmes comptes, Groupe Eurotunnel a effectué un test de dépréciation afin de s'assurer que la valeur recouvrable des immobilisations en concession reste supérieure à leur valeur nette comptable. Nous avons examiné les modalités de mise en œuvre de ce test fondé sur la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs après impôts et investissements de renouvellement, ainsi que les principales hypothèses et paramètres utilisés. Nous avons ensuite examiné les analyses de sensibilité réalisées. Nous avons également vérifié que la note O.1 des comptes consolidés donne une information appropriée.

Présentation du segment maritime et de ses actifs

En application des principes comptables décrits dans les notes B.3.iii et suite à la cessation de son activité maritime, exposée à la note A.1 de ces mêmes comptes, Groupe Eurotunnel présente les actifs du segment maritime en actifs destinés à la vente et le résultat net de ce même segment en résultat net des activités non poursuivies. Nous avons examiné la présentation dans les états financiers du segment maritime et de ses actifs. Nous avons également vérifié que les notes A.1 et D des comptes consolidés donnent une information appropriée.

Simplification de la structure financière

En application des principes comptables décrits dans la note B.3.ix des comptes consolidés, Groupe Eurotunnel a traité l'opération de simplification de la structure de sa dette à long terme, exposée à la note A.2 et la note V.1, comme une renégociation de l'emprunt existant. Nous avons examiné la modification de la structure et de certaines conditions de l'Emprunt à Long Terme, ainsi que la présentation dans les comptes consolidés de cette opération. Nous avons également vérifié que les notes A.2 et V.1 des comptes consolidés donnent une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

3 Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 17 février 2016

Courbevoie, le 17 février 2016

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Mazars

Fabrice Odent
Associé

Jean-Marc Deslandes
Associé

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	31 decembre 2015	31 decembre 2014 ^(*)
Chiffre d'affaires	F	1 222 012	1 113 865
Achats et charges externes		(393 140)	(351 533)
Charges de personnel	G,H	(286 807)	(253 101)
Marge d'exploitation (EBITDA)		542 065	509 231
Dotations aux amortissements	N,O	(151 815)	(161 133)
Résultat opérationnel courant		390 250	348 098
Autres produits opérationnels	I	2 981	10 291
Autres charges opérationnelles	I	(6 232)	(7 826)
Résultat opérationnel		386 999	350 563
Quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalences	P	(1 315)	(579)
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalences		385 684	349 984
Produits financiers	J	2 604	2 553
Coût de l'endettement financier brut	J	(265 617)	(275 052)
Coût de l'endettement financier net		(263 013)	(272 499)
Autres produits financiers	K	30 048	23 272
Autres charges financières	K	(37 523)	(28 081)
Résultat des activités poursuivies avant impôts : profit		115 196	72 676
Impôts sur les bénéfices des activités poursuivies	L	(7 500)	(3 245)
Résultat net des activités poursuivies : profit		107 696	69 431
Résultat net des activités non poursuivies : perte	D	(7 478)	(12 320)
Résultat net consolidé : profit		100 218	57 111
Résultat net attribuable :			
Part du Groupe		100 451	57 225
Part des minoritaires		(233)	(114)
Résultat net par action (en euros) :	M		
Résultat de base, part du Groupe		0,19	0,11
Résultat dilué, part du Groupe		0,18	0,11
Résultat de base des activités poursuivies		0,20	0,13
Résultat dilué des activités poursuivies		0,20	0,13
Résultat de base des activités non poursuivies		(0,01)	(0,02)
Résultat dilué des activités non poursuivies		(0,01)	(0,02)

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessous.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

ETAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Eléments non recyclables ultérieurement en résultat net :			
Gains et pertes actuariels sur avantages de personnel	U	(8 294)	(33 332)
Impôts liés	L	306	167
Eléments recyclables ultérieurement en résultat net :			
Ecarts de conversion		(115 066)	(110 925)
Variation de la valeur de marché des instruments de couverture de taux	V	29 217	(572 534)
Impôts liés	L	1 230	7 927
(Perte) nette enregistrée directement en capitaux propres		(92 607)	(708 697)
Profit de l'exercice – part du Groupe		100 451	57 225
Profit / (perte) comptabilisé – part du Groupe		7 844	(651 472)
(Perte) comptabilisée – part des minoritaires		(233)	(114)
Total des profits / (pertes) comptabilisés		7 611	(651 586)

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

BILAN CONSOLIDÉ

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	31 decembre 2015	31 decembre 2014
ACTIF			
Ecarts d'acquisition	N	19 308	18 193
Immobilisations incorporelles	N	6 958	9 337
Total des immobilisations incorporelles		26 266	27 530
Immobilisations mises en Concession	O	6 166 615	6 229 499
Immobilisations propres	O	183 079	220 967
Total des immobilisations corporelles		6 349 694	6 450 466
Titres mis en équivalence	P	3 897	1 693
Impôts différés actifs	L	149 497	140 759
Autres actifs financiers	Q.1	167 031	166 564
Total des actifs non courants		6 696 385	6 787 012
Stocks		3 540	3 531
Clients et comptes rattachés	Q.2	129 442	145 655
Autres créances	Q.2	62 882	42 511
Autres actifs financiers	Q.1	192	174
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Q.3	405 912	384 723
Sous-total des actifs courants		601 968	576 594
Actifs destinés à la vente	D	64 675	-
Total des actifs courants		666 643	576 594
Total de l'actif		7 363 028	7 363 606
PASSIF			
Capital social	R	220 000	220 000
Primes d'émission		1 711 796	1 711 796
Réserves		(337 877)	(315 094)
Résultat de l'exercice		100 451	57 225
Ecart de conversion		(30 911)	84 155
Capitaux propres – part du Groupe		1 663 459	1 758 082
Intérêts minoritaires		(342)	(109)
Total des capitaux propres		1 663 117	1 757 973
Engagements de retraite	U	98 301	81 298
Dettes financières	V	4 017 341	4 040 311
Autres dettes financières	V	79 177	-
Instruments dérivés de taux	V	1 170 242	1 199 459
Total des passifs non courants		5 365 061	5 321 068
Provisions	Y	8 265	1 845
Dettes financières	V	46 914	43 505
Autres dettes financières		17 353	-
Dettes d'exploitation	Z	222 727	199 635
Dettes diverses et produits constatés d'avance	Z	39 591	39 580
Total des passifs courants		334 850	284 565
Total des passifs et capitaux propres		7 363 028	7 363 606

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	Capital social	Primes d'émission	Réserves consolidées	Résultat de l'exercice	Ecart de conversion	Part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total
1 ^{er} janvier 2014	220 000	1 711 796	252 328	101 361	195 080	2 480 565	5	2 480 570
Transfert en réserves consolidées			101 361	(101 361)		-		-
Paiement de dividende			(80 886)			(80 886)		(80 886)
Paiements fondés sur des actions			5 195			5 195		5 195
Acquisition / vente d'actions auto-détenues			4 680			4 680		4 680
Résultat de la période				57 225		57 225	(114)	57 111
Profit / (perte) net enregistré directement dans l'Etat de résultat global :								
• Gains et pertes actuariels sur avantages de personnel			(33 332)			(33 332)		(33 332)
• Impôts liés			167			167		167
• Variation de la valeur de marché des instruments de couverture de taux			(572 534)			(572 534)		(572 534)
• Impôts liés			7 927			7 927		7 927
• Ecart de conversion					(110 925)	(110 925)		(110 925)
31 décembre 2014	220 000	1 711 796	(315 094)	57 225	84 155	1 758 082	(109)	1 757 973
Transfert en réserves consolidées			57 225	(57 225)		-		-
Paiement de dividende (note S)			(97 272)			(97 272)		(97 272)
Paiements fondés sur des actions ⁽⁴⁾			7 240			7 240		7 240
Acquisition / vente d'actions auto-détenues			(12 435)			(12 435)		(12 435)
Résultat de la période				100 451		100 451	(233)	100 218
Profit / (perte) net enregistré directement dans l'Etat de résultat global :								
• Gains et pertes actuariels sur avantages de personnel			(8 294)			(8 294)		(8 294)
• Impôts liés			306			306		306
• Variation de la valeur de marché des instruments de couverture de taux			29 217			29 217		29 217
• Impôts liés			1 230			1 230		1 230
• Ecart de conversion					(115 066)	(115 066)		(115 066)
31 décembre 2015	220 000	1 711 796	(337 877)	100 451	(30 911)	1 663 459	(342)	1 663 117

* Dont 3 930 milliers d'euros au titre des actions gratuites, 1 311 milliers d'euros au titre des options de souscriptions et 1 999 milliers d'euros au titre des actions de préférence.

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Marge d'exploitation (EBITDA) des activités poursuivies		542 065	509 231
Marge d'exploitation (EBITDA) des activités non poursuivies	D	(5 069)	(11 650)
Ajustement de taux	(*)	(3 187)	6 685
Variation des stocks		18	116
Variation des créances courantes		6 614	(20 013)
Variation des dettes courantes		15 339	13 432
Variation de trésorerie courante		555 780	497 801
Autres produits et charges opérationnels		(4 247)	7 052
Impôts décaissés		(7 235)	(2 440)
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles		544 298	502 413
Achats d'immobilisations		(135 630)	(128 609)
Ventes d'immobilisations		27 154	56 921
Variation des prêts et avances consentis		2 240	(4 967)
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement		(106 236)	(76 655)
Dividende versé		(97 272)	(80 886)
Exercice des stocks options		2 878	3 406
Rachat des actions propres		(13 965)	-
Flux net sur contrat de liquidité		(1 307)	1 256
Encaissement provenant d'emprunts		4 087	21 828
Frais payés sur emprunts		(42 220)	(221)
Intérêts versés sur emprunts		(186 543)	(184 266)
Intérêts versés sur les contrats de couverture de taux		(67 260)	(64 269)
Remboursement contractuel des emprunts		(39 314)	(35 130)
Intérêts reçus sur trésorerie et équivalents de trésorerie		2 466	2 584
Intérêts reçus sur autres actifs financiers		6 555	6 434
Flux de trésorerie net lié aux activités de financement		(431 895)	(329 264)
Variation de trésorerie		6 167	96 494

* L'ajustement résulte de la prise en compte des éléments du compte de résultat au taux de clôture.

MOUVEMENTS DE L'EXERCICE

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	2015	2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 1 ^{er} janvier		384 723	276 725
Incidence des variations des taux de change		14 930	11 468
Variation de trésorerie		6 167	96 494
Variation des intérêts		92	36
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 31 décembre	Q.3	405 912	384 723

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

NOTES ANNEXES

Groupe Eurotunnel SE, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe Eurotunnel. Ses actions sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris et sur NYSE Euronext Londres. Le terme « Groupe Eurotunnel SE » ou « GET SE » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « Groupe » ou « Groupe Eurotunnel » concerne l'ensemble économique composé de Groupe Eurotunnel SE et de ses filiales.

Les activités du Groupe sont notamment la conception, le financement, la construction et l'exploitation de l'infrastructure et du système de transport de la Liaison Fixe, selon les termes de la Concession (expirant en 2086), ainsi que l'activité de fret ferroviaire. L'activité maritime a été abandonnée en 2015 (voir note A.1 ci-dessous).

A. Evénements importants

A.1 Cessation de l'activité maritime

En juillet 2012, Eurotunnel avait acheté trois navires (le Berlioz, le Rodin et le Nord Pas-de-Calais) dans le cadre d'une procédure de cession d'actifs lancée par le Tribunal de Commerce suite à la liquidation de SeaFrance. Groupe Eurotunnel avait confié l'exploitation des navires à une société indépendante, la SCOP SeaFrance.

A la suite de la décision du *Competition Appeal Tribunal*, le 9 janvier 2015, confirmant l'interdiction d'accoster au port de Douvres avec tout navire à compter du 9 juillet 2015, le Groupe a annoncé son intention de se désengager de son activité maritime et de chercher un repreneur pour les trois navires. La décision du *Competition Appeal Tribunal* a été confirmée par la *Supreme Court* le 16 décembre 2015.

Au cours de l'exercice, le processus de désengagement du Groupe de son activité maritime s'est matérialisé de la manière suivante :

- Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur les deux navires, le Berlioz et le Rodin. Du fait de la clause d'inaliénabilité de cinq ans imposée lors de leur achat en 2012, cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Groupe Eurotunnel étudie la possibilité de demander au Tribunal de commerce de Paris de lever la clause d'inaliénabilité.
- Au 1^{er} juillet 2015, l'activité commerciale du segment MyFerryLink a cessé suite au non-renouvellement des contrats entre Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance.
- Le Rodin et le Berlioz ayant été occupés par les marins de la SCOP SeaFrance jusqu'au début du mois de septembre, la remise de ces navires à DFDS n'a été effectuée que le 15 septembre 2015. Depuis cette date, les deux navires ont fait l'objet de travaux de réhabilitation et ont été livrés à DFDS respectivement le 9 et le 11 février 2016, dates auxquelles leur location-financement a démarré.
- Suite à la décision de la *Supreme Court* en décembre 2015, le Groupe a été contraint de cesser définitivement son activité maritime et a annoncé son intention de se désengager du Nord Pas-de-Calais.

Compte tenu de ces éléments, le Groupe considère qu'au cours du deuxième semestre 2015, les conditions d'application de la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » ont été remplies en ce qui concerne l'activité maritime. Dans les états financiers consolidés, les activités du segment MyFerryLink sont présentées comme suit :

- Les navires le Berlioz, le Rodin et le Nord Pas-de-Calais sont traités comme des actifs destinés à la vente et sont présentés séparément sur une ligne spécifique du bilan au 31 décembre 2015, sans reclassement de la période comparative au 31 décembre 2014.
- Le résultat net du segment maritime réalisé sur l'exercice, ainsi que celui de la période comparative, sont présentés sur une seule ligne du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ».
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles, d'investissement et de financement attribuables à ces activités non poursuivies sur l'exercice, ainsi que pour la période comparative, sont intégrés dans le tableau des flux de trésorerie consolidé du Groupe.

Les informations chiffrées du segment MyFerryLink sont présentées à la note D ci-dessous.

A.2 Simplification de la structure financière

Le 24 décembre 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord destiné à simplifier la structure de sa dette à long terme en retirant deux des trois rehausseurs de crédits (« monolines »), Ambac et FGIC, des garants des obligations Channel Link Entreprises Finance, le véhicule de titrisation de la dette Eurotunnel mis en place par les prêteurs en 2007. Les conséquences de cette opération sur l'Emprunt à Long Terme sont exposées à la note V.1 ci-dessous.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les frais engagés à cet effet, à hauteur de 123 millions d'euros, ont pour contrepartie une baisse du taux d'intérêt de 0,6 % sur certaines tranches de la dette.

Cette opération, qui n'a pas entraîné de modification substantielle des conditions de l'Emprunt à Long Terme, est reflétée de la manière suivante dans les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2015 :

- Les frais directement attribuables à l'opération ont été comptabilisés en ajustement à la valeur comptable des tranches A de l'Emprunt à Long Terme, et seront amortis sur la période résiduelle jusqu'à l'échéance de ces dettes.
- Des frais de consentement de 17,5 millions d'euros qui ne sont pas directement attribuables à la modification de la tranche A de l'Emprunt à Long Terme ont été comptabilisés en « Autres charges financières » au compte de résultat au 31 décembre 2015.
- La part des frais de l'opération payée sur l'exercice 2015 s'élèvent à 42 millions d'euros, dont 17,5 millions d'euros de frais de consentement.

A.3 Impact migrants

Dans le contexte de la forte concentration de migrants dans le Calais, le Groupe, avec le soutien des autorités françaises et britanniques, a pris et continue à prendre les mesures nécessaires pour assurer le maintien de ses services et la disponibilité de ses installations. Ces mesures ont induit d'importantes dépenses d'investissement et frais de sureté supplémentaires pour le segment de la Liaison Fixe au cours de l'exercice 2015. Les moyens engagés sont soit assurés directement par les Etats, soit financés par Groupe Eurotunnel et remboursés en partie par les Etats. L'impact net sur les achats et charges externes de l'exercice 2015 s'élève à 7 millions d'euros.

Le Groupe a également soumis aux deux Etats, à travers la Commission inter-gouvernementale, une réclamation au titre des pertes de revenus attribuables aux perturbations causées par les intrusions des migrants au cours de l'exercice. Aucun produit n'a été comptabilisé à ce titre au cours de l'exercice 2015.

B. Principes de préparation, principales règles et méthodes comptables

B.1 Déclaration de conformité

Les comptes consolidés ont été établis conformément aux normes comptables internationales (IFRS) telles qu'adoptées par l'Union Européenne jusqu'au 31 décembre 2015. Les IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne diffèrent sur certains aspects des IFRS publiés par l'IASB. Néanmoins, le Groupe s'est assuré que l'information financière pour les périodes présentées n'aurait pas été substantiellement différente s'il avait appliqué les IFRS telles que publiées par l'IASB.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration le 17 février 2016, et seront soumis à l'assemblée générale des actionnaires pour approbation.

B.2 Principes de préparation et de présentation des comptes consolidés

Les comptes consolidés résultent de la consolidation de GET SE et ses filiales figurant dans le tableau en note C ci-dessous. Les exercices comptables des sociétés du Groupe couvrent la période 1^{er} janvier au 31 décembre.

Eurotunnel n'est pas soumis au contrôle et à la régulation des services et de leurs prix. Les critères de reclassement relatifs à l'interprétation IFRIC 12 sur les concessions ne lui sont pas applicables.

L'interprétation IFRIC 21 « Taxes prélevées par une autorité publique » publiée par l'IASB a été adoptée par l'Union Européenne et est devenue applicable pour le Groupe à partir du 1^{er} janvier 2015. Cette interprétation indique que le passif relatif à cette catégorie de taxes doit être comptabilisé en fonction du fait générateur de l'obligation de payer la taxe tel que prévu par la législation.

Les principaux textes potentiellement applicables au Groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union Européenne sont :

- La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers » applicable, de manière obligatoire, aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018.
- La norme IFRS 15 « Produits provenant de contrats avec les clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017 ou 1^{er} janvier 2018.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- Les amendements aux normes IAS 1 « Présentation des états financiers », IFRS 11 « Partenariats » (amendement relatif à l'acquisition d'une quote-part dans une activité conjointe), IFRS 10 « Etats financiers consolidés » et IAS 28 « Participations dans des entreprises associés » (amendement relatif aux ventes et contributions d'actifs entre le Groupe et les entités mises en équivalence), IAS 16 « Immobilisations corporelles », IAS 38 « Immobilisations incorporelles » (amendement relatif à la clarification sur les méthodes d'amortissement) et IAS 19 « Avantage au personnel » (amendement relatif aux cotisations des membres du personnel dans le cadre des régimes à cotisations définies) pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016.

Les effets potentiels de ces textes sont en cours d'analyse. Les autres normes, interprétations et amendements à des normes existantes ne sont pas applicables pour le Groupe.

i. Taux de change

Les comptes sociaux de GET SE et les comptes consolidés de GET SE sont préparés en euros.

Les comptes des entités britanniques du Groupe, et notamment de GBRf, de CTG et de ses filiales, sont préparés en livre sterling. Leurs comptes ont été convertis en euros de la manière suivante :

- Le report à nouveau, ainsi que les immobilisations mises en Concession et les amortissements y afférant au taux historique.
- Les autres actifs et passifs au taux en vigueur à la date du bilan.
- Le compte de résultat, à l'exception des amortissements des Concessionnaires, au taux moyen.
- Les écarts de conversion sont portés au bilan dans un poste spécifique des capitaux propres.
- Les taux moyens et de clôture des exercices 2015 et 2014 ont été les suivants :

€/£	2015	2014
Taux de clôture	1,362	1,284
Taux moyen	1,375	1,258

ii. Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers consolidés nécessite de retenir des estimations et des hypothèses qui influencent la valeur des actifs et des passifs du bilan, ainsi que le montant des produits et charges de l'exercice. Le conseil d'administration revoit périodiquement les valorisations et les estimations sur la base de l'expérience et de tout autre élément pertinent utile pour la détermination d'une évaluation raisonnable et appropriée des actifs et passifs présentés au bilan.

D'autres conditions et hypothèses pourraient conduire à des estimations significativement différentes. L'utilisation d'estimations concerne principalement l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles (voir respectivement notes N et O), l'évaluation de la situation fiscale différée du Groupe (voir note L), et certains éléments de valorisation des actifs et passifs financiers (voir note W).

B.3 Principales règles et méthodes comptables

i. Regroupement d'entreprises et écart d'acquisition

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que présentée dans la norme IFRS 3 Révisée. En application de cette méthode, les actifs acquis, les dettes et les passifs éventuels repris sont comptabilisés à leur juste valeur.

Le goodwill ou « écart d'acquisition » représente l'excédent entre le coût d'acquisition et la part acquise de la juste valeur des actifs, des passifs et des passifs éventuels identifiables. Il est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et est comptabilisé au bilan.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis excède le coût d'acquisition, un « écart d'acquisition négatif » est immédiatement comptabilisé en résultat.

Les frais directement attribuables à des opérations d'acquisition sont comptabilisés en résultat opérationnel de l'exercice.

ii. Participations dans les sociétés mises en équivalence

Les participations du Groupe consolidées selon la méthode de la mise en équivalence regroupent les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable et les entités contrôlées conjointement. Ces participations sont initialement enregistrées au coût d'acquisition, comprenant le cas échéant le goodwill dégagé. Leur valeur comptable est, par la suite, augmentée ou diminuée

pour prendre en compte la part du Groupe dans les bénéfices ou les pertes, réalisés après la date d'acquisition. Lorsque les pertes sont supérieures à la valeur de l'investissement net du Groupe dans une société mise en équivalence, ces pertes ne sont pas reconnues, à moins que le Groupe n'ait contracté un engagement de recapitalisation pour le compte de cette société.

S'il existe un indice de perte de valeur, la valeur recouvrable est testée et les pertes de valeur résultant de ces tests de dépréciation sont comptabilisées en diminution de la valeur comptable des participations correspondantes.

Le Groupe Eurotunnel a choisi comme méthode de présentation de faire figurer dans le résultat opérationnel la quote-part du résultat net des sociétés mises en équivalence dont la nature opérationnelle est dans le prolongement de l'activité du Groupe, après le résultat opérationnel et avant un sous-total dénommé « résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalences ».

iii. Actifs et passifs détenus en vue de la vente et activités non poursuivies

La norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » spécifie le traitement comptable applicable aux actifs détenus en vue de la vente, la présentation et les informations à fournir sur les activités non poursuivies.

a) Actifs détenus en vue de la vente

Les actifs non courants détenus en vue de la vente sont présentés sur une ligne séparée du bilan dès lors que (i) le Groupe a pris la décision de vendre le (les) actifs(s) concernés et (ii) la vente est considérée hautement probable. Ces actifs sont évalués au montant le plus faible entre leur valeur comptable et leur juste valeur diminuée des coûts de la vente.

Les immobilisations corporelles, classées en « Actifs destinés à la vente », ne font plus l'objet de tests de dépréciation et leur amortissement est arrêté à la date d'application d'IFRS 5.

b) Activités non poursuivies

Une activité abandonnée est une composante dont le Groupe a décidé de se séparer, soit sous forme d'arrêt de l'activité, soit sous forme de vente et qui représente un secteur d'activité distinct, faisant l'objet d'un plan unique et coordonné de sortie.

Dès lors que les critères sont remplis, les résultats des activités non poursuivies sont présentés séparément dans le compte de résultat consolidé pour chaque période. Le Groupe évalue si une activité abandonnée constitue un secteur d'activité distinct essentiellement sur la base de sa contribution relative dans les états financiers consolidés du Groupe.

Les activités non poursuivies (y compris les actifs non courants, les actifs courants et passifs correspondants classés comme destinés à la vente) ont été évaluées dans leur ensemble au montant le plus bas entre leur valeur comptable et leur juste valeur diminuée des coûts de la vente.

Les coûts spécifiquement encourus dans le contexte de la cessation de l'activité sont présentés en résultat sur la ligne « Résultat net des activités non poursuivies ».

iv. Immobilisations incorporelles relatives aux contrats commerciaux

Ces immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire sur la durée de vie estimée des contrats commerciaux.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

v. Immobilisations corporelles et amortissements

Les éléments d'immobilisations corporelles sont exprimés à leur valeur nette comptable, correspondant au prix de revient diminué des amortissements et dépréciations. Les immobilisations sont amorties en fonction de leurs durées d'utilisation mentionnées ci-après :

	Liaison Fixe	Europorte	Maritime
Tunnels	Concession ^(*)	–	–
Terminaux et terrains afférents	10 ans à Concession ^(*)	–	–
Equipement fixes et autres matériels	5 ans à Concession ^(*)	–	–
Terrain, construction et agencements	–	Durée de contrat / 20 ans	10 ans
Matériel industriel	–	3 à 10 ans	5 à 10 ans
Matériels roulants	5 à 60 ans	5 à 35 ans	–
Navires	–	–	5 à 23 ans ^(**)
Terrains propres	non amortis	–	–
Equipements de bureaux	3 à 10 ans	3 à 10 ans	3 à 10 ans

* La Concession expire en 2086.

** La durée d'amortissement a été déterminée pour chaque navire sur une durée de vie de 30 ans à compter de leur date de première mise en service.

Les durées d'utilisation prévisibles des immobilisations sont revues et, si nécessaire, modifiées en fonction de l'expérience acquise.

Les immobilisations en Concession non renouvelables font l'objet d'un amortissement linéaire sur toute la durée de la Concession. Les immobilisations renouvelables sont amorties selon le mode linéaire.

Un amortissement de caducité des immobilisations renouvelables sera constitué à partir du dernier renouvellement d'immobilisation sur la durée résiduelle de la Concession.

Pour les navires, le calcul des amortissements tenait compte de leur valeur résiduelle estimée en fin de vie, déterminée sur la base de leur valeur de cession pour démolition.

Les subventions d'investissements reçues sur l'exercice ont suivi l'affectation de l'actif auquel elles sont rattachées.

vi. Dépréciation des actifs immobilisés

Conformément à la norme IAS 36, la valeur des actifs est revue à chaque clôture des comptes afin d'apprécier s'il existe un indice quelconque montrant que l'actif ou le groupe d'actif a pu voir sa valeur significativement modifiée.

Au sein du Groupe Eurotunnel, chaque secteur d'activité représente une unité génératrice de trésorerie (UGT). Toutefois, dans certains cas, l'UGT pourra être constituée d'une ou plusieurs entités juridiques opérationnelles.

Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'utilité. La valeur vénale est déterminée par référence à des études menées par des experts indépendants.

La valeur d'utilité des UGT est calculée par la méthode d'actualisation des cash-flows opérationnels prévisionnels après impôt et après investissements de renouvellement, tels qu'ils ressortent des plans d'affaires établis par chaque UGT et validés par le management du Groupe dans le cadre de son pilotage opérationnel. La période du plan d'affaires est de trois ans. Pour les actifs en Concession, les flux sont extrapolés sur la base d'une hypothèse de croissance sur la durée restante de la Concession. Pour les actifs hors Concession, cette extrapolation est complétée par une valeur terminale qui est évaluée sur la base d'une capitalisation à l'infini des flux de trésorerie avec un taux de croissance modéré limité au taux d'inflation. Le taux d'actualisation retenu est le WACC calculé par UGT à la clôture de chaque exercice. Si la valeur recouvrable d'un actif immobilisé devient inférieure à sa valeur nette comptable, cette dernière est ramenée à la valeur recouvrable par le biais d'une dépréciation.

Les écarts d'acquisition font l'objet d'un test de perte de valeur annuel. La valeur recouvrable est calculée pour l'UGT à laquelle peut être rattaché le goodwill.

vii. Engagements de retraite

Le Groupe constitue une provision pour indemnité de départ en retraite des salariés sous contrat français en fonction de ses engagements contractuels ou légaux, ainsi qu'une provision pour les avantages postérieurs à l'emploi de ses salariés sous contrat britannique, adhérents aux fonds de retraite à prestations définies administrés par CTG et ESL et au fonds de retraite de GBRf. Le passif, enregistré au bilan au titre des régimes à prestations définies, représente la valeur actualisée de l'obligation au titre des plans à prestations définies à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs dédiés. Ces engagements sont évalués selon la méthode actuarielle des unités de crédit projetées sur la base d'évaluations actuarielles effectuées lors de chaque clôture annuelle. Tous les coûts des services rendus au cours de l'exercice et le coût financier sont présentés dans le poste « charges de personnel » du compte de résultat consolidé. Les réévaluations de l'obligation au titre des régimes à prestations définies comprenant (i) les pertes et gains actuariels, (ii) le rendement réel des actifs et (iii) les variations de l'effet du plafonnement des actifs sont constatées dans les autres éléments de l'état du résultat global consolidé.

viii. Provisions

Des provisions sont constituées lorsqu'il existe une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé et dont la sortie probable de ressources peut être évaluée de manière fiable.

ix. Instruments financiers

Actifs financiers

En application d'IAS 39, les actifs financiers sont classés suivant l'une des quatre catégories suivantes :

- les actifs financiers à la juste valeur par le compte de résultat ;
- les prêts et créances ;
- les actifs détenus jusqu'à échéance ;
- les actifs disponibles à la vente.

La classification induit le traitement comptable de ces instruments. Elle est déterminée par le Groupe à la date de comptabilisation initiale, en fonction de l'objectif suivant lequel ces actifs ont été acquis. Les achats et ventes d'actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction, date à laquelle le Groupe est engagé dans l'achat ou la vente de l'actif.

Les actifs financiers à la juste valeur par le compte de résultat

Il s'agit d'actifs financiers détenus par le Groupe à des fins de réalisation d'un profit de cession à court terme, ou encore d'actifs financiers volontairement classés dans cette catégorie.

Ces actifs sont évalués à la juste valeur avec enregistrement des variations de valeur en résultat.

Classés en actifs courants dans les équivalents de trésorerie, ces instruments financiers comprennent notamment les parts d'OPCVM de trésorerie.

Les prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers, dont les paiements sont déterminés ou déterminables, qui ne sont pas cotés sur un marché actif et qui ne sont ni détenus à des fins de transaction ni disponibles à la vente.

Ces actifs sont évalués initialement à la juste valeur, puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Pour les créances à court terme sans taux d'intérêt déclaré, la juste valeur est assimilée au montant de la facture d'origine sauf si le taux d'intérêt effectif a un impact significatif.

Ces actifs font l'objet de tests de dépréciation en cas d'indice de perte de valeur. Une dépréciation est comptabilisée si la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable estimée.

Les créances rattachées à des participations et les créances commerciales sont incluses dans cette catégorie. Elles figurent en actifs financiers et en créances commerciales.

Les actifs détenus jusqu'à échéance

Les actifs détenus jusqu'à échéance sont des actifs financiers, autres que les prêts et créances, ayant une échéance fixée, dont les paiements sont déterminés ou déterminables, et que le Groupe a l'intention et la capacité de détenir jusqu'à cette échéance. A la date de la clôture, le Groupe n'a désigné aucun actif financier dans cette catégorie comptable.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente sont des actifs financiers qui ne font pas partie des catégories précitées. Ils sont évalués à la juste valeur. Les plus ou moins-values latentes constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession. Cependant lorsqu'il existe un indice objectif de dépréciation d'un actif disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat. Les dépréciations constatées sur les titres à revenus variables ne peuvent pas être reprises lors d'un arrêté ultérieur. Les critères de dépréciations définis par le Groupe pour les titres et les actions (titres à revenus variables) correspondent à une perte durable ou significative. Pour les instruments de dette, une dépréciation n'est enregistrée en résultat qu'en présence d'indice de perte de valeur en lien avec le risque de contrepartie.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché. Pour les titres non cotés, elle est déterminée par référence à des transactions récentes ou par des techniques de valorisation qui intègrent des données de marché fiables et observables. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est évalué au coût historique. Ces actifs font alors l'objet de tests de dépréciation afin d'en apprécier le caractère recouvrable.

Cette catégorie comprend les titres de participation non consolidés et les autres actifs financiers.

Passifs financiers

Les passifs financiers comprennent au titre de la norme IAS 39 :

- les emprunts et concours bancaires ;
- les dérivés.

Emprunts

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur diminuée des coûts de transaction, puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour les passifs financiers à taux fixe, les frais financiers sont comptabilisés à un taux d'intérêt constant jusqu'à échéance de l'emprunt selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui permet d'actualiser l'ensemble des flux contractuels dus au titre de l'emprunt jusqu'à son échéance. Ces flux sont calculés à partir des flux prévisionnels dus au titre de chacun des instruments financiers constituant l'emprunt financier. Le calcul comprend notamment les coûts relatifs à la transaction, et l'ensemble des primes payées ou reçues.

Pour les passifs financiers à taux variable, les flux de trésorerie sont périodiquement réestimés pour refléter les fluctuations des taux d'intérêt du marché, modifiant ainsi le taux d'intérêt effectif.

Pour les passifs financiers à taux fixe indexés sur l'inflation, les flux de trésorerie sont périodiquement réestimés pour refléter les fluctuations des niveaux d'inflation constatés, modifiant ainsi le taux d'intérêt effectif.

Une modification substantielle des conditions de tout ou partie d'un passif financier existant est comptabilisée comme une extinction du passif initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. Les conditions sont substantiellement différentes si la valeur actualisée des flux de trésorerie selon les nouvelles conditions, y compris les honoraires versés nets des honoraires reçus, et actualisée par application du taux d'intérêt effectif initial, est différente d'au minimum 10 % de la valeur actualisée des flux de trésorerie restants du passif financier initial. Dans le cas de la comptabilisation d'une modification des termes comme une extinction, les frais ou honoraires non encore amortis sont comptabilisés en profit ou perte lors de l'extinction. Si la modification n'est pas comptabilisée comme une extinction de la dette, tous les coûts ou honoraires encourus constituent un ajustement de la valeur comptable du passif et sont amortis sur la durée résiduelle du passif modifié.

Instruments de couverture de taux d'intérêt

Tous les instruments dérivés sont destinés à couvrir l'exposition au risque de taux. Ils sont comptabilisés à la valeur de marché et sont utilisés comme des instruments de couverture de flux de trésorerie.

Couverture du flux de trésorerie : les instruments dérivés dont l'objectif est de couvrir le taux flottant de la dette sont considérés comme des instruments de couverture de flux de trésorerie. La portion de gain ou de perte liée aux variations de juste valeur réputée efficace est comptabilisée au niveau des capitaux propres et ce jusqu'au moment où la transaction couverte est elle-même reconnue dans les états financiers du Groupe. La portion réputée inefficace est directement comptabilisée au niveau du résultat financier. Les gains et pertes constatés en capitaux propres sont rapportés au compte de résultat de l'exercice au cours duquel l'élément couvert affecte le résultat. Les instruments de couverture de taux d'intérêt, présentés dans la note V sur les

emprunts, répondent aux critères définis par la norme IAS 39 et sont donc comptabilisés selon le principe de couverture des flux de trésorerie.

x. Paiements en actions

Les options de souscriptions d'actions sont comptabilisées selon la norme IFRS 2. Les options sont évaluées à leur juste valeur à la date d'attribution (voir note B.4 ci-dessous) et les évolutions de valeur postérieures à la date d'attribution sont sans incidence sur l'évaluation initiale. La valeur, ainsi déterminée, est enregistrée en charges de personnel, linéairement entre la date d'attribution et la date de maturité (période d'acquisition des droits) avec contrepartie directe en capitaux propres.

xi. Actions propres

Les actions auto-détenues par GET SE sont enregistrées en diminution des capitaux propres à leur coût d'acquisition. Les cessions sont imputées directement en capitaux propres et ne génèrent aucun résultat.

xii. Conversion des éléments en devises

Les transactions en devises sont converties dans la monnaie de comptes de chaque entité aux taux en vigueur à la date de chacune des transactions. Les créances et dettes libellées en devises, à l'exception des éléments mentionnés dans la note B.2i ci-dessus, sont converties sur la base des taux en vigueur à la date du bilan. Les écarts résultant de cette réévaluation sont portés au compte de résultat.

xiii. Comptabilisation de ventes

Le chiffre d'affaires correspond aux ventes de services dans le cadre des activités courantes. Les ventes sont constatées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services, soit en l'occurrence lors de la réalisation du transport. En conséquence, à leur date d'émission les titres de transport pour l'activité Navettes sont comptabilisés en « produits constatés d'avance ».

xiv. Profits nets ou pertes nettes pour chaque catégorie d'instruments financiers

Les produits et charges d'intérêts présentés dans le compte de résultat incluent :

- Les intérêts sur les actifs et passifs financiers comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le calcul du taux d'intérêt effectif inclut l'intégralité des commissions et des marges payées ou reçues entre les parties au contrat, qui font partie intégrante du taux d'intérêt effectif, des coûts de transaction et de toutes les autres primes positives ou négatives. Les coûts de transaction sont les coûts marginaux directement imputables à l'acquisition, à l'émission ou à la sortie d'un actif ou d'un passif financier.
- Les variations de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture (pour la partie inefficace).

xv. Impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat se compose de l'impôt exigible et de l'impôt différé. L'impôt est comptabilisé en résultat sauf s'il se rattache à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres, auquel cas il est comptabilisé en capitaux propres.

Impôt courant

L'impôt exigible est le montant estimé de l'impôt dû au titre du bénéfice imposable de l'exercice, déterminé en utilisant les taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi-adoptés à la date de clôture et tout ajustement du montant de l'impôt exigible au titre des périodes précédentes.

L'impôt supplémentaire qui résulte de la distribution de dividendes est comptabilisé lorsque les dividendes à payer sont comptabilisés au passif.

Impôt différé

Le Groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporelles existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, sauf exceptions prévues par IAS 12 « Impôts sur le résultat ».

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés au niveau de chaque groupe fiscal.

Les actifs d'impôts différés relatifs aux différences temporelles ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs.

B.4 Détermination de la juste valeur

Les règles et méthodes du Groupe requièrent la détermination de la juste valeur pour des actifs et passifs, financiers et non-financiers. La juste valeur a été déterminée, au titre de leur évaluation et pour la présentation des informations en annexes selon les méthodes suivantes. Lorsqu'elle est applicable, une information approfondie relative aux hypothèses utilisées dans la détermination de la juste valeur est communiquée dans les notes spécifiques sur ces actifs et passifs.

Instruments non financiers

Immobilisations corporelles

La juste valeur des immobilisations corporelles acquises suite à un regroupement d'entreprises est évaluée en retenant la plus élevée des valeurs vénale ou d'utilité.

Immobilisations incorporelles

La juste valeur des immobilisations incorporelles acquises suite à un regroupement d'entreprises est évaluée selon la méthode de valeur actualisée des flux de trésorerie futurs après impôts dégagés par les actifs concernés.

Paievements fondés sur des actions

La juste valeur des plans de stock-options et des actions de préférence est déterminée en appliquant le modèle binomial de Black & Scholes et l'approche Monte-Carlo. Les bases de calcul de cette évaluation incluent le cours de l'action à la date d'attribution, le prix d'exercice des options, la volatilité attendue, la durée de vie attendue, les dividendes attendus, le taux d'intérêt sans risque, et le taux de turnover des bénéficiaires. Pour les options assorties de conditions de performance qui ne sont pas liées au marché, celles-ci ne sont pas prises en compte dans l'évaluation de la juste valeur.

Instruments financiers

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur sont classés selon un niveau de juste valeur soit :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à l'aide de prix cotés (non ajustés) observés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à l'aide de données (« inputs »), autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminées à partir de prix).
- Niveau 3 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les dépôts à vue dont l'échéance est inférieure ou égale à trois mois à partir de la date d'acquisition qui sont sujets à un risque non significatif de changement de valeur et qui sont utilisés par le Groupe dans la gestion des engagements à court terme. Les placements monétaires sont évalués à leurs valeurs de marché à la date de clôture.

Créances clients et autres créances

La juste valeur des créances clients et autres créances est évaluée sur la base de leur valeur recouvrable. Cette juste valeur est déterminée pour les besoins de l'information en annexe dans le cadre des créances acquises lors d'un regroupement d'entreprises.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Instruments dérivés

La juste valeur des instruments de couverture de taux est évaluée par actualisation des flux contractuels sur la base d'évaluations fournies par les contreparties financières et en intégrant le risque de crédit (CVA) ou le risque de contrepartie (DVA).

B.5 Indicateurs financiers

Définition des principaux indicateurs financiers :

i. EBITDA / marge d'exploitation

La notion d'EBITDA (ou marge d'exploitation) retenue par le Groupe correspond au résultat opérationnel courant corrigé des dotations aux amortissements.

ii. Distinction entre résultat opérationnel courant et résultat opérationnel

Le Groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat opérationnel ». Ce solde, appelé « résultat opérationnel courant », exclut les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et dont le montant est particulièrement significatif. Le Groupe applique ainsi la recommandation n° 2013-03 de l'Autorité des Normes Comptables.

C. Périmètre de consolidation

Les sociétés acquises ou constituées pendant l'exercice sont consolidées à partir de leur date d'acquisition ou de constitution.

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation GET SE au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2015 sont les suivantes :

	Pays d'immatriculation des sociétés	Méthode de consolidation	31 décembre 2015		31 décembre 2014	
			% d'intérêts	% de contrôle	% d'intérêts	% de contrôle
Segment Liaison Fixe						
Groupe Eurotunnel SE (GET SE)	France	IG		Société holding		
France Manche SA (FM, le Concessionnaire français)	France	IG	100	100	100	100
The Channel Tunnel Group Limited (CTG, le Concessionnaire britannique)	Angleterre	IG	100	100	100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS (CIFFCO)	France	IG	100	100	100	100
Cheriton Resources 14 Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
ElecLink Limited	Angleterre	ME	49	49	49	49
Euro-Immo GET SAS	France	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Agent Services Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Financial Services Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Management Services Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel SE	Belgique	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Services GIE (ESGIE)	France	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Services Limited (ESL)	Angleterre	IG	100	100	100	100
Gamond Insurance Company Limited (GICL)	Guernesey	IG	100	100	100	100
GET Elec Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS	France	IG	100	100	100	100

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

	Pays d'immatriculation des sociétés	Méthode de consolidation	31 décembre 2015		31 décembre 2014	
			% d'intérêts	% de contrôle	% d'intérêts	% de contrôle
Segment Europorte						
Bourgogne Fret Services SAS	France	IG	63	100	63	100
Europorte Channel SAS	France	IG	100	100	100	100
Europorte France SAS	France	IG	100	100	100	100
Europorte Proximité SAS	France	IG	100	100	100	100
Europorte SAS	France	IG	100	100	100	100
Euroscop SAS	France	IG	100	100	100	100
GB Railfreight Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
JP Services SAS	France	IG	63	100	63	100
Socorail SAS	France	IG	100	100	100	100
Segment MyFerryLink présenté en activités non poursuivies						
Euro-TransManche 3 BE SAS	France	IG	100	100	100	100
Euro-TransManche 3 NPC SAS	France	IG	100	100	100	100
Euro-TransManche 3 SAS	France	IG	100	100	100	100
Euro-TransManche Holding SAS	France	IG	100	100	100	100
Euro-TransManche SAS	France	IG	100	100	100	100
MyFerryLink SAS	France	IG	100	100	100	100
Sociétés n'ayant pas d'activité significative en 2015						
Cheriton Leasing Limited, Cheriton Resources 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16 Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Developments Limited (EDL)	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Finance Limited (EFL)	Angleterre	IG	100	100	100	100
Eurotunnel Trustees Limited (ETRL)	Angleterre	IG	100	100	100	100
EurotunnelPlus Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
EurotunnelPlus GmbH	Allemagne	IG	100	100	100	100
Le Shuttle Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
London Carex Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
MyFerryLink Limited	Angleterre	IG	100	100	100	100
Orbital Park Limited (OPL)	Angleterre	IG	100	100	100	100

Toutes les sociétés ci-dessus sont consolidées par intégration globale (IG) au 31 décembre 2015, à l'exception d'ElecLink Limited, détenu à 49 % par GET Elec Limited (filiale de Groupe Eurotunnel SE), qui est consolidée selon la méthode de la mise en équivalence (ME).

La société ElecLink Limited a une activité dont la nature est dans le prolongement de l'activité du Groupe. A ce titre, la quote-part de résultat net de cette société est incluse dans le sous-total du compte de résultat consolidé dénommé « Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalences ».

D. Actifs destinés à la vente et activités non poursuivies

Comme indiqué à la note A.1 ci-dessus, Groupe Eurotunnel considère que, s'agissant de la cessation de son activité maritime du segment MyFerryLink, les conditions d'application d'IFRS 5 ont été remplies au cours du deuxième semestre 2015.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

D.1 Compte de résultat des activités non poursuivies

EN MILLIERS D'EUROS	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Chiffre d'affaires	52 398	92 848
Achats et charges externes	(55 936)	(103 560)
Charges de personnel	(1 531)	(938)
Marge d'exploitation (EBITDA)	(5 069)	(11 650)
Dotations aux amortissements	(3 621)	(4 786)
Résultat opérationnel courant	(8 690)	(16 436)
Autres charges opérationnelles	(1 481)	(1)
Résultat opérationnel	(10 171)	(16 437)
Autres produits et (charges) financiers	110	(4)
Résultat avant impôts	(10 061)	(16 441)
Impôts sur les bénéfices	2 583	4 121
Résultat net des activités non poursuivies	(7 478)	(12 320)

Les autres charges opérationnelles consistent en des coûts liés à la cessation de l'activité maritime notamment au titre des engagements pris dans le protocole d'accord ayant permis la restitution des navires.

Les transactions entre le segment MyFerryLink et les autres entités du Groupe ont été éliminées conformément à la norme IFRS 5. Ils s'agissent essentiellement des prestations de services ainsi que des frais financiers sur les prêts inter-sociétés pour un montant total de 2 millions d'euros en 2015 et de 3 millions d'euros en 2014.

L'amortissement des actifs non courants classés comme « actifs destinés à la vente » a été arrêté à la date d'application d'IFRS 5, soit le mois de septembre 2015 pour le Berlioz et le Rodin et décembre 2015 pour le Nord Pas-de-Calais.

D.2 Tableau de flux de trésorerie des activités non poursuivies

EN MILLIERS D'EUROS	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	3 300	(13 749)
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(1 168)	(763)
Flux de trésorerie net lié aux activités de financement	-	-
Variation de trésorerie	2 132	(14 512)

Le flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles de l'exercice 2015 reflète l'arrêt de l'activité à fin juin et inclut le recouvrement des créances au cours du deuxième semestre.

D.3 Actifs destinés à la vente

Les actifs (non courants) des activités non poursuivies sont présentés à leur valeur comptable au bilan, soit 64 675 milliers d'euros au 31 décembre 2015.

La valeur recouvrable des navires le Berlioz et le Rodin, telle que confirmée par l'accord conclu avec DFDS, reste supérieure à leur valeur nette comptable.

E. Information sectorielle

En 2015, le Groupe était organisé autour des trois secteurs d'activité suivants, qui correspondaient aux informations internes revues et utilisées par les principaux décideurs opérationnels (le Comité exécutif) :

- le segment « Concession de la Liaison Fixe du tunnel sous la Manche », incluant les services corporate du Groupe,
- le segment « Europorte », qui a une activité principale d'opérateur de fret ferroviaire, et

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- le segment « MyFerryLink », qui avait une activité principale de location de navires et de commercialisation de transport transmanche des traversées. Les navires ont été loués à la SCOP SeaFrance, une société d'exploitation externe au Groupe Eurotunnel, jusqu'au début juillet 2015. Au 31 décembre 2015, cette activité est traitée comme activité non poursuivie en application d'IFRS 5 comme indiqué aux notes A.1 et D ci-dessus.

EN MILLIERS D'EUROS	Liaison Fixe	Europorte	Total des activités poursuivies	Activité non poursuivie : MyFerryLink	Total consolidé
Au 31 décembre 2015					
Chiffre d'affaires	915 421	306 591	1 222 012	–	1 222 012
EBITDA	522 665	19 400	542 065	–	542 065
Résultat opérationnel courant	383 898	6 352	390 250	–	390 250
Résultat des activités poursuivies avant impôt	114 124	1 072	115 196	–	115 196
Résultat net consolidé	–	–	107 696	(7 478)	100 218
Investissements	76 615	(*) 62 108	138 723	1 265	139 988
Actifs immobilisés (incorporels et corporels)	6 168 458	207 497	6 375 955	5	6 375 960
Endettement financier hors Groupe	4 017 293	46 962	4 064 255	–	4 064 255
Au 31 décembre 2014(**)					
Chiffre d'affaires	847 387	266 478	1 113 865	–	1 113 865
EBITDA	492 791	16 440	509 231	–	509 231
Résultat opérationnel courant	342 905	5 193	348 098	–	348 098
Résultat des activités poursuivies avant impôt	59 475	13 201	72 676	–	72 676
Résultat net consolidé	–	–	69 431	(12 320)	57 111
Investissements	48 184	(*) 92 101	140 285	345	140 630
Actifs immobilisés (incorporels et corporels)	6 230 910	179 446	6 410 356	67 640	6 477 996
Endettement financier hors Groupe	4 040 092	43 724	4 083 816	–	4 083 816

* Dont 25 millions d'euros ont fait l'objet d'une opération « sale and lease back » (2014 : 56 millions d'euros). Voir note O.2 ci-dessous.

** Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

Information géographique

Les activités de la Liaison Fixe sont principalement le transport de fret, de véhicules et de passagers entre la France et le Royaume-Uni.

En 2015, environ 40 % du chiffre d'affaires du secteur d'Europorte est généré en France et environ 60 % au Royaume-Uni.

F. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires s'analyse comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	2015	(*) 2014
Navettes	579 676	526 803
Réseau Ferroviaire	319 570	305 395
Autres revenus	16 175	15 189
Sous-total Liaison Fixe	915 421	847 387
Europorte	306 591	266 478
Total	1 222 012	1 113 865

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

G. Effectifs et charges de personnel

	2015	(***) 2014
Effectif directement employé à la fin de l'année ^(*)	4 002	3 946
Effectif moyen directement employé ^(*)	4 195	3 880
Charges de personnel (en milliers d'euros) ^(**)	286 807	253 101

* Y compris les administrateurs.

** Y compris les charges sociales ainsi que les rémunérations des administrateurs (10 administrateurs non dirigeants au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2015).

*** Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

Les charges de personnel de l'exercice 2015 intègrent un total de 7 477 milliers d'euros (2014 : 5 291 milliers d'euros) au titre des charges relatives aux options sur actions et actions gratuites (voir note T ci-dessous).

H. Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants

Les montants comptabilisés par les sociétés du Groupe au titre des rémunérations des membres du conseil d'administration de GET SE ayant exercé leur mandat en 2015 s'élèvent à 1,7 million d'euros (2014 : 1,6 million d'euros) avant cotisations à des fonds de retraite. Les rémunérations, comprenant d'une part les jetons de présence attribués aux membres du conseil d'administration à hauteur de 0,7 million d'euros (2014 : 0,6 million d'euros) et d'autre part la rémunération du Président-directeur général, correspondent entièrement à des avantages à court terme.

La rémunération des membres du Comité exécutif du Groupe (hors membre du conseil d'administration) en 2014 et 2015 est détaillée dans le tableau ci-après. Les membres du Comité exécutif sont au nombre de 7 au 31 décembre 2015 hors membres du conseil d'administration (7 au 31 décembre 2014), dont 2 sont membres d'un fonds de retraite au Royaume-Uni comme décrit en note U ci-dessous.

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014
Avantages à court terme	2 218	2 011
Avantages postérieurs à l'emploi	84	68
Autres avantages à long terme	-	-
Indemnités de fin de contrat de travail	-	-
Coûts des paiements en actions	1 673	1 291
Total	3 975	3 370

I. Autres produits et (charges) opérationnels

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014
Indemnité de rupture sur contrat immobilier	-	9 111
Bénéfice net sur cessions d'actifs	2 055	-
Autres	926	1 180
Sous-total autres produits opérationnels	2 981	10 291
Perte nette sur cession ou mise au rebut des immobilisations	-	(1 029)
Autres	(6 232)	(6 797)
Sous-total autres charges opérationnelles	(6 232)	(7 826)
Total	(3 251)	2 465

Les autres charges opérationnelles correspondent essentiellement à des dotations de provisions pour risque et des frais juridiques et de conseil.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

J. Coût de l'endettement financier net

EN MILLIERS D'EUROS	2015	(*) 2014
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 604	2 553
Total produits financiers	2 604	2 553
Intérêts sur emprunts avant couverture	(187 353)	(182 032)
Ajustements relatifs aux instruments de couverture	(67 638)	(63 676)
Ajustement pour taux effectif	(1 360)	(1 149)
Sous-total	(256 351)	(246 857)
Indexation du nominal sur l'inflation	(9 266)	(28 195)
Total du coût de l'endettement financier brut après couverture	(265 617)	(275 052)
Total du coût de l'endettement financier net	(263 013)	(272 499)

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

L'indexation du nominal sur l'inflation reflète l'effet des niveaux des taux d'inflation britannique et français de l'exercice sur le calcul du montant en principal des tranches A de l'Emprunt à Long Terme, tel que détaillé à la note V ci-dessous.

Les informations relatives aux dettes financières et aux instruments de couverture sont présentées en note V ci-dessous.

K. Autres produits et (charges) financiers

EN MILLIERS D'EUROS	2015	(**) 2014
Gains de change latents(*)	18 475	13 179
Autres gains de change	4 487	2 954
Produits d'intérêts sur obligations à taux variable	6 950	6 895
Autres	136	244
Autres produits financiers	30 048	23 272
Pertes de change latentes(*)	(16 783)	(26 089)
Autres pertes de change	(3 231)	(1 981)
Frais liés à des opérations financières	(17 500)	-
Autres	(9)	(11)
Autres charges financières	(37 523)	(28 081)
Total	(7 475)	(4 809)
<i>Dont (pertes) / gains latents nets</i>	<i>1 692</i>	<i>(12 910)</i>

* Essentiellement issus de la réévaluation des créances et dettes intragroupes.

** Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

Les frais liés à des opérations financières correspondent à des frais de consentement versés dans le cadre de l'opération de simplification de la structure financière du Groupe tels qu'indiqué en note A.2 ci-dessus.

L. Impôts sur bénéfices

L.1 Impacts sur le résultat

i. Dispositions fiscales du Contrat de Concession et autres dispositions

Le Contrat de Concession prévoit que les sociétés Concessionnaires du Groupe (FM et CTG) sont soumises au principe du partage égal du prix de revient du projet et de tous les autres coûts et revenus liés à l'exploitation de la Liaison Fixe entre les entités françaises et britanniques. Les revenus et coûts d'exploitation sont comptabilisés au compte de résultat de la société en participation, puis partagés entre les Concessionnaires. Les coûts et revenus, qui ne sont pas relatifs aux opérations de la Concession, ne font pas l'objet d'ajustements de partage.

L'article 15 de la loi de finance française 2013 relative à la limitation de la déductibilité des charges financières ne s'applique pas à la filiale FM compte tenu de l'exclusion de son champ d'application aux biens acquis dans le cadre d'un contrat de concession.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

ii. Impôts comptabilisés au compte de résultat

EN MILLIERS D'EUROS	2015	(*) 2014
Impôts courants :		
Impôts sur bénéfices	(11 732)	(5 986)
Taxes sur les dividendes	(2 918)	(2 427)
Total des impôts courants	(14 650)	(8 413)
Impôts différés	7 150	5 168
Total	(7 500)	(3 245)

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de l'exercice, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

iii. Rapprochement entre le taux d'impôt effectif et le taux d'impôt applicable

EN MILLIERS D'EUROS	2015		(*) 2014	
Résultat avant impôts		115 196		72 676
Charge d'impôt théorique	38,00 %	(43 774)	38,00 %	(27 617)
Impact des taux d'impôt des juridictions étrangères		10 010		6 873
Quote-part du résultat d'ElecLink non imposé		(263)		(116)
Effets des différences permanentes		(10 114)		(15 282)
Déficit fiscal de l'année pour les entités non intégrées fiscalement		-		(134)
Activation de déficits non-reconnus précédemment		39 559		35 439
Taxe sur les dividendes et autres		(2 918)		(2 408)
Impôts sur bénéfices		(7 500)		(3 245)

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

Le groupe fiscal français étant fiscalement bénéficiaire au 31 décembre 2015, la preuve d'impôt a été établie sur l'exercice 2015 sur la base du taux d'impôt intégrant les contributions complémentaires en vigueur, soit 38,00 %. Toutefois les principaux reversements des différences temporelles étant planifiés au-delà de la période d'application des contributions complémentaires, l'impôt différé sur le groupe fiscal français a été calculé sur la base d'un taux de 34,43 %.

Pour le groupe fiscal britannique, n'étant pas fiscalement bénéficiaire au 31 décembre 2015 et au 31 décembre 2014 et sur les exercices 2016, 2017 et 2018 sur la base des estimations du Groupe, les impôts différés ont été calculés avec un taux de 18 %, le taux applicable à partir du 1^{er} avril 2020.

L.2 Impacts sur le bilan

i. Effet des impôts différés au cours de la période

EN MILLIERS D'EUROS	Au 31 décembre 2014	Au 31 décembre 2014 recalculé	2015 Impact sur :		Au 31 décembre 2015
			le résultat	l'état du résultat global	
Effets fiscal des différences temporaires liées aux :					
Immobilisations	285 948	270 710	(2 862)	-	267 848
Sursis d'imposition du profit de restructuration	(469 856)	(469 856)	-	-	(469 856)
Contrats de couverture	50 314	50 314	-	1 230	51 544
Autres	(995)	(807)	351	306	(150)
Pertes fiscales	275 348	290 450	9 661	-	300 111
Actifs / (passifs) d'impôts nets	140 759	140 811	7 150	1 536	149 497

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Immobilisations en Concession

Les effets fiscaux sur les immobilisations correspondent principalement aux modalités de déductibilité des amortissements du segment « Concession du Tunnel sous la manche » au niveau des groupes fiscaux français (réintégration des dépréciations exceptionnelles) et britanniques (rythmes de déductibilité fiscale des amortissements dont « Capital Allowances »).

L'imposition différée découlant de différence temporaire sur les immobilisations se reversera jusqu'à la fin de la Concession au regard des plans d'amortissements et du résultat taxable du Groupe.

Profit de restructuration

La restructuration financière de 2007 a conduit à constater un profit de restructuration dans les comptes consolidés de 3 323 millions d'euros. Au 31 décembre 2015, un montant de 1 364 millions d'euros reste en sursis d'imposition au niveau du groupe fiscal français. L'imposition de ce profit est subordonnée au remboursement d'un emprunt entre les Concessionnaires (FM et CTG) et Groupe Eurotunnel SE lui-même subordonné aux remboursements de l'Emprunt à Long Terme à échéance 2050.

Impôts différés correspondant aux pertes fiscales

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables des périmètres d'intégration français et britannique s'établissent à 300 millions d'euros au 31 décembre 2015 (51 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscal français et 249 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscal britannique).

La reconnaissance de cet actif pour chacun des deux périmètres est fondée sur :

- Les perspectives de bénéfices imposables établies à partir du plan prévisionnel à trois ans du Groupe pour ses différentes activités basées sur les mêmes hypothèses que celles retenues pour le test de valorisation des immobilisations (voir note O ci-dessous). Sur la base de ces perspectives de bénéfices imposables, l'horizon de recouvrabilité ressort à trois années pour les périmètres français et britannique.
- Les perspectives d'utilisation des déficits reportables imputables sur le reversement des différences temporelles sur le périmètre britannique.

Les autres différences temporaires, notamment les actifs impôts différés sur les contrats de couvertures et engagements de retraite, sont reconnues sur un horizon de trois ans.

ii. Actifs et passifs d'impôt différé non reconnu

EN MILLIERS D'EUROS	Au 31 décembre 2015			
	Total	Base		Impôt non reconnu
		Reconnu	Non reconnu	
Différences temporelles déductibles	3 417 184	2 361 816	1 055 368	276 946
Pertes fiscales	6 549 781	1 532 035	5 017 746	1 351 866
Total actifs	9 966 965	3 893 851	6 073 114	1 628 812
Différences temporelles	3 410 015	3 410 015	-	-
Total passifs	3 410 015	3 410 015	-	-
Total net	6 556 950	483 836	6 073 114	1 628 812

Les différences temporelles non reconnues correspondent à un actif d'impôt au titre des contrats de couverture de taux d'intérêt dont le reversement est attendu au-delà de l'horizon de recouvrabilité.

Pertes fiscales reportables en France

En France, les déficits sont indéfiniment reportables mais leur utilisation future est limitée à 50 % du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros.

GET SE est la société mère tête de pont du groupe d'intégration fiscale qu'elle forme avec toutes les filiales françaises du Groupe.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2015, les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables du groupe s'élèvent à 2 878 millions d'euros (31 décembre 2014 : 2 927 millions d'euros), constituées essentiellement de :

- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de 885 millions d'euros générées par le groupe d'intégration fiscale GET SE depuis le 1^{er} janvier 2008 et imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe (31 décembre 2014 : 910 millions d'euros) ; et
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de l'ancien groupe intégré TNU SA d'un montant de 1 962 millions d'euros (31 décembre 2014 : 1 986 millions d'euros). Ces déficits restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS et Europorte SAS.

Le montant des actifs d'impôt potentiels non reconnus au titre des pertes fiscales du groupe fiscal français s'élève à 952 millions d'euros (soit une base de 2 698 millions d'euros).

Pertes fiscales reportables au Royaume-Uni

En Angleterre, les déficits fiscaux sont indéfiniment reportables.

Au 31 décembre 2015, les pertes fiscales des entités britanniques reportables indéfiniment s'élèvent à 2 694 millions de livres (31 décembre 2014 : 2 694 millions de livres).

Le montant des actifs d'impôt potentiels non reconnus au titre des pertes fiscales du groupe fiscal britannique s'élève à 412 millions d'euros (soit une base de 2 287 millions d'euros).

M. Profit / (perte) par action

M.1 Calcul du nombre d'actions

	2015	2014
Nombre moyen pondéré :		
– d'actions ordinaires émises	550 000 000	550 000 000
– d'actions propres	(9 921 815)	(10 829 727)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)	540 078 185	539 170 273
– effet des options de souscriptions	i 886 921	753 964
– effet des actions gratuites	ii 1 340 691	1 037 933
– effet des actions de préférence	iii 2 498 611	524 829
Nombre d'actions ordinaires potentielles (B)	4 726 223	2 316 726
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)	544 804 408	541 486 999

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l'hypothèse d'exercice de toutes les options de souscription attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2015. L'exercice de ces options reste conditionné aux critères décrits à la note T.1 ci-dessous ;
- (ii) l'hypothèse d'acquisition de toutes les actions gratuites attribuées aux salariés. 207 400 des actions gratuites attribuées aux salariés en 2011 ont été acquises par les salariés pendant la période. Les caractéristiques des actions gratuites sont décrites à la note T.2 ci-dessous ; et
- (iii) l'hypothèse d'acquisition de toutes les actions de préférence gratuites attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2015. La conversion de ces actions de préférence reste conditionnée à l'atteinte des objectifs et des critères de présence décrits à la note T.3 ci-dessous.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

M.2 Résultat net par action

	2015	(*) 2014
Part du Groupe : profit / (perte)		
Résultat net (en milliers d'euros) (C)	100 451	57 225
Résultat net par action (en euros) (C/A)	0,19	0,11
Résultat net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))	0,18	0,11
Activités poursuivies : profit / (perte)		
Résultat net (en milliers d'euros) (D)	107 696	69 431
Résultat net par action (en euros) (D/A)	0,20	0,13
Résultat net par action après dilution (en euros) (D/(A+B))	0,20	0,13
Activités non poursuivies : profit / (perte)		
Résultat net (en milliers d'euros) (E)	(7 478)	(12 320)
Résultat net par action (en euros) (E/A)	(0,01)	(0,02)
Résultat net par action après dilution (en euros) (E/(A+B))	(0,01)	(0,02)

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

N. Immobilisations incorporelles et goodwill

N.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles représentent principalement l'estimation de la juste valeur des principaux contrats commerciaux détenus par GBRf à la date de son acquisition par le Groupe le 28 mai 2010. Cette valeur a été calculée sur la base de l'actualisation des flux de trésorerie futurs générés par ces contrats après déduction des frais généraux et de l'impôt, et en retenant des hypothèses d'inflation et de renouvellement des contrats. Ces immobilisations incorporelles sont amorties sur la durée estimée des contrats retenus dans la valorisation de manière linéaire sur 12 ans.

Au 31 décembre 2015, le Groupe a comptabilisé en autres charges exceptionnelles une dépréciation complémentaire à hauteur de 1 727 milliers d'euros suite au non-renouvellement d'un de ces contrats.

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014
Valeurs brutes		
Au 1 ^{er} janvier	14 685	13 720
Ecart de change	899	965
Au 31 décembre	15 584	14 685
Amortissements		
Au 1 ^{er} janvier	5 348	3 906
Dotations annuelles	1 250	1 144
Dotation complémentaire	1 727	-
Ecart de change	301	298
Au 31 décembre	8 626	5 348
Valeurs nettes		
Au 1 ^{er} janvier	9 337	9 814
Au 31 décembre	6 958	9 337

N.2 Ecart d'acquisition

Le goodwill, d'un montant de 19 308 milliers d'euros au 31 décembre 2015 est rattaché à l'UGT représentée par la société GBRf.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Au 31 décembre 2015, le Groupe a procédé à un test de valeur d'utilité de l'UGT. Sur la base d'un taux d'actualisation de 9,77 % (31 décembre 2014 : 9,5 %) et d'un taux de croissance de 2 %, les calculs montrent que la valeur d'utilité est supérieure à la valeur comptable du goodwill.

Le Groupe a par ailleurs réalisé une analyse de sensibilité portant sur des variations raisonnablement possibles des hypothèses clés (taux d'actualisation et de taux de croissance) de plus ou moins 1 %. Cette analyse ne fait pas apparaître de scénario probable conduisant à une dépréciation du goodwill.

O. Immobilisations corporelles

O.1 Immobilisations en Concession

En France, les biens immobiliers dans l'emprise de la Concession sont propriétés de l'Etat et lui feront retour à l'expiration de la durée de la Concession (2086). Au Royaume-Uni, le gouvernement a demandé à CTG le transfert de propriété, à son profit, des terrains et biens immobiliers acquis dans le cadre de la construction et de l'exploitation du projet en échange d'un bail pour la durée de la Concession. A l'expiration de la Concession, les droits des Concessionnaires sur tous les biens et droits mobiliers, et de propriété intellectuelle, nécessaires à l'exploitation de la Concession, deviendront sans indemnité la propriété conjointe des deux Etats.

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	En-cours	Tunnels	Terminaux terrains et bâtiments	Equipements fixes et autres matériels	Matériels roulants	Equipement bureaux	Total
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2015	69 597	6 549 501	2 071 925	3 258 580	2 018 928	107 649	14 076 180
Acquisitions	49 676	–	8 119	10 196	5 498	2 643	76 132
Transferts	(12 458)	–	3 273	5 040	654	3 491	–
Cessions / retraits	–	–	(782)	(18 015)	(168)	(17)	(18 982)
Au 31 décembre 2015	106 815	6 549 501	2 082 535	3 255 801	2 024 912	113 766	14 133 330
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2015	–	3 190 846	1 121 785	2 108 691	1 328 003	97 356	7 846 681
Dotations	–	46 811	16 979	33 654	36 967	4 251	138 662
Transferts	–	–	–	–	–	–	–
Cessions / retraits	–	–	(460)	(17 999)	(153)	(16)	(18 628)
Au 31 décembre 2015	–	3 237 657	1 138 304	2 124 346	1 364 817	101 591	(*) 7 966 715
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2015	69 597	3 358 655	950 140	1 149 889	690 925	10 293	6 229 499
Au 31 décembre 2015	106 815	3 311 844	944 231	1 131 455	660 095	12 175	6 166 615
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2014	52 970	6 549 501	2 071 725	3 283 923	2 012 800	108 709	14 079 628
Acquisitions	27 773	–	305	11 215	7 552	965	47 810
Transferts	(11 146)	–	(105)	7 530	2 881	840	–
Cessions / retraits	–	–	–	(44 088)	(4 305)	(2 865)	(51 258)
Au 31 décembre 2014	69 597	6 549 501	2 071 925	3 258 580	2 018 928	107 649	14 076 180
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2014	–	3 144 036	1 102 344	2 107 347	1 295 865	96 849	7 746 441
Dotations	–	46 810	19 443	43 930	36 214	3 408	149 805
Transferts	–	–	(2)	39	–	(37)	–
Cessions / retraits	–	–	–	(42 625)	(4 076)	(2 864)	(49 565)
Au 31 décembre 2014	–	3 190 846	1 121 785	2 108 691	1 328 003	97 356	7 846 681
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2014	52 970	3 405 465	969 381	1 176 576	716 935	11 860	6 333 187
Au 31 décembre 2014	69 597	3 358 655	950 140	1 149 889	690 925	10 293	6 229 499

* Dont un cumul de 3,065 milliards d'euros de dépréciation exceptionnelle des immobilisations corporelles.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2015, Eurotunnel n'a pas identifié d'indice de perte de valeur de ses actifs corporels en Concession, mais a néanmoins effectué un test de valorisation afin de s'assurer que la valeur recouvrable des actifs reste supérieure à leur valeur nette comptable.

Le test de valorisation effectué au 31 décembre 2015 confirme que la valeur recouvrable des actifs est supérieure à leur valeur nette comptable sur la base d'un taux d'actualisation de 6,53 % (31 décembre 2014 : 6,77 %) et sur la base d'un taux de croissance des revenus d'environ 2 % au-delà du plan prévisionnel à trois ans.

Le Groupe a par ailleurs réalisé une analyse de sensibilité portant sur des variations raisonnablement possibles des hypothèses clés (taux d'actualisation et de taux de croissance des revenus) de plus ou moins 1 % ainsi que des variations de taux de change entre la livre sterling et l'euro de plus ou moins 0,10 euros. Cette analyse ne fait pas apparaître de scénario probable conduisant à une dépréciation des actifs en Concession.

O.2 Immobilisations propres

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	En-cours	Terrain, construction et agencements	Matériel industriel	Matériels roulants	Navires	Equipement bureaux	Total
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2015	20 293	4 467	2 571	161 304	78 087	7 100	273 822
Ecart de change	687	281	101	4 015	–	12	5 096
Acquisitions	32 643	517	873	27 469	1 080	1 274	63 856
Transferts	(16 705)	12	5	16 483	12	193	–
Reclassification en actifs destinés à la vente	(131)	–	(68)	(5)	(79 179)	(38)	(79 421)
Cessions / retraits	(2)	(17)	(13)	(27 257)	–	(884)	(28 173)
Au 31 décembre 2015	36 785	5 260	3 469	182 009	–	7 657	235 180
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2015	–	2 350	1 462	32 975	11 046	5 022	52 855
Ecart de change	–	196	72	1 122	–	8	1 398
Dotations	–	588	504	9 985	3 169	1 166	15 412
Reclassification en actifs destinés à la vente	–	–	(18)	–	(14 215)	(11)	(14 244)
Cessions / retraits	–	(3)	(12)	(2 520)	–	(785)	(3 320)
Au 31 décembre 2015	–	3 131	2 008	41 562	–	5 400	52 101
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2015	20 293	2 117	1 109	128 329	67 041	2 078	220 967
Au 31 décembre 2015	36 785	2 129	1 461	140 447	–	2 257	183 079
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2014	17 706	3 835	1 881	127 590	77 254	6 321	234 587
Ecart de change	754	295	85	2 316	–	12	3 462
Acquisitions	7 499	550	605	83 385	345	436	92 820
Transferts	(5 666)	–	–	4 829	488	349	–
Cessions / retraits	–	(213)	–	(56 816)	–	(18)	(57 047)
Au 31 décembre 2014	20 293	4 467	2 571	161 304	78 087	7 100	273 822
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2014	–	1 727	1 011	25 363	7 079	3 550	38 730
Ecart de change	–	194	66	989	–	9	1 258
Dotations	–	584	385	8 600	3 967	1 480	15 016
Cessions / retraits	–	(155)	–	(1 977)	–	(17)	(2 149)
Au 31 décembre 2014	–	2 350	1 462	32 975	11 046	5 022	52 855
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2014	17 706	2 108	870	102 227	70 175	2 771	195 857
Au 31 décembre 2014	20 293	2 117	1 109	128 329	67 041	2 078	220 967

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financière est de 8 860 milliers d'euros au 31 décembre 2015 (31 décembre 2014 : 4 558 milliers d'euros).

Dans le contexte de l'arrêt de l'activité de MyFerryLink et de la situation décrite à la note A.1 ci-dessus, les actifs maritimes sont classés en « Actifs destinés à la vente » au bilan au 31 décembre 2015 (voir note D.3 ci-dessus).

Au 31 décembre 2015, Eurotunnel n'a pas identifié d'indice de perte de valeur de ses actifs corporels d'Europorte, mais a néanmoins effectué un test de valorisation afin de s'assurer que leur valeur recouvrable reste supérieure à leur valeur nette comptable. La valeur de marché des actifs d'Europorte estimée par référence à des études menées par des experts indépendants est au moins égale à la valeur nette comptable au 31 décembre 2015.

P. Titres mis en équivalence

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Société mise en équivalence	7 217	3 603
Part du résultat depuis acquisition	(3 320)	(1 910)
Total	3 897	1 693

Les titres mis en équivalence correspondent à l'investissement du Groupe dans ElecLink Limited, une société détenue à 49 % par la filiale de GET SE, GET Elec Limited.

Q. Actifs financiers

Q.1 Autres actifs financiers

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Obligations à taux variable	161 279	156 464
Autres	5 752	10 100
Total non courant	167 031	166 564
Intérêt courus sur les obligations à taux variable	192	174
Total courant	192	174

Les autres actifs financiers sont composés essentiellement des obligations à taux variable. Le Groupe détient des obligations émises par Channel Link Enterprises Finance (CLEF), la structure ayant titrisé la dette du Groupe en 2007. Ces achats, réalisés de gré à gré pour un montant de 150 millions d'euros, portent sur des obligations à taux variable d'une valeur nominale de 167 millions d'euros, représentant une décote moyenne d'environ 11 %. Ces obligations correspondent à la titrisation de la tranche C de la dette du Groupe et présentent les mêmes caractéristiques (échéances et intérêt) que cette dernière.

La valeur comptable des obligations à taux variable se décompose comme suit :

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Obligations en £	Obligations en €	Total
Valeur nominale	82 544	94 649	177 193
Décote (nette des frais d'acquisition)	(7 255)	(8 659)	(15 914)
Valeur comptable	75 289	85 990	161 279
Echéance	20/06/2046 – 20/06/2050	20/06/2041 – 20/06/2050	
Taux d'intérêt	Libor +3,25 %	Euribor +3,25 %	

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Q.2 Prêts et créances

i. Clients et comptes rattachés

Les créances commerciales à la date de clôture sont analysées par type de client comme suite :

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Sociétés de transport routier	42 742	51 009
Réseaux ferroviaires nationaux	23 574	21 522
Secteur fret ferroviaire	62 231	70 136
Autres	11 352	9 219
Total brut	139 899	151 886
Provisions	(10 457)	(6 231)
Total net	129 442	145 655

L'antériorité des créances commerciales à la date de clôture s'analyse comme suit :

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>		Non échues	Echues depuis 30 jours au plus	Echues depuis plus de 30 jours mais moins de 90 jours	Echues depuis plus de 90 jours
Au 31 décembre 2015	Brut	99 906	21 136	7 602	11 255
	Provision	-	-	918	9 539
Au 31 décembre 2014	Brut	112 083	24 524	7 705	7 574
	Provision	-	-	463	5 768

Pour les créances commerciales, les créances considérées comme douteuses font l'objet d'une dépréciation comptabilisée pour la totalité du montant dû, à l'exception de quelques cas où le Groupe considère que le recouvrement reste possible.

Les dépréciations de créances commerciales ont évolué de la façon suivante au cours de l'exercice :

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	2015	2014
Solde au 1 ^{er} janvier	6 231	5 329
Dotations aux provisions	5 086	1 368
Reprise de provisions	(909)	(523)
Ecart de change	49	57
Solde au 31 décembre	10 457	6 231

ii. Autres créances

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Fournisseurs	724	1 315
Etats et autres collectivités	32 639	27 456
Charges constatées d'avance	9 912	7 717
Autres	19 607	6 023
Total	62 882	42 511

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Q.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

Le poste « équivalents de trésorerie » correspond à des placements à court terme en certificats et comptes de dépôt et en fonds et Sicav monétaires (voir note X.5ii ci-dessous). Au 31 décembre 2014 et 2015, la période d'indisponibilité de l'ensemble des titres et valeurs n'a pas excédé 3 mois.

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Titres et valeurs en €	103 009	102 906
Titres et valeurs en £	256 266	219 283
Sous total : équivalents de trésorerie	359 275	322 189
Comptes courants bancaires et caisses	46 637	62 534
Total	405 912	384 723

R. Capital social

R.1 Gestion du capital

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le capital s'entend comme le capital social, les primes d'émission et les résultats non distribués. Le conseil d'administration veille au rendement des capitaux propres ainsi qu'au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions.

Le Groupe achète ses propres actions sur le marché. Le rythme de ces achats dépend des cours sur le marché. Ces opérations s'effectuent dans le cadre de programme de rachat d'actions dont le contrat de liquidité fait partie (voir note R. 3 ci-dessous).

Durant l'exercice, le Groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

R.2 Capital social

Au 31 décembre 2015, le capital social de GET SE est de 220 000 000,00 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires GET SE de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées, et reste inchangé par rapport au 31 décembre 2014.

R.3 Actions auto-détenues

Les mouvements relatifs aux actions auto-détenues pendant la période sont les suivants :

	Programme de rachat d'actions	Contrat de liquidité	Total
Au 1 ^{er} janvier 2015	10 014 520	100 000	10 114 520
Programme de rachat d'actions	1 183 481	-	1 183 481
Actions transférées aux salariés (plans d'actions gratuites)	(207 400)	-	(207 400)
Exercice des options de souscriptions	(412 800)	-	(412 800)
Transfert au contrat de liquidité	(500 000)	500 000	-
Achat / (vente) net au titre du contrat de liquidité	-	170 000	170 000
Au 31 décembre 2015	10 077 801	770 000	10 847 801

Les actions propres détenues dans le cadre du programme de rachat d'actions renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2015 et mis en œuvre par décision du conseil d'administration du 29 avril 2015 sont affectées à l'effet, notamment, de couvrir des plans d'options d'achat d'actions et d'attributions d'actions gratuites, dont ceux approuvés par les assemblées générales des actionnaires de 2010, 2011, 2013, 2014 et 2015.

Dans le cadre du programme de rachat d'actions 2015, GET SE a maintenu le contrat de liquidité conclu le 18 mai 2010 avec Oddo Seydler Corporate Finance. Aux termes de ce contrat, conforme à la Charte de déontologie établie par l'Association française des marchés financiers et approuvée par l'Autorité des marchés financiers par décision du 1^{er} octobre 2008, GET SE a donné mandat à Oddo Seydler Corporate Finance afin d'intervenir pour son compte sur le marché en vue de favoriser la liquidité des transactions et la régularité des cotations des actions de GET SE et d'éviter des décalages de cours non justifiés par la tendance du marché. En date du 31 décembre 2015, les moyens suivants figuraient au solde du contrat de liquidité : 770 000 titres GET SE et 5 210 388,18 euros en espèces. Sur la base d'un cours de 11,46 euros par action, ce montant combiné représente 0,22 % du capital de GET SE en circulation au 31 décembre 2015.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

S. Variation des capitaux propres

Dividende

Le 29 avril 2015, l'assemblée générale ordinaire de Groupe Eurotunnel SE a décidé le versement du dividende relatif à l'exercice 2014, d'un montant de 18 centimes d'euro par action. Ce dividende a été versé le 28 mai 2015 pour un montant total de 97 millions d'euros (hors taxe de 3 % sur le dividende d'un montant de 3 millions d'euros).

T. Paiements fondés sur des actions

T.1 Stock options

Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société GET SE et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit mois à compter de la date de ladite assemblée générale. Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'actions supérieur à 3 900 000 actions d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. Le conseil d'administration a affecté 3 900 000 actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé trois attributions d'options sur actions le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

Caractéristiques et conditions des plans d'options sur actions

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur actions sont les suivantes :

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'options attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 16 juillet 2010	1 164 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2010 et en 2011 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. Les conditions de marché ont été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 21 juillet 2011	1 430 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2011 et en 2012 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. Les conditions de marché n'ont pas été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 20 juillet 2012	1 405 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 et en 2013 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. La condition de marché pour l'année 2012 n'a pas été atteinte. La condition de marché pour l'année 2013 est atteinte.	4 ans

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Informations sur les plans d'options sur actions

Le nombre et le prix d'exercice moyen pondéré des options sur actions sont les suivants :

	2015		2014	
	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 ^{er} janvier	6,72	2 164 250	6,66	2 723 750
Attribuées durant l'exercice	-	-	-	-
Renoncées durant l'exercice	6,33	(9 750)	6,57	(26 000)
Exercées durant l'exercice	6,97	(412 800)	6,42	(533 500)
Déchues durant l'exercice	-	-	-	-
En circulation au 31 décembre	6,66	1 741 700	6,72	2 164 250
Exerçable au 31 décembre	7,12	729 200	6,42	470 500

Sur les 1 741 700 options en circulation au 31 décembre 2015 :

- 265 000 sont exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,42 € jusqu'à juillet 2020,
- 464 200 sont exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 7,52 € jusqu'à juillet 2021, et
- 1 012 500 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,33 € entre juillet 2016 et juillet 2022.

Données utilisées pour évaluer les justes valeurs à la date d'attribution

La juste valeur en date d'attribution des droits attribués aux salariés au titre du plan d'achat d'actions a été calculée en appliquant le modèle binominal de Black & Scholes et l'approche Monte-Carlo. Les données utilisées pour évaluer les justes valeurs en date d'attribution des plans fondés sur des actions ont été les suivantes :

Juste valeur des options et hypothèses	Plan 2012	Plan 2011	Plan 2010
Juste valeur de l'option en date d'attribution (€)	2,13	2,69	2,02
Cours de l'action en date d'attribution (€)	6,28	7,629	6,046
Prix d'exercice de l'option (€)	6,33	7,52	6,42
Volatilité attendue	39 %	36 %	40 %
Durée de vie de l'option	7 ans	7 ans	7 ans
Nombre de bénéficiaires	57	56	57
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations d'Etat)	1,53 %	3,0 %	2,4 %

T.2 Plan d'actions gratuites

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 29 avril 2015 d'un plan collectif d'attribution gratuite d'actions existantes, le conseil d'administration de GET SE a procédé le 29 avril 2015 à une attribution d'un total de 583 500 actions ordinaires GET SE au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SE) à raison de 150 actions par salarié. L'acquisition définitive de ces actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.

Par ailleurs, 207 400 actions gratuites attribuées en 2011 ont été acquises par les salariés le 30 avril 2015.

Nombre d'actions	2015	2014
En circulation au 1 ^{er} janvier	930 420	1 254 090
Attribuées durant l'exercice	583 500	369 100
Renoncées durant l'exercice	(41 770)	(25 340)
Acquises durant l'exercice	(207 400)	(667 430)
Expirées durant l'exercice	-	-
En circulation au 31 décembre	1 264 750	930 420

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les données utilisées pour évaluer la juste valeur des actions gratuites ont été les suivantes :

Juste valeur des actions gratuites et hypothèses	Attribution 2015	Attribution 2014	Attribution 2012	Attribution 2011
Juste valeur moyenne des actions gratuites en date d'attribution (€)	13,16	9,28	5,89	6,62
Cours de l'action en date d'attribution (€)	14,085	9,68	6,26	7,232
Nombre de bénéficiaires	3 890	3 691	3 556	3 302
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations zéro coupon)	0,015 %	0,33 %	1,05 %	2,25 %

T.3 Actions de préférence convertibles en actions ordinaires (réglé en instruments de capitaux propres)

i. 2014 programme des actions de préférence (actions B)

L'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2014 a autorisé le conseil d'administration à attribuer aux dirigeants mandataires sociaux de la société et certains cadres de la société et ses filiales, des actions de préférence d'un cent de valeur nominale chacune (actions B), sans droit de vote, convertibles en actions ordinaires de la société, sous condition de performance, à l'issue d'une période de quatre années. Le nombre total des actions de préférence ne peut donner droit à un nombre total supérieur à 1 500 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé le 29 avril 2014, l'attribution de 300 actions de préférence, chacune convertible à terme en un maximum de 5 000 actions ordinaires.

Caractéristiques et conditions des actions de préférence 2014

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'actions de préférence attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Actions de préférence attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 29 avril 2014	300	Condition de présence. Condition de marché : calculé sur une échelle de dégressivité correspondant au pourcentage de réalisation de l'objectif maximal d'un cours moyen de 11,50 euros.	4 ans

Informations sur les actions de préférence 2014

Nombre d'actions de préférence	2015	2014
En circulation au 1 ^{er} janvier	300	-
Attribuées durant la période	-	300
Renoncées durant la période	-	-
Exercées durant la période	-	-
Déchues durant la période	-	-
En circulation au 31 décembre	300	300
Exercable au 31 décembre	-	-

Données utilisées pour évaluer les justes valeurs à la date d'attribution

La juste valeur en date d'attribution des droits attribués aux salariés au titre du plan (les 1 500 000 actions ordinaires sur conversion des actions de préférence) a été calculée en appliquant le modèle Monte-Carlo. Les données utilisées pour évaluer les justes valeurs en date d'attribution des plans fondés sur des actions ont été les suivantes :

Juste valeur des actions et hypothèses	Plan 2014
Juste valeur en date d'attribution (€)	2,68
Cours de l'action en date d'attribution (€)	9,68
Nombre de bénéficiaires	36
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations d'Etat)	0,5831 %

ii. 2015 programme des actions de préférence (actions C)

L'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2015 a autorisé le conseil d'administration à attribuer aux dirigeants mandataires sociaux de la société et à certains cadres de la société et ses filiales, des actions de préférence d'un cent de valeur

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

nominales chacune (actions C), sans droit de vote, convertibles en actions ordinaires de la société, sous condition de performance, à l'issue d'une période de quatre années. Le nombre total des actions de préférence ne peut donner droit à un nombre total supérieur à 1 000 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé le 29 avril 2015, l'attribution de 2 000 actions de préférence, chacune convertible à terme en un maximum de 500 actions ordinaires.

Caractéristiques et conditions des actions de préférence 2015

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'actions de préférence attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Actions de préférence attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 29 avril 2015	2 000	Condition de présence. Condition de performance financière : 70 % condition de performance économique long-terme du Groupe : la réalisation des objectifs d'EBITDA consolidé annoncés au marché pour les années 2015, 2016, 2017 et 2018. Condition de marché : 20 % performance boursière relative de l'action de GET SE par rapport à la performance de l'indice DJI (dividendes inclus) sur une période de 4 ans. Condition de performance RSE : 10 % performance de l'Indice Composite RSE sur une période de 4 ans.	4 ans

Informations sur les actions de préférence 2015

Nombre d'actions de préférence	Plan 2015
En circulation au 1 ^{er} janvier	-
Attribuées durant la période	2 000
Renoncées durant la période	(5)
Exercées durant la période	-
Déchues durant la période	-
En circulation à la fin de la période	1 995
Exercable à la fin de la période	-

Données utilisées pour évaluer les justes valeurs à la date d'attribution

La juste valeur en date d'attribution des droits attribués aux salariés au titre du plan (les 1 000 000 actions ordinaires sur conversion des actions de préférence) a été calculée en appliquant le modèle Monte-Carlo. Les données utilisées pour évaluer la juste valeur en date d'attribution de ce plan fondé sur des actions ont été les suivantes :

Juste valeur des actions et hypothèses	Plan 2015
Juste valeur en date d'attribution (€)	5,33
Cours de l'action en date d'attribution (€)	14,085
Nombre de bénéficiaires	63
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations d'Etat)	0,011 %

T.4 Charges comptabilisées au compte de résultat

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Stock options	1 392	1 825
Actions gratuites	3 973	2 438
Actions de préférence convertibles en actions ordinaires	2 112	1 028
Total	7 477	5 291

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

U. Avantages postérieurs à l'emploi

Les engagements de retraite provisionnés par le Groupe sont les suivants :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Royaume-Uni : ESL	75 938	61 781
Royaume-Uni : GBRf	13 000	10 521
France	9 363	8 996
Total	98 301	81 298

U.1 Régimes à prestations définies au Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, GET SE administre trois régimes de retraite : « The Channel Tunnel Group Pension Fund » et « The Channel Tunnel Group Senior Executives Pension Fund » à prestations définies en faveur des salariés d'ESL, et le fonds de retraite de GBRf. Les caractéristiques des trois régimes sont semblables et les actifs y afférents sont détenus séparément des actifs de Groupe Eurotunnel par trois gestionnaires différents.

L'estimation de la valeur au 31 décembre 2015 des actifs des régimes et des engagements a été effectuée par un actuaire indépendant selon les recommandations de la norme IAS 19 révisée.

La valeur actuelle des actifs des régimes, dont la réalisation n'est pas prévue à court terme, peut subir des ajustements significatifs. La valeur actuelle des obligations des régimes, fondée sur des projections de flux de trésorerie à long terme, comporte par nature une incertitude inhérente à la méthode de calcul.

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	Au 31 décembre 2015	2014	2015	2014
Analyse des actifs de régimes				
Actifs de croissance :				
Actions	177 079	152 859	54 594	47 408
Autres	23 883	21 577	–	–
Investissements adossés au passif :				
Emprunts d'Etat	51 335	29 639	–	–
Obligations	31 438	51 528	6 724	4 152
Autres	(59)	879	369	350
Juste valeur des actifs des régimes	283 676	256 482	61 687	51 910
Valeur actualisée des passifs des régimes	358 876	316 970	83 353	69 447
Engagements de retraite	75 200	60 488	21 666	17 537
Part du déficit / surplus attribuée aux membres	–	–	(8 666)	(7 016)
L'effet du plafonnement de l'actif	738	1 293	–	–
Engagements de retraite provisionnés (voir ci-dessous)	75 938	61 781	13 000	10 521

Hypothèses

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Taux d'actualisation	3,8 %	3,7 %	3,8 %	3,7 %
Augmentation de la masse salariale annuelle moyenne	N/A	N/A	3,4 %	3,2 %
Taux d'inflation	3,4 %	3,2 %	3,4 %	3,2 %
Augmentation des pensions de retraites	3,3 %	3,1 %	2,4 %	2,2 %

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Sensibilité à l'évolution des principales hypothèses

Les changements raisonnablement possibles à la date de clôture de l'une des hypothèses actuarielles pertinentes, toutes choses étant égales par ailleurs, impacteraient l'obligation de prestations définies par les montants indiqués ci-dessous.

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
Au 31 décembre 2015				
Taux d'actualisation : +/- 1 %	(70 032)	92 377	(15 591)	19 496
Inflation : +/- 1 %	70 850	(63 901)	19 516	(15 878)
Mortalité : +/- 1 an	10 900	(11 717)	2 740	(2 653)

Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

La stratégie d'investissement pour gérer les actifs de couverture des régimes est définie par les trustees des fonds de pension. Les échéances des contributions et le niveau de financement des régimes sont négociés entre le Groupe et les trustees sur la base d'évaluations actuarielles triennales. Les contributions sont destinées à la fois au recouvrement du déficit lié aux droits acquis par le passé et à la couverture du coût des services qui seront rendus dans les années futures.

Le Groupe estime que les cotisations à verser aux régimes de retraites à prestations définies au titre de l'année 2016 s'élèveront à 11 millions d'euros dont 8 millions d'euros au titre du coût des services de la période et 3 millions d'euros au titre du recouvrement du déficit actuariel du « Channel Tunnel Group Pension Fund ». La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 22 ans pour le fonds de retraite d'ESL et de 22 ans pour GBRf.

Variations de la valeur actualisée des engagements de retraite

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Valeur actualisée au 1 ^{er} janvier	316 970	250 296	69 447	46 855
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 361	3 873	4 807	3 185
Coût financier	12 456	11 728	2 739	2 252
Versements aux régimes : salariés	1 968	1 902	1 804	1 466
Versements aux retraités et transferts	(5 662)	(3 982)	(789)	1 725
Ecart actuariel sur les engagements de retraite	8 577	34 450	1 181	10 260
Ajustement de taux de change	19 206	18 703	4 164	3 704
Valeur actualisée au 31 décembre	358 876	316 970	83 353	69 447

Variations de la juste valeur des actifs des régimes

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Juste valeur des actifs au 1 ^{er} janvier	256 482	219 399	51 910	38 825
Versements aux régimes : employeur	5 672	5 316	2 790	2 264
Versements aux régimes : salariés	1 968	1 902	1 804	1 466
Versements aux retraités et transferts	(5 662)	(3 982)	(789)	1 725
Charges d'administration	-	-	(128)	(122)
Rendement attendu	10 200	10 431	2 124	1 954
Ecart actuariel sur les actifs des régimes	(586)	7 452	857	2 843
Ajustement de taux de change	15 602	15 964	3 119	2 955
Valeur des actifs au 31 décembre	283 676	256 482	61 687	51 910

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Variations de la provision pour engagements de retraite au bilan

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Provision au 1 ^{er} janvier	61 781	31 156	10 521	4 818
Versement aux régimes employeur	(5 672)	(5 317)	(2 790)	(2 264)
Comptabilisé au compte de résultat	7 671	5 185	4 443	3 067
Comptabilisé au résultat global consolidé	8 470	27 978	198	4 452
Ajustement de taux de change	3 688	2 779	628	448
Provision au 31 décembre	75 938	61 781	13 000	10 521

Coûts comptabilisés au compte de résultat

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Coût des services rendus	5 361	3 873	3 997	2 815
Coût financier et administratifs	2 310	1 312	446	252
Total	7 671	5 185	4 443	3 067

Profit / (perte) actuariel comptabilisé au résultat global consolidé

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2015	2014	2015	2014
Profit / (perte) actuariel sur actifs	(586)	7 452	514	1 706
Profit / (perte) actuariel sur engagements de retraite	(8 577)	(34 450)	(712)	(6 158)
Effet du plafonnement des actifs	693	(980)	-	-
Total	(8 470)	(27 978)	(198)	(4 452)

U.2 Régime à contributions définies au Royaume-Uni

Depuis le 1^{er} octobre 2006, un régime de retraite à contributions définies (« Eurotunnel Defined Contribution Pension Scheme ») est ouvert aux nouveaux employés d'ESL. La charge comptabilisée en 2015 relative à ce régime était de 775 milliers d'euros (2014 : 608 milliers d'euros).

U.3 Régime à prestations définies en France

En France, conformément aux engagements contractuels, les salariés perçoivent une indemnité lors de leur départ en retraite. Ces engagements couvrent à la fois les entités de la Liaison Fixe et Europorte.

EN MILLIERS D'EUROS	2015	2014
Provision pour engagements d'indemnités de départ en retraite au 1 ^{er} janvier	8 996	7 215
Coût des services rendus	610	610
Coûts financiers	251	215
Comptabilisé au compte de résultat en « Charges de personnel » :	861	825
Pertes / (gains) actuariels de l'exercice	(440)	1 115
Indemnités versées	(54)	(159)
Provision pour engagements d'indemnités de départ en retraite au 31 décembre	9 363	8 996

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Hypothèses

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Taux d'actualisation	1,89 %	1,89 %
Taux d'augmentation des salaires	1,60 %	1,60 %
Taux d'inflation	1,50 %	1,50 %

V. Dettes financières

L'évolution des dettes financières pendant l'exercice se présente comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2014 publié	^(*) 31 décembre 2014 recalculé	Frais de renégociation	Reclassement	Encaissement / (Remboursement)	Intérêts, indexation et frais	31 décembre 2015
Emprunts non courants							
Emprunt à Long Terme (note i ci-dessous)	3 998 924	4 126 361	(122 840)	(38 864)		8 368	3 973 025
Autres emprunts (note ii ci-dessous)	36 301	37 575		(1 853)			35 722
Emprunt location financière (note iii ci-dessous)	5 086	5 397		(890)	4 087		8 594
Total emprunts non courants	4 040 311	4 169 333	(122 840)	(41 607)	4 087	8 368	4 017 341
Emprunts courants							
Emprunt à Long Terme	35 649	36 791		38 864	(36 791)		38 864
Autres emprunts	1 928	1 991		1 853	(1 920)		1 924
Location financière	409	434		890	(602)		722
Intérêts courus sur l'Emprunt à Long Terme	5 519	5 699				(295)	5 404
Total emprunts courants	43 505	44 915	-	41 607	(39 313)	(295)	46 914
Total	4 083 816	4 214 248	(122 840)	-	(35 226)	8 073	4 064 255

* Les emprunts au 31 décembre 2014 (calculés au taux de change de 1 £=1,284 €) ont été recalculés au taux de change du 31 décembre 2015 (soit 1 £=1,362 €) pour faciliter la comparaison.

V.1 Description des emprunts

i. Emprunt à Long Terme

Dans le cadre de sa restructuration financière en juin 2007, Eurotunnel a conclu un emprunt à long terme pour des montants de 1,5 milliard de livres sterling et de 2,0 milliards d'euros respectivement (« l'Emprunt à Long Terme »). Cet emprunt se compose de tranches indexées sur l'inflation (tranche A), de tranches à taux fixe (tranche B) et de tranches à taux variable (tranche C) arrivant à échéance à différentes dates étalées entre 2041 et 2050. En août 2007, toutes les tranches de l'emprunt avaient été rachetées par un véhicule de titrisation de la dette nouvellement créé par les prêteurs à cet effet, Channel Link Entreprises Finance (CLEF). Certaines des obligations émises par CLEF dans le cadre de cette titrisation bénéficiaient de la garantie de trois rehausseurs de crédits qui en contrepartie de leur garantie, percevaient une commission sur toute la durée des emprunts.

L'opération conclue le 24 décembre 2015 a conduit au retrait de deux des trois rehausseurs de crédits de leurs fonctions de garants des obligations CLEF. Cette opération a eu pour conséquence la modification de la structure et de certaines conditions de l'Emprunt à Long Terme :

- La tranche indexée libellée en GBP, d'un montant nominal de 750 millions de livres (anciennement la tranche A1), a été divisée en trois nouvelles tranches, les tranches A1, A2 et A3 de valeurs nominales respectivement de 300 millions de livres, 150 millions de livres et 300 millions de livres.
- La tranche indexée libellée en euros, d'un montant nominal de 367 millions d'euros (anciennement la tranche A2), a été divisée en trois nouvelles tranches, les tranches A4, A5 et A6 de valeurs nominales respectivement de 73 millions d'euros, 147 millions d'euros et 147 millions d'euros.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- Le taux d'intérêt contractuel des nouvelles tranches A1, A2, A4 et A5 a été baissé de 0,60 %.

Les frais engagés pour la renégociation des tranches A telles que décrite ci-dessus s'élèvent à 123 millions d'euros dont 25 millions d'euros ont fait l'objet d'un paiement le 24 décembre 2015, 19 millions d'euros qui seront payés en 2016 et 79 millions d'euros qui seront payés sur la durée résiduelle des emprunts de la tranche A.

Les nouvelles conditions des tranches indexées de l'Emprunt à Long Terme ne constituant pas une modification substantielle de leurs termes, cette opération a été traitée comme une renégociation de l'emprunt existant, et les frais associés ont été intégrés à la valeur comptable de l'emprunt et seront étalés sur sa durée résiduelle.

Les crédits à long terme mis en place le 28 juin 2007 et modifiés le 24 décembre 2015 au titre de l'Emprunt à Long Terme se répartissent de la manière suivante au 31 décembre 2015 :

EN MILLIONS	Devise	Montant nominal en devise	Montant en euro ^(**)	Taux intérêt effectif	Taux intérêt contractuel
Tranche A ₁ ^(*)	GBP	300	409	7,25 %	2,89 %
Tranche A ₂ ^(*)	GBP	150	204	7,25 %	2,89 %
Tranche A ₃ ^(*)	GBP	300	409	7,31 %	3,49 %
Tranche A ₄ ^(*)	EUR	73	73	5,73 %	3,38 %
Tranche A ₅ ^(*)	EUR	147	147	5,73 %	3,38 %
Tranche A ₆ ^(*)	EUR	147	147	5,82 %	3,98 %
Tranche B ₁	GBP	352	480	6,78 %	6,63 %
Tranche B ₂	EUR	589	589	6,34 %	6,18 %
Tranche C ₁	GBP	350	477	^(***) 5,63 %	LIBOR +3,39 %
Tranche C ₂	EUR	953	953	^(***) 4,96 %	EURIBOR +3,39 %
Total Emprunt à Long Terme			3 888	6,23 %	

* Indexée de l'inflation (voir notes a) à f) ci-dessous).

** Montant nominal hors impact taux d'intérêt effectif et indexation d'inflation et au taux de change du 31 décembre 2015 (soit 1 £=1,362 €).

*** Hors couverture. Le taux d'intérêt effectif avec couverture des tranches C₁ et C₂ est de 8,80 % et de 8,44 % respectivement.

Les coûts de transactions retenus dans la détermination du taux d'intérêt effectif correspondent aux frais d'émission de l'Emprunt à Long Terme en 2007 pour un montant non encore amorti au 31 décembre 2015 de 58 millions d'euros et aux frais liés à l'opération de renégociation des tranches A conclue en décembre 2015 pour un montant de 123 millions d'euros. Ces frais regroupent principalement les coûts relatifs au financement, et aux divers frais juridiques et bancaires.

a) Tranche A₁

Le crédit tranche A₁, d'un montant en principal de 300 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance, de 2,89 %, et est indexé sur l'indice d'inflation britannique UK All Items Retail Price Index publié par le United Kingdom Office for National Statistics. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2042. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

b) Tranche A₂

Le crédit tranche A₂, d'un montant en principal de 150 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance, de 2,89 %, et est indexé sur l'indice d'inflation britannique UK All Items Retail Price Index publié par le United Kingdom Office for National Statistics. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2042. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

c) Tranche A₃

Le crédit tranche A₃, d'un montant en principal de 300 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance, de 3,49 %, et est indexé sur l'indice d'inflation britannique UK All Items Retail Price Index publié par le United Kingdom Office for National Statistics. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2042. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

d) Tranche A₄

Le crédit tranche A₄, d'un montant de 73 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance de 3,38 %, et est indexé sur l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2041. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

e) Tranche A₅

Le crédit tranche A₅, d'un montant de 147 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance de 3,38 %, et est indexé sur l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2041. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

f) Tranche A₆

Le crédit tranche A₆, d'un montant de 147 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance de 3,98 %, et est indexé sur l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2041. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

g) Tranche B₁

Le crédit tranche B₁, d'un montant de 400 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe, jusqu'à sa date d'échéance, de 6,63 %. Le remboursement du crédit a débuté le 20 juin 2013 pour s'achever le 20 juin 2046. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts ont lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année. Le principal restant au 31 décembre 2015 est de 352 millions de livres sterling.

h) Tranche B₂

Le crédit tranche B₂, d'un montant de 645 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe, jusqu'à sa date d'échéance, de 6,18 %. Le remboursement du crédit a débuté le 20 juin 2013 pour s'achever le 20 juin 2041. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts ont lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année. Le principal restant au 31 décembre 2015 est de 589 millions d'euros.

i) Tranche C₁

Le crédit tranche C₁, d'un montant de 350 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux variable (LIBOR) majoré de 3,39 %, qui est entièrement couvert par un swap au titre duquel Eurotunnel paye un taux fixe de 5,26 % et reçoit un taux variable (LIBOR). Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2046 pour s'achever le 20 juin 2050. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

j) Tranche C₂

Le crédit tranche C₂, d'un montant de 953 millions d'euros, portant intérêt à un taux variable (EURIBOR) majoré de 3,39 % qui est entièrement couvert par un swap au titre duquel Eurotunnel paye un taux fixe de 4,90 % et reçoit un taux variable (EURIBOR). Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2041 pour s'achever le 20 juin 2050. Les remboursements du capital et paiements d'intérêts auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

Engagements et interdictions au titre de l'Emprunt à Long Terme

L'Emprunt à Long Terme prévoit différents engagements et interdictions classiques pour un crédit de cette nature, à savoir des restrictions relatives :

- à la création ou au maintien de sûretés sur les actifs de Groupe Eurotunnel ;
- à la cession des actifs de Groupe Eurotunnel et à l'acquisition par Groupe Eurotunnel de nouveaux actifs ;
- à l'octroi de prêts, de sûretés ou de garanties au profit de tierces parties ; et
- à la modification de certains contrats qui étaient des conditions préalables à l'Emprunt à Long Terme, dont la Convention d'Utilisation.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel doit, au titre de l'Emprunt à Long Terme, respecter deux ratios financiers, dont seul le premier (voir le paragraphe « Cas de défaut et exigibilité anticipée » ci-dessous) est susceptible de constituer un cas de défaut. Le deuxième ratio est le minimum du ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme intégrant la marge additionnelle appliquée sur la tranche C depuis 2012 et du ratio du flux de trésorerie lié

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme en tenant compte d'un amortissement théorique de l'Emprunt à Long Terme et par référence à la période des douze mois précédant la date de test. GET SE est tenu d'assurer à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, que ce ratio n'est pas inférieur à 1,25. Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle ne constituerait pas un cas de défaut mais entraîne des restrictions sur l'utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d'intérêts au titre de l'Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu'à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. Ces restrictions concernent notamment la capacité de Groupe Eurotunnel à distribuer des dividendes et à financer certaines activités de développement. Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme jusqu'à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

Remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme

Selon la clause 7.2 des accords de crédits, le remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme est prévu selon certaines modalités pour des montants minimum de 5 millions de livres ou 7,5 millions d'euros, sans pénalités et moyennant le paiement des primes de remboursement anticipé à des conditions de marché.

Garanties et sûretés attachées à l'Emprunt à Long Terme

Garanties :

Au titre de l'Accord Inter-créanciers, les principales sociétés du Groupe garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, en leur qualité d'emprunteur de l'Emprunt à Long Terme à l'égard des prêteurs initiaux, des arrangeurs, des Agents et des contreparties de couverture de l'Emprunt à Long Terme.

Sûretés de droit français consenties par Groupe Eurotunnel :

- (i) cessions de créances professionnelles à titre de garanties au titre desquelles (A) FM cède ses créances au titre du Contrat de Concession et de la Convention d'Utilisation ainsi que ses créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes, les créances résultant des polices d'assurance et les créances détenues à l'encontre des sociétés françaises de Groupe Eurotunnel, (B) CTG cède les mêmes catégories de créances que FM à l'exception des créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes et (C) les autres sociétés membres de Groupe Eurotunnel ayant la qualité de garant cèdent les créances résultant des polices d'assurance et les créances intra-groupe détenues à l'encontre des sociétés françaises de Groupe Eurotunnel ;
- (ii) hypothèques non enregistrées portant sur les principaux actifs immobiliers appartenant à FM et non affectés de projets de développement à court ou moyen terme ;
- (iii) gage sans dépossession du matériel roulant appartenant à FM ;
- (iv) nantissement de l'intégralité des comptes bancaires et des comptes d'investissement ouverts en France au nom des emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- (v) nantissement des actions ou parts des sociétés membres de Groupe Eurotunnel détenues par les emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- (vi) nantissement des principales marques de Groupe Eurotunnel ; et
- (vii) nantissement des créances détenues par FM au titre de certains terrains de la « ZAC 1 » faisant l'objet de baux à construction.

Sûretés de droit anglais consenties par Groupe Eurotunnel :

Les principales sociétés du Groupe consentent chacune une sûreté grevant l'ensemble de leurs biens existants à la date de la conclusion de l'Emprunt à Long Terme et de leurs biens futurs ainsi que certains droits contractuels.

Sûretés portant sur les autres actifs de Groupe Eurotunnel :

Toutes les actions des sociétés membres de Groupe Eurotunnel qui ne sont pas grevées par les sûretés décrites ci-dessus (à l'exception des actions d'Europorte SAS et de ses filiales) sont nanties pour sûreté des obligations des emprunteurs au titre de l'Emprunt à Long Terme et des garants au titre de l'Accord Inter-créanciers.

Cas de défaut et exigibilité anticipée

L'Emprunt à Long Terme comporte différents cas de défaut dont la survenance, après écoulement d'un délai dans certains cas, permet aux prêteurs de prononcer l'exigibilité anticipée des Crédits à Long Terme, de réaliser les sûretés ou de demander la mise en œuvre de la faculté de substitution dans les conditions prévues dans le Contrat de Concession.

Ces cas de défaut couvrent notamment :

- tout défaut de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- un manquement à l'une des stipulations de l'Emprunt à Long Terme, de l'Accord Inter-créanciers ou des documents y afférents. Ces stipulations imposent notamment des limitations relatives à l'endettement, aux acquisitions, ventes et autres transferts, aux fusions, aux prêts, garanties et à l'octroi de nouvelles sûretés par les sociétés membres de Groupe Eurotunnel et incluent en particulier :
 - (i) un engagement financier au titre duquel GET SE est tenu d'assurer qu'à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant des Crédits à Long Terme n'est pas inférieur à 1,10, ledit ratio étant calculé par référence à la période des douze mois précédant la date de test ; et
 - (ii) certains engagements liés au traitement fiscal de Groupe Eurotunnel et dont le non-respect est raisonnablement susceptible d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou de Groupe Eurotunnel ;
- une déclaration ou affirmation faite ou réputée l'être par un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme, ou tout autre document de financement y afférent ou tout autre document remis par ou pour le compte d'un emprunteur ou un garant au titre desdits documents de financement (qui contiennent des déclarations et des affirmations usuelles pour ce type de financement), qui s'avère avoir été erronée ou trompeuse au moment où elle a été faite ou réputée l'avoir été ;
- la survenance d'un défaut croisé au titre de tout autre endettement (supérieur à un certain montant) de l'une quelconque des sociétés membres de Groupe Eurotunnel (à l'exception de Groupe Eurotunnel SE) ;
- la cessation des paiements, l'insolvabilité ou l'ouverture d'une procédure collective relative à l'un quelconque des emprunteurs ou garants au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- l'illégalité ou l'invalidité de l'Emprunt à Long Terme, des sûretés y afférentes ou de la subordination créée au titre de l'Accord Inter-créanciers ;
- l'impossibilité définitive d'exploiter le Tunnel, la destruction du Tunnel ou la cessation d'une partie substantielle de ses activités par un emprunteur ou un garant ;
- un garant cesse d'être une filiale à 100 % de Groupe Eurotunnel SE ;
- une action ou une omission de la France ou du Royaume-Uni de nature à rendre un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme incapable de remplir ses obligations au titre de l'Emprunt à Long Terme et des documents y afférents ; et
- la survenance d'un litige (ou d'une procédure similaire) à l'encontre d'une société membre de Groupe Eurotunnel ou de ses actifs, dont l'issue est raisonnablement susceptible d'être défavorable à cette société et d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou Groupe Eurotunnel.

L'Emprunt à Long Terme comporte également d'autres cas de défaut usuels pour ce type de financement.

Le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture synthétique du service de la dette de Groupe Eurotunnel SE au 31 décembre 2015 sont respectivement de 1,83 et de 1,64. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2015.

ii. Autres emprunts

Le poste « autres emprunts » dans le tableau ci-dessus (d'un montant total de 37,6 millions d'euros au 31 décembre 2015) représente :

- Un emprunt bancaire contracté en 2012 par Europorte SAS dans le cadre du financement de l'acquisition de certaines locomotives par ses filiales. Cet emprunt porte intérêt à un taux fixe de 4,37 % et est remboursable sur une période de sept ans.
- Un emprunt bancaire contracté en 2014 par GB Railfreight Limited dans le cadre du financement de l'acquisition de certaines locomotives. Cet emprunt porte intérêt à un taux fixe de 4,241 % et est remboursable sur une période de sept ans.

iii. Location financière

Le poste « location financière » dans le tableau ci-dessus (d'un montant total de 9,3 millions d'euros au 31 décembre 2015) représente des contrats de financement contractés par GBRf en 2012 et en 2015 dans le cadre du financement de l'acquisition et la rénovation de certaines locomotives. Ils sont remboursables sur une période de 10 à 15 ans.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

V.2 Instruments de couverture

Groupe Eurotunnel a mis en place des instruments de couverture de sa dette variable (tranches C₁ et C₂) sous forme de swap de même durée et de même valeur (soit EURIBOR contre taux fixe de 4,90 % et LIBOR contre taux fixe de 5,26 %). Aucune prime n'a été versée pour obtenir cette couverture. Le montant nominal de couverture des swaps est de 953 millions d'euros et de 350 millions de livres.

En 2015, ces instruments dérivés ont généré une charge de 68 millions d'euros enregistrée au compte de résultat (2014 : une charge de 63 millions d'euros).

En conformité avec IAS 39, ces instruments financiers dérivés sont évalués au bilan à leur juste valeur :

EN MILLIERS D'EUROS	Valeurs de marché des instruments de couverture de taux		(*)Variations de la valeur de marché
	31 décembre 2015	31 décembre 2014	
Contrats libellés en euros	Passif de 811 799	Passif de 869 535	(57 736)
Contrats libellés en livres	Passif de 358 443	Passif de 329 924	28 519
Total	Passif de 1 170 242	Passif de 1 199 459	(29 217)

* Enregistrées directement en capitaux propres.

Conformément à la norme IFRS 13, le Groupe prend en compte son risque de crédit (DVA) ainsi que le risque de contrepartie (CVA) dans la valorisation des instruments financiers. En pratique, cette recommandation affecte en particulier la valorisation des dérivés dans la mesure où ils sont mesurés à la juste valeur en incluant une pondération probabiliste des flux de trésorerie estimés.

Les contreparties des contrats de couverture en cas de défaut de Groupe Eurotunnel bénéficient d'un rang de priorité par rapport à l'ensemble des porteurs de dette ainsi que des suretés et garanties bénéficiant aux porteurs de dettes au titre du Contrat de Concession et de l'Accord Inter-créanciers. A ce titre, Groupe Eurotunnel estime que le risque de perte des contreparties en cas de défaut est insignifiant et en conséquence n'a pas enregistré de décote sur la juste valeur des instruments de couverture au titre de la DVA.

Les tableaux en note X.2 ci-dessous indiquent les bandes de maturité pour lesquelles les flux couverts sont attendus et celles au cours desquelles le montant différé en capitaux propres va impacter le compte de résultat.

W. Tableau de croisement des classes d'instruments financiers et catégories comptables et juste valeurs

Le tableau ci-dessous présente les valeurs comptables et les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers, ainsi que leur niveau dans la hiérarchie de la juste valeur. Il ne comprend pas d'information quant à la juste valeur d'actifs financiers et de passifs financiers qui ne sont pas évalués à la juste valeur dans la mesure où la valeur comptable correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Au 31 décembre 2015

EN MILLIERS D'EUROS

Classes d'instruments financiers	Note	Valeur comptable					Total de la valeur nette comptable	Juste valeur			Total
		Actifs évalués à la juste valeur par résultat	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Instruments dérivés de couverture	Passifs au coût amorti		Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Actifs financiers évalués à la juste valeur											
Autres actifs financiers non-courants	Q.1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Actifs financiers non évalués à la juste valeur											
Autres actifs financiers non-courants / courants				167 223			167 223	n/a	n/a	n/a	n/a
Clients et comptes rattachés	Q.2i			129 442			129 442	n/a	n/a	n/a	n/a
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Q.3	405 912					405 912	405 912			405 912
Passifs financiers évalués à la juste valeur											
Instruments dérivés de taux					1 170 242		1 170 242		1 170 242		1 170 242
Passifs financiers non évalués à la juste valeur											
Dettes financières	V					4 064 255	4 064 255			5 189 000	5 189 000
Autres dettes financières	V					96 530	96 530	n/a	n/a	n/a	n/a
Dettes d'exploitation	Z					222 727	222 727	n/a	n/a	n/a	n/a

Le 28 juin 2007, Eurotunnel a souscrit l'Emprunt à Long Terme pour des montants de 1,5 milliard de livres sterling et de 2,0 milliards d'euros à une marge (« spread ») de 139 points de base. Au 28 juin 2012, la marge des tranches C1 et C2 de l'Emprunt à Long Terme est passée à 339 points de base. Cette dette financière est comptabilisée au coût amorti.

Cet Emprunt à Long Terme ne fait pas l'objet de cotation ni de transaction sur des marchés financiers actifs et il est particulièrement difficile d'identifier des équivalents de marché observables, compte tenu des spécificités et des caractéristiques de la dette de Groupe Eurotunnel, notamment sa maturité de 30 à 40 ans (voir note X.2 ci-dessous).

L'estimation de juste valeur se fonde sur un niveau de juste valeur de niveau trois.

Le modèle de calcul consiste en l'actualisation d'une série de flux futurs déterminés à la date de calcul. Les paramètres d'actualisation sont déduits à partir d'une courbe zéro coupon et d'une estimation d'un spread d'un échantillon de sociétés comparables notées BBB (rating de Groupe Eurotunnel inchangé depuis 2007). Sur cette base, les spreads ont été ajustés pour tenir compte de la maturité particulièrement longue de la dette de Groupe Eurotunnel.

Sur cette base, Groupe Eurotunnel a déterminé une juste valeur de son Emprunt à Long Terme de 5 189 millions d'euros à comparer à une valeur nette comptable au 31 décembre 2015 de 4 017 millions d'euros. A titre illustratif, si le taux retenu (marge comprise) était supérieur de 100 point de base, la juste valeur de l'Emprunt à Long Terme serait inférieure d'environ 630 millions d'euros. Au regard de la méthodologie utilisée, Groupe Eurotunnel ne préjuge pas des conditions qu'elle pourrait obtenir sur le marché. Par ailleurs, les caractéristiques du contrat de financement actuel encadrent les opérations éventuelles de remboursement anticipé ou de refinancement et les gains pouvant en découler pour le Groupe.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2014

EN MILLIERS D'EUROS

Classes d'instruments financiers	Note	Valeur comptable					Total de la valeur nette comptable	Juste valeur			Total
		Actifs évalués à la juste valeur par résultat	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Instruments dérivés de couverture	Passifs au coût amorti		Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Actifs financiers évalués à la juste valeur											
Autres actifs financiers non-courants	Q.1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Actifs financiers non évalués à la juste valeur											
Autres actifs financiers non-courants / courants				166 738			166 738	n/a	n/a	n/a	n/a
Clients et comptes rattachés	Q.2i			145 655			145 655	n/a	n/a	n/a	n/a
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Q.3	384 723					384 723	384 723			384 723
Passifs financiers évalués à la juste valeur											
Instruments dérivés de taux					1 199 459		1 199 459	1 199 459			1 199 459
Passifs financiers non évalués à la juste valeur											
Dettes financières	V					4 083 816	4 083 816		5 400 000		5 400 000
Dettes d'exploitation	Z					199 635	199 635	n/a	n/a	n/a	n/a

X. Risques financiers

X.1 Risque de change

La moitié environ du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel est perçue en livres sterling, alors qu'une proportion plus importante de ses dépenses tant d'exploitation que d'investissement est due en euros. L'Emprunt à Long Terme est libellé en livres sterling à hauteur de 1,452 milliard et en euros à hauteur de 1,909 milliard au 31 décembre 2015. Tous les instruments financiers externes sont libellés en euros ou en livres sterling. En conséquence, aucun gain ni aucune perte de change ne peut survenir de la réévaluation des instruments financiers externes. Le risque de change résiduel porte sur la réévaluation des comptes courants intra-groupe, dont la valeur résiduelle au 31 décembre 2015 est de 22 millions d'euros ; l'impact d'une variation de 10 % de la parité entre l'euro et la livre sterling serait un gain ou une perte de change comptable de l'ordre de 2 millions d'euros.

Groupe Eurotunnel s'emploie dans toute la mesure du possible à améliorer la correspondance entre les devises dans lesquelles sont libellés son chiffre d'affaires et ses charges et a eu et aura recours à des opérations de couverture en devises afin d'assurer la gestion de ce risque. Groupe Eurotunnel SE présente ses comptes consolidés en euros. Les fluctuations de valeur de la livre sterling par rapport à l'euro ont un impact sur la valeur en euros du chiffre d'affaires, des coûts, des charges et produits financiers, ainsi que des éléments actif et passif publiés par Groupe Eurotunnel. A titre illustratif et toute chose égale par ailleurs et sur la base des informations comptables au 31 décembre 2015, le tableau ci-dessous présente l'impact d'une variation de plus ou moins 10 % du taux de change sur les principaux indicateurs financiers.

EN MILLIONS D'EUROS Variation de taux de change	2015				(*2014			
	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %
Chiffre d'affaires	1,375	1 222	1 287	1 157	1,258	1 114	1 172	1 056
Marge d'exploitation (EBITDA)	1,375	542	577	507	1,258	509	542	477
Résultat avant impôt des activités poursuivies : profit	1,375	115	137	93	1,258	73	91	54
Capitaux propres	1,362	1 663	1 454	1 872	1,284	1 758	1 556	1 943

* Montants retraités suite à l'application d'IFRS 5 dans le cadre de la cessation des activités du segment MyFerryLink comme indiqué à la note D ci-dessus.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

X.2 Risque de liquidité

Les flux de trésorerie contractuels reflètent la structure de la dette financière et confirment qu'Eurotunnel est en mesure de faire face à son risque de liquidité.

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit (y compris les paiements d'intérêts et hors impact des accords de compensation) :

Au 31 décembre 2015

EN MILLIONS	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	12 mois ou moins	1-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	20-30 ans	30-40 ans
PASSIFS FINANCIERS NON DERIVES								
Prêts bancaires garantis libellés en GBP								
Liaison Fixe :								
Tranche A ₁ à A ₃ : GBP ^(*)	861	(2 442)	(30)	(204)	(322)	(940)	(946)	-
Tranche B ₁ : GBP	347	(921)	(39)	(101)	(117)	(231)	(406)	(27)
Tranche C ₁ : GBP ^(**)	345	(999)	(18)	(82)	(102)	(202)	(191)	(404)
Total en GBP	1 553	(4 362)	(87)	(387)	(541)	(1 373)	(1 543)	(431)
Prêts bancaires garantis libellés en EUR								
Liaison Fixe :								
Tranche A ₄ à A ₆ : EUR ^(*)	380	(797)	(15)	(92)	(134)	(344)	(212)	-
Tranche B ₂ : EUR	583	(1 151)	(54)	(190)	(232)	(460)	(215)	-
Tranche C ₂ : EUR ^(**)	939	(2 444)	(33)	(158)	(249)	(532)	(894)	(578)
Total en EUR	1 902	(4 392)	(102)	(440)	(615)	(1 336)	(1 321)	(578)
Total prêts bancaires Liaison Fixe exprimé en EUR	4 017	(10 335)	(220)	(967)	(1 351)	(3 207)	(3 423)	(1 167)
Prêts bancaires garantis Europorte :								
En GBP	23	(30)	(2)	(11)	(15)	(2)	-	-
En EUR	15	(18)	(2)	(16)	-	-	-	-
Total prêts bancaires Europorte exprimé en EUR	47	(58)	(5)	(30)	(20)	(3)	-	-
Total prêts bancaires exprimé en EUR	4 064	(10 392)	(225)	(997)	(1 371)	(3 209)	(3 423)	(1 167)
PASSIFS FINANCIERS DERIVES								
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en GBP	263	(356)	(13)	(48)	(50)	(101)	(112)	(32)
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en EUR	812	(944)	(47)	(165)	(150)	(266)	(274)	(42)
Total swaps de taux d'intérêt exprimé en EUR	1 170	(1 430)	(65)	(232)	(218)	(403)	(427)	(85)
AUTRES DETTES FINANCIERES								
Frais de renégociation en GBP	60	(60)	(8)	(19)	(9)	(19)	(5)	-
Frais de renégociation en EUR	15	(15)	(8)	(5)	(1)	(1)	-	-
Total frais de renégociation en exprimé en EUR	97	(97)	(19)	(31)	(13)	(26)	(8)	-
Flux de trésorerie net de couverture exprimé en EUR	5 331	(11 919)	(310)	(1 259)	(1 603)	(3 637)	(3 857)	(1 253)
DETTES FOURNISSEURS ET AUTRES CREDITEURS								
En GBP	49	(49)	-	-	-	-	-	-
En EUR	155	(155)	-	-	-	-	-	-

* Les tranches A₁ à A₆ étant indexées sur l'inflation, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base des hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe.

** Les tranches C₁ et C₂ étant à taux variable, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base d'une projection du taux d'intérêt à long terme.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2014

EN MILLIONS	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	12 mois ou moins	1-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	20-30 ans	30-40 ans
PASSIFS FINANCIERS NON DERIVES								
Prêts bancaires garantis libellés en GBP								
Liaison Fixe :								
Tranche A ₁ : GBP ^(*)	930	(2 704)	(34)	(203)	(351)	(989)	(1 127)	-
Tranche B ₁ : GBP	361	(960)	(39)	(117)	(117)	(231)	(364)	(92)
Tranche C ₁ : GBP ^(**)	344	(996)	(15)	(78)	(89)	(191)	(196)	(427)
Total en GBP	1 635	(4 660)	(88)	(398)	(557)	(1 411)	(1 687)	(519)
Prêts bancaires garantis libellés en EUR								
Liaison Fixe :								
Tranche A ₂ : EUR ^(*)	399	(933)	(16)	(91)	(148)	(384)	(294)	-
Tranche B ₂ : EUR	598	(1 206)	(55)	(198)	(232)	(461)	(260)	-
Tranche C ₂ : EUR ^(**)	938	(2 616)	(33)	(144)	(217)	(587)	(909)	(726)
Total en EUR	1 935	(4 755)	(104)	(433)	(597)	(1 432)	(1 463)	(726)
Total prêts bancaires Liaison Fixe exprimé en EUR	4 035	(10 737)	(217)	(944)	(1 311)	(3 243)	(3 629)	(1 393)
Prêts bancaires garantis Europorte :								
En GBP	21	(30)	(3)	(12)	(15)	-	-	-
En EUR	17	(19)	(2)	(17)	-	-	-	-
Total prêts bancaires Europorte exprimé en EUR	44	(57)	(5)	(33)	(19)	-	-	-
Total prêts bancaires exprimé en EUR	4 079	(10 794)	(222)	(977)	(1 330)	(3 243)	(3 629)	(1 393)
PASSIFS FINANCIERS DERIVES								
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en GBP	257	(365)	(15)	(43)	(62)	(99)	(105)	(41)
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en EUR	870	(833)	(46)	(173)	(179)	(203)	(189)	(43)
Total swaps de taux d'intérêt exprimé en EUR	1 199	(1 301)	(65)	(227)	(258)	(330)	(325)	(96)
Flux de trésorerie net de couverture exprimé en EUR	5 278	(12 095)	(287)	(1 204)	(1 588)	(3 573)	(3 954)	(1 489)
DETTES FOURNISSEURS ET AUTRES CREDITEURS								
En GBP	49	(49)	(49)	-	-	-	-	-
En EUR	137	(137)	(137)	-	-	-	-	-

* Les tranches A₁ et A₂ étant indexées sur l'inflation, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base des hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe.

** Les tranches C₁ et C₂ étant à taux variable, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base d'une projection du taux d'intérêt à long terme.

Par ailleurs, les accords de crédit permettent, sous réserve que le ratio de couverture du service de la dette ne soit pas inférieur à 1,25, de souscrire (i) un crédit renouvelable d'un montant maximum de 75 millions d'euros, et (ii) un crédit structurellement subordonné d'un montant maximum de 225 millions de livres sterling (ou son équivalent en euros).

X.3 Risque de taux d'intérêt

Le risque d'évolution défavorable de taux pendant la durée de l'Emprunt à Long Terme est couvert par le fait que les deux tranches B1 et B2 sont à taux fixe, les tranches A qui sont indexées sur l'inflation sont à taux fixe, et les deux dernières tranches C1 et C2 sont à taux variable et font l'objet d'une couverture taux fixe contre taux variable. Les créances et dettes à court terme ne sont pas exposées au risque de taux d'intérêt.

Les flux contractuels associés aux swaps de taux sont payés de façon simultanée aux flux contractuels des emprunts à taux variables et le montant différé en capitaux propres est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette impacte le résultat.

Une variation de +1 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de la part inscrite en capitaux propres relative aux instruments dérivés de 368 millions d'euros. Une variation de -1 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de la part inscrite en capitaux propres relative aux instruments dérivés de 348 millions d'euros.

Les obligations comptabilisées en autres actifs financiers sont à taux variable et une variation de +/-1 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de 1,8 millions d'euros des produits financiers au compte de résultat.

X.4 Risque d'inflation

Le risque lié à l'évolution du taux d'inflation porte à la fois sur les intérêts et les remboursements du principal des tranches indexées (A1 à A6) libellées en livres et en euros. A titre illustratif, un point d'inflation ou de déflation a un impact sur le montant du principal des tranches A de 17 millions d'euros.

X.5 Risques de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

i. Créances clients

L'exposition du Groupe au risque de crédit provient de ses clients au Royaume-Uni et aux pays de la zone euro à l'exception :

- des Réseaux, représentaient 26 % du chiffre d'affaires du Groupe en 2015.
- des clients des activités voitures des Navettes Passagers qui règlent leurs voyages en avance, notamment par Internet ; le risque de crédit sur ces clients est ainsi très limité.

Le Groupe applique une politique de crédit qui prévoit que chaque nouveau client fasse l'objet d'une analyse de solvabilité avant qu'il ne puisse bénéficier des conditions de crédit standard du Groupe. L'exposition au risque de crédit sur les clients en compte est gérée à travers un suivi permanent de l'évolution de leur situation financière et de leur encours par rapport aux limites de crédit et aux conditions de paiement qui leur ont été accordées.

ii. Placements

Le Groupe limite son exposition au risque de crédit en n'investissant que (i) dans des dépôts à terme et des certificats de dépôt d'une durée maximale de 6 mois avec des contreparties ayant une notation court terme d'au moins P-1 de Moody, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation long terme d'au moins Aaa de Moodys ou AAA de S&P.

Les montants investis par le Groupe dans un fonds ou une SICAV monétaire ne peuvent pas représenter plus de 120 millions d'euros par fonds ou SICAV en euros ou 100 millions de livres sterling par fonds ou SICAV en livres sterling. Les investissements dans des dépôts à terme ou des certificats de dépôt avec un même groupe bancaire ne peuvent pas excéder 100 millions d'euros ou 75 millions de livres.

iii. Exposition au risque de crédit

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Actifs financiers	161 279	156 464
Créances commerciales	129 442	145 655
Trésorerie et équivalents de trésorerie	405 912	384 723
Total	696 633	686 842

Les actifs financiers intègrent les obligations à taux variables (voir note Q.1 ci-dessus).

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Y. Provisions

EN MILLIERS D'EUROS	1 ^{er} janvier 2015	Dotations	Reprises non-utilisées	Reprises	Ecart de change	31 décembre 2015
Provisions	1 845	6 850	(250)	(180)		8 265

Z. Dettes d'exploitation et autres passifs

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Avances et acomptes	1 662	1 571
Fournisseurs et comptes rattachés	109 043	99 616
Dettes sociales et fiscales	75 902	71 244
Fournisseurs d'immobilisations	36 120	27 204
Dettes d'exploitation courantes	222 727	199 635
Produits constatés d'avance ^(*)	35 008	34 300
Autres	4 583	5 280
Dettes diverses et produits constatés d'avance courants	39 591	39 580
Total	262 318	239 215

* Les produits constatés d'avance sont principalement composés des tickets émis non encore utilisés.

AA. Engagements hors bilan

GET SE, FM, CTG, Eurotunnel SE, EFL, ESGIE, ESL et EurotunnelPlus Limited garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, au titre de l'Emprunt à Long Terme. A ce titre, ces sociétés ont consenti les sûretés décrites en V ci-dessus.

Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue de deux navires, le Berlioz et le Rodin. Cet accord prévoit la location-financement des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession.

BB. Contrats de location simple

Actifs pris en location

L'échéance des loyers liés aux contrats de location simple non résiliables à court terme se détaille ainsi :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
A moins d'un an	34 423	23 358
De un à 5 ans	84 594	56 862
A plus de 5 ans	41 609	9 981
Total	160 626	90 201

Les engagements de location correspondent aux engagements de locations de matériel roulant par les filiales de fret ferroviaires. Au 31 décembre 2015, les contrats ont une durée résiduelle jusqu'à 8 ans et généralement comportent une option de renouvellement. Pour tenir compte de l'évolution du marché des locations, le montant des loyers de certains contrats est révisé tous les ans.

Au cours de l'exercice, une charge de location au titre du matériel roulant de 37,8 millions d'euros a été comptabilisée au titre des contrats de location simple (2014 : 25,9 millions d'euros). L'augmentation des engagements de location entre 2014 et 2015 est due à la mise en place de nouveaux contrats et le renouvellement des contrats en cours pour soutenir l'activité d'Europorte.

CC. Honoraires des commissaires aux comptes

En application du décret n° 2008-1487 en date du 30 décembre 2008, le tableau ci-dessous présente les honoraires des commissaires aux comptes et auditeurs au titre des exercices 2015 et 2014 pour toutes les sociétés du Groupe.

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	2015	2014
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1 542	1 537
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes	275	486
Total	1 817	2 023

DD. Parties liées

DD.1 Filiales du Groupe Eurotunnel

Au sein du Groupe Eurotunnel au 31 décembre 2015, l'ensemble des entités est consolidé par intégration globale à l'exception d'ElecLink dont les conventions sont décrites en note C ci-dessus.

Les conventions et engagements réglementés entre GET SE et les filiales consolidées du Groupe sont présentés dans le rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés (voir paragraphe 16.9.5 du Document de Référence 2015).

DD.2 Parties liées ayant une influence notable sur le Groupe

Lors de la restructuration financière en 2007, Groupe Eurotunnel a conclu auprès d'institutions financières des opérations de couverture de taux d'intérêt de sa dette variable sous forme de swap (voir note V ci-dessus). Goldman Sachs International est une des contreparties de ces instruments de couverture, à hauteur de 2,7 % au 31 décembre 2015, soit une charge de 1,8 million d'euros en 2015 et un passif de 31,6 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Deux fonds d'infrastructure de Goldman Sachs (GS Global Infrastructure Partners I, L.P., et GS International Infrastructure Partners I, L.P., ensemble GSIP) détiennent environ 15,5 % du capital de GET SE au 31 décembre 2015.

DD.3 Rémunération des organes d'administration et de direction

Le montant des rémunérations des membres de conseil d'administration et des dirigeants se trouve à la note H ci-dessus.

EE. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

La livraison à DFDS du Rodin a été effectuée le 9 février 2016, celle du Berlioz le 11 février 2016, et les contrats de location-financement ont commencé à ces dates.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.3.2 COMPTES SOCIAUX DE GET SE AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015 ET LE RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES Y AFFÉRENT

–

SOMMAIRE DES COMPTES SOCIAUX

<i>Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015</i>	243
<i>Bilan</i>	245
<i>Compte de résultat</i>	246
<i>Notes annexes</i>	247
A. <i>Événements importants</i>	247
B. <i>Principes et méthodes comptables</i>	247
C. <i>Immobilisations incorporelles</i>	249
D. <i>Participations</i>	249
E. <i>Groupe et associés</i>	250
F. <i>Actions auto-détenues</i>	253
G. <i>Valeurs mobilières de placement et disponibilités</i>	253
H. <i>Capitaux propres</i>	253
I. <i>Provisions pour risques et charges</i>	257
J. <i>Production vendue de services</i>	257
K. <i>Autres achats et charges externes</i>	257
L. <i>Effectifs</i>	257
M. <i>Gains et pertes de change</i>	257
N. <i>Intérêts, produits et charges assimilés</i>	258
O. <i>Reprises et dotations aux amortissements et provisions financiers</i>	258
P. <i>Résultat exceptionnel</i>	258
Q. <i>Impôt et situation fiscale</i>	258
R. <i>Résultat par action et effet de la dilution</i>	260
S. <i>Engagements et passifs éventuels</i>	260
T. <i>Parties liées</i>	261
U. <i>Événements postérieurs à la clôture de l'exercice</i>	261

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Groupe Eurotunnel SE, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants.

Les notes B.3 et D de l'annexe relatives aux participations exposent les approches de la société relatives à la détermination des valeurs d'utilité des titres de participations et des autres actifs financiers. Nous avons procédé à l'appréciation des approches retenues par la société et du caractère pertinent de l'information donnée dans ces notes.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3 Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce sur les rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des sociétés contrôlant votre société ou contrôlées par elle. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs de capital ou des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 17 février 2016

Courbevoie, le 17 février 2016

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Mazars

Fabrice Odent
Associé

Jean-Marc Deslandes
Associé

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

BILAN

EN MILLIERS D'EUROS	Note	31 decembre 2015			31 decembre 2014
		Brut	Depreciations	Net	Net
ACTIF					
Immobilisations incorporelles	C	116 552	-	116 552	116 552
Participations	D	1 557 388	47 657	1 509 731	1 477 388
Prêts	E.1	2 039 344	-	2 039 344	2 071 361
Actions propres	F	33 472	-	33 472	31 692
Autres		84	-	84	76
Actif immobilisé		3 746 840	47 657	3 699 183	3 697 069
Avances et acomptes		28	-	28	323
Créances clients et comptes rattachés		-	-	-	7
Créances sur l'Etat et autres collectivités publiques		1 672	-	1 672	1 955
Autres créances		60	41	19	24
Groupe et associés	E.3	25 514	-	25 514	15 829
Autres actifs financiers	E.1	22 179	-	22 179	27 361
Valeurs mobilières de placement	G	66 443	-	66 443	55 107
Disponibilités	G	3 631	-	3 631	17 448
Actif circulant		119 527	41	119 486	118 054
Charges constatées d'avance		594	-	594	463
Ecart de conversion actif		21 448	-	21 448	13 046
Total de l'actif		3 888 409	47 698	3 840 711	3 828 632
PASSIF					
Capital social	H.1			220 000	220 000
Primes d'émission	H.2			1 711 796	1 711 796
Réserve légale	H.2			22 422	22 422
Réserve spéciale et autres réserves	H.2			598 797	598 797
Report à nouveau	H.2			405 817	404 280
Résultat de l'exercice	H.2			38 455	98 809
Capitaux propres				2 997 287	3 056 104
Provision pour risques et charges	I			33 171	17 109
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit				85	9
Groupe et associés	E.2			707 973	689 748
Fournisseurs et comptes rattachés				8 321	8 318
Dettes fiscales et sociales				10 802	5 043
Autres dettes				183	112
Dettes^(*)				727 364	703 230
Ecart de conversion passif				82 889	52 189
Total du passif				3 840 711	3 828 632

* Part à plus d'un an hors Groupe : néant (2014 : néant).

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

COMPTE DE RÉSULTAT

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	Note	2015	2014
Produits d'exploitation			
Production vendue de services	J	16 752	17 586
Transfert de charges		7 998	2 545
Total produits d'exploitation		24 750	20 131
Charges d'exploitation			
Autres achats et charges externes	K	(11 905)	(13 018)
Salaires et charges	L	(4 627)	(4 285)
Impôts et taxes		(572)	(413)
Dotations aux amortissements et provisions		(8 947)	(2 615)
Autres charges		(776)	(619)
Total charges d'exploitation		(26 827)	(20 950)
Résultat d'exploitation		(2 077)	(819)
Produits financiers			
Produits des participations		4 232	100 641
Intérêts et produits assimilés	N	30 803	36 973
Reprises sur provisions	O	17 822	-
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement		15	33
Gains de change	M	2 702	490
Total produits financiers		55 574	138 137
Charges financières			
Dotations aux amortissements et provisions	O	(8 402)	(28 505)
Intérêts et charges assimilés	N	(7 531)	(10 566)
Pertes de change	M	(482)	(224)
Total charges financières		(16 415)	(39 295)
Résultat financier		39 159	98 842
Résultat exceptionnel	P	4 207	3 536
Impôt	Q	(2 834)	(2 750)
Résultat de l'exercice		38 455	98 809

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

NOTES ANNEXES

Groupe Eurotunnel SE, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe Eurotunnel. Ses actions sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris et sur NYSE Euronext Londres. Le terme « Groupe Eurotunnel SE » ou « GET SE » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « Groupe » ou « Groupe Eurotunnel » concerne l'ensemble économique composé de Groupe Eurotunnel SE et de ses filiales.

Les activités du Groupe sont notamment la conception, le financement, la construction et l'exploitation de l'infrastructure et du système de transport de la Liaison Fixe, selon les termes de la Concession (expirant en 2086), ainsi que l'activité de fret ferroviaire. L'activité maritime a été abandonnée en 2015 (voir note A ci-dessous).

GET SE assure pour le compte de ses filiales différents services de gestion administrative et financière, stratégie générale et relations actionnaires. Dans ce cadre, GET SE facture à ses filiales sa prestation, qui s'élève en 2015 à 16,8 millions d'euros, dont 13,5 millions d'euros aux Concessionnaires.

A. Événements importants

Cessation de l'activité maritime

En juillet 2012, Eurotunnel avait acheté trois navires (le Berlioz, le Rodin et le Nord Pas-de-Calais) dans le cadre d'une procédure de cession d'actifs lancée par le Tribunal de Commerce suite à la liquidation de SeaFrance. Groupe Eurotunnel avait confié l'exploitation des navires à une société indépendante, la SCOP SeaFrance.

A la suite de la décision du *Competition Appeal Tribunal*, le 9 janvier 2015, confirmant l'interdiction d'accoster au port de Douvres avec tout navire à compter du 9 juillet 2015, le Groupe a annoncé son intention de se désengager de son activité maritime et de chercher un repreneur pour les trois navires. La décision du *Competition Appeal Tribunal* a été confirmée par la *Supreme Court* le 16 décembre 2015.

Au cours de l'exercice, le processus de désengagement du Groupe de son activité maritime s'est matérialisé de la manière suivante :

- Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur les deux navires, le Berlioz et le Rodin. Du fait de la clause d'inaliénabilité de cinq ans imposée lors de leur achat en 2012, cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Groupe Eurotunnel étudie la possibilité de demander au Tribunal de commerce de Paris de lever la clause d'inaliénabilité.
- Au 1^{er} juillet 2015, l'activité commerciale du segment MyFerryLink a cessé suite au non-renouvellement des contrats entre Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance.
- Le Rodin et le Berlioz ayant été occupés par les marins de la SCOP SeaFrance jusqu'au début du mois de septembre, la remise de ces navires à DFDS n'a été effectuée que le 15 septembre 2015. Depuis cette date, les deux navires ont fait l'objet de travaux de réhabilitation et ont été livrés à DFDS respectivement le 9 et le 11 février 2016, dates auxquelles leur location-financement a démarré.

Suite à la décision de la *Supreme Court* en décembre 2015, le Groupe a été contraint de cesser définitivement son activité maritime et a annoncé son intention de se désengager du Nord Pas-de-Calais.

GET SE avait financé l'acquisition et la remise en état des trois navires en 2012, et a assuré le financement de l'activité maritime jusqu'à son arrêt en juillet 2015, par un prêt intra-groupe accordé à sa filiale Euro-TransManche Holding SAS.

Le 2 décembre 2015, GET SE a procédé à une augmentation du capital de sa filiale Euro-Transmanche Holding SAS d'un montant de 80 millions d'euros par compensation partielle de ce prêt (voir note E.1 ci-dessous).

Dans le contexte de l'accord conclu avec DFDS et la perspective de la cession des navires, au 31 décembre 2015, GET SE a comptabilisé une reprise nette de dépréciation de 18 millions d'euros au titre de ses titres de participation et des créances rattachés d'Euro-Transmanche Holding SAS (voir note O ci-dessous).

B. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. Les éléments inscrits en comptabilité sont évalués selon la méthode des coûts historiques et les comptes sont arrêtés dans la perspective de la continuité de l'exploitation.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

B.1 Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers nécessite de retenir des estimations et des hypothèses qui influencent la valeur des actifs et des passifs du bilan, ainsi que le montant des produits et charges de l'exercice. Le conseil d'administration revoit périodiquement les valorisations et les estimations sur la base de l'expérience et de tout autre élément pertinent utile pour la détermination d'une évaluation raisonnable et appropriée des actifs et passifs présentés au bilan.

D'autres conditions et hypothèses pourraient conduire à des estimations significativement différentes. L'utilisation d'estimations concerne principalement l'évaluation des titres de participation et des créances et prêts rattachés.

B.2 Evaluation des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont constituées par un mali technique de fusion (voir note C ci-dessous). Une dépréciation est constituée lorsque la quote-part du mali affectée est inférieure à la valeur recouvrable de ses actifs sous-jacents.

B.3 Evaluation des participations

GET SE apprécie la valeur d'utilité des titres de participation en fonction de plusieurs critères, tels que l'actif net comptable, l'actif net réévalué, l'actualisation des flux financiers nets de l'endettement ou des évaluations externes. Une dépréciation des éventuels prêts intra-groupe ou une provision pour risques peut être constituée, le cas échéant, lorsque les capitaux propres de la filiale sont négatifs.

B.4 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition. Lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure à leur coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence. Les postes « Valeurs mobilières de placement » et « Disponibilités » comprennent les intérêts courus à recevoir.

B.5 Actions propres

GET SE détient des actions propres acquises dans le cadre d'un programme de rachat d'actions et d'un contrat de liquidité.

Les actions propres affectées explicitement à un plan d'option sur actions sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement au prix d'achat.

En l'absence d'une affectation explicite à l'attribution aux salariés ou à la réduction du capital, les actions achetées dans le cadre du programme de rachat d'actions sont comptabilisées au prix d'achat en titres immobilisés.

Les actions acquises dans le cadre du contrat de liquidité, dont l'objectif est l'animation du cours GET SE, sont comptabilisées au prix d'achat en valeurs mobilières de placements, et des plus ou moins-values sur les ventes d'actions sont calculées sur une base FIFO.

En fin d'exercice, la valeur d'inventaire des actions propres est calculée sur la base du cours moyen de bourse sur le dernier mois. Une provision est passée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable, à l'exception des actions affectées aux plans de stock options et d'actions gratuites et des actions destinées à être annulées.

B.6 Plan d'option sur actions

Dans le cadre d'un plan d'options sur actions, GET SE constitue une provision pour risques et charges au titre des stock-options attribuées dès lors qu'il y a une sortie future et probable de ressources pour l'entreprise. En cas d'utilisation d'actions en auto-détention au titre de l'attribution des options, la provision est constituée pour la différence entre le prix d'exercice proposé aux salariés et la valeur nette comptable des actions propres affectées aux options.

B.7 Convention d'intégration fiscale

La convention d'intégration fiscale prévoit que les charges d'impôt sont comptabilisées dans les comptes des sociétés intégrées, comme en l'absence d'intégration, et que les économies d'impôt réalisées par le Groupe sont comptabilisées chez la société mère et considérées comme un résultat immédiat de l'exercice.

B.8 Provisions

Des provisions sont constituées lorsqu'il existe une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé et dont la sortie probable de ressources peut être évaluée de manière fiable.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

B.9 Conversion des créances et dettes libellées en devises étrangères

Les créances et dettes libellées en devises sont comptabilisées sur la base des cours de change à la date de la transaction. Elles sont ensuite réévaluées au taux en vigueur à la date de clôture.

Les différences de change latentes résultant de cette réévaluation sont constatées en écart de conversion. Une provision pour risques et charges est comptabilisée si la conversion fait apparaître des pertes latentes.

C. Immobilisations incorporelles

Le mali de fusion de 116 552 milliers d'euros a été généré en 2009 lors de la fusion par voie d'absorption de TNU SA par GET SE et comptabilisé en mali technique (immobilisations incorporelles).

D. Participations

Au 31 décembre 2015, la variation des titres de participation s'analyse comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	Valeur brute 31 décembre 2014	Valeur brute 31 décembre 2015	Dépréciation	Valeur nette comptable 31 décembre 2015
Channel Tunnel Group Limited (CTG)	1 163 879	1 163 879		1 163 879
Entités Cheritons	33	33		33
Europorte SAS	72 674	72 674		72 674
Euro-TransManche Holding SAS (ETMH) – voir note A	1	80 000	47 657	32 343
Eurotunnel Agent Services Limited (EASL)	–	–		–
Eurotunnel Developments Limited (EDL)	–	–		–
Eurotunnel Finance Limited (EFL)	1	1		1
Eurotunnel Management Services Limited (EMSL)	–	–		–
Eurotunnel Services GIE (ESGIE)	1	1		1
France Manche SA (FM)	239 450	239 450		239 450
GET Elec Limited	–	–		–
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel (SIFE)	1 350	1 350		1 350
Total	1 477 389	1 557 388	47 657	1 509 731

Les principales données chiffrées des filiales sont présentées ci-dessous :

EN MILLIERS	Chiffres d'affaires		Capitaux propres		Quote-part du capital détenu (en %)			Valeur comptable des titres (en milliers d'euros)		Cautions et avals donnés par la société
	Hors taxes	Capital	Autres capitaux propres (hors résultat de l'exercice)	Résultat de l'exercice	Total des capitaux propres	Directement	Directement et indirectement	Brute	Nette	
CTG £	333 514	95 857	(8 534)	37 017	124 340	100 %	100 %	1 163 879	1 163 879	(*)
EASL £	–	–	1 158	318	1 476	100 %	100 %	–	–	(*)
EDL £	–	7 257	(11 615)	–	(4 358)	100 %	100 %	–	–	(*)
EFL £	–	1	–	–	1	79 %	100 %	1	1	(*)
EMSL £	154	0	30	1	31	100 %	100 %	–	–	(*)
Entités Cheritons £	–	4	81	–	85	100 %	100 %	33	33	(*)
GET Elec £	–	–	(1 129)	(637)	(1 766)	100 %	100 %	–	–	(*)
Total en £	333 668	103 119	(20 009)	36 699	119 809			1 163 913	1 163 913	
ESGIE €	121 309	2	–	–	2	38 %	100 %	1	1	(*)
ETMH €	467	5 106	(2)	(13 890)	(8 786)	100 %	100 %	80 000	32 343	(*)
Europorte €	7 905	42 318	1 835	(9 291)	34 862	100 %	100 %	72 674	72 674	(*)
FM €	454 409	95 857	58 582	36 301	190 740	100 %	100 %	239 450	239 450	(*)
SIFE €	–	525	791	(6)	1 310	100 %	100 %	1 350	1 350	(*)
Total en €	584 090	143 808	61 206	13 114	218 128			393 475	345 818	

* Ces informations sont mentionnées en note S ci-dessous.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

La valeur d'utilité des titres de participation dans France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited a été appréciée en tenant compte du dernier plan d'affaires de la société au titre de l'activité en Concession.

La valeur d'utilité des titres de participation d'Europorte SAS est appréciée en tenant compte des caractéristiques spécifiques des actifs de chacune de ses filiales :

- pour les filiales françaises, la valeur des actifs est estimée par référence à des études menées par des experts indépendants, et
- pour la filiale britannique, la valeur d'utilité est estimée sur la base du dernier plan d'affaires.

La valeur d'utilité des titres de participation dans Euro-TransManche Holding SAS est appréciée sur la base d'un actif net réévalué.

E. Groupe et associés

E.1 Autres actifs financiers

EN MILLIERS D'EUROS		31 decembre 2015	31 decembre 2014
Autres actifs financiers non courants :			
Emprunt Obligataire Amendé (EOA) :			
– Channel Tunnel Group Limited	(*)	308 333	289 333
– France Manche SA	(*)	1 127 062	1 127 062
Sous-total EOA		1 435 395	1 416 395
« NRS Redemption Premium Debt » : France Manche SA	(*)	78 873	100 373
« NRS Redemption Premium Debt » : Channel Tunnel Group Limited	(*)	128 334	150 887
« NRS Commission Loan » : France Manche SA	(*)	80 200	80 200
Prêts intra-groupe : Eurotunnel Agent Services Limited		159 276	154 983
Prêts intra-groupe : GET Elec Limited		8 507	10 897
Prêts intra-groupe : Euro-TransManche Holding SAS		56 493	139 009
Prêts intra-groupe : Europorte SAS		92 266	84 095
Total brut		2 039 344	2 136 839
Dépréciation du prêt intra-groupe Euro-TransManche Holding SAS (voir note A ci-dessus)		–	(65 478)
Total net		2 039 344	2 071 361
Autres actifs financiers courants :			
Intérêts courus sur EOA : Channel Tunnel Group Limited	(*)	6 922	6 722
Intérêts courus sur EOA : France Manche SA	(*)	13 312	17 991
Sous-total intérêts courus sur EOA		20 234	24 713
Intérêts courus sur prêt Eurotunnel Agent Services Limited		192	174
Intérêts courus sur « NRS Commission Loan » : France Manche SA	(*)	1 686	2 364
Intérêts courus sur prêt Europorte SAS		67	110
Total		22 179	27 361

* Ces créances (d'un montant total de 1 744 722 milliers d'euros) sont régies par le « Master Intra-Group Debt Agreement », décrit au chapitre 22 du Document de Référence 2015 et ayant notamment pour objet l'harmonisation (i) du régime des comptes courants entre les sociétés du Groupe, (ii) des taux d'intérêt des différentes dettes intra-groupe et (iii) dans la mesure du possible des autres conditions de ces dettes intra-groupe, afin de faciliter la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe et d'appliquer une politique financière unique entre les sociétés du Groupe. Cette convention rentre dans le champ de l'article R. 225-31 du Code de commerce portant sur les conventions et engagements réglementés.

Emprunt Obligataire Amendé (EOA)

L'EOA correspond aux anciennes dettes obligataires rachetées par EGP à la suite de la restructuration financière de 2007 grâce à l'émission des ORA. Cette créance a été cédée par EGP à GET SE en 2008 et en 2009 sur la base d'une valorisation d'expert. L'EOA, d'une valeur nominale au 31 décembre 2015 de 1 361 millions d'euros et de 242 millions de livres, est comptabilisé dans les comptes de GET SE en tenant en compte de la décote constatée lors de son achat.

L'EOA porte intérêt au taux EONIA + 1 % pour la créance détenue sur France Manche SA et au taux LIBOR + 1 % pour la créance détenue sur Channel Tunnel Group Limited. L'EOA est subordonné aux remboursements des dettes financières externes du

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Groupe supportées au niveau de France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited et dont l'extinction contractuelle est prévue en 2050.

« NRS Redemption Premium Debt »

Les « NRS Redemption Premium Debts » correspondent à la prime de 40 % payée par EGP lors du remboursement anticipé des ORA 1 en espèces en avril et juillet 2008, et qui étaient dus par France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited à EGP conformément aux termes de l'EOA.

Les « NRS Redemption Premium Debts » portent intérêts au taux EONIA + 1 % pour la créance détenue sur France Manche SA et au taux LIBOR + 1 % pour la créance détenue sur Channel Tunnel Group Limited.

« NRS Commission Loan »

Les « NRS Commission Loans » correspondent à des montants dus par France Manche SA au titre de commissions versées par EGP dans le cadre de la restructuration financière de 2007.

Le « NRS Commission Loan » porte intérêts au taux EONIA + 1 %.

Prêt intra-groupe : Eurotunnel Agent Services Limited

Ce prêt, composé d'une tranche en euros, d'un montant de 84,9 millions d'euros, et d'une tranche en livres sterling d'un montant de 74,4 millions d'euros (54,6 millions de livres), a été consenti par GET SE à sa filiale Eurotunnel Agent Services Limited dans le cadre du financement de l'acquisition par le Groupe en 2011 et 2012 d'obligations à taux variable tel que décrit à la note Q.1 des comptes consolidés du Groupe.

Ce prêt porte intérêt au même taux et dans les mêmes conditions que les obligations à taux variable acquises par Eurotunnel Agent Services Limited, soit un taux d'EURIBOR + 3,25 % pour la tranche en euros et de LIBOR + 3,25 % pour la tranche en livres sterling. La maturité finale de ce prêt est en 2050.

Prêt intra-groupe : Euro-TransManche Holding SAS

Le prêt intra-groupe accordé par GET SE à sa filiale EuroTransmanche Holding SAS, holding des activités maritimes du Groupe, a été consenti dans le cadre de l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance, de la remise en état des navires et afin d'assurer le financement des besoins de trésorerie courante de cette activité. Au 31 décembre 2015, le prêt s'élève à 56 millions d'euros (31 décembre 2014 : 139 millions d'euros). Le 2 décembre 2015, GET SE a procédé à une augmentation de capital d'Euro-Transmanche Holding SAS d'un montant de 80 millions d'euros par compensation partielle de ce prêt intra-groupe.

Ce prêt porte intérêt au taux EONIA + 1 %, et est remboursable sur demande par GET SE.

Prêts intra-groupe : Europorte SAS

Le prêt intra-groupe accordé par GET SE à sa filiale Europorte SAS, holding des activités de fret ferroviaire du Groupe, s'élève à 92 millions d'euros au 31 décembre 2015 (31 décembre 2014 : 84 millions d'euros). Ce prêt couvre le financement de l'acquisition des titres des filiales d'Europorte SAS, de projets d'investissement des filiales d'Europorte (notamment l'acquisition de matériel roulant) et de besoins de trésorerie courante des filiales d'Europorte.

Ce prêt porte intérêt au taux EONIA + 1 %, et est remboursable sur demande par GET SE ou par Europorte SAS.

Prêts intra-groupe : GET Elec Limited

Le prêt intra-groupe accordé dans le cadre du financement du projet ElecLink par GET SE à sa filiale GET Elec Limited, a été consenti afin que GET Elec Limited puisse effectuer un prêt, sous forme d'avance actionnaire, à ElecLink Limited. Au 31 décembre 2015, le prêt s'élève à 8,5 millions d'euros (6,2 millions de livres). Ce prêt, qui ne porte pas intérêt, a été autorisé par le conseil d'administration de GET SE du 13 janvier 2012 et approuvé par l'assemblée générale du 15 mai 2013.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

E.2 Dettes Groupe et associés

EN MILLIERS D'EUROS		31 decembre 2015	31 decembre 2014
Dettes au titre du « Funding Loan » : France Manche SA	(*)	197 139	197 784
Dettes au titre du « Funding Loan » : Channel Tunnel Group Limited	(*)	147 744	139 195
Compte courant : GB Railfreight Limited		14	15
Compte courant : Eurotunnel Services Limited		434	32
Compte courant : Eurotunnel Services GIE		59	–
Compte courant : Eurotunnel Management Services Limited		22	202
Compte courant : France Manche SA	(*)	362 561	352 520
Total		707 973	689 748

* Ces dettes (d'un montant total de 707 444 milliers d'euros) sont régies par le « Master Intra-Group Debt Agreement ».

Dettes au titre du « Funding Loan »

Ces dettes correspondent à des avances faites par France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited à EGP dans le cadre de la restructuration financière de 2007. Les « Funding Loans » portent intérêts au taux EONIA + 1 % pour la dette envers France Manche SA et au taux LIBOR + 1 % pour la dette envers Channel Tunnel Group Limited. Le montant inscrit dans les comptes au titre du « Funding Loan » envers France Manche SA correspond à la valeur nominale de la dette, soit 195 229 milliers d'euros, majorée des intérêts courus d'un montant de 1 910 milliers d'euros, et le montant inscrit dans les comptes au titre du « Funding Loan » envers Channel Tunnel Group Limited correspond à la valeur nominale de la dette soit 145 597 milliers d'euros (106 861 milliers de livres) majorée des intérêts courus d'un montant de 2 147 milliers d'euros.

E.3 Créances Groupe et associés

EN MILLIERS D'EUROS		31 decembre 2015	31 decembre 2014
France Manche SA		17 824	9 329
Eurotunnel Services GIE		1 992	724
Eurotunnel Services Limited		20	228
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS		156	268
Europorte SAS		1 214	1 167
Channel Tunnel Group Limited		1 189	1 722
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS		186	–
Eurotunnel SE		84	–
Eurotunnel Management Services Limited		–	196
Europorte Channel SAS		31	–
Europorte France SAS		142	63
Socorail SAS		157	77
Europorte Proximité SAS		4	4
Eurosco SAS		104	76
GB Railfreight Limited		2 092	722
Euro-TransManche Holding SAS		188	279
MyFerryLink SAS		9	1
Euro-TransManche 3 SAS		13	337
Euro-TransManche 3 BE SAS		109	636
Total		25 514	15 829

Les créances auprès des entités du Groupe correspondent principalement aux facturations de « management fees ».

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

F. Actions auto-détenues

Les mouvements relatifs aux actions auto-détenues pendant la période sont les suivants :

	En nombre d'actions				TOTAL	En milliers d'euros				TOTAL
	(*) Valeurs mobilières de placement			Actifs financiers Autre		(*) Valeurs mobilières de placement			Actifs financiers Autre	
	Affectées aux plans	Contrat de liquidité	Total			Affectées aux plans	Contrat de liquidité	Total		
Au 1 ^{er} janvier 2015	4 632 870	100 000	4 732 870	5 381 650	10 114 520	25 163	1 065	26 228	31 692	57 920
Actions transférées aux salariés (plans d'actions gratuites)	(207 400)		(207 400)		(207 400)	(1 211)		(1 211)		(1 211)
Programme de rachat d'actions			-	1 183 481	1 183 481				14 006	14 006
Exercice des options de souscriptions	(412 800)		(412 800)		(412 800)	(2 178)		(2 178)		(2 178)
Affectation aux plans	1 583 850		1 583 850	(1 583 850)	-	9 281		9 281	(9 281)	-
Transfert au contrat de liquidité		500 000	500 000	(500 000)	-		2 945	2 945	(2 945)	-
Achat / (vente) net au titre du contrat de liquidité		170 000	170 000		170 000		4 767	4 767		4 767
Au 31 décembre 2015	5 596 520	770 000	6 366 520	4 481 281	10 847 801	31 055	8 777	39 832	33 472	73 304

* Voir note G ci-dessous.

Au 31 décembre 2015, GET SE détenait 10 077 801 actions propres dans le cadre du programme de rachat d'actions renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires et mis en œuvre par décision du conseil d'administration le 29 avril 2015. 5 596 520 de ces actions sont affectées à l'effet de couvrir des plans d'options d'achat d'actions et d'attributions d'actions gratuites, dont ceux approuvés par les assemblées générales des actionnaires de 2010, 2011, 2013, 2014 et 2015.

G. Valeurs mobilières de placement et disponibilités

Ce poste correspond principalement à des placements à court terme en certificats et comptes de dépôt et en fonds et Sicav monétaires.

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Actions propres (voir note F ci-dessus)	39 832	26 228
Titres et valeurs en euros	26 606	28 867
Intérêts courus sur VMP	5	12
Sous total	66 443	55 107
Comptes courants bancaires et caisses	3 631	17 448
Total	70 074	72 555

Au 31 décembre 2015, GET SE détenait 770 000 de ses propres actions rachetées par Oddo Seydler Corporate Finance dans le cadre d'un contrat de liquidité. Au 31 décembre 2015, la valeur de ces actions s'établissait à 8 824 milliers d'euros (31 décembre 2014 : 1 070 milliers d'euros) à comparer à 8 777 milliers d'euros (31 décembre 2014 : 1 065 milliers d'euros) de coût d'acquisition.

H. Capitaux propres

H.1 Capital social

Au 31 décembre 2015, le capital social de GET SE est de 220 000 000,00 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires GET SE de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées, inchangé par rapport au 31 décembre 2014.

H.2 Variation des capitaux propres

EN MILLIERS D'EUROS	Capital social	Primes d'émission	Réserve légale	Autres réserves	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Total
1 ^{er} janvier 2014	220 000	1 711 796	22 422	598 797	483 277	1 889	3 038 181
Paiement de dividende					(78 997)	(1 889)	(80 886)
Résultat de l'exercice						98 809	98 809
31 décembre 2014	220 000	1 711 796	22 422	598 797	404 280	98 809	3 056 104
Paiement de dividende					1 537	(98 809)	(97 272)
Résultat de l'exercice						38 455	38 455
Solde 31 décembre 2015	220 000	1 711 796	22 422	598 797	405 817	38 455	2 997 287

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

H.3 Options d'achat et de souscription d'actions aux employés

i. Stock options

Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société GET SE et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit mois à compter de la date de ladite assemblée générale. Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'actions supérieur à 3 900 000 actions d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. Le conseil d'administration a affecté 3 900 000 actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé trois attributions d'options sur actions le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

Caractéristiques et conditions des plans d'options sur actions

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur actions sont les suivantes :

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'options attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 16 juillet 2010	1 164 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2010 et en 2011 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. Les conditions de marché ont été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 21 juillet 2011	1 430 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2011 et en 2012 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. Les conditions de marché n'ont pas été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 20 juillet 2012	1 405 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 et en 2013 à un plancher déterminé). Les conditions de performance ont été atteintes. Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SE supérieure à la performance de l'indice SBF120. La condition de marché pour l'année 2012 n'a pas été atteinte. La condition de marché pour l'année 2013 est atteinte.	4 ans

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Informations sur les plans d'options sur actions

Le nombre et le prix d'exercice moyen pondéré des options sur actions sont les suivants :

	2015		2014	
	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 ^{er} janvier	6,72	2 164 250	6,66	2 723 750
Attribuées durant l'exercice	–	–	–	–
Renoncées durant l'exercice	6,33	(9 750)	6,57	(26 000)
Exercées durant l'exercice	6,97	(412 800)	6,42	(533 500)
Déchues durant l'exercice	–	–	–	–
En circulation au 31 décembre	6,66	1 741 700	6,72	2 164 250
Exerçable au 31 décembre	7,12	729 200	6,42	470 500

Sur les 1 741 700 options en circulation au 31 décembre 2015 :

- 265 000 sont exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,42 € jusqu'à juillet 2020,
- 464 200 sont exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 7,52 € jusqu'à juillet 2021, et
- 1 012 500 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,33 € entre juillet 2016 et juillet 2022.

ii. Attribution gratuite des actions

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 29 avril 2015 d'un plan collectif d'attribution gratuite d'actions existantes, le conseil d'administration de GET SE a procédé le 29 avril 2015 à une attribution d'un total de 583 500 actions ordinaires GET SE au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SE) à raison de 150 actions par salarié. L'acquisition définitive de ces actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.

Par ailleurs, 207 400 actions gratuites attribuées en 2011 ont été acquises par les salariés le 30 avril 2015.

Nombre d'actions	2015	2014
En circulation au 1 ^{er} janvier	930 420	1 254 090
Attribuées durant l'exercice	583 500	369 100
Renoncées durant l'exercice	(41 770)	(25 340)
Acquises durant l'exercice	(207 400)	(667 430)
Expirées durant l'exercice	–	–
En circulation au 31 décembre	1 264 750	930 420

iii. Actions de préférence convertibles en actions ordinaires (régulé en instruments de capitaux propres)

a) 2014 programme des actions de préférence (actions B)

L'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2014 a autorisé le conseil d'administration à attribuer aux dirigeants mandataires sociaux de la société et certains cadres de la société et ses filiales, des actions de préférence d'un cent de valeur nominale chacune (actions B), sans droit de vote, convertibles en actions ordinaires de la société, sous condition de performance, à l'issue d'une période de quatre années. Le nombre total des actions de préférence ne peut donner droit à un nombre total supérieur à 1 500 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé le 29 avril 2014, l'attribution de 300 actions de préférence, chacune convertible à terme en un maximum de 5 000 actions ordinaires.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Caractéristiques et conditions des actions de préférence 2014

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'actions de préférence attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Actions de préférence attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 29 avril 2014	300	Condition de présence. Condition de marché : calculé sur une échelle de dégressivité correspondant au pourcentage de réalisation de l'objectif maximal d'un cours moyen de 11,50 euros.	4 ans

Informations sur les actions de préférence 2014

Nombre d'actions de préférence	2015	2014
En circulation au 1 ^{er} janvier	300	-
Attribuées durant la période	-	300
Renoncées durant la période	-	-
Exercées durant la période	-	-
Déchues durant la période	-	-
En circulation au 31 décembre	300	300
Exercable au 31 décembre	-	-

b) 2015 programme des actions de préférence (actions C)

L'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2015 a autorisé le conseil d'administration à attribuer aux dirigeants mandataires sociaux de la société et à certains cadres de la société et ses filiales, des actions de préférence d'un cent de valeur nominale chacune (actions C), sans droit de vote, convertibles en actions ordinaires de la société, sous condition de performance, à l'issue d'une période de quatre années. Le nombre total des actions de préférence ne peut donner droit à un nombre total supérieur à 1 000 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé le 29 avril 2015, l'attribution de 2 000 actions de préférence, chacune convertible à terme en un maximum de 500 actions ordinaires.

Caractéristiques et conditions des actions de préférence 2015

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'actions de préférence attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Actions de préférence attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 29 avril 2015	2 000	Condition de présence. Condition de performance financière : 70 % condition de performance économique long-terme du Groupe : la réalisation des objectifs d'EBITDA consolidé annoncées au marché pour les années 2015, 2016, 2017 et 2018. Condition de marché : 20 % performance boursière relative de l'action de GET SE par rapport à la performance de l'indice DJI (dividendes inclus) sur une période de 4 ans. Condition de performance RSE : 10 % performance de l'Indice Composite RSE sur une période de 4 ans.	4 ans

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Informations sur les actions de préférence 2015

Nombre d'actions de préférence	Plan 2015
En circulation au 1 ^{er} janvier	-
Attribuées durant la période	2 000
Renoncées durant la période	(5)
Exercées durant la période	-
Déchues durant la période	-
En circulation à la fin de la période	1 995
Exerçable à la fin de la période	-

I. Provisions pour risques et charges

<i>EN MILLIERS D'EUROS</i>	1 ^{er} janvier 2015	Dotations	Reprises non-utilisées	Reprises	31 décembre 2015
Provision pour perte de change	13 045	8 402			21 447
Provision au titre des stock options et actions gratuites	3 593	8 908		(1 289)	11 212
Autres	471	41			512
Total	17 109	17 351	-	(1 289)	33 171

J. Production vendue de services

Ce poste comprend le produit des prestations de services facturées aux Concessionnaires (France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited), aux entités de fret ferroviaire par l'intermédiaire de la holding Europorte SAS et aux entités maritimes.

K. Autres achats et charges externes

Ce poste comprend des dépenses engagées pour le compte des filiales incluant les Concessionnaires.

Les honoraires des commissaires aux comptes et auditeurs au titre des exercices 2015 et 2014 sont présentés à la note CC des comptes consolidés du Groupe.

L. Effectifs

L'effectif moyen de la société pour l'exercice était de 16 salariés (2014 : 14).

L'effectif de la société au 31 décembre 2015 était de 18 salariés (31 décembre 2014 : 16).

M. Gains et pertes de change

Ce poste comprend en 2015 les gains et pertes de change réalisés sur des dettes et créances intra-groupe.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

N. Intérêts, produits et charges assimilés

EN MILLIERS D'EUROS		2015	2014
Intérêts et produits assimilés			
Intérêts dus par Channel Tunnel Group Limited sur l'EOA	(*)	6 922	6 722
Intérêts dus par France Manche SA sur l'EOA	(*)	13 312	17 991
Intérêts dus par Eurotunnel Agent Services Limited		6 568	6 376
Intérêts dus par France Manche SA sur « NRS Commission Loan » et « NRS Redemption Premium Loan »	(*)	1 687	2 364
Intérêts dus par Europorte sur prêts intra-groupe		894	1 486
Intérêts dus par Euro-TransManche Holding SAS		1 296	1 728
Intérêts bancaires		124	306
Total		30 803	36 973
Intérêts et charges assimilés			
Intérêts dus à France Manche SA au titre du « Funding Loan »	(*)	1 910	2 556
Intérêts dus à Channel Tunnel Group Limited au titre du « Funding Loan »	(*)	2 147	2 000
Intérêts dus sur comptes courants intra-groupes	(*)	3 474	6 010
Total		7 531	10 566

* Ces montants d'un total de 14 390 milliers d'euros (reçu 21 921 milliers d'euros, versé 7 531 milliers d'euros) sont régis par le « Master Intra-Group Debt Agreement ».

O. Reprises et dotations aux amortissements et provisions financiers

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Reprise / (dotation) dépréciation des titres de participation et créances rattachés (voir A ci-dessus)	17 822	(19 487)
Provision pour perte de change	(8 402)	(9 018)
Total	9 420	(28 505)

Dans le cadre de l'accord conclu avec DFDS portant sur les deux navires, la provision pour dépréciation des titres de participation et créances rattachés a été reprise à hauteur d'un montant net de 18 millions d'euros.

P. Résultat exceptionnel

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Charges exceptionnelles	(3 130)	(5 359)
Produits exceptionnels	6 089	2 421
Résultat exceptionnel sur remboursement partiel EOA (voir note E.1 ci-dessus)	–	2 403
Dotations sur autres provisions	(41)	–
Reprises sur autres provisions	1 289	4 071
Total	4 207	3 536

Au 31 décembre 2015, les charges et les produits exceptionnels correspondent essentiellement aux plus et moins-values constatées sur les ventes d'actions propres (voir note B.5 ci-dessus).

En 2015, GET SE a constaté une reprise de provision sur actions gratuites pour un montant de 1 283 milliers d'euros (voir note B.5 ci-dessus) venant en contrepartie de la charge d'un montant de 1 211 milliers d'euros liée au transfert des actions aux salariés du Groupe (voir note F ci-dessus).

Q. Impôt et situation fiscale

GET SE est la société tête du groupe d'intégration fiscale créée au 1^{er} janvier 2008 avec toutes les filiales françaises du Groupe.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Q.1 Impôts comptabilisés au compte de résultat

EN MILLIERS D'EUROS	31 decembre 2015	31 decembre 2014
Charge d'impôt de l'intégration fiscale	(27 783)	(4 030)
Imputation des déficits ordinaires antérieurs	18 679	2 229
Total impôt sur les bénéfices	(9 104)	(1 801)
Taxe sur les dividendes	(2 918)	(2 408)
Intégration fiscale des filiales	9 188	1 459
Total impôt	(2 834)	(2 750)

Information présentée sur la base d'un taux d'impôt applicable en 2015 aux opérations imposables de 38,00 %.

Le résultat fiscal de GET SE, hors intégration, est un profit de 48,9 millions d'euros (31 décembre 2014 : profit de 69,4 millions d'euros). Le résultat fiscal, au titre du groupe d'intégration, est un profit de 73,1 millions d'euros (2014 : 10,6 millions).

Q.2 Allègements et accroissements de la dette future d'impôts

EN MILLIERS D'EUROS	31 decembre 2015		31 decembre 2014	
	Base	Impôts	Base	Impôts
Pertes fiscales	885 606	304 914	910 881	313 616
Autres (y compris écarts de conversion passifs, provision pour risques de change)	113 266	38 997	69 288	23 859
Total allègements de la dette future d'impôts	998 872	343 911	980 169	337 475
Plus-value en sursis d'imposition du profit de restructuration	1 364 387	469 758	1 364 387	469 758
Autres (y compris écarts de conversion actifs)	29 868	10 284	16 638	5 728
Total accroissement de la dette future d'impôts	1 394 255	480 042	1 381 025	475 486

Information présentée sur la base d'un taux d'impôt futur applicable aux opérations imposables de 34,43 %.

Pertes reportables du groupe d'intégration fiscale

Au 31 décembre 2015, les pertes fiscales cumulées, indéfiniment reportables, du groupe d'intégration fiscale s'élèvent à 885 millions d'euros (31 décembre 2014 : 910 millions d'euros) imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe.

Pertes reportables de l'ancien groupe d'intégration TNU SA

Au 31 décembre 2015, les pertes fiscales cumulées de l'ancien groupe intégré TNU SA ont été imputées sur les bénéfices des membres de ce groupe à hauteur de 24,1 millions d'euros. Ces déficits pour un montant de 1 962 millions d'euros au 31 décembre 2015 (1 985 millions d'euros au 31 décembre 2014), restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Europorte SAS et Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS.

Profit de restructuration

La restructuration financière de 2007 a conduit à constater un profit de restructuration, dans les comptes de Groupe Eurotunnel, de 3 323 millions d'euros. Au 31 décembre 2015, un montant de 1 364 millions d'euros reste en sursis d'imposition au niveau du groupe fiscal français. L'imposition de ce profit est subordonnée au remboursement de l'Emprunt Obligataire Amendé (voir note E.1 ci-dessus) entre les Concessionnaires (France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited) et Groupe Eurotunnel SE, lui-même subordonné aux remboursements de l'Emprunt à Long Terme des Concessionnaires, à échéance 2050.

Q.3 Autres informations

La vérification de comptabilité relative aux exercices 2011 et 2012 lancée en 2014 a été complétée au cours de 2015, sans impact significatif pour la société GET SE.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

R. Résultat par action et effet de la dilution

	2015	2014
Nombre moyen pondéré :		
– d’actions ordinaires émises	550 000 000	550 000 000
– d’actions propres	(9 921 815)	(10 829 727)
Nombre d’actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)	540 078 185	539 170 273
– effet des options de souscriptions	i 886 921	753 964
– effet des actions gratuites	ii 1 340 691	1 037 933
– effet des actions de préférence	iii 2 498 611	524 829
Nombre d’actions ordinaires potentielles (B)	4 726 223	2 316 726
Nombre d’actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)	544 804 408	541 486 999
Profit net (en milliers d’euros) (C)	38 455	98 809
Profit net par action (en euros) (C/A)	0,07	0,18
Profit net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))	0,07	0,18

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l’hypothèse d’exercice de toutes les options de souscription attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2015. L’exercice de ces options reste conditionné aux critères décrits à la note H.3i ci-dessus ;
- (ii) l’hypothèse d’acquisition de toutes les actions gratuites attribuées aux salariés. 207 400 des actions gratuites attribuées aux salariés en 2011 ont été acquises par les salariés pendant la période. Les caractéristiques des actions gratuites sont décrites à la note H.3ii ci-dessus) ; et
- (iii) l’hypothèse d’acquisition de toutes les actions de préférence gratuites attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2015. La conversion de ces actions de préférence reste conditionnée à l’atteinte des objectifs et des critères de présence décrits à la note H.3iii ci-dessus.

S. Engagements et passifs éventuels

GET SE, France Manche SA, Channel Tunnel Group Limited, Eurotunnel SE, Eurotunnel Finance Limited, ESGIE, ESL et EurotunnelPlus Limited garantissent solidairement les obligations de France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited, au titre de l’Emprunt à Long Terme. A ce titre, ces sociétés ont consenti les sûretés décrites en note V des comptes consolidés de GET SE.

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

T. Parties liées

T.1 Filiales de Groupe Eurotunnel

Les principales transactions réalisées avec les parties liées (les autres sociétés du Groupe Eurotunnel), ainsi que les créances et les dettes vis-à-vis de ces dernières sont les suivantes :

Bilan EN MILLIERS D'EUROS	Note	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Autres actifs financiers non courants	E.1	2 039 344	2 136 839
Créances groupes et associés	E.3	25 514	15 829
Autres actifs financiers courants	E.1	22 179	27 361
Actifs		2 087 037	2 180 029
Groupes et associés	E.2	707 973	689 748
Passifs		707 973	689 748
Compte de résultat EN MILLIERS D'EUROS		2015	2014
France Manche SA		13 519	14 132
Europorte SAS		2 744	2 971
Euro-TransManche Holding SAS		480	480
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS		9	3
Ventes		16 752	17 586
Eurotunnel Services GIE		682	763
Eurotunnel Services Limited		443	441
GB Railfreight Limited		231	353
Eurotunnel Management Services Limited		214	178
Europorte SAS		127	131
Achats		1 697	1 866
France Manche SA		5 384	8 566
Channel Tunnel Group Limited		2 147	2 000
Charges financières		7 531	10 566
France Manche SA		14 999	20 355
Channel Tunnel Group Limited		6 922	6 722
Euro-TransManche Holding SAS		1 296	1 728
Europorte SAS		894	1 486
Eurotunnel Agent Services Limited		6 568	6 376
Produits financiers		30 679	36 667

T.2 Rémunération des organes d'administration et de direction

Le montant des rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants est présenté au chapitre 15 du Document de Référence 2015.

U. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

La livraison à DFDS du Rodin a été effectuée le 9 février 2016, celle du Berlioz le 11 février 2016, et les contrats de location-financement ont commencé à ces dates.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.4. VÉRIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES ANNUELLES

Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux et consolidés de GET SE pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 figurent en section 20.3 du présent Document de Référence. Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux et consolidés de GET SE pour les exercices clos le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2013 (figurant en section 20.3 du Document de Référence 2014 et du Document de Référence 2013 respectivement), sont quant à eux inclus par référence au sein du présent Document de Référence, en application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809 2004 de la Commission Européenne.

20.5. DATE DES DERNIÈRES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Le dernier exercice pour lequel les informations financières ont été vérifiées est l'exercice clos le 31 décembre 2015.

20.6. INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES ET AUTRES

Néant.

20.7. POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

Le bénéfice de l'exercice clos le 31 décembre 2015 s'établit à 38 454 905 euros. Il va être proposé à l'assemblée générale mixte du 27 avril 2016, d'approuver les comptes annuels de la société pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, qui font apparaître ce bénéfice, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes, dont les charges non déductibles (45 728 euros), correspondant à la fraction excédentaire de l'amortissement des loyers sur véhicule de tourisme (article 39-4 du Code général des impôts).

GET SE entend poursuivre, tout en la renforçant, sa politique de distribution. Le 27 avril 2016, GET SE soumettra au vote de ses actionnaires une distribution de dividendes de 0,22 euro par action ordinaire d'une valeur nominale de 0,40 euro composant le capital social et ayant droit à ce dividende. Il sera proposé à l'assemblée générale de décider une distribution de dividendes de 121 000 000 euros, soit pour chacune des 550 000 000 actions composant le capital social, ayant droit à dividende, et qui sera diminué des actions propres détenues par la société à la date de paiement du dividende. Il sera proposé à l'assemblée générale d'affecter en totalité le bénéfice de l'exercice 2015 à la distribution de dividendes, la réserve légale étant intégralement dotée et de prélever 82 545 095 euros sur le solde du poste « Report à nouveau » des exercices précédents :

Bénéfice net de l'exercice	38 454 905 euros
Report à nouveau bénéficiaire	405 816 553 euros
Réserve légale	22 422 885 euros
Dividendes	121 000 000 euros
Solde du report à nouveau	323 271 458 euros

Si, lors de la mise en paiement du dividende, la société détenait certaines de ses propres actions ordinaires, le montant correspondant aux dividendes non versés en raison de ces actions ordinaires auto détenues serait affecté au compte « Report à nouveau ».

INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20

Il est rappelé que GET SE a procédé à des distributions de dividendes sur les trois dernières années comme suit :

Exercice	2014	2013	2012
Dividende par Action	0,18 €	0,15 €	0,12 €
Valeur théorique : nombre d'Actions concernées	550 000 000	550 000 000	550 000 000
Valeur théorique : montant affecté en distribution	99 000 000 €	82 500 000 €	66 000 000 €
Valeur réel : nombre d'Actions concernées ^(*)	530 399 917	539 240 517	543 240 961
Valeur réel : montant affecté en distribution ^(*)	97 271 985,06 €	80 886 077,55 €	65 188 915,32 €

* Après ajustement résultant de l'existence de titres auto détenus.

La politique de distribution des dividendes est définie par le conseil d'administration ; elle prend en compte les besoins d'investissements du Groupe, le contexte économique et tout autre facteur jugé pertinent.

Le Groupe se fixe comme objectif une politique de distribution annuelle de dividendes des deux tiers de son Free Cash Flow.

Cet objectif ne constitue cependant en aucun cas un engagement du Groupe ; les dividendes futurs dépendront notamment des résultats et de la situation financière du Groupe.

20.8. PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

Comme indiqué en section 4.2.7 du présent Document de référence, Groupe Eurotunnel est ou pourrait devenir, impliqué dans différentes procédures administratives ou judiciaires, présentées au chapitre 4 du présent Document de Référence et dont les plus significatives sont détaillées ci-après.

20.8.1 COMMISSION DE LA CONCURRENCE BRITANNIQUE

En 2012, le Groupe a procédé à l'acquisition de certains actifs de l'ex compagnie maritime SeaFrance, dont trois navires. Le 8 novembre 2012, l'Autorité de la concurrence française a autorisé cette acquisition, sous réserve de certains engagements. Les risques concurrentiels ont été écartés pour le transport de passagers. Pour le transport de marchandises, Groupe Eurotunnel s'est engagé, pour une durée de cinq ans, à ne pas accorder, sur ses tarifs de transport ferroviaire transmanche de fret, de remise subordonnée à la condition que le client ait aussi recours à l'offre de transport maritime. Il ne devra notamment pas tenir compte, dans le cadre de la négociation tarifaire ferroviaire annuelle, des volumes de fret transportés par MyFerryLink. Groupe Eurotunnel s'est engagé également et de manière plus générale, à ne pas traiter de façon discriminatoire, de quelque façon que ce soit, les clients qui n'utiliseraient pas MyFerryLink pour leur transport maritime transmanche de fret. Pour assurer l'effectivité de ces engagements, les prix proposés aux clients fret devront être négociés par des équipes commerciales différentes, selon les deux modes de transport et feront l'objet de contrats distincts. Un mandataire indépendant est chargé du suivi de ces engagements.

L'autorité de la concurrence britannique, la Competition Commission (devenue depuis la Competition and Markets Authority – CMA –), s'est saisie du dossier. Le 19 février 2013, elle faisait connaître la teneur de ses analyses préliminaires, selon lesquelles, l'entrée d'un nouvel opérateur MyFerryLink porterait atteinte à la concurrence et la vente de certains des actifs du groupe SeaFrance à un autre opérateur aurait été plus favorable à la concurrence sur le marché transmanche. Le Groupe a contesté cette analyse. Le 6 juin 2013, la CMA interdisait à Groupe Eurotunnel SE (ou toute entité connexe) d'opérer directement ou indirectement des services de ferry au départ du Port de Douvres, pour une période de dix ans, pour le Berlioz ou le Rodin et pour une période de deux ans pour tout autre navire.

Par décision en date du 4 décembre 2013, le Competition Appeal Tribunal, saisi par Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance a annulé la décision de la CMA en date du 6 juin 2013. Le Tribunal a considéré que la CMA, à défaut d'avoir démontré que Groupe Eurotunnel aurait acquis une entreprise et non pas seulement différents actifs, n'avait pas justifié sa compétence. Le Tribunal a donc renvoyé la question de savoir si Groupe Eurotunnel avait acquis une entreprise à la CMA.

Le 27 juin 2014, la CMA réaffirmait sa compétence en considérant que Groupe Eurotunnel avait repris SeaFrance et que cette fusion relevait du droit des concentrations britannique. La CMA concluait que MyFerryLink doit cesser son activité dans un délai de six mois à compter de la date de l'ordonnance devant être rendue par la CMA pour rendre exécutoire sa décision. Groupe Eurotunnel et la SCOP ont fait appel de cette décision devant le Competition Appeal Tribunal.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

La CMA a publié le 23 juillet 2014, pour consulter les parties prenantes, son projet d'ordonnance visant à interdire la possibilité pour Groupe Eurotunnel de desservir le port de Douvres avec ses ferries. Dans ce cadre, Groupe Eurotunnel a formulé auprès de la CMA un certain nombre d'observations.

Le 18 septembre 2014, la CMA a publié une ordonnance définitive, rejetant la totalité des observations présentées par Groupe Eurotunnel. Cette ordonnance interdit à MyFerryLink de poursuivre son activité et à vocation à s'appliquer six mois après une éventuelle décision de rejet de l'appel formé par Groupe Eurotunnel contre la décision de la CMA.

Le 9 janvier 2015, le CAT a reconnu la validité des arguments présentés par le Groupe, mais a estimé que ceux-ci n'étaient pas de nature à casser une nouvelle fois la position prise par la CMA le 18 septembre 2014. Le CAT contraint le Groupe à se retirer de cette activité. Devant l'interdiction d'opérer sous six mois qui lui est faite, et pour valoriser le travail effectué, Groupe Eurotunnel a décidé de chercher un repreneur pour la compagnie MyFerryLink.

Le 27 mai 2015, Groupe Eurotunnel a notifié à la SCOP SeaFrance le non-renouvellement des contrats entre les parties, avec effet au 1^{er} juillet 2015.

Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue de deux navires, le Berlioz et le Rodin. Cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Groupe Eurotunnel étudie la possibilité de demander au tribunal de commerce de Paris de lever la clause d'inaliénabilité.

Au 1^{er} juillet 2015, l'activité commerciale du segment MyFerryLink a cessé suite au non-renouvellement des contrats entre Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance.

Le 31 août 2015, un protocole d'accord, porté par le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, a été signé par la SCOP SeaFrance, Groupe Eurotunnel et le groupe DFDS. Le texte prévoit la création d'emplois par Groupe Eurotunnel et DFDS, ainsi que le versement d'une indemnité transactionnelle pour les salariés qui seraient encore sans emploi au 1^{er} janvier 2016.

Le Rodin et le Berlioz ayant été occupés par les marins de la SCOP SeaFrance jusqu'au début du mois de septembre, la remise de ces navires à DFDS n'a été effectuée que le 15 septembre 2015. Depuis cette date, les deux navires ont fait l'objet de travaux de réhabilitation et ont été livrés à DFDS respectivement le 9 et le 11 février 2016, pour le début de leur location financement.

Suite à la décision de la *Supreme Court* le 16 décembre 2015 (qui a confirmé la décision du *Competition Appeal Tribunal*), le Groupe a été contraint de cesser définitivement son activité maritime et a annoncé son intention de se désengager du Nord Pas-de-Calais.

20.8.2 CIG

—

Le 4 juin 2013, la CIG a rendu public un recours introduit par Eurostar visant la structure des redevances découlant du Document de référence du réseau 2014 pour l'utilisation du Tunnel.

A titre conservatoire, Groupe Eurotunnel a fait un appel procédural de la décision de la CIG devant la Cour d'appel de Paris. La procédure est désormais close, Groupe Eurotunnel s'étant désisté de son recours et la Cour d'appel de Paris ayant rendu son ordonnance de désistement le 22 septembre 2015.

20.8.3 IMPACT SUR LA SITUATION FINANCIERE ET LA RENTABILITE DE GROUPE EUROTUNNEL

—

Il n'existe pas d'autre procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont GET SE aurait connaissance, qui serait en suspens ou dont GET SE serait menacé, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des douze derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité de GET SE et / ou du Groupe

Au 31 décembre 2015, le Groupe n'a pas de provisions significatives pour litiges.

20.9. CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE

Il est renvoyé à la note A de l'annexe aux comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

20.10. TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ GET SE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	2015	2014	2013	2012	2011
Capital en fin d'exercice					
Capital social (in euros)	220 000 000	220 000 000	220 000 000	220 000 000	224 228 852
Nombre d'Actions ordinaires existantes	550 000 000	550 000 000	550 000 000	550 000 000	560 572 129
Nombre d'actions de préférence existantes	-	-	-	-	-
Nombre maximal d'Actions ordinaires GET SE futures à créer sur exercice des droits des titulaires de valeurs mobilières donnant accès au capital de GET SE ^(*)	4 726 223	2 316 726	1 398 503	1 375 858	706 356
Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes	16 752	17 586	12 761	14 101	11 908
Masse salariale	2 869	2 706	1 862	2 051	1 644
Montant des avantages sociaux	1 759	1 579	917	1 053	755
Nombre de salariés	16	14	11	10	6
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	39 569	128 598	31 716	30 800	18 862
Impôts sur les bénéfices	(2 834)	(2 750)	(1 847)	188	670
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	38 455	98 809	1 889	9 347	14 521
Résultat distribué	^(**) 121 000	97 272	80 886	65 189	44 105
Résultat par Action (en euros)					
Résultat après impôts, participation des salariés et avant dotations aux amortissements et provisions	0,07	0,18	NS	0,02	0,03
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	0,07	0,18	NS	0,02	0,03
Dividende attribué à chaque Action	0,22	0,18	0,15	0,12	0,08

* Pour le détail, voir la note M des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

** Sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale ordinaire du 27 avril 2016 de l'affectation du résultat 2015.

20 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.11. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

EN MILLIERS D'EUROS	KPMG				Mazars			
	Montant (HT)		%		Montant (HT)		%	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Audit								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :								
Emetteur	297	315	29 %	31 %	218	216	27 %	21 %
Filiales intégrées globalement	497	499	48 %	49 %	530	507	67 %	50 %
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :								
Emetteur	127	204	12 %	20 %	32	276	4 %	28 %
Filiales intégrées globalement	111	-	11 %	-	5	-	1 %	-
Sous total	1 032	1 018	100 %	100 %	785	999	99 %	99 %
Autres prestations rendues par les réseaux aux filiales intégrées globalement :								
Juridique, fiscal, social	-	-	-	-	6	6	1 %	1 %
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1 032	1 018	100 %	100 %	791	1 005	100 %	100 %

21. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

21.1.	<i>CAPITAL SOCIAL</i>	268
21.1.1	<i>Montant du capital social (article 6 des statuts de GET SE)</i>	268
21.1.2	<i>Forme et transmission des actions (articles 9 et 10 des statuts de GET SE)</i>	268
21.1.3	<i>Titres non représentatifs du capital social</i>	268
21.1.4	<i>Actions détenues par GET SE ou ses filiales</i>	268
21.1.5	<i>Valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription</i>	268
21.1.6	<i>Capital autorisé non émis, engagements d'augmentation de capital</i>	268
21.1.7	<i>Historique du capital des trois dernières années</i>	271
21.1.8	<i>Acquisition par GET SE de ses propres actions</i>	272
21.2.	<i>ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS</i>	273
21.2.1	<i>Objet social (article 2 des statuts de GET SE)</i>	273
21.2.2	<i>Membres du conseil d'administration et organes de direction</i>	274
21.2.3	<i>Droits et obligations attachés aux actions (article 11 des statuts de GET SE)</i>	274
21.2.4	<i>Affectation des bénéfices (article 31 des statuts de GET SE)</i>	275
21.2.5	<i>Modifications des droits des actionnaires</i>	276
21.2.6	<i>Clauses susceptibles d'avoir une incidence sur le contrôle de GET SE</i>	277
21.2.7	<i>Identification des actionnaires (article 14 des statuts de GET SE)</i>	278
21.2.8	<i>Franchissement de seuils</i>	278
21.2.9	<i>Modification du capital social</i>	278
21.3.	<i>AVANTAGES TARIFAIRES</i>	278

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

21.1. CAPITAL SOCIAL

21.1.1 MONTANT DU CAPITAL SOCIAL (ARTICLE 6 DES STATUTS DE GET SE)

–

Au 31 décembre 2015, le capital social de GET SE était de 220 000 000 euros, divisé en 550 000 000 Actions d'une valeur nominale de 0,40 euro chacune, entièrement libérées.

A la date du présent Document de Référence, le capital social de GET SE s'élève à 220 000 000 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires de 0,40 euro de valeur nominale chacune entièrement libérée.

Le capital social peut être augmenté ou réduit par une décision collective des actionnaires dans les conditions prévues par la loi et les statuts de GET SE.

A la date du présent Document de Référence, GET SE n'a pas connaissance de nantissement sur une part significative de son capital.

21.1.2 FORME ET TRANSMISSION DES ACTIONS (ARTICLES 9 ET 10 DES STATUTS DE GET SE)

–

Les Actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires contraires.

Les Actions sont librement négociables. Elles font l'objet d'une inscription en compte et se transmettent par virement de compte à compte, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires.

21.1.3 TITRES NON REPRÉSENTATIFS DU CAPITAL SOCIAL

–

A la date du présent Document de Référence, il n'existe aucun titre non représentatif du capital.

21.1.4 ACTIONS DÉTENUES PAR GET SE OU SES FILIALES

–

A la date du présent Document de Référence, à l'exception des Actions acquises par GET SE selon les modalités décrites au paragraphe 21.1.8 ci-après, ni GET SE, ni ses filiales ne détiennent d'Actions.

21.1.5 VALEURS MOBILIÈRES REMBOURSABLES EN ACTIONS OU ASSORTIES DE BONS DE SOUSCRIPTION

–

En 2015, GET SE n'avait pas de valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription en circulation.

21.1.6 CAPITAL AUTORISÉ NON ÉMIS, ENGAGEMENTS D'AUGMENTATION DE CAPITAL

–

Au 31 décembre 2015, 550 000 000 Actions étaient en circulation.

L'assemblée générale mixte de GET SE, tenue sur première convocation le 29 avril 2015, a approuvé différentes délégations au conseil d'administration, à l'effet d'augmenter le capital social, délégations dont le tableau récapitulatif figure ci-après.

Objet résumé	Date de l'assemblée générale ayant accordé la délégation	Durée	Montant nominal maximum de l'autorisation	Utilisation faite à la date du présent Document de Référence
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires (8 ^{ème} résolution)	29 avril 2015	26 mois	50 % du capital 110 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)	Néant
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec suppression du droit préférentiel de souscription mais avec un délai de priorité (9 ^{ème} résolution)	29 avril 2015	26 mois	20 % du capital 44 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)	Néant
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès au capital en rémunération d'apports en nature sur des titres de capital (10 ^{ème} résolution)	29 avril 2015	26 mois	10 % capital 22 millions d'euros	Néant
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet de procéder à des augmentations réservées aux salariés (15 ^{ème} résolution)	29 avril 2015	26 mois	2 millions d'euros	Néant
Limitation globale des autorisations visées ci-dessus aux résolutions 8, 9 et 10 (14 ^{ème} résolution)	29 avril 2015	26 mois	50 % du capital 110 millions d'euros comprenant un sous-plafond de 20 % du capital pour les augmentations de capital sans droit préférentiel de souscription. 900 millions d'euros (titres de créance)	Néant

Capital faisant l'objet d'une option

L'assemblée générale mixte de la société qui s'est tenue le 26 mai 2010, dans sa résolution numéro 25, a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur Actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de GET SE et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit (38) mois à compter de la date de ladite assemblée générale. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a approuvé un plan d'options d'Actions et procédé, à trois attributions, en 2010, 2011 et 2012. Le prix d'exercice, ainsi que les conditions de performance de ces options figurent aux chapitres 15, 17 et 20 du présent Document de Référence.

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'options/ - 31 décembre 2015	Conditions d'acquisition des droits	Durée contractuelle des options
Options 2010 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	Attribuées : 1 164 000 Exerçables : 265 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Les conditions de performance internes (EBITDA et dividendes) et de marché (performance de l'Action supérieure au SBF 120) ont été atteintes pour 100 % des options.	4 ans
Options 2011 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	Attribuées : 1 430 000 Exerçables : 464 200	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Les conditions de performance internes (EBITDA et dividendes) ont été atteintes pour 50 % des options et 50 % des options ont été déchuées en 2012 et 2013, les conditions de marché (performance de l'Action supérieure au SBF 120) n'ayant pas été atteintes.	4 ans
Options 2012 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	Attribuées : 1 405 000 Exerçables : 1 012 500	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Les conditions de performance internes (EBITDA et dividendes) ont été atteintes pour 50 % des options et 25 % des options ont été déchuées en 2013, les conditions de marché 2012 n'ayant pas été atteintes. La condition de marché pour l'année 2013 a été atteinte.	4 ans

Le descriptif des conditions de performance et leur niveau de réalisation figurent au chapitre 15 du présent Document de Référence.

Le conseil d'administration a affecté 1 741 700 Actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options.

Plan collectifs attribution d'Actions gratuites

L'assemblée générale du 28 avril 2011 a, aux termes de la septième résolution, autorisé le conseil d'administration à procéder, en une ou plusieurs fois, à des attributions gratuites d'Actions existantes au bénéfice de l'ensemble des membres du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (au sens de l'article L. 225-197-2 du Code de commerce) y compris les sociétés ou groupements situés à l'étranger (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SE visés à l'article L. 225-197-1 II du Code de commerce qui y ont renoncé). Le nombre total des Actions attribuées gratuitement en vertu de la septième résolution votée par l'assemblée générale du 28 avril 2011, ne pouvait, au total sur trois ans, excéder 1 748 000 Actions. Les 28 avril 2011 et 26 avril 2012, GET SE a attribué gratuitement au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié du Groupe (à l'exclusion des dirigeants), 200 Actions (2011) et 310 Actions (2012) par salarié. L'acquisition définitive de ces Actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 29 avril 2014 d'un plan collectif d'attribution gratuite d'Actions existantes, le conseil d'administration de GET SE a procédé le 29 avril 2014 à une attribution d'un total de 369 100 Actions au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SE) à raison de 100 Actions par salarié. L'acquisition définitive de ces Actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 29 avril 2015 d'un plan collectif d'attribution gratuite d'Actions existantes, le conseil d'administration de GET SE a procédé le 29 avril 2015 à une attribution d'un total de 583 500 Actions au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SE et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SE) à raison de 150 Actions par salarié. L'acquisition définitive de ces Actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.

Volume potentiel de l'ensemble des plans d'Actions

Au 31 décembre 2015, les membres du personnel salarié du Groupe encore en fonction, bénéficiaient des attributions d'Actions gratuites, à concurrence d'un total de 1 264 750 Actions (contre 930 420 Actions au 31 décembre 2014) soit 0,23 % du capital au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2015, le nombre total d'options d'Actions attribuées et non encore exercées (déduction faite, le cas échéant, des options annulées conformément aux modalités du plan concerné) était de 1 741 700 soit environ 0,32 % du capital de GET SE au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2015, le nombre total d'actions de préférence de type B attribuées mais non encore acquises définitivement (déduction faite, le cas échéant, des actions annulées conformément aux modalités du plan concerné) était de 300 soit environ 0,27 % du capital de GET SE au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2015, le nombre total d'actions de préférence de type C attribuées mais non encore acquises définitivement (déduction faite, le cas échéant, des actions annulées conformément aux modalités du plan concerné) était de 1 995 soit environ 0,18 % du capital de GET SE au 31 décembre 2015.

Le volume potentiel de l'ensemble des plans d'actions ci-dessus existants correspondrait à 1 % du capital social de GET SE.

La moyenne du taux d'attribution annuel (« burn rate ») de la société sur les trois derniers exercices correspond à 0,21 %.

Année	2013	2014	2015
Taux annuel	0,00 %	0,34 %	0,29 %
Burn rate sur 3 ans		0,21 %	

Au 31 décembre 2015, l'actionnariat salarié, avec 1 360 901 Actions, représentait 0,247 % du capital, dont 749 200 Actions détenues dans le cadre du Plan Epargne Groupe (soit environ 0,14 % du capital) et 26 508 Actions dans le Share Incentive Plan côté britannique.

Le détail du nombre d'Actions gratuites attribuées ou renoncées au cours de l'exercice figure en note T.2 des comptes consolidés figurant en section 20.3.1 du présent Document de Référence.

21.1.7 HISTORIQUE DU CAPITAL DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES

—

Annulation d'Actions

Groupe Eurotunnel SA a procédé, le 3 décembre 2012, à l'annulation de 10 572 129 Actions, conformément aux pouvoirs conférés par la 13^{ème} résolution adoptée par l'assemblée générale de GET SE le 26 avril 2012. Ces Actions avaient été achetées dans le cadre du programme de rachat de la société et affectées en annulation. A la suite de cette opération, le capital est divisé en 550 000 000 Actions de 0,40 euros de nominal chacune.

PEA-PME des ETI cotées sur Euronext

Le 4 avril 2014, GET SE, a confirmé son éligibilité au dispositif PEA-PME des ETI cotées sur Euronext, conformément au décret n° 2014-283 d'application du 4 mars 2014.

Actions de préférence GET SE : Actions B

L'assemblée générale extraordinaire du 29 avril 2014 a, dans sa résolution 14, autorisé la création d'une nouvelle catégorie d'actions, des actions de préférence (Actions B), convertibles à l'issue d'un délai de quatre ans, en Actions (ordinaires) si des conditions de performance boursières des Actions sont remplies. Le descriptif de ces Actions B figure au paragraphe 21.2.3 du présent Document de Référence.

Actions de préférence GET SE : Actions C

L'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2015 a autorisé le conseil d'administration à attribuer aux dirigeants mandataires sociaux de la société et à certains cadres de la société et ses filiales, des actions de préférence d'un cent de valeur nominale chacune (Actions C), sans droit de vote, convertibles en Actions (ordinaires), sous condition de performance, à l'issue d'une période de quatre années. Le descriptif de ces Actions C figure au paragraphe 21.2.3 du présent Document de Référence.

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

PEA-PME des ETI cotées sur Euronext

Le 7 mars 2016, Groupe Eurotunnel SE a confirmé le renouvellement de son éligibilité au dispositif PEA-PME pour 2016-2017 conformément au décret n° 2014-283 du 4 mars 2014.

21.1.8 ACQUISITION PAR GET SE DE SES PROPRES ACTIONS

—

L'assemblée générale des actionnaires tenue le 29 avril 2015 a autorisé GET SE à acheter ou faire acheter ses propres Actions dans les conditions fixées par les articles L. 225-209 et suivants du Code de commerce.

a) Description du programme de rachat d'actions 2015

Les caractéristiques du programme de rachat d'Actions ont été arrêtées par décision du conseil d'administration en date du 29 avril 2015 et publiées conformément au dispositif de l'article 241-2 du Règlement général de l'AMF. Au titre du programme de rachat d'Actions 2015, GET SE est autorisé, pour une période de dix-huit mois, à acheter ou à faire acheter ses propres Actions dans les conditions fixées par les articles L. 225-209 et suivants du Code de commerce, par le Règlement général de l'AMF et par le règlement 2273/2003 de la Commission européenne du 22 décembre 2003.

A cet égard, notamment :

- le prix unitaire maximum d'achat ne devra pas excéder 15 euros, étant précisé que le conseil d'administration pourra toutefois ajuster le prix d'achat susmentionné en cas d'opération donnant lieu soit à l'élévation de la valeur nominale des actions ordinaires, soit à la création et à l'attribution gratuite d'Actions, ainsi qu'en cas de division de la valeur nominale de l'action ordinaire ou de regroupement d'actions ordinaires, ou de toute autre opération portant sur les capitaux propres, pour tenir compte de l'incidence de l'opération concernée sur la valeur de l'action ordinaire ;
- le montant maximum des fonds destinés à l'achat d'actions ordinaires en vertu de ce programme, ne pourra, sur la base du nombre d'Actions en circulation au 17 mars 2015 excéder 825 000 000 euros (correspondant à un nombre global de 55 000 000 actions ordinaires au prix maximal unitaire de 15 euros, visé ci-dessus) ;
- la part maximale du capital social dont le rachat a été autorisé par l'assemblée générale mixte des actionnaires de GET SE tenue le 29 avril 2015 s'élève à 10 % du nombre total des Actions composant le capital social de GET SE au moment considéré.

Les opérations réalisées par GET SE au titre du programme de rachat 2015 peuvent être effectuées en vue de toute affectation permise par la loi ou qui viendrait à être permise par la loi, et notamment en vue :

- de mettre en œuvre les pratiques de marché admises par l'AMF telles que (i) l'achat d'Actions de GET SE pour conservation et remise ultérieure à l'échange ou en paiement dans le cadre d'opérations éventuelles de croissance externe, étant précisé que le nombre d'Actions acquises en vue de leur remise ultérieure dans le cadre d'une opération de fusion, de scission ou d'apport ne peut excéder 5 % de son capital au moment de l'acquisition ou (ii) les opérations d'achat ou de vente dans le cadre d'un contrat de liquidité conclu avec un prestataire de services d'investissement et conforme à la charte de déontologie de l'Association française des marchés financiers (AMAFI) reconnue par l'AMF, ainsi que (iii) toute pratique de marché qui serait ultérieurement admise par l'AMF ou par la loi ;
- de mettre en place et d'honorer des obligations et notamment de remettre des actions à l'occasion de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès par tous moyens immédiatement ou à terme à des Actions de GET SE, ainsi que réaliser toutes opérations de couverture à raison des obligations de GET SE (ou de l'une de ses filiales) liées à ces valeurs mobilières, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le conseil d'administration ou la personne agissant sur la délégation du conseil d'administration appréciera ;
- de couvrir des plans d'options d'achat d'Actions octroyés dans les conditions prévues aux articles L. 225-177 et suivants du Code de commerce aux salariés ou mandataires sociaux de GET SE ou des sociétés ou groupements d'intérêt économique qui lui sont liés au sens de la réglementation en vigueur, qui viendraient à être autorisés ultérieurement ;
- d'attribuer gratuitement dans les conditions visées par les articles L. 225-197-1 et suivants du Code de commerce aux salariés ou mandataires sociaux de GET SE ou des sociétés ou groupements qui lui sont liés au sens de la réglementation en vigueur, des actions ordinaires de GET SE, en vertu d'autorisations ultérieures ;
- de proposer aux salariés d'acquérir des Actions, notamment dans le cadre d'un plan d'épargne entreprise dans les conditions prévues par les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ;
- de céder ou de remettre des Actions ordinaires, notamment dans le cadre d'un plan d'actionnariat, au bénéfice des salariés du Groupe, en dehors d'un Plan Epargne Entreprise, notamment pour les besoins d'un « *Share Incentive plan* » au Royaume-Uni, y compris par attribution gratuite de ces Actions au titre d'un abondement en Actions ;
- de réduire le capital de GET SE en application de la 16^{ème} résolution votée par l'assemblée générale du 29 avril 2015 ou toute autorisation similaire.

b) Synthèse des opérations réalisées par GET SE sur ses propres titres dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale mixte du 29 avril 2015

Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2015, au titre du programme de rachat d'Actions, GET SE a racheté un total de 1 183 481 Actions au prix moyen de 11,835 euros.

Au 31 décembre 2015, GET SE détenait⁽¹⁾ 10 077 801 de ses propres Actions affectées, notamment, aux plans d'options d'achat d'Actions (1 741 700), aux plans collectifs d'attribution gratuite d'Actions (1 264 750), à l'exercice de droits attachés aux actions de préférence convertibles à terme en Actions de GET SE (2 497 500) et à la conservation en vue de la remise ultérieure à l'échange ou en paiement dans le cadre d'opérations éventuelles de croissance externe. Le 18 mars 2015, dans le cadre du contrat de liquidité signé le 18 mai 2010 avec Oddo Corporate Finance, Groupe Eurotunnel SE a effectué un apport complémentaire de 500 000 Actions aux moyens affectés au contrat de liquidité et portant sur les titres GET. Ces Actions auto-détenues par GET SE représentaient 1,83 % du capital social de GET SE au 31 décembre 2015, pour un montant nominal total de 4 031 120,40 euros et une valeur évaluée au cours moyen d'acquisition (6,4028 euros) de 64 526 313,43 euros hors contrat de liquidité.

	Synthese au 31 decembre 2015
Pourcentage de capital auto-détenu	1,83 %
Nombre d'Actions annulées au cours des vingt-quatre derniers mois	Néant
Nombre de titres détenus en portefeuille	10 077 801
Valeur nette comptable du portefeuille	68 100 524 euros
Valeur de marché du portefeuille	115 491 599,46 euros
Positions ouvertes/fermées sur produits dérivés	Néant

21.2. ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS

Groupe Eurotunnel souhaitant se doter d'un cadre juridique plus en adéquation avec (i) sa réalité économique et culturelle et (ii) les attentes de ses différentes parties prenantes, tout en renforçant son image internationale, a considéré en 2014, que le cadre de la société européenne répondait à cette attente, en ce qu'il bénéficie d'un socle formé par un dispositif homogène et reconnu au sein des différents Etats membres de l'Union européenne.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 2014 a approuvé, dans sa dix-huitième résolution, le projet de transformation et la décision de transformation de la société en société européenne et dans sa vingtième résolution, corrélativement, les statuts de la société sous sa forme européenne. Cette décision a pris effet le 26 décembre 2014.

GET SE est régi par les dispositions légales françaises applicables aux sociétés anonymes à conseil d'administration, compatibles avec les règles sur les SE ; la transformation en société européenne n'a entraîné ni sa dissolution, ni la création d'une personne morale nouvelle ; la durée de la société, son objet et son siège social n'ont pas été modifiés, de même que le capital social resté fixé à la même somme et composé du même nombre d'actions, chacune d'une valeur nominale égale à 0,40 euro.

Les statuts de GET SE ont en outre été mis à jour des dernières modifications législatives, par l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 2015.

21.2.1 OBJET SOCIAL (ARTICLE 2 DES STATUTS DE GET SE)

GET SE a pour objet :

- la prise de participation par voie d'achat, de souscription, d'apports ou d'échanges de droits sociaux, actions, parts d'intérêts ou autre, avec tout cocontractant français ou étranger, dans toute société ayant directement ou indirectement pour objet l'exploitation du Tunnel entre la France et le Royaume-Uni ainsi que de toutes les autres liaisons fixes ;
- la participation, par tous moyens, directement ou indirectement, dans toutes opérations pouvant se rattacher à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement, de création, d'acquisition, de location, de prise en location-gérance de tous fonds de commerce ou établissements ; la prise, l'acquisition, l'exploitation ou la cession de tous procédés et brevets concernant ces activités ;

⁽¹⁾ Hors actions acquises par Oddo Corporate Finance dans le cadre du contrat de liquidité et hors actions détenues par le fonds commun de placement d'entreprise Eurotunnel (749 200 Actions GET SE) et Eurotunnel Trustees Limited (1 463 Actions GET SE).

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

- et généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'un des objets visés ci-dessus ou à tous objets similaires ou connexes parmi lesquels notamment toute activité transport.

21.2.2 MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET ORGANES DE DIRECTION

Les dispositions relatives au conseil d'administration et organes de direction de GET SE sont décrites aux sections 14.1 et 16.2 du présent Document de Référence.

21.2.3 DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHÉS AUX ACTIONS (ARTICLE 11 DES STATUTS DE GET SE)

La propriété d'une Action emporte adhésion aux statuts de GET SE et à toutes les décisions des assemblées générales des actionnaires de GET SE.

Actions (ordinaires)

Outre le droit de vote, chaque Action donne droit, dans la propriété de l'actif social, dans le partage des bénéfices et dans le boni de liquidation, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

Actions de préférence – Actions B

L'assemblée générale extraordinaire du 29 avril 2014 a, dans sa résolution 14, autorisé la création d'actions de préférence (Actions B), convertibles à l'issue d'un délai de quatre ans, en Actions si des conditions de performance boursières des Actions sont remplies. L'attribution des Actions B sera définitive au terme d'une période d'acquisition de deux ans (29 avril 2016) pour le plan français et quatre pour le plan monde (29 avril 2018).

Les Actions B, seront convertibles en Actions (ordinaires), en fonction de l'évolution du cours moyen de bourse des Actions à la date de conversion, et le cours moyen à la date d'attribution, déterminés par référence à la valeur la plus élevée des moyennes ci-dessous :

- à la moyenne des six derniers mois, selon décision du conseil, précédant la date d'attribution ou date de conversion ;
- à la moyenne des cours de rachat des actions ordinaires détenues en autocontrôle par la société à la date d'attribution ou à la date de conversion, conformément aux articles L. 225-208 et L. 225-209 du Code de commerce.

Le cours moyen à la date d'attribution s'est établi à 8,17 euros. Le ratio de conversion sera au maximum de 5 000 Actions (ordinaires) par Action B, pour un objectif cible réalisé à 100 %, avec une échelle de dégressivité correspondant au pourcentage de réalisation de l'objectif et établi de façon à donner lieu, selon le cas, à l'attribution d'un nombre entier d'Actions.

L'objectif cible du cours de bourse des Actions de GET SE à la date de conversion, calculé selon les modalités ci-dessus, est fixé à 11,50 euros.

Les Actions B auront une valeur nominale de un cent. Les Actions B sont dépourvues du droit de vote lors des assemblées ordinaires et extraordinaires des titulaires d'Actions ordinaires, étant précisé qu'elles disposent du droit de vote en assemblée spéciale des titulaires d'Actions B. Les titulaires d'Actions B sont réunis en assemblée spéciale pour tout projet de modification des droits attachés aux Actions B. Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article L. 228-17 du Code de commerce, sera soumis à l'approbation de toute assemblée spéciale concernée, tout projet de fusion ou scission de la Société dans le cadre duquel les Actions B ne pourraient pas être échangées contre des actions comportant des droits particuliers équivalents.

L'Action B ne donne droit à la distribution que de 1/5 000^{ème} du montant de toute distribution ou, le cas échéant, de la répartition d'actifs, décidée au bénéfice de chaque Action ordinaire. Les Actions B n'ont pas de droit préférentiel de souscription pour toute augmentation de capital ou opération avec droit sur les Actions ordinaires ; en revanche, le ratio de conversion sera ajusté de façon à préserver les droits des titulaires d'Actions B, dans les conditions légales et réglementaires, comme indiqué dans l'article 37 des statuts. S'agissant de la propriété de l'actif social, l'Action B donne droit, dans le boni de liquidation à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

Actions de préférence – Actions C

L'assemblée générale du 29 avril 2015 a, dans sa résolution 12, décidé de créer des actions de préférence (Actions C) convertibles à l'issue d'un délai de quatre ans, en Actions ordinaires si des conditions de performance sont remplies.

L'attribution définitive des Actions C de préférence est assujettie à la condition de surperformance de l'EBITDA réalisé en 2015 et 2016 par rapport à l'objectif d'EBITDA publié pour l'année considérée, sans attribution possible en deçà de la réalisation de l'objectif à 100 %. Le nombre d'Actions C de préférence attribuées, est fixé en fonction du degré de dépassement de l'objectif, sans pouvoir dépasser un total de 2 000 Actions C. L'attribution des Actions C de préférence aux bénéficiaires sera définitive au terme d'une période d'acquisition de deux ans (se terminant le 29 avril 2017), les bénéficiaires devant conserver ces actions pendant deux ans à compter de l'attribution définitive desdites actions. Pour les bénéficiaires résidents fiscaux étrangers, les Actions C seront converties, à l'issue de la période d'acquisition de quatre ans prévue dans le plan d'attribution gratuite d'actions.

Les Actions C auront une valeur nominale de un cent. Les Actions C ne conféreront pas de droit de vote aux assemblées générales des titulaires d'Actions (ordinaires) ; cependant, les titulaires d'Actions C auront le droit de participer à une assemblée spéciale des titulaires d'Actions C, en cas de modification des droits attachés à cette catégorie d'actions.

Chaque Action C disposera d'un droit de distribution égal à 1/5 000^e du droit de distribution et, en cas de dissolution de GET SE, d'un droit dans le boni de liquidation proportionnel à la quote-part que son montant nominal représente dans le capital social. Les Actions C n'auront pas de droit préférentiel de souscription pour toute augmentation de capital ou opération avec droit sur les Actions (ordinaires) ; en revanche, le ratio de conversion sera ajusté de façon à préserver les droits des titulaires, dans les conditions légales, réglementaires et contractuelles.

La conversion des Actions C en Actions sera effectuée par application du ratio de conversion, déterminé sur la base du degré de réalisation d'une condition de performance, calculée à l'issue d'un délai de quatre années, à compter de la date d'attribution des Actions C par le conseil d'administration, comme étant la moyenne de la réalisation des trois critères suivants :

- pourcentage moyen de surperformance de l'EBITDA réalisé pour 2015, 2016, 2017, et 2018 par rapport aux objectifs annuels annoncés au marché pour 2015, 2016, 2017 et 2018 (70 %) ;
- pourcentage moyen de surperformance de l'action ordinaire GET (dividendes réinvestis) par rapport à la performance de l'indice Dow Jones Infrastructure sur la période 2015, 2016, 2017 et 2018 (20 %) ;
- taux moyen de réalisation de l'indice composite RSE sur la période 2015, 2016, 2017 et 2018 (10 %).

Sous réserve d'ajustement dans les conditions légales et réglementaires, le ratio de conversion des Actions C sera, au maximum de 500 Actions par Action C, dès lors que la condition de performance atteindra un objectif cible de 115 % et 135 Actions (ordinaires) pour une performance de 100 % des objectifs cibles, avec une échelle progressive par paliers correspondant au degré de réalisation de l'objectif et sachant que pour tout pourcentage de réalisation de l'objectif en deçà de 100 %, il ne sera procédé à aucune conversion d'Actions C en Actions ordinaires. Au terme d'un délai de quatre ans, les Actions C seront, soit converties en Actions (ordinaires) suivant le ratio de conversion, soit, si les conditions de performance ne sont pas réalisées, rachetées par GET SE, à leur valeur nominale, en vue de leur annulation.

21.2.4 AFFECTATION DES BÉNÉFICES (ARTICLE 31 DES STATUTS DE GET SE)

—

Sur le bénéfice de l'exercice, diminué des pertes antérieures, s'il y a lieu, il est prélevé dans l'ordre suivant :

- cinq pour cent au moins pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi ;
- les sommes fixées par l'assemblée générale des actionnaires en vue de la constitution de réserves dont elle détermine l'affectation ou l'emploi ; et
- les sommes dont l'assemblée générale des actionnaires décide le report à nouveau.

Le solde, s'il en existe, est réparti entre tous les actionnaires proportionnellement au nombre d'Actions appartenant à chacun d'eux.

Lorsqu'un bilan établi au cours ou à la fin de l'exercice et certifié par les commissaires aux comptes fait apparaître que GET SE, depuis la clôture de l'exercice précédent, après dotation aux amortissements et provisions nécessaires et déduction faite s'il y a lieu des pertes antérieures ainsi que des sommes à porter en réserve, en application de la loi ou des statuts, a réalisé un bénéfice, il peut être distribué des acomptes sur dividende avant l'approbation des comptes de l'exercice. Le montant de ces acomptes ne peut excéder le montant du bénéfice ainsi défini.

Les modalités de mise en paiement des dividendes en numéraire sont fixées par l'assemblée générale, ou à défaut par le conseil d'administration. Chaque Action B et chaque Action C disposera d'un droit de distribution égal à 1/5 000^e du droit de distribution et, en cas de dissolution de GET SE, d'un droit dans le boni de liquidation proportionnel à la quote-part que son montant nominal représente dans le capital social.

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

La mise en paiement des dividendes en numéraire doit avoir lieu dans un délai maximal de neuf mois après la clôture de l'exercice, sauf prolongation de ce délai par autorisation de justice.

21.2.5 MODIFICATIONS DES DROITS DES ACTIONNAIRES

—

Les modifications statutaires sont soumises à l'approbation d'une assemblée générale extraordinaire statuant dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Convocation (article 27 des statuts de GET SE)

Les assemblées générales sont convoquées dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Lieu de réunion (article 27 des statuts de GET SE)

Les assemblées générales sont réunies au siège social de GET SE ou en tout autre lieu indiqué dans la convocation.

Admission aux assemblées générales (article 27 des statuts de GET SE)

En vertu du décret n° 2014-1466 du 8 décembre 2014, la participation aux assemblées générales est soumise, depuis le 31 décembre 2014, à l'inscription en compte des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte, au deuxième jour ouvré précédent l'assemblée à zéro heure, heure de Paris. La mise à jour corrélative de l'article 27 des statuts a été votée par l'assemblée générale de GET SE du 29 avril 2015.

Tout actionnaire peut participer aux assemblées générales personnellement ou par mandataire, quel que soit le nombre d'Actions qu'il possède, sur justification de son identité et de la propriété de ses Actions, par l'enregistrement comptable des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par GET SE, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité selon les modalités de l'article R. 225-85 du Code de commerce. Les Actions B et les Actions C seront dépourvues du droit de vote lors des assemblées ordinaires et extraordinaires des titulaires d'Actions ordinaires, étant précisé qu'elles disposeront du droit de vote en assemblée spéciale des titulaires d'Actions B et d'Actions C.

Utilisation de moyens de télétransmission (article 27 des statuts de GET SE)

Tout actionnaire pourra également, si le conseil le décide au moment de la convocation de l'assemblée, participer et voter aux assemblées par visioconférence ou par des moyens électroniques de télécommunication selon les conditions fixées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Sont réputés présents, pour le calcul du quorum et de la majorité, les actionnaires qui participent à l'assemblée par des moyens de visioconférence ou de télécommunication permettant leur identification et dont la nature et les conditions d'application sont fixées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Représentation aux assemblées générales (article 27 des statuts de GET SE et articles L. 225-106 et suivants du Code de commerce)

Conformément aux articles L. 225-106 et suivants du Code de commerce, tout actionnaire peut se faire représenter par la personne physique ou morale de son choix dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Le mandataire doit justifier de son mandat conformément à l'article L. 225-106 du Code de commerce. Il est tenu compte des obligations d'information prévues par la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les propriétaires de titres mentionnés au 3^{ème} alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce peuvent se faire représenter dans les conditions prévues à l'article L. 228-3-2 du Code de commerce par un intermédiaire inscrit.

Les représentants légaux d'actionnaires juridiquement incapables et les personnes physiques représentant des personnes morales actionnaires prennent part aux assemblées, qu'ils soient actionnaires ou non.

Le mandat est donné pour une seule assemblée et l'ordre du jour de cette assemblée. Il doit notamment préciser l'assemblée pour laquelle il est donné et comporter les éléments nécessaires à l'identification des Actions. Il peut cependant être donné pour deux assemblées, l'une ordinaire, l'autre extraordinaire, tenues le même jour ou dans un délai de quinze jours. Le mandat donné pour une assemblée vaut pour les assemblées successives convoquées avec le même ordre du jour. Le mandataire désigné nommément sur la procuration n'a pas la faculté de se substituer une autre personne.

A toute formule de procuration adressée aux actionnaires doivent être joints les documents énumérés par les textes législatifs et réglementaires en vigueur.

La procuration doit être signée par l'actionnaire représenté et indiquer ses nom, prénom usuel et domicile, le nombre d'Actions dont il est titulaire et le nombre de voix attachées à ces Actions. Seules les procurations reçues deux jours avant l'assemblée sont prises en compte par GET SE.

L'intermédiaire visé à l'article L. 228-1 du Code de commerce peut, en vertu d'un mandat général de gestion des titres, transmettre pour une assemblée générale le vote ou le pouvoir d'un propriétaire d'Actions tel que défini à l'article L. 228-1 du Code de commerce.

Exercice du droit de vote (article 27 des statuts de GET SE)

Tout actionnaire peut voter par correspondance dans les conditions et délais prévus par la loi au moyen d'un formulaire établi par GET SE et adressé aux actionnaires qui en font la demande et à condition que ces formulaires parviennent à GET SE deux jours avant l'assemblée.

Présidence des assemblées générales (article 27 des statuts de GET SE)

L'assemblée générale des actionnaires est présidée par le Président du conseil d'administration ou, en son absence, par le plus ancien administrateur présent à cette assemblée. En cas de convocation par les commissaires aux comptes, par un mandataire de justice ou par les liquidateurs, l'assemblée est présidée par celui ou l'un de ceux qui l'ont convoquée.

Quorum et majorité des assemblées générales (articles 28 et 29 des statuts de GET SE)

Les assemblées générales, qu'elles soient à caractère ordinaire, extraordinaire, mixte ou spécial, délibèrent dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par les dispositions législatives et réglementaires qui les régissent et exercent les pouvoirs qui leur sont attribués par la loi. Les voix exprimées ne comprennent pas celles attachées aux Actions pour lesquelles l'actionnaire n'a pas pris part au vote ou s'est abstenu ou a voté blanc ou nul.

Droits de vote des titulaires d'Actions, droits de vote double (article 11 des statuts de GET SE)

Sous réserve des dispositions ci-après, chaque membre de l'assemblée a droit à autant de droits de vote et exprime en assemblée autant de voix qu'il possède ou représente d'Actions libérées des versements exigibles.

Toutefois, un droit de vote double de celui conféré aux autres Actions eu égard à la quotité du capital qu'elles représentent est attribué, dans les conditions législatives et réglementaires applicables, à toutes les Actions entièrement libérées, pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative, depuis deux ans, au nom du même actionnaire.

En outre, en cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes d'émission, ce droit de vote double est conféré, dès leur émission, aux Actions nominatives attribuées gratuitement à un actionnaire à raison d'Actions anciennes pour lesquelles il bénéficie de ce droit.

La fusion ou la scission de GET SE est sans effet sur le droit de vote double qui peut être exercé au sein de la ou des sociétés bénéficiaires, si les statuts de celles-ci l'ont institué.

Toute Action convertie au porteur ou transférée en propriété perd le droit de vote double attribué en vertu des trois paragraphes précédents. Néanmoins, le transfert par suite de succession, de liquidation de communauté de biens entre époux ou de donation entre vifs au profit d'un conjoint ou d'un parent au degré successible ne fait pas perdre le droit acquis et n'interrompt pas les délais prévus ci-dessus.

Droits de vote des titulaires d'Actions B ou d'Actions C (article 11 des statuts de GET SE)

Les Actions B et les Actions C ne conféreront pas de droit de vote aux assemblées générales des titulaires d'Actions (ordinaires) ; cependant, les titulaires d'Actions B et les titulaires d'Actions C auront le droit de participer à une assemblée spéciale, en cas de modification des droits attachés à cette catégorie d'actions.

21.2.6 CLAUSES SUSCEPTIBLES D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR LE CONTRÔLE DE GET SE

—

Aucune disposition des statuts ne pourrait avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de contrôle de GET SE.

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

21.2.7 IDENTIFICATION DES ACTIONNAIRES (ARTICLE 14 DES STATUTS DE GET SE)

–

GET SE est en droit de demander à l'organisme chargé de la compensation des titres, les éléments d'identification de ses actionnaires prévus par les dispositions légales et réglementaires en vigueur (articles L. 228-2 et suivants du Code de commerce) à savoir : leur nom ou s'il s'agit de personnes morales, leur dénomination sociale, leur nationalité, leur adresse, la quantité de titres détenus par chacun d'eux, éventuellement les restrictions dont ces titres peuvent être frappés, l'année de naissance du titulaire ou, s'il s'agit d'une personne morale, la date de constitution de celle-ci.

21.2.8 FRANCHISSEMENT DE SEUILS

–

Les règles relatives aux obligations de déclaration des franchissements de seuil sont constituées des dispositions législatives et réglementaires en vigueur puisqu'il n'existe pas de dispositions des statuts fixant le seuil au-dessus duquel toute participation doit être divulguée.

21.2.9 MODIFICATION DU CAPITAL SOCIAL

–

Le capital social est modifié selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

21.3. AVANTAGES TARIFAIRES

GET SE propose à ses actionnaires un programme d'avantages tarifaires pour les traversées à bord des Navettes Passagers. Ce programme offre 30 % de réduction sur le tarif standard à hauteur de six allers simples (équivalent à trois allers-retours) par an. Sont éligibles les actionnaires détenant au minimum 750 Actions de façon continue depuis plus de trois mois. Le conseil d'administration de GET SE a renouvelé à l'identique pour une nouvelle période de trois ans le programme d'avantages tarifaires de GET SE jusqu'au 31 décembre 2016.

Les conditions générales de ce programme d'avantages tarifaires sont disponibles sur le site internet du Groupe www.eurotunnelgroup.com.

22. CONTRATS IMPORTANTS

22.1.	<i>LE TRAITÉ DE CANTORBÉRY</i>	280
22.2.	<i>LE CONTRAT DE CONCESSION</i>	280
22.2.1	<i>Tarifs et politique commerciale</i>	281
22.2.2	<i>Rôle de la CIG</i>	281
22.2.3	<i>Pénalités</i>	281
22.2.4	<i>Fin anticipée du Contrat de Concession et indemnités</i>	281
22.2.5	<i>Cession et substitution des prêteurs</i>	282
22.2.6	<i>Fiscalité et partage des bénéfices</i>	282
22.2.7	<i>Litiges</i>	282
22.3.	<i>LA CONVENTION D'UTILISATION</i>	283
22.4.	<i>EMPRUNT À LONG TERME ET CONVENTIONS ANNEXES</i>	283
22.4.1	<i>Principales stipulations de L'Emprunt à Long Terme</i>	284
22.4.2	<i>Garanties et sûretés attachées à L'Emprunt à Long Terme</i>	287
22.5.	<i>MASTER INTRA-GROUP DEBT AGREEMENT</i>	288
22.6.	<i>AFFRETEMENT DE NAVIRES</i>	288

22.1. LE TRAITÉ DE CANTORBÉRY

L'objet principal du Traité de Cantorbéry est d'autoriser la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires de la Liaison Fixe, sans qu'il soit fait appel à des fonds gouvernementaux.

Aux termes du Traité de Cantorbéry, les Etats garantissent à FM et CTG, en tant que Concessionnaires, dans le cadre de leurs droits nationaux et du droit communautaire, la liberté de fixer leur politique commerciale, leurs tarifs et la consistance des services offerts aux usagers.

En outre, le Traité de Cantorbéry comporte certaines autres dispositions concernant la Liaison Fixe telles que :

- la mise en place de la CIG, pour suivre, au nom des Etats et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;
- la mise en place du Comité de Sécurité pour conseiller et assister la CIG sur toutes les questions liées à la sécurité de la construction et de l'exploitation de la Liaison Fixe. Le Comité de Sécurité participe aussi à l'élaboration de tout règlement applicable à la sécurité de la Liaison Fixe et veille à la conformité de ces règlements avec les règles nationales ou internationales en vigueur. Les membres du Comité de Sécurité sont désignés à parité par chacun des Etats ;
- la constitution d'un tribunal arbitral pour régler les différends entre les Etats et les Concessionnaires relatifs au Contrat de Concession ;
- l'imposition par les deux Etats des bénéfices et des revenus provenant de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe réglée conformément à la législation applicable, y compris toute convention de non-double imposition et tendant à la prévention de l'évasion fiscale en vigueur entre les deux Etats et concernant les impôts directs, ainsi que tout protocole y afférent ;
- le respect par les deux Etats du principe de non-discrimination en matière de taxes afférentes aux charges pesant sur les utilisateurs des modes directement concurrents de traversée de la Manche ;
- l'absence de prélèvement par les deux Etats de taxe sur les transferts de fonds et les règlements financiers requis par l'exploitation de la Liaison Fixe, soit entre les deux Etats, soit en provenance ou à destination des pays tiers, autre que les taxes de droit commun appliquées aux paiements que ces transferts ou règlements représentent ; et
- l'engagement de coopération entre les Etats dans un certain nombre de domaines, en ce compris les questions de défense, sûreté, contrôles de police, contrôles frontaliers, interprétation ou application du Traité de Cantorbéry ou du Contrat de Concession.

22.2. LE CONTRAT DE CONCESSION

En application du Traité de Cantorbéry, le Contrat de Concession a été signé le 14 mars 1986 entre les Etats et les Concessionnaires.

Initialement conclu pour une durée de 55 ans, le Contrat de Concession a été prorogé de 10 ans puis de 34 ans par avenants successifs en dates, respectivement des 29 juin 1994 et 29 mars 1999, dûment approuvés par voie législative en France et au Royaume-Uni. La durée du Contrat de Concession a ainsi été prorogée d'abord de 55 à 65 ans, puis de 65 à 99 ans, pour prendre fin en 2086.

Aux termes du Contrat de Concession, les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer conjointement et solidairement la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, étant précisé que les Concessionnaires agissent à leurs risques et périls et sans appel à des fonds gouvernementaux ou garanties gouvernementales quels que soient les aléas rencontrés au cours de l'exécution du Contrat de Concession. Les Concessionnaires sont notamment seuls responsables des dommages causés aux usagers de la Liaison Fixe ou à des tiers qui pourraient résulter de son exploitation.

Sur ces bases, les principales obligations mises à la charge des Concessionnaires au titre du Contrat de Concession sont les suivantes :

- assurer l'exploitation et l'entretien de la Liaison Fixe et mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre la continuité et la fluidité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité ; et
- respecter les lois et règlements en vigueur qui leur sont applicables en ce qui concerne l'exploitation du Système et notamment en matières douanière, d'immigration, de sûreté, de contrôles sanitaires et routiers, ainsi que de services de secours.

22.2.1 TARIFS ET POLITIQUE COMMERCIALE

—

Les Concessionnaires peuvent librement fixer leurs tarifs. Les législations nationales relatives au contrôle des prix et des tarifs par les pouvoirs publics ne s'appliquent pas à la Liaison Fixe. Ces stipulations ne font pas obstacle à l'application des règles nationales ou communautaires relatives à la concurrence et aux abus de position dominante. Les Concessionnaires doivent réserver aux divers usagers un traitement sans discrimination, notamment en ce qui concerne leur nationalité ou le sens de circulation. Ils peuvent toutefois pratiquer une modulation des tarifs conforme à des pratiques commerciales normales.

22.2.2 RÔLE DE LA 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 Système. La CIG est composée, à parité, de représentants de chacun des Etats.

La CIG exerce le rôle de concédant vis-à-vis de Groupe Eurotunnel pour le compte et sous le contrôle des Etats et, à ce titre, a notamment pour mission :

- de superviser la construction et l'exploitation du Système ;
- de prendre des décisions au nom des Etats pour l'exécution du Contrat de Concession, en ce inclus la possibilité d'infliger des pénalités aux Concessionnaires en cas de manquement à leurs 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 Système, 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 des Concessionnaires.

Le Groupe a comptabilisé 6 millions d'euros au titre de 2015, pour contribution au coût de fonctionnement de la CIG.

22.2.3 PÉNALITÉS

—

Toute inexécution des obligations des Concessionnaires résultant du Contrat de Concession autorise les Etats à leur imposer des pénalités, à l'exclusion de toute autre mesure au titre du Contrat de Concession.

Lorsqu'un tel manquement est relevé par la CIG, celle-ci en informe par écrit les Concessionnaires, en précisant la nature et l'objet de ce manquement. Après audition des Concessionnaires, la CIG peut les mettre en demeure de remédier au manquement invoqué dans un délai suffisant qui ne saurait être inférieur à trente jours.

Si, à l'issue de ce délai, les Concessionnaires n'ont pas remédié au manquement invoqué par la CIG, celle-ci peut leur imposer une pénalité sur la base d'un taux forfaitaire par jour d'inexécution compris initialement entre 10 000 et 100 000 ecus en valeur 1986 (devenus euros au taux de un pour un le 1^{er} janvier 1999) et proportionné à la gravité du manquement à l'origine de la pénalité.

22.2.4 FIN ANTICIPÉE DU CONTRAT DE CONCESSION ET INDEMNITÉS

—

Chaque partie au Contrat de Concession peut demander au tribunal arbitral, constitué en vertu du Traité de Cantorbéry, de prononcer la résiliation du Contrat de Concession en cas de survenance de circonstances exceptionnelles, telles que guerre, invasion, explosion nucléaire ou catastrophe naturelle. En pareil cas, aucune indemnisation n'est, en principe, due aux Concessionnaires. Toutefois, les Etats peuvent verser aux Concessionnaires, une somme représentative des avantages financiers éventuels qu'ils pourraient retirer de cette résiliation.

Chacun des Etats peut mettre fin au Contrat de Concession pour des motifs de défense nationale. Dans ce cas, les Concessionnaires peuvent prétendre à une indemnisation dans les conditions fixées au Traité de Cantorbéry. Le Traité de Cantorbéry indique que cette indemnisation sera régie par le droit de l'Etat concerné.

Chacun des Etats peut résilier le Contrat de Concession pour faute des Concessionnaires. Le Contrat de Concession définit la notion de faute comme un manquement d'une particulière gravité aux obligations nées du Contrat de Concession ou comme la cessation de l'exploitation de la Liaison Fixe. Les Etats peuvent mettre en demeure les Concessionnaires en leur donnant un délai

22 CONTRATS IMPORTANTS

de trois mois, prorogable sans pouvoir excéder six mois, pour remédier au manquement. Cette mise en demeure est également notifiée aux prêteurs qui ont financé la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe. Si, dans ce délai, les Concessionnaires n'ont pas remédié aux griefs invoqués, les Etats peuvent résilier le Contrat de Concession, sous réserve de notifier préalablement aux prêteurs d'avoir à mettre en œuvre leur faculté de substitution.

Toute résiliation du Contrat de Concession par les Etats, en dehors des cas susvisés, ouvre droit au versement d'une indemnité aux Concessionnaires. Cette indemnité répare l'ensemble du préjudice direct et certain réellement subi par les Concessionnaires et imputable aux Etats, dans la limite de ce qui pouvait être raisonnablement estimé à la date de résiliation ce qui inclut le dommage subi et les pertes d'exploitation. Pour le calcul de cette indemnité, il est tenu compte de la part de responsabilité éventuelle des Concessionnaires dans les événements à l'origine de la résiliation.

22.2.5 CESSION ET SUBSTITUTION DES PRÊTEURS

—

Le Contrat de Concession prévoit que chacun des Concessionnaires a la faculté de transférer le Contrat de Concession ou les droits qu'elle lui confère, avec l'accord des Etats.

En outre, à la survenance de l'un des événements visés ci-après, pour autant que ses effets se poursuivent, ou de toute action ou intention qui pourrait conduire à la résiliation du Contrat de Concession, les prêteurs agréés comme tels par les Etats au titre du Contrat de Concession (les « Prêteurs ») peuvent demander aux Etats la mise en œuvre de la substitution du Contrat de Concession au bénéfice d'entités substituées contrôlées par eux (les « Entités Substituées ») si : (i) les Concessionnaires ne paient pas, dans un délai de grâce prévu, toute somme exigible aux termes des contrats financiers, (ii) les Concessionnaires n'ont pas à leur disposition et ne peuvent se procurer les ressources suffisantes pour financer les coûts prévisionnels d'exploitation de la Liaison Fixe, ainsi que les coûts financiers y afférents, (iii) il apparaît que la date d'extinction totale de la créance des Prêteurs doit être reportée de manière importante, ou (iv) en cas d'abandon de la Liaison Fixe, cessation des paiements, liquidation, exercice de sûreté par d'autres créanciers ou événements similaires.

Les Entités Substituées doivent justifier auprès des Etats, lors de la substitution, qu'elles présentent les capacités techniques et financières suffisantes pour poursuivre le Contrat de Concession.

L'avenant au Contrat de Concession en date du 29 mars 1999 a octroyé la prorogation de la durée du Contrat de Concession au seul bénéfice des Concessionnaires, de sorte que cette prorogation ne serait plus applicable en cas d'exercice par les Prêteurs de leur droit de substitution.

Conformément à l'article 32 du Contrat de Concession, les prêteurs de l'Emprunt à Long Terme ont été agréés par les Etats en qualité de Prêteurs habilités à bénéficier du droit de substitution dans les conditions prévues par le Contrat de Concession.

22.2.6 FISCALITÉ ET PARTAGE DES BÉNÉFICES

—

Les questions fiscales et douanières sont réglées par les Etats conformément aux dispositions du Traité de Cantorbéry. S'il apparaît que des changements dans les législations fiscales ou douanières ont un effet discriminatoire sur la Liaison Fixe, l'Etat concerné examinera cette question avec les Concessionnaires. En outre, conformément à l'article 19 du Contrat de Concession, les Concessionnaires appliquent le principe de partage égal entre CTG et FM du prix de revient, de toutes les dépenses et de toutes les recettes de la Liaison Fixe pendant l'exploitation. A cet effet, les conséquences de toute imposition indirecte frappant la fourniture des biens ou des services et effectivement supportée par l'un des Concessionnaires sont comprises dans le calcul des coûts à partager. Tout paiement d'égalisation effectué entre FM et CTG est traité comme une dépense d'immobilisation ou comme un paiement de revenu dans les conditions fixées par la législation fiscale des deux Etats.

Pour la période comprise entre 2052 et 2086, les Concessionnaires seront tenus de payer aux Etats une somme annuelle totale incluant toutes les formes d'impositions sur les sociétés, égale à 59 % des bénéfices avant impôts.

22.2.7 LITIGES

—

Les litiges liés à l'application du Contrat de Concession doivent être soumis à un tribunal arbitral qui fera application des dispositions pertinentes du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession. Il peut, s'il y a lieu, être fait application des règles de droit français ou de droit anglais, lorsque le recours à ces règles est commandé par l'exécution d'obligations spécifiques de droit

français ou de droit anglais. Il peut, en outre, être fait application des principes pertinents de droit international et, si les parties en sont d'accord, du principe d'équité.

22.3. LA CONVENTION D'UTILISATION

La Convention d'Utilisation a été conclue le 29 juillet 1987 entre les Concessionnaires et les Réseaux ferroviaires BRB et SNCF. Elle définit les bases sur lesquelles les Réseaux s'engagent et sont autorisés à utiliser la Liaison Fixe. La Convention d'Utilisation précise les conditions sur la base desquelles les Concessionnaires permettent aux trains utilisateurs du réseau ferroviaire 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 s'engagent auprès des Concessionnaires à fournir certaines infrastructures ferroviaires et à organiser le développement de certains services.

La Convention d'Utilisation prévoit également les obligations des Réseaux ferroviaires concernant les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant utilisé pour permettre un niveau et une qualité de trafic satisfaisants dans le Tunnel. Corrélativement, les Concessionnaires souscrivent 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 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.

Selon les termes de la Convention d'Utilisation, les Réseaux sont tenus de payer aux Concessionnaires des charges annuelles fixes, ainsi que des charges variables en fonction du nombre de passagers transportés sur les trains de voyageurs et du tonnage de fret transporté à travers la Liaison Fixe. Des mécanismes de réduction des charges annuelles sont prévus en cas d'indisponibilité de la Liaison Fixe. Enfin, en vertu de la Convention d'Utilisation, les Réseaux doivent payer une contribution aux coûts d'exploitation des Concessionnaires. A ce titre, les Réseaux paient mensuellement aux Concessionnaires un montant provisionnel de la contribution des Réseaux aux coûts d'exploitation pour la période en cours. Les paiements sont, par la suite, ajustés sur la base des coûts d'exploitation réels, le montant définitif de la contribution étant déterminé sur la base de modalités prévues dans la Convention d'Utilisation et des accords d'application conclus pour sa mise en œuvre.

La Convention d'Utilisation est régie par le droit français.

Par ailleurs, la stratégie pour la relance du fret ferroviaire offre un mécanisme de tarification simplifié pour les trains de marchandises, avec un péage par train de fret au lieu d'un péage par tonne de fret, selon un barème publié annuellement par Eurotunnel dans son Network Statement (ou Document de Référence Réseau).

Une majorité substantielle des revenus de Groupe Eurotunnel provenant des redevances de son réseau ferroviaire, (voir chapitre 6) est constituée des charges annuelles fixes et des charges variables mentionnées ci-dessus.

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 la BRB leur a délégué l'exécution opérationnelle de certaines de ses obligations envers les Concessionnaires. Dans le cadre de l'accord avec les gouvernements britannique et français en vue de la prolongation du Contrat de Concession jusqu'en 2086, Groupe Eurotunnel a pris, sous certaines conditions, l'engagement de collaborer avec les entités historiques auxquelles l'exécution opérationnelle de ces obligations a été déléguée afin d'assurer le développement des services de trains de passagers et des services de trains de marchandises.

Conformément aux directives européennes de libéralisation du marché du transport ferroviaire international, Groupe Eurotunnel publie annuellement son Network Statement (ou Document de Référence Réseau) offrant des conditions d'accès à son réseau ferroviaire appliquant le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation pour les Entreprises Ferroviaires.

22.4. EMPRUNT À LONG TERME ET CONVENTIONS ANNEXES

FM et CTG ont conclu l'Emprunt à Long Terme en date du 20 mars 2007 (tel que modifié par avenants en date des 27 juin 2007, 20 août 2007, 30 novembre 2007, 31 janvier 2008, 13 mai 2009 20 avril 2011, 24 septembre 2014 et 18 décembre 2015) au titre duquel des crédits d'un montant en principal de 1 500 millions de livres sterling d'une part, et de 1 965 millions d'euros d'autre part (les « Crédits à Long Terme ») ont été mis à disposition de FM et CTG le 28 juin 2007 par Goldman Sachs Credit Partners L.P. et Deutsche Bank AG (succursale de Londres) (ensemble, les « Prêteurs Initiaux ») aux fins de (i) rembourser l'encours de la dette

22 CONTRATS IMPORTANTS

financière de TNU SA, TNU PLC et leurs filiales avant mise en œuvre de la restructuration financière de l'entreprise de 2007 et dont le montant en principal au 30 septembre 2006 était de 9,073 milliards d'euros (Dette Senior, Quatrième Tranche de la Dette, Dette Tier 1A, Dette Tier 1 et Dette Tier 2), (ii) financer les paiements en espèces prévus par le plan de sauvegarde au bénéfice des détenteurs de Dette Tier 3 et des titulaires des obligations Eurotunnel émises avant la mise en œuvre de la restructuration financière de l'entreprise de 2007, et (iii) payer les frais et coûts de la restructuration financière de l'entreprise de 2007, ainsi que certains intérêts dus au titre de l'ancienne dette financière.

Le financement de ces Crédits à Long Terme a été arrangé par Goldman Sachs International et Deutsche Bank AG (succursale de Londres) (les « Arrangeurs Principaux »).

Dans le cadre de la gestion des Crédits à Long Terme, une titrisation des prêts ainsi mis à disposition a été effectuée le 20 août 2007.

22.4.1 PRINCIPALES STIPULATIONS DE L'EMPRUNT À LONG TERME

Ventilation des crédits et conditions financières de l'Emprunt à Long Terme

Les Crédits à Long Terme se répartissent de la manière suivante :

- des crédits tranche A1, tranche A2 et tranche A3, chacun libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation britannique ;
- des crédits tranche A4, tranche A5 et tranche A6, chacun libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation française ;
- un crédit tranche B1 libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche B2 libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche C1 libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux variable ; et
- un crédit tranche C2 libellé en euros, portant intérêt à un taux variable.

Les crédits tranche C1 et C2 portant intérêt à taux variable font l'objet d'un contrat de couverture de taux, comme indiqué au paragraphe « Modalités de couverture de l'Emprunt à Long Terme » ci-dessous.

Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable aux Crédits à Long Terme, commissions incluses, calculé sur la base des intérêts et commissions payables au titre de l'Emprunt à Long Terme et de la lettre de commission afférente à la lettre d'engagement des Arrangeurs Principaux du 25 novembre 2006 (telle que modifiée et acceptée le 16 décembre 2006), est estimé à 5,47 % par an hors le contrat de couverture de taux (en prenant en compte pour ce calcul les taux en vigueur à la date du présent Document de Référence).

Les décaissements liés au service de l'Emprunt à Long Terme, y compris paiements relatifs au contrat de couverture, devraient être de l'ordre de 305 millions d'euros pour 2016 (sur la base des taux d'intérêt en vigueur à la date du présent Document de Référence), dont le remboursement du principal pour un montant de 39 millions d'euros et 17 millions d'euros de frais liés à la renégociation des tranches A en 2015 (voir notes A.2 et V.1 des états financiers consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence).

Les crédits libellés en livres sterling ont été mis à la disposition de CTG et ceux libellés en euros ont été mis à la disposition de FM.

Remboursement de l'Emprunt à Long Terme

Les montants prêtés au titre de l'Emprunt à Long Terme seront remboursables selon leurs échéanciers respectifs.

Le remboursement des crédits tranche A1, A2, A3, A4, débutera 11 ans après la date de mise à disposition de ces crédits et s'achèvera au moins 35 ans après la date de signature de l'Emprunt à Long Terme.

Le remboursement des crédits tranche B1 et tranche B2 a débuté en 2013, six ans après la date de signature de l'Emprunt à Long Terme.

Le remboursement des crédits tranche C1 et tranche C2 débutera respectivement 39 et 34 ans après la date de mise à disposition de ces crédits et s'achèvera en juin 2050.

Remboursements anticipés de l'Emprunt à Long Terme

Les montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme peuvent faire l'objet d'un remboursement anticipé volontaire à l'initiative de l'emprunteur concerné, moyennant le paiement de primes de remboursement anticipé à des conditions de marché.

Les montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme peuvent également faire l'objet d'un remboursement anticipé obligatoire, dans certaines conditions et proportions, à partir des fonds provenant notamment des indemnités d'assurance, des cessions d'actifs autorisées, d'une expropriation de ces actifs, des indemnisations au titre du Contrat de Concession et, dans certains cas, de la trésorerie excédentaire.

Si certains engagements financiers ne sont pas respectés par Groupe Eurotunnel, la trésorerie excédentaire devra (i) pendant les premières années suivant le tirage des Crédits à Long Terme, être versée sur un compte nanti affecté au remboursement anticipé de montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme et (ii) par la suite, être affectée directement audit remboursement, jusqu'à ce que Groupe Eurotunnel respecte à nouveau lesdits engagements financiers.

Engagements et interdictions au titre de l'Emprunt à Long Terme

L'Emprunt à Long Terme prévoit différents engagements et interdictions classiques pour un crédit de cette nature, à savoir des restrictions relatives :

- à la création ou au maintien de sûretés sur les actifs de Groupe Eurotunnel ;
- à la cession des actifs de Groupe Eurotunnel et à l'acquisition par Groupe Eurotunnel de nouveaux actifs ;
- à l'octroi de prêts, de sûretés ou de garanties au profit de tierces parties ; et
- à la modification de certains contrats qui étaient des conditions préalables à l'Emprunt à Long Terme, dont la Convention d'Utilisation.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel doit, au titre de l'Emprunt à Long Terme, respecter l'engagement financier suivant : à chaque date de référence, le ratio de couverture du service de la dette ne doit pas être inférieur à 1,10 depuis le 28 juin 2012. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé, sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette. GET SE a respecté le ratio de couverture du service de la dette pour l'année 2014.

Si l'Emprunt à Long Terme restreint la possibilité d'accroître l'endettement financier, il autorise, à certaines conditions, la conclusion par Groupe Eurotunnel d'un crédit renouvelable d'un montant maximum de 75 millions d'euros (le « Crédit Renouvelable »).

L'Emprunt à Long Terme prévoit la possibilité pour Groupe Eurotunnel de distribuer des dividendes lorsque lesdites distributions sont effectuées à partir de la trésorerie excédentaire (telle que définie dans l'Emprunt à Long Terme) ou sur des fonds provenant d'une cession autorisée au titre de l'Emprunt à Long Terme (dans la mesure où ces fonds n'ont pas à être affectés à un remboursement anticipé obligatoire), à condition qu'aucun défaut ne soit en cours au titre de l'Emprunt à Long Terme et que le ratio de couverture du service de la dette ne soit pas inférieur à 1,25. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette (l'amortissement étant calculé en fonction du maximum (i) d'un amortissement hypothétique basé sur une annuité et (ii) de l'amortissement contractuel). Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle ne constituerait pas un cas de défaut mais entraîne des restrictions sur l'utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d'intérêts au titre de l'Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu'à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. En effet, lorsque ces conditions ne sont pas respectées à une date de paiement d'intérêt au titre de l'Emprunt à Long Terme, la trésorerie et les fonds excédentaires sont versés sur un compte affecté aux dépenses d'investissement dites de « capex ». Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme jusqu'à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

Cas de défaut et exigibilité anticipée

L'Emprunt à Long Terme comporte différents cas de défaut, dont la survenance, après écoulement d'un délai dans certains cas, permet aux prêteurs de prononcer l'exigibilité anticipée des Crédits à Long Terme, de réaliser les sûretés décrites ci-après ou de demander la mise en œuvre de la faculté de substitution dans les conditions prévues dans le Contrat de Concession telles que décrites au paragraphe 22.2.5 du présent Document de Référence.

Ces cas de défaut couvrent notamment :

- tout défaut de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme ;

22 CONTRATS IMPORTANTS

- un manquement à l'une des stipulations de l'Emprunt à Long Terme, de l'Accord Inter-créanciers ou des documents y afférents ; ces stipulations imposent notamment des limitations relatives à l'endettement, aux acquisitions, ventes et autres transferts, aux fusions, aux prêts, aux garanties et à l'octroi de nouvelles sûretés par les sociétés membres de Groupe Eurotunnel et incluent en particulier :
 - (i) un engagement financier au titre duquel GET SE est tenu d'assurer qu'à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant des Crédits à Long Terme n'est pas inférieur à 1,10 depuis le 28 juin 2012, ledit ratio étant calculé par référence à la période des douze mois précédant la date de test ; et
 - (ii) certains engagements liés au traitement fiscal de Groupe Eurotunnel et dont le non-respect est raisonnablement susceptible d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou de Groupe Eurotunnel ;
- une déclaration ou affirmation faite ou réputée l'être par un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme, ou de tout autre document de financement y afférent ou tout autre document remis par ou pour le compte d'un emprunteur ou d'un garant au titre desdits documents de financement (qui contiennent des déclarations et des affirmations usuelles pour ce type de financement), qui s'avère avoir été erronée ou trompeuse au moment où elle a été faite ou réputée l'avoir été ;
- la survenance d'un défaut croisé au titre de tout autre endettement (supérieur à un certain montant) de l'une quelconque des sociétés membres de Groupe Eurotunnel (à l'exception de GET SE) ;
- la cessation des paiements, l'insolvabilité ou l'ouverture d'une procédure collective relative à l'un quelconque des emprunteurs ou garants au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- l'illégalité ou l'invalidité de l'Emprunt à Long Terme, des sûretés y afférentes ou de la subordination créée au titre de l'Accord Inter-créanciers ;
- l'impossibilité définitive d'exploiter le Tunnel ou la destruction du Tunnel ou la cessation d'une partie substantielle de ses activités par un emprunteur ou un garant ;
- un garant cesse d'être une filiale à 100 % de Groupe Eurotunnel SE ;
- une action ou une omission de la France ou du Royaume-Uni de nature à rendre un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme incapable de remplir ses obligations au titre de l'Emprunt à Long Terme et des documents y afférents ; et
- la survenance d'un litige (ou d'une procédure similaire) à l'encontre d'une société membre de Groupe Eurotunnel ou de ses actifs, dont l'issue est raisonnablement susceptible d'être défavorable à cette société et d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou Groupe Eurotunnel.

L'Emprunt à Long Terme prévoit en outre qu'aucun cas de défaut ne sera réputé être survenu à raison de (i) l'ouverture de la Procédure de Sauvegarde au bénéfice de certaines sociétés du groupe TNU ou la réalisation du Plan de Sauvegarde, (ii) l'initiation ou la poursuite d'un procès (y compris devant les juridictions d'appel) avant la date de mise à disposition de l'Emprunt à Long Terme ayant pour objet de contester la validité de la Procédure de Sauvegarde ou du Plan de Sauvegarde, (iii) tout acte ou omission d'une société du groupe TNU soumise à la Procédure de Sauvegarde, requis au titre des dispositions légales relatives au Plan de Sauvegarde ou qui intervient dans le cadre de la réalisation du Plan de Sauvegarde, et (iv) tout défaut de paiement par une société du groupe TNU d'une somme due lorsque ledit paiement n'a pas été effectué en raison d'une interdiction pesant sur cette société au titre des dispositions légales relatives au Plan de Sauvegarde.

L'Emprunt à Long Terme comporte également d'autres cas de défaut usuels pour ce type de financement.

Modalités de couverture de l'Emprunt à Long Terme

FM et CTG ont conclu chacune, avant le tirage de l'Emprunt à Long Terme, divers accords de couverture afin de couvrir leurs risques respectifs de fluctuation de taux d'intérêt liés à leurs obligations de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme comme indiqué en note V des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Accord Inter-créanciers

Groupe Eurotunnel a conclu, avant le tirage de l'Emprunt à Long Terme, un accord avec ses créanciers bancaires et ses créanciers intragroupe titulaires de créances intragroupe (l'« Accord Inter-créanciers ») ayant pour effet de subordonner les créanciers intragroupe aux créanciers bancaires.

L'Accord Inter-créanciers prévoit également que les garanties et sûretés décrites ci-dessous sont détenues par l'intermédiaire d'un « Security Trustee » au bénéfice des prêteurs de l'Emprunt à Long Terme et, ultérieurement si celui-ci est conclu, du Crédit Renouvelable.

22.4.2 GARANTIES ET SÛRETÉS ATTACHÉES À L'EMPRUNT À LONG TERME

Garanties

Au titre de l'Accord Inter-créanciers, GET SE, FM, EFL, CTG, ESGIE, Eurotunnel SE, ESL, EurotunnelPlus Limited et Gamond Insurance Company (les « Garants Initiaux ») garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, en leur qualité d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme à l'égard des Prêteurs Initiaux, des arrangeurs, des Agents et des contreparties de couverture de l'Emprunt à Long Terme. EGP, TNU SA, et TNU PLC, qui avaient chacun la qualité de Garant Initial, ont été absorbés par GET SE, et EurotunnelPlus Distribution SAS, également Garant Initial, a été absorbé par Eurotunnel SE.

L'Emprunt à Long Terme prévoit que, postérieurement à sa conclusion, certaines sociétés membres de Groupe Eurotunnel (autres que les Garants Initiaux) devront également devenir garantes de l'Emprunt à Long Terme si, notamment, leur contribution à l'excédent brut d'exploitation, à la valeur brute des actifs ou au chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel augmente au-delà d'un certain seuil prédéfini.

A la garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux ont consenti des sûretés dont le périmètre et les modalités, à la différence de celles conférées dans le cadre de la dette antérieure à la restructuration financière de l'entreprise en 2007, ont été définis de façon à tenir compte des nécessités opérationnelles de Groupe Eurotunnel.

Sûretés de droit français consenties par Groupe Eurotunnel

En garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux détenant des actifs français ont consenti les sûretés suivantes :

- i) cessions de créances professionnelles à titre de garantie au titre desquelles, d'une part, (i) FM cède ses créances au titre du Contrat de Concession et de la Convention d'Utilisation ainsi que ses créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes, les créances résultant des polices d'assurance et les créances détenues à l'encontre des sociétés françaises de Groupe Eurotunnel, (ii) CTG cède les mêmes catégories de créances que FM à l'exception des créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes et, (iii), les autres sociétés membres de Groupe Eurotunnel ayant la qualité de garant cèdent les créances résultant de des polices d'assurance et les créances intra-groupe détenues à l'encontre des sociétés françaises de Groupe Eurotunnel ;
- ii) hypothèques non enregistrées portant sur les principaux actifs immobiliers appartenant à FM et non affectés de projets de développement à court ou moyen terme ;
- iii) gage sans dépossession du matériel roulant appartenant à FM ;
- iv) nantissement de l'intégralité des comptes bancaires et des comptes d'investissement ouverts en France au nom des emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- v) nantissement des actions ou parts de la plupart des sociétés membres de Groupe Eurotunnel détenues par les emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- vi) nantissement des principales marques de Groupe Eurotunnel ; et
- vii) nantissement des créances détenues par FM au titre de certains terrains de la première zone d'aménagement concertée faisant l'objet de baux à construction.

Sûretés de droit anglais consenties par Groupe Eurotunnel

En garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux ont consenti chacun une sûreté grevant l'ensemble de leurs biens existant à la date de la conclusion de l'Emprunt à Long Terme et de leurs biens futurs.

Sûretés portant sur les autres actifs de Groupe Eurotunnel

Les actions de la plupart des sociétés membres de Groupe Eurotunnel qui ne sont pas grevées par les sûretés décrites ci-dessus (à l'exception des actions d'Europorte SAS et ses filiales) ont été nanties pour sûreté des obligations des emprunteurs au titre de l'Emprunt à Long Terme et des garants au titre de l'Accord Inter-créanciers.

22.5. MASTER INTRA-GROUP DEBT AGREEMENT

Il existait entre les différentes sociétés du Groupe des dettes intra-groupes. Un certain nombre d'entre elles étaient matérialisées par des contrats, conclus entre 2007 et 2009 dans le cadre de la restructuration financière ou de la simplification de la structure du Groupe (les « Dettes Intra-Groupe »). Certaines des Dettes Intra-Groupe contractées en 2007 ont été réorganisées en 2009, dans le cadre des opérations préalables à la fusion par voie d'absorption de TNU SA par GET SE, ce qui a donné lieu à la conclusion de nouveaux contrats de prêt intra-groupe.

Les Dettes Intra-Groupe, parce qu'elles avaient été contractées sur une période s'étendant de 2007 à 2009, et réorganisées pour partie en 2009, présentaient des caractéristiques différentes, qu'il s'agisse de leur taux d'intérêt ou de leur maturité. Cette situation complexifiait la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe.

Les sociétés du Groupe ont donc conclu un contrat intitulé Master Intra-Group Debt Agreement ayant notamment pour objet l'harmonisation (i) du régime des comptes courants entre les sociétés du Groupe, (ii) des taux d'intérêt des différentes Dettes Intra-Groupe et (iii) dans la mesure du possible des autres conditions de ces Dettes Intra-Groupe, afin de faciliter la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe et de refléter la politique financière entre les sociétés du Groupe.

22.6. AFFRETEMENT DE NAVIRES

Le 11 juin 2012, le tribunal de commerce de Paris a autorisé, par voie d'ordonnance, le liquidateur de la société SeaFrance, à céder au Groupe les trois navires de l'ex-compagnie maritime en liquidation judiciaire depuis le 9 janvier 2012. Groupe Eurotunnel a acquis les navires Berlioz, Rodin et Nord-Pas-de-Calais, ainsi que divers actifs pour 65 millions d'euros, avec une mesure d'inaliénabilité des navires pendant une durée de cinq ans sur la base des dispositions de l'article L 641-10 du Code de commerce. L'acquisition des navires a été réalisée par l'intermédiaire de trois filiales de GET SE, les sociétés Euro-TransManche SAS, Euro-TransManche 3 Be et Euro-TransManche 3 NPC.

L'exploitation commerciale des navires était structurée autour d'une chaîne d'affrètements maritimes, ayant pour base un affrètement coque nue au bénéfice de la SCOP SeaFrance.

Trois chartes-parties coque-nue avaient ainsi été signées entre les sociétés propriétaires des navires et la SCOP SeaFrance. Aux termes de ces chartes, les sociétés Euro-TransManche SAS, Euro-TransManche 3 Be et Euro-TransManche 3 NPC avaient confié l'armement et la gestion nautique des navires à la SCOP SeaFrance. L'affrèteur garantissait en outre le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

MyFerryLink SAS sous-affrétait la capacité des navires afin d'assurer la commercialisation de la prestation de transport maritime auprès des tiers. MyFerryLink SAS gérait directement la commercialisation des traversées fret et faisait appel à un agent, Dover Calais Ferries Ltd, pour la commercialisation des traversées passagers.

MyFerryLink SAS n'avait aucune participation au capital de la SCOP et aucun droit de veto relatif aux décisions stratégiques de cette dernière. MyFerryLink SAS achetait les traversées à la SCOP et commercialisait ces services. MyFerryLink SAS employait le personnel commercial et administratif et décidait seul de la stratégie commerciale. La SCOP n'agissait qu'en tant que prestataire extérieur/sous-traitant qui réalisait la mise en œuvre des services de traversée, alors que Groupe Eurotunnel détenait la propriété des navires, tirait les bénéfices de cette activité et en subissait les pertes éventuelles.

Le 27 mai 2015, Groupe Eurotunnel a notifié à la SCOP SeaFrance le non-renouvellement des contrats entre les parties, avec effet au 1^{er} juillet 2015.

Le 10 juin 2015, Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue de deux navires, le Berlioz et le Rodin. Cet accord prévoit la location des deux navires à compter de la date de leur livraison définitive à DFDS, avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession. Groupe Eurotunnel étudie la possibilité de demander au tribunal de commerce de Paris de lever la clause d'inaliénabilité.

Au 1^{er} juillet 2015, l'activité commerciale du segment MyFerryLink a cessé suite au non-renouvellement des contrats entre Groupe Eurotunnel et la SCOP SeaFrance.

Le 31 août 2015, un protocole d'accord, porté par le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, a été signé par la SCOP SeaFrance, Groupe Eurotunnel et le groupe DFDS. Le texte prévoit la création d'emplois par Groupe Eurotunnel et DFDS, ainsi que le versement d'une indemnité transactionnelle pour les salariés qui seraient encore sans emploi au 1^{er} janvier 2016.

La livraison à DFDS du Rodin a été effectuée le 9 février 2016, celle du Berlioz le 11 février 2016 pour le début de leur location financement.

23. INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS



Néant.

24. DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

24.1. LIEUX OÙ PEUVENT ÊTRE CONSULTÉS LES DOCUMENTS ET RENSEIGNEMENTS RELATIFS À GET SE

L'ensemble des documents sociaux de GET SE devant être mis à la disposition des actionnaires est, selon le cas, accessible sur le site internet de GET SE (www.eurotunnelgroup.com) ou peut être consulté, sur support papier, aux horaires de bureau, au siège social de GET SE (3 rue La Boétie 75008 Paris).

24.2. AUTRES INFORMATIONS

Analystes et investisseurs

Responsables : Michael Schuller / Jean-Baptiste Roussille

Téléphone : + 44 (0) 1303 288719 / + 33 (0) 140980481

Email : michael.schuller@eurotunnel.com / jean-baptiste.roussille@eurotunnel.com

Actionnaires individuels

Téléphone (France) : 0 809 100 627 Service gratuit + prix appel

Téléphone (Royaume-Uni) : 0845 600 6634

Email : info.actionnaires@eurotunnel.com ou shareholder.info@eurotunnel.com

Questions d'ordre général

Email : CommunicationInternet@eurotunnel.com

25. INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

TABLEAU DES PARTICIPATIONS AU 31 DÉCEMBRE 2015

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
France Manche SA	3 rue La Boétie 75008 Paris France	France	Exploitation de la Liaison Fixe	100		100
The Channel Tunnel Group Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Exploitation de la Liaison Fixe	100		100
Eurotunnel Services GIE	3 rue La Boétie 75008 Paris France	France	Gestion du personnel en France	38	62	100
Eurotunnel Services Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Gestion du personnel au Royaume-Uni		100	100
Europorte SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Opérateur ferroviaire	100		100
Europorte Channel SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Tractionnaire		100	100
Socorail SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Exploitation d'installations ferroviaires		100	100
Europorte Proximité SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Transport ferroviaire de marchandises		100	100
Europorte France SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Transport de fret ferroviaire		100	100
Bourgogne Fret Services SAS	45 rue Longvic 21300 Chenôve France	France	Affrètement et organisation des transports		62,7	62,7
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS ⁽²⁾	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Développement immobilier	100		100

25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
Euro-Immo GET SAS ⁽²⁾	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Développement immobilier		100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS (« CIFFCO »)	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Formation professionnelle continue		100	100
Eurotunnel Management Services Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Gestion cadres dirigeants	100		100
Euro-TransManche Holding SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs	100		100
Euro-TransManche 3	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche 3Be	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche 3NPC	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
MyFerryLink SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
MyFerryLink Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
EuroSco SAS	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam 59777 Euralille Lille France	France	Gestion de parc de matériel ferroviaire		100	100
Cheriton Leasing Limited ⁽²⁾	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement	100		100

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
Cheriton Resources 1 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 2 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 3 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 6 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 7 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 8 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 9 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 10 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Cheriton Resources 11 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Cheriton Resources 12 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100
Cheriton Resources 13 Limited ⁽²⁾	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100
Cheriton Resources 14 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100

25 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
Cheriton Resources 15 Limited ⁽²⁾	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100
Cheriton Resources 16 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Eurotunnel Agent Services Limited ⁽²⁾	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Activité financière	100		100
Eurotunnel Developments Limited ⁽²⁾	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Développement Immobilier	100		100
Le Shuttle Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Orbital Park Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
London Carex Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Eurotunnel Finance Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Activité financière	79	21	100
Eurotunnel Financial Services Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Revente de produits d'assurance		100	100
Gamond Insurance Company Limited	Maison Trinity Trinity Square St Peter Port Guernsey Channel Islands	Guernesey	Société d'assurance captive		100	100
Eurotunnel Trustees Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Eurotunnel SE	Avenue Louise 65, boîte 11, 1050 Bruxelles Belgique	Belgique	Centralisation, gestion et développement vente de billets fret		100	100

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
EurotunnelPlus Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
EurotunnelPlus GmbH	Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg Allemagne	Allemagne	Néant		100	100
GB Railfreight Limited	3rd Floor, 55 Old Broad Street London EC2M 1RX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Opérateur de fret ferroviaire		100	100
GET Elec Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Participation au projet ElecLink	100		100
ElecLink Limited	3rd floor Colette House 52-55 Piccadilly London W1J 0DX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Transmission d'électricité		49	49
JP Services Logistic Transports SARL	Tour LillEurope, 11 parvis de Rotterdam, 59777 Euralille, France	France	Transports routiers de fret de proximité		63	100
Manutention Transport Service SAS	7 rue de Dunkerque 67000 Strasbourg	France	Manutention non portuaire		20	20

⁽¹⁾ Hors actions détenues par les administrateurs.

⁽²⁾ Les sociétés indiquées n'ont pas eu d'activité significative en 2015.

26. DEFINITIONS

Actions	désigne les actions ordinaires de Groupe Eurotunnel SE admises aux négociations sur le marché de référence Euronext Paris et également admises à titre <i>standard</i> sur la Liste Officielle (<i>Official List</i>) de l'autorité de marché britannique (<i>UKLA</i>) et aux négociations sur NYSE Euronext Londres ;
Administrateur Référent	désigne un administrateur indépendant, nommé afin d'assister le Président-directeur général en matière de bon fonctionnement des organes de gouvernance et de prévention des conflits d'intérêts et dont les missions sont fixées en section 16.2.1 du présent Document de Référence ;
AMF	désigne l'Autorité des marchés financiers, organisme public indépendant, doté de la personnalité morale, créée par la loi n° 2003-706 de sécurité financière du 1 ^{er} août 2003 et qui a, notamment, pour missions de veiller à la protection de l'épargne investie dans les instruments financiers, à l'information des investisseurs et au bon fonctionnement des marchés d'instruments financiers ;
Bons 2007	désigne les bons de souscription d'Actions émis en 2007, dont la période d'exercice s'est terminée le 31 décembre 2011, conformément à la Note d'Opération 2007 et radiés du marché NYSE Euronext Paris le 2 janvier 2012 avant l'ouverture des marchés ;
BRB	désigne <i>British Railways Board</i> ;
CDI	désigne les certificats de dépôt Crest (<i>Crest Depository Interest</i>) représentant des Actions ;
CIFFCO	désigne la société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale ;
CIG	désigne la commission intergouvernementale, dont les membres sont nommés en nombre égal par les gouvernements britannique et français, mise en place en vertu du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession afin de superviser pour le compte des Etats la construction et, désormais, l'exploitation du Système ;
Code Afep / Medef	désigne le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées, élaboré par l'Association Française des Entreprises Privées (Afep) et le Mouvement des Entreprises de France (Medef), révisé pour la dernière fois en novembre 2015 ;
Comité de Coordination de la Concession	désigne l'organe commun prévu à l'article 18 du Contrat de Concession composé de membres désignés par les Concessionnaires ;
Comité de Sécurité	désigne le comité créé conformément au Traité de Cantorbéry et au Contrat de Concession ayant pour but de conseiller et d'assister la CIG sur toutes questions concernant la sécurité de la construction et de l'exploitation du Système ;
Concession	désigne la concession objet du Contrat de Concession ;
Concessionnaire(s)	désigne FM et CTG, les concessionnaires au titre du Contrat de Concession ;
Contrat de Concession	désigne le contrat de concession du 14 mars 1986, modifié, entre les Etats, d'une part, et les Concessionnaires, d'autre part, aux termes duquel les Etats ont conféré aux Concessionnaires le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation du Tunnel sous la Manche jusqu'en 2086 ;
Convention d'Utilisation	désigne la convention d'utilisation ferroviaire conclue le 29 juillet 1987 entre les Concessionnaires et les Réseaux, régissant les relations entre Groupe Eurotunnel et les Réseaux et définissant les bases sur lesquelles les Réseaux utiliseront le Système pendant la durée du contrat ;

CTG	désigne The Channel Tunnel Group Limited, société Concessionnaire de droit anglais détenue à 100 % par GET SE ;
Détroit	désigne toute liaison de fret et de passagers reliant Douvres, Folkestone ou Ramsgate à Calais, Boulogne-sur-Mer, Ostende ou Dunkerque ;
Dettes	désigne la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme ;
Développement durable	désigne un mode de développement économique cherchant à concilier le progrès économique et social et la préservation de l'environnement, considérant ce dernier comme un patrimoine à transmettre aux générations futures. Le principe du développement durable consiste à développer ses activités en tenant compte de leurs impacts à court, moyen et long terme sur l'environnement, les conditions sociales et l'éthique ;
Document de Référence	désigne le présent document de référence relatif à Groupe Eurotunnel SE ;
Document de Référence 2012	désigne le document de référence relatif au Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 25 mars 2013 ;
Document de Référence 2013	désigne le document de référence relatif au Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 21 mars 2014 ;
Document de Référence 2014	désigne le document de référence relatif au Groupe Eurotunnel, déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 27 mars 2015 ;
EFL	désigne Eurotunnel Finance Limited, société de droit anglais ;
EGP	désigne Eurotunnel Group UK PLC, une société de droit anglais absorbée le 31 octobre 2010 par GET SE ;
Emprunt à Long Terme	désigne l'emprunt à long terme dont les principales caractéristiques sont décrites au paragraphe 22.4.1 du présent Document de Référence ;
Entreprise(s) Ferroviaire(s)	désigne une entreprise titulaire d'une licence, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par chemin de fer ;
EPF	désigne Europorte France SAS ;
EPP	désigne Europorte Proximité SAS ;
EPSF	désigne l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère des Transports ;
ESGIE	désigne Eurotunnel Services GIE ;
ESL	désigne Eurotunnel Services Limited ;
États	désigne la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;
Europorte	désigne l'ensemble des activités d'opérateur fret ferroviaire et connexes, exercées par Europorte SAS et ses filiales ;
Europorte SAS	désigne la société Europorte, société holding de l'ensemble des sociétés Europorte ;
Eurostar	désigne le nom commercial adopté par la SNCF, Eurostar UK Ltd et la SNCB pour l'exploitation commune des services de trains directs de passagers à grande vitesse entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni ;
FM	désigne France Manche SA, société Concessionnaire de droit français détenue à 100 % par GET SE ;
Free Cash Flow	désigne le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles diminué du flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement (retraité) et du flux de trésorerie net relatif au service de la dette (Emprunt à Long Terme et contrats de couverture de taux) et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers). Le calcul est présenté en section 10.8 du présent Document de Référence ;

26 DEFINITIONS

GBRf	désigne GB Railfreight Limited, une société de droit anglais détenue à 100 % par Europorte SAS ;
GET SE	désigne la société Groupe Eurotunnel SE, société anonyme transformée en société européenne (<i>Societas Europaea</i>) le 26 décembre 2014 ;
Groupe Eurotunnel / le Groupe	désigne le groupe de sociétés constitué de GET SE et de ses filiales ;
GSM-R	désigne <i>Global System for Mobile communication – Railways</i> , un standard de communication sans fil basé sur la technologie GSM et développé spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires ;
High Speed 1 / HS1	désigne la ligne à grande vitesse et ses infrastructures, entre Londres et l'extrémité britannique du Tunnel ;
Intermodal / Intermodaux	désigne les conteneurs ou caisses mobiles transportés par train d'un terminal à un autre, puis transférés sur un autre mode de transport (bateau, route, etc.), également dénommé « transport combiné » ;
Intervalle	désigne les parties de chaque tunnel ferroviaire comprises entre le portail d'entrée et une Traversée-Jonction, ou entre les deux Traversées-Jonctions ;
Liaison Fixe	désigne la liaison fixe transmanche ;
Lift-On / Lift-Off	désigne la méthode de chargement vertical à l'aide de grues (conteneurs et caisses mobiles), autrement dénommée « levage » ;
MyFerryLink	désigne l'ensemble des activités maritimes exercées par Euro-TransManche SAS et ses filiales dont MyFerryLink SAS ;
Navettes	désigne les Navettes Camions et les Navettes Passagers ;
Navettes Camions	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Camions ;
Navettes Passagers	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Passagers ;
Network Statement ou Document de Référence Réseau	désigne le document publié annuellement par Eurotunnel et précisant les conditions d'accès à son réseau ferroviaire ;
ORA	désigne les obligations remboursables en Actions ordinaires GET SE émises par EGP dans le cadre du Plan de Sauvegarde et qui ont été admises sur le marché d'Euronext Paris et sur le <i>London Stock Exchange</i> , conformément à la note d'opération 2007, visée le 4 avril 2007 par l'AMF, visa n° 07-113 ;
Plan Salamandre	désigne l'ensemble des procédures opérationnelles visant à prévenir et/ou endiguer les risques incendies en Tunnel ;
Procédure de Sauvegarde	désigne la procédure de sauvegarde ouverte au bénéfice de 17 sociétés du groupe TNU le 2 août 2006, dans le cadre de laquelle a été opérée la restructuration financière de l'entreprise, en application du plan de sauvegarde arrêté par le tribunal de commerce de Paris le 15 janvier 2007, qui en a constaté la complète exécution le 23 décembre 2008 ;
Réseau Ferroviaire	désigne le réseau ferroviaire situé dans le périmètre de la Concession ;
Réseaux	désigne, ensemble, la SNCF et BRB ;
Roll-On / Roll-Off	désigne la méthode de chargement horizontal sur roues (camions et remorques), autrement dénommée « roulage » ;
RSE ou Responsabilité sociale des entreprises	désigne la pratique d'intégration volontaire par les entreprises des préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes ;
SAFE	désigne les stations d'attaque contre le feu, zones aménagées du Tunnel destinées à faciliter la maîtrise d'incendie ;

SCOP	désigne une société coopérative et participative, c'est-à-dire une société dont les salariés sont les associés majoritaires ;
Service Navettes	désigne le Service de Navettes Passagers et le Service de Navettes Camions ;
Service Navettes Camions	désigne le service de fret routier de Groupe Eurotunnel qui permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des camions placés sur des Navettes ;
Service Navettes Passagers	désigne le service passagers de Groupe Eurotunnel qui permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des automobiles, caravanes, camping-cars, autocars, motos et remorques (et leurs passagers), à bord de Navettes ;
Services de Trains de Fret	désigne les services de trains de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni exploités par des entreprises ferroviaires telles que la SNCF, DB Schenker, Europorte, et potentiellement tout opérateur de trains de marchandises en libre accès ;
SGS	désigne le « Système de Gestion de la Sécurité » ;
SNCB	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;
SNCF	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;
SNCF Réseau (anciennement RFF)	désigne l'ancien EPIC propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en France Réseau Ferré de France, devenu, par l'article 12 de la loi du 4 août 2014, SNCF Réseau. La réforme a créé un groupe public ferroviaire, constitué d'un établissement public de tête « mère » (SNCF) – qui assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe – et de deux établissements publics « filles » : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités) ;
Système	désigne l'ensemble formé par le Tunnel ainsi que les terminaux, les équipements fixes et les installations annexes ;
TNU	désigne le groupe de sociétés constitué de TNU SA et de TNU PLC ;
TNU PLC	désigne la société TNU PLC, anciennement Eurotunnel P.L.C. absorbée par GET SE le 31 octobre 2010 et corrélativement dissoute ;
TNU SA	désigne la société TNU SA, anciennement Eurotunnel SA, absorbée par GET SE le 6 mai 2009 et corrélativement dissoute ;
Trains à Grande Vitesse Voyageurs	désigne les trains à grande vitesse de voyageurs Eurostar et futurs autres entrants ;
Traité de Cantorbéry	désigne le Traité signé entre la France et le Royaume-Uni le 12 février 1986 et ratifié le 29 juillet 1987, autorisant la construction et l'exploitation par des concessionnaires privés de la Liaison Fixe ;
Traversée-Jonction	désigne l'une des deux communications ferroviaires permettant le passage des trains et Navettes d'un tunnel ferroviaire à l'autre, notamment durant les opérations de maintenance ou de rénovation. Les deux Traversées-Jonctions divisent les tunnels ferroviaires en trois sections chacun ;
TSRA	désigne les titres subordonnés remboursables en actions émis par GET SE conformément à la note d'opération ayant reçu de l'AMF le 20 février 2008 le visa n° 08-032 et intégralement remboursés en actions ;
Tunnel	désigne les deux tunnels ferroviaires parallèles et le tunnel de service sous la Manche ;
Vision 2020	désigne la démarche collaborative de long terme entreprise par les équipes de la Liaison Fixe dans la préparation de l'horizon 2020.

ANNEXE I – NOTE METHODOLOGIQUE RELATIVE AU CHAPITRE 17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

La démarche de reporting social et environnemental de Groupe Eurotunnel s'appuie sur les informations sociales, environnementales et sociétales prévues dans l'article 225 de la loi française n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » et sur les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI).

La consolidation des données sociales pour le Groupe est conduite sous la responsabilité de la Direction des Ressources humaines Groupe.

Période de consolidation du reporting RSE

La période retenue pour le reporting annuel des informations sociales et sociétales est l'année civile (du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015).

La période retenue pour le reporting annuel des informations environnementales couvre une année glissante (du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015), du fait de l'indisponibilité des données et des éléments de preuve auditables dans un délai compatible avec la date de publication du Document de Référence.

Périmètre de consolidation

La consolidation des données porte sur l'ensemble des entités du Groupe à l'exception de MyFerryLink, puisque l'activité opérationnelle du segment MyFerryLink a cessé au cours de l'exercice et que Groupe Eurotunnel a conclu un accord avec le groupe DFDS portant sur l'affrètement coque nue des deux navires, le Berlioz et le Rodin avec une option pour procéder ultérieurement à leur cession, ce qui a justifié l'exclusion de MyFerryLink des périmètres de consolidation social et environnemental pour l'exercice 2015.

Choix des indicateurs

Les indicateurs ont pour objectif de suivre les engagements pris par le Groupe et les progrès réalisés en termes de performance environnementale et sociale. Ils ont été choisis par le Groupe pour leur pertinence par rapport à ses activités et pour répondre aux attentes des parties prenantes, ainsi qu'aux obligations réglementaires.

Les indicateurs sociaux présentés ont été choisis pour :

- mesurer les résultats de la politique des ressources humaines et les engagements du Groupe en matière sociale,
- tenir compte des spécificités culturelles et des disparités locales (législations nationales différentes, obligations légales variées, etc.).

Les indicateurs environnementaux présentés ont été choisis pour :

- répondre à la politique environnementale et refléter les démarches de progrès des différentes activités du Groupe ; ces indicateurs sont pertinents vis-à-vis des activités du Groupe,
- permettre de suivre les performances environnementales du Groupe sur ses enjeux environnementaux majeurs.

Consolidation et contrôle interne

Les informations sociales sont collectées auprès de chaque entité à travers le système informatique de remontée des données, incluant des contrôles de cohérence. Les données sont contrôlées et validées par les entités du Groupe et consolidées sur l'intégralité du périmètre par la Direction des Ressources humaines du Groupe.

Les informations environnementales sont collectées, auprès de chaque entité à travers le système informatique de remontée des données. Les données sont contrôlées et validées par les entités du Groupe et consolidées sur l'intégralité du périmètre par la Direction des Ressources humaines Groupe.

NOTE METHODOLOGIQUE RELATIVE AU CHAPITRE 17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Lors des consolidations des données sociales et environnementales, des contrôles de cohérence sont effectués au niveau Groupe. Des comparaisons avec les résultats des années précédentes sont effectuées. Les écarts jugés significatifs font l'objet d'une analyse et d'un traitement approfondi.

Les informations sociétales sont collectées, contrôlées, et validées au niveau de chaque entité. Elles sont ensuite consolidées par la Direction des Ressources humaines Groupe.

Précisions et limites méthodologiques sur les indicateurs collectés

Les méthodologies utilisées pour certains indicateurs sociaux et environnementaux peuvent présenter des limites du fait :

- de l'absence d'harmonisation des définitions et législations nationales / internationales,
- de la représentativité des mesures effectuées ou encore de la disponibilité limitée de données externes nécessaires aux calculs,
- de la nature qualitative donc subjective de certaines données,
- des modalités pratiques de collecte et de saisie de ces informations.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre est basé sur la méthodologie développée par le Carbon Trust.

Les déchets produits lors d'opérations réalisées sur les sites clients, reprises au titre du suivi de l'activité de nos donneurs d'ordres, sont exclus du périmètre de reporting.

Les consommations de gaz naturel des sites pour lesquels les données n'étaient pas disponibles pour tout ou partie de la période de reporting ont été estimées sur la base d'une consommation moyenne issue de la méthode Bilan Carbone de l'ADEME.

Les consommations d'eau, pour les sites non équipés de compteurs, ont été extrapolées en leur appliquant un ratio consommations d'eau en m³/ salarié présent sur site. Ce ratio a été calculé à partir des sites équipés de compteurs.

Aucun site de GBRf n'étant équipé de compteur, le ratio d'Europorte France, dont les activités sont proches, a été appliqué.

Les consommations d'électricité de GBRf ont été reportées sur un périmètre limité aux sites équipés de compteurs. Ce périmètre permet cependant de couvrir plus de 97 % des effectifs rattachés à un site (i.e. l'effectif total dont ont été soustraits le personnel navigant et le personnel ayant recours au télétravail).

Il a été procédé à un réajustement au cours de l'exercice 2015 afin d'intégrer les filiales européennes dans le périmètre du reporting de la masse salariale. Par ailleurs, les coûts de la formation ont été ajustés suite à la fiabilisation des données reportées par la filiale GBRf.

Dans le cadre du calcul du taux d'absentéisme pour les quatre entités françaises d'Europorte, le nombre d'heures planifiées est obtenu en multipliant l'effectif en équivalent temps plein par le nombre d'heures théoriques.

Le budget de formation résulte de la somme des coûts logistiques (lorsque disponibles), des coûts externes et du coût salarial associés. Cette dernière composante a fait l'objet d'une estimation en 2013 et en 2014 pour l'entité GBRf sur la base de la masse salariale brute, divisé par le nombre d'heures travaillées, puis multiplié par le nombre total d'heures de formation réalisées par la filiale. La donnée reportée pour GBRf en 2015 est la somme des coûts externes de formation.

Contrôle externe

Soucieux de fournir une information fiable, Groupe Eurotunnel demande chaque année un avis à un organisme tiers indépendant sur la qualité de ses procédures de reporting et de remontée des informations sociales et environnementales. En 2015, l'audit a été mené par le cabinet KPMG. Le rapport d'assurance 2015 exprime une assurance raisonnable sur trois indicateurs environnementaux et sept indicateurs sociaux (informations identifiées par le signe ✓) et une assurance modérée pour toutes les autres informations présentées dans le chapitre 17 du présent Document de Référence.

ANNEXE II – TABLE DE CONCORDANCE

Figurent dans le présent tableau de concordance, en regard de chacune des rubriques prévues par l'annexe I du Règlement (CE) numéro 809/2004 de la Commission Européenne du 29 avril 2004, les numéros des chapitres, sections ou paragraphes correspondants dans le présent Document de Référence.

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
1	Personnes responsables	chapitre 1
1.1	Personnes responsables des informations contenues dans le Document de Référence	section 1.1
1.2	Déclaration des personnes responsables du Document de Référence	section 1.2
2	Contrôleurs légaux des comptes	chapitre 2
2.1	Nom et adresse des contrôleurs légaux des comptes de l'émetteur	sections 2.1 et 2.2
2.2	Contrôleurs légaux ayant démissionné ou ayant été écartés durant la période couverte	Sans objet
3	Informations financières sélectionnées	chapitre 3
3.1	Informations financières historiques sélectionnées	chapitre 3
3.2	Informations financières sélectionnées pour des périodes intermédiaires et données comparatives couvrant les mêmes périodes de l'exercice précédent	chapitre 3
4	Facteurs de risques	chapitre 4
5	Informations concernant l'émetteur	chapitre 5
5.1	Histoire et évolution de l'émetteur	section 5.1
5.1.1	<i>Raison sociale et nom commercial</i>	paragraphe 5.1.1
5.1.2	<i>Lieu et numéro d'enregistrement</i>	paragraphe 5.1.2
5.1.3	<i>Date de constitution et durée de vie</i>	paragraphe 5.1.3
5.1.4	<i>Siège social et forme juridique de l'émetteur, législation régissant ses activités, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone</i>	paragraphe 5.1.4
5.1.5	<i>Événements importants dans le développement des activités de l'émetteur</i>	paragraphe 5.1.5
5.2	Investissements	section 5.2
5.2.1	<i>Principaux investissements réalisés par l'émetteur durant chaque exercice de la période couverte par les informations financières historiques</i>	paragraphe 5.2.1
5.2.2	<i>Principaux investissements de l'émetteur qui sont en cours</i>	paragraphe 5.2.1
5.2.3	<i>Renseignements concernant les principaux investissements que compte réaliser l'émetteur à l'avenir et faisant l'objet d'engagements fermes</i>	paragraphe 5.2.2

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
6	Aperçu des activités	chapitre 6
6.1	Principales activités	section 6.1
6.1.1	<i>Nature des opérations effectuées par l'émetteur et ses principales activités</i>	sections 6.2 à 6.4
6.1.2	<i>Nouveau produit ou service important lancé sur le marché</i>	sections 6.2 à 6.4
6.2	Principaux marchés	sections 6.2 à 6.4
6.3	Événements exceptionnels ayant influencé les renseignements fournis conformément aux points 6.1 et 6.2	paragraphe 5.1.5
6.4	Degré de dépendance de l'émetteur à l'égard de brevets ou de licences, de contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	section 6.5
6.5	Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur concernant sa position concurrentielle	sections 6.2 à 6.4
7	Organigramme	chapitre 7
7.1	Description du Groupe et place occupée par l'émetteur	chapitre 7
7.2	Liste des filiales importantes de l'émetteur	chapitre 7 et chapitre 25
8	Propriétés immobilières, usines et équipements	chapitre 8
8.1	Immobilisation corporelle importante existante ou planifiée, y compris les propriétés immobilières louées	section 8.1
8.2	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation, faite par l'émetteur de ses immobilisations corporelles	sections 17.4 et 8.2
9	Examen de la situation financière et du résultat	chapitre 9
9.1	Situation financière de l'émetteur, évolution de cette situation financière et résultat des opérations effectuées durant chaque exercice et période intermédiaire pour lesquels des informations financières historiques sont exigées	chapitre 3 et section 9.2 ⁽¹⁾
9.2	Résultat d'exploitation	section 9.2.7
9.2.1	<i>Facteurs importants, y compris les événements inhabituels ou peu fréquents ou de nouveaux développements, influant sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur le revenu d'exploitation de l'émetteur</i>	paragraphe 9.1
9.2.2	<i>Évolution et explication de l'évolution du chiffre d'affaires</i>	section 9.2
9.2.3	<i>Stratégie ou facteur de nature gouvernementale, économique, budgétaire, monétaire ou politique ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur les opérations de l'émetteur</i>	chapitre 4
10	Trésorerie et capitaux	chapitre 10
10.1	Informations sur les capitaux de l'émetteur (à court terme et à long terme)	section 10.1
10.2	Source et montant des flux de trésorerie de l'émetteur	section 10.2
10.3	Informations sur les conditions d'emprunt et la structure de financement de l'émetteur	sections 22.4 et 10.3
10.4	Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux	sections 10.4, 10.6 et 22.4
10.5	Informations concernant les sources de financement attendues	section 10.5

⁽¹⁾ En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, l'examen de la situation financière et du résultat pour l'exercice 2014 a été incorporé par référence dans le présent Document de Référence. Il figure en chapitre 9 du Document de Référence 2014.

II TABLE DE CONCORDANCE

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
11	Recherche et développement, brevets et licences Description des politiques de recherche et développement appliquées par l'émetteur et coût des activités de recherche et développement sponsorisées par l'émetteur	chapitre 11
12	Information sur les tendances	chapitre 12
12.1	Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice jusqu'à la date du document d'enregistrement	
12.2	Tendance connue, incertitude ou demande ou engagement ou événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	
13	Prévisions ou estimations du bénéfice	chapitre 13
13.1	Déclaration énonçant les principales hypothèses sur lesquelles l'émetteur a fondé sa prévision ou son estimation	Sans objet
13.2	Rapport élaboré par des comptables ou des contrôleurs légaux indépendants, stipulant que, de l'avis de ces comptables ou contrôleurs légaux indépendants, la prévision ou l'estimation du bénéfice a été adéquatement établie sur la base indiquée et que la base comptable utilisée aux fins de cette prévision ou estimation est conforme aux méthodes comptables appliquées par l'émetteur	Sans objet
14	Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale	chapitre 14
14.1	Informations sur les activités, l'absence de condamnation et les mandats sociaux : – des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance et de direction générale ; et – de tout directeur général dont le nom peut être mentionné pour prouver que l'émetteur dispose de l'expertise et de l'expérience appropriée pour diriger ses propres affaires	section 14.1, section 14.3, section 14.6
14.2	Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale. Arrangement ou accord conclu avec les principaux actionnaires, des clients, des fournisseurs ou autres, en vertu duquel l'une quelconque des personnes visées au point 14.1 a été sélectionnée en tant que membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou en tant que membre de la direction générale ; détail de toute restriction acceptée par les personnes visées au point 14.1 concernant la cession, dans un certain laps de temps, de leur participation dans le capital social de l'émetteur	section 14.4 chapitre 21
15	Rémunération et avantages des personnes visées au point 14.1	chapitre 15
15.1	Montant de la rémunération versée et avantages en nature octroyés par l'émetteur et ses filiales	section 15.2
15.2	Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins du versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	section 15.3

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
16	Fonctionnement des organes d'administration et de direction	chapitre 16
16.1	Date d'expiration du mandat actuel des membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance	section 14.1
16.2	Informations sur les contrats de service liant les membres des organes d'administration	section 16.6
16.3	Informations sur le comité de l'audit et le comité de rémunération de l'émetteur	paragraphe 16.2.3
16.4	Déclaration indiquant si l'émetteur se conforme au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	section 16.10
17	Salariés	chapitre 17
17.1	Nombre de salariés à la fin de la période couverte par les informations financières historiques ou nombre moyen durant chaque exercice de cette période et répartition des salariés	paragraphe 17.2.4
17.2	Participations et stock options : Pour chacune des personnes visées au point 14.1, informations concernant la participation qu'elle détient dans le capital social de l'émetteur et toute option existant sur ses actions	sections 14.5 et 15.2 paragraphe 17.2.4
17.3	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	paragraphe 17.2.4
18	Principaux actionnaires	chapitre 18
18.1	Nom de toute personne non membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance détenant, directement ou indirectement, un pourcentage du capital social ou des droits de vote de l'émetteur devant être notifié en vertu de la législation nationale applicable	section 18.1
18.2	Existence de différences de droits de vote	section 18.2
18.3	Détention ou contrôle de l'émetteur et mesures prises pour éviter un exercice abusif de ce contrôle	section 18.2
18.4	Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de son contrôle	section 18.2
19	Opérations avec des apparentés	chapitre 19
20	Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur	chapitre 20
20.1	Informations financières historiques	sections 20.1 et 20.3
20.2	Informations financières <i>pro forma</i>	néant
20.3	États financiers annuels (comptes sociaux et comptes consolidés)	section 20.3
20.4	Vérification des informations financières historiques annuelles	section 20.4
20.4.1	<i>Déclaration attestant que les informations financières historiques ont été vérifiées</i>	section 20.3
20.4.2	<i>Autres informations contenues dans le document d'enregistrement vérifiées par les contrôleurs légaux</i>	paragraphe 16.9.4 et 16.9.5 et section 17.7
20.4.3	<i>Lorsque des informations financières figurant dans le document d'enregistrement ne sont pas tirées des états financiers vérifiés de l'émetteur, en indiquer la source et préciser qu'elles n'ont pas été vérifiées</i>	Sans objet
20.5	Date des dernières informations financières vérifiées	section 20.5
20.6	Informations financières intermédiaires et autres	néant
20.7	Politique de distribution des dividendes	section 20.7
20.7.1	<i>Dividende par action</i>	section 20.7
20.8	Procédures judiciaires et d'arbitrage	section 20.8
20.9	Changement significatif de la situation financière ou commerciale survenu depuis la fin du dernier exercice	section 20.9

II TABLE DE CONCORDANCE

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
21	Informations complémentaires	chapitre 21
21.1	Capital social	section 21.1
21.1.1	<i>Montant du capital souscrit, nombre d'actions émises, valeur nominale par action et rapprochement du nombre d'actions en circulation à la date d'ouverture et à la date de clôture de l'exercice</i>	paragraphe 21.1.1
21.1.2	<i>Actions non représentatives du capital</i>	paragraphe 21.1.3
21.1.3	<i>Nombre, valeur comptable et valeur nominale des actions détenues par l'émetteur ou par ses filiales</i>	paragraphe 21.1.4
21.1.4	<i>Valeurs mobilières convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription</i>	paragraphe 21.1.5, 21.1.6
21.1.5	<i>Informations sur les conditions régissant tout droit d'acquisition ou toute obligation attaché(e) au capital souscrit, mais non libéré, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital</i>	paragraphe 21.1.6
21.1.6	<i>Informations sur le capital de tout membre du groupe faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant de le placer sous option</i>	paragraphe 21.1.6
21.1.7	<i>Historique du capital social pour la période couverte par les informations financières historiques</i>	paragraphe 21.1.7
21.2	Acte constitutif et statuts	section 21.2
21.2.1	<i>Objet social</i>	paragraphe 21.2.1
21.2.2	<i>Dispositions contenues dans les statuts ou un règlement concernant les membres de ses organes d'administration</i>	paragraphe 21.2.2
21.2.3	<i>Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions existantes</i>	paragraphe 21.2.3
21.2.4	<i>Nombre d'actions nécessaires pour modifier les droits des actionnaires</i>	paragraphe 21.2.5
21.2.5	<i>Convocation et admission aux assemblées générales annuelles et aux assemblées générales extraordinaires</i>	paragraphe 21.2.5
21.2.6	<i>Disposition des statuts, d'une charte ou d'un règlement de l'émetteur pouvant avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de son contrôle</i>	paragraphe 21.2.6
21.2.7	<i>Disposition des statuts, d'une charte ou d'un règlement fixant le seuil au-dessus duquel toute participation doit être divulguée</i>	paragraphe 21.2.8
21.2.8	<i>Conditions imposées par les statuts, une charte ou un règlement régissant les modifications du capital, lorsque ces conditions sont, plus strictes que la loi ne le prévoit</i>	paragraphe 21.2.9
22	Contrats importants	chapitre 22
23	Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts	chapitre 23
24	Documents accessibles au public	chapitre 24
25	Informations sur les participations	chapitre 25
	Informations concernant les entreprises dans lesquelles l'émetteur détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats	chapitre 25

ANNEXE III – TABLE DE RÉCONCILIATION

Le présent Document de Référence comprend tous les éléments du rapport de gestion de GET SE tels qu'exigés par les articles L. 225-100 et suivants, L. 232-1, II et R. 225-102 du Code de commerce. Il contient également l'ensemble des informations du rapport financier annuel visé aux articles L. 451-1-2 du Code monétaire et financier et 222-3 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Afin de faciliter la lecture du rapport de gestion et du rapport financier annuel susmentionnés, la table de réconciliation suivante permet d'identifier les rubriques les constituant. La table de réconciliation indique également les autres rapports du conseil d'administration ainsi que ceux des commissaires aux comptes.

N°	Information	Référence
I	RAPPORT DE GESTION	
1	Situation et activité de GET SE au cours de l'exercice écoulé et, le cas échéant, de ses filiales et des sociétés qu'elle contrôle	chapitre 6 paragraphe 5.1.5, 5.1.6, 5.2.1, sections 9.1 et 9.2 note A des comptes figurant en paragraphe 20.3.1 et 20.3.2
2	Modifications apportées au mode de présentation des comptes ou aux méthodes d'évaluation suivis les années précédentes	note B des comptes figurant en paragraphe 20.3.1 et 20.3.2
3	Résultats de l'activité de GET SE, de ses filiales et des sociétés qu'elle contrôle	sections 9.2, 20.1, 20.3 et 20.10
4	Indicateurs clés de performance de nature financière	chapitre 3 et chapitre 10
5	Analyse de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière	section 9.2
6	Progrès réalisés ou difficultés rencontrées	section 9.2 et chapitre 6
7	Description des principaux risques et incertitudes auxquels GET SE est confrontée (y inclus l'exposition de GET SE aux risques financiers)	chapitre 4
8	Indications sur l'utilisation des instruments financiers et objectifs et politique de GET SE en matière de gestion des risques financiers	paragraphe 4.1.3
9	Evènements importants survenus depuis la date de clôture de l'exercice	paragraphe 5.1.6
10	Evolution prévisibles de GET SE et perspectives d'avenir	chapitres 12 et 13
11	Activités en matière de recherche et développement	chapitre 11
12	Liste des mandats et fonctions exercés dans toute société par chaque mandataire social durant l'exercice écoulé	section 14.1
13	Rémunération totale et avantages de toute nature versés à chaque mandataire social durant l'exercice écoulé ⁽¹⁾	chapitre 15

⁽¹⁾ Cela comprend les rémunérations et avantages octroyés par GET SE et ses filiales, y compris sous forme d'attribution de titres de capital, de titres de créances ou de titres donnant accès au capital. Il convient de distinguer les éléments fixes, variables et exceptionnels composant ces rémunérations et avantages ainsi que les critères en application desquels ils ont été calculés ou les circonstances en vertu desquelles ils ont été établis.

III TABLE DE RÉCONCILIATION

N°	Information	Référence
14	Engagements de toute nature pris par GET SE au bénéfice de ses mandataires sociaux, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de ces fonctions ou postérieurement à celles-ci	chapitre 15
15	Opérations réalisées par les dirigeants sur les titres de GET SE	section 16.7
16	Indicateurs clés en matière environnementale et sociale	chapitre 17
17	Informations sociales : <ul style="list-style-type: none"> • Emploi • Organisation du travail • Relations sociales • Santé et sécurité • Formation • Egalité de traitement • Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail 	section 17.2 paragraphe 17.2.4 paragraphe 17.2.2 paragraphe 17.2.3 paragraphe 17.2.1 paragraphe 17.2.5 paragraphe 17.1.4 paragraphe 17.1.1, 17.2.3 et 17.2.4
18	Etat de la participation des salariés au capital social	paragraphe 17.2.8
19	Informations environnementales : <ul style="list-style-type: none"> • Politique générale en matière environnementale • Pollution et gestion des déchets • Utilisation durable des ressources • Changement climatique • Protection de la biodiversité 	section 17.4 paragraphe 17.4.1 paragraphe 17.4.3 paragraphe 17.4.2 et 17.4.3 paragraphe 17.4.2 paragraphe 17.4.4
20	Informations relatives aux engagements sociétaux en faveur du développement durable <ul style="list-style-type: none"> • Impact territorial, économique et social de l'activité de la société • Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines • Sous-traitance et fournisseurs • Loyauté des pratiques • Autres actions engagées en faveur des droits de l'homme 	section 17.3 paragraphe 17.3.3 paragraphe 17.3.2 paragraphe 17.3.4 paragraphe 17.3.4 paragraphe 17.1.1
21	Information sur la politique de prévention du risque d'accident technologique, la capacité de GET SE à couvrir sa responsabilité civile vis-à-vis des biens et des personnes du fait d'installations classées, et moyens prévus pour assurer la gestion de l'indemnisation de victimes en cas d'accident technologique engageant la responsabilité de GET SE	paragraphe 4.2.5, 4.2.1, section 4.3, et paragraphe 17.2.4
22	Prises de participation dans des sociétés ayant leur siège en France et représentant plus du 1/20, du 1/10, du 1/5, du 1/3, de la 1/2 ou des 2/3 du capital ou des droits de vote de ces sociétés	chapitre 25

N°	Information	Référence
23	Aliénations d'actions intervenues à l'effet de régulariser les participations croisées	sans objet
24	Personnes physiques ou morales détenant directement ou indirectement plus du vingtième, du dixième, des trois vingtièmes, du cinquième, du quart, du tiers, de la moitié, des deux-tiers ou des dix-neuf vingtièmes du capital social ou des droits de vote de GET SE aux assemblées générales	sections 18.1 et 18.2
25	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour pratiques anticoncurrentielles	paragraphe 4.2.7
26	Eléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique : <ul style="list-style-type: none"> • Structure du capital de GET SE • Restrictions statutaires à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions, clauses des conventions portées à la connaissance de GET SE en application de l'article L. 233-11 du Code de commerce • Participations directes ou indirectes dans le capital de GET SE dont elle a connaissance en vertu des articles L. 233-7 et L. 233-12 du Code de commerce • Liste des détenteurs de tout titre comportant des droits de contrôle spéciaux et description de ceux-ci • Mécanismes de contrôle prévus dans un éventuel système d'actionariat du personnel, quand les droits de contrôle ne sont pas exercés par ce dernier • Accords entre actionnaires dont GET SE a connaissance et pouvant entraîner des restrictions au transfert d'actions et à l'exercice des droits de vote • Règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration ainsi qu'à la modification des statuts de GET SE • Pouvoirs du conseil d'administration, en particulier l'émission ou le rachat d'actions • Accords conclus par GET SE modifiés ou prenant fin en cas de changement de contrôle • Accords prévoyant des indemnités pour les membres du conseil d'administration ou les salariés s'ils démissionnent ou s'ils sont licenciés sans cause réelle et sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique 	<p>section 18.1 et paragraphe 21.1.8</p> <p>paragraphes 21.1.2, et 21.2.8</p> <p>section 18.1</p> <p>section 18.2</p> <p>sans objet</p> <p>sans objet</p> <p>paragraphes 16.2.1 et 21.2.5</p> <p>paragraphes 16.2.2 et 21.1.8</p> <p>néant</p> <p>néant</p>
27	Mode de direction générale de GET SE (uniquement en cas de modification)	sans objet
28	Eléments de calcul et résultats de l'ajustement des bases de conversion ou d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital et des options de souscription ou d'achat d'actions	sans objet
29	Informations sur les programmes de rachat d'actions ⁽²⁾	paragraphe 21.1.8
30	Tableau récapitulatif des délégations en cours de validité en matière d'augmentation de capital	paragraphe 21.1.6
31	Tableau des résultats de GET SE au cours des cinq derniers exercices	section 20.10

⁽²⁾ Ces informations comprennent les cours moyens des achats et des ventes, le montant des frais de négociation, le nombre des actions inscrites au nom de GET SE à la clôture de l'exercice et leur valeur évaluée au cours d'achat ainsi que leur valeur nominale, les motifs des acquisitions effectuées et la fraction du capital qu'elles représentent.

III TABLE DE RÉCONCILIATION

N°	Information	Référence
32	Montant des dividendes distribués au cours des trois derniers exercices	section 20.7
33	Informations sur les succursales	chapitre 25
II RAPPORT FINANCIER ANNUEL		
1	Comptes sociaux	paragraphe 20.3.2
2	Comptes consolidés	paragraphe 20.3.1
3	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux	paragraphe 20.3.2
4	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	paragraphe 20.3.1
5	Rapport de gestion comprenant au minimum les informations mentionnées aux articles L. 225-100, L. 225-100-2, L. 225-100-3 et L. 225-211 alinéa 2 du Code de commerce	Il convient de se référer au rapport de gestion visé au I ci-dessus
	Déclaration des personnes assumant la responsabilité du rapport de gestion	chapitre 1
6	Honoraires des commissaires aux comptes	section 20.11
7	Rapport du Président sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par GET SE	sections 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.9, 16.10, et 16.11
8	Rapport des commissaires aux comptes sur les procédures de contrôle interne	paragraphe 16.9.4
III AUTRES RAPPORTS		
1	Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées	paragraphe 16.9.5
2	Rapport des commissaires aux comptes, désignés organismes tiers indépendants, sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées figurant dans le rapport de gestion	section 17.7

GROUPE EUROTUNNEL SE

Société Européenne au capital de 220 000 000 €
483 385 142 R.C.S. Paris
3, rue La Boétie
75008 Paris - France

www.eurotunnelgroup.com

