



GROUPE EUROTUNNEL SE

RAPPORT D'ACTIVITÉ & DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE 2014

20 ANS DE SUCCÈS, LES TRANSPORTS DE L'AVENIR

**GROUPE
EUROTUNNEL**



Leader mondial

de l'autoroute ferroviaire



→ UN TIMBRE POSTE PREMIER JOUR

émis le 6 mai dans un bureau de poste éphémère sur le site d' Eurotunnel



Pour célébrer les 20 ans de succès du tunnel sous la Manche et de son système de transport en 2014, Eurotunnel a organisé tout au long de l'année des événements dont les plus symboliques vous sont dévoilés en images.

← NAVETTE ENTENTE CORDIALE

dans laquelle une exposition sur l'histoire d' Eurotunnel a été présentée



→ « 20 ANS SOUS LA MANCHE »,

le livre retraçant l'incroyable épopée de la Liaison Fixe sous la Manche



↓ 20 ANS APRÈS L'OUVERTURE DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

la Reine Elizabeth II dévoile une plaque à St Pancras International, le 5 juin, avant de se rendre aux commémorations du 70^e anniversaire du Débarquement en Normandie



↓ LE PERSONNEL À L'HONNEUR

le 17 juin pour fêter les 20 ans en musique autour de défis sportifs et solidaires à Coquelles et à Folkestone



↑ LES CÉLÉBRATIONS DU 6 MAI 2014

en présence de Jacques Gounon, Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel, de Frédéric Cuvillier, alors Secrétaire d'État en charge des Transports, et de près de 300 invités français et britanniques à Coquelles

↓ FORUM DE L'INDUSTRIE DU FRET

auquel Eurotunnel a convié, en juillet à Londres, ses plus importants clients du service des Navettes Camions



PROFIL

20 ANS DE SUCCÈS INNOVER AUJOURD'HUI POUR DEMAIN

Groupe Eurotunnel SE est une société européenne cotée sur les marchés boursiers de Paris et de Londres, qui emploie 3 949 personnes. Sa capitalisation boursière atteint 6,8 milliards d'euros au 17 mars 2015.

Titulaire de la Concession du tunnel sous la Manche jusqu'en 2086, le Groupe bénéficie des caractéristiques propres aux concessionnaires d'infrastructures, notamment des *cash flow* récurrents. Fort de ses atouts intrinsèques, du savoir-faire de ses équipes et de ses capacités financières, il construit une stratégie à long terme de croissance durable et profitable.

Dans son activité principale, la Liaison Fixe transmanche, Groupe Eurotunnel investit pour accroître encore la rentabilité des Navettes Le Shuttle, moyen de transport le plus rapide, le plus fiable et le plus respectueux de l'environnement pour franchir le détroit du Pas-de-Calais. Cette autoroute ferroviaire est empruntée par près de 2,6 millions de voitures

et 1,5 million de camions par an, ce qui en fait, de loin, le leader mondial du ferroutage. Le Tunnel accueille aussi des trains à grande vitesse de passagers et des trains de marchandises. Depuis son ouverture en 1994, près de 350 millions de voyageurs et 320 millions de tonnes de fret l'ont déjà traversé.

Avec l'ensemble Europorte, relais de croissance créé en 2009, Groupe Eurotunnel se positionne, en France et au Royaume-Uni, comme le premier opérateur privé de fret ferroviaire, un mode de transport promis à un bel avenir compte tenu des contraintes environnementales.

Le Groupe valorise son expertise transmanche avec les trois ferries de MyFerryLink, offre alternative entre Calais et Douvres, le projet d'interconnexion électrique ElecLink et le CIFFCO, numéro 1 de la formation ferroviaire privée, tout en poursuivant sa mission d'aménageur que lui ont confiée les Etats français et britannique voici 20 ans.

SOMMAIRE

02 ■ MESSAGE DU PRÉSIDENT
& GOUVERNANCE

05 STRATÉGIE

06 ■ TERMINAL 2015

07 ■ VISION 2020

08 ■ AUTOROUTES & FRET
FERROVIAIRES

09 LIAISON FIXE

10 ■ LE SHUTTLE &
NAVETTES CAMIONS

11 ■ RÉSEAU FERROVIAIRE

12 ■ INVESTISSEMENTS
& INNOVATIONS



RAPPORT RSE

B ■ STRATÉGIE

F ■ SOCIAL

I ■ ENVIRONNEMENT

L ■ SOCIÉTAL

N ■ INDICATEURS SOCIAUX
& ENVIRONNEMENTAUX

17 FRET FERROVIAIRE

18 ■ EUROPORTE

20 ■ GB RAILFREIGHT

21 AUTRES ACTIVITÉS COMMERCIALES

22 ■ MYFERRYLINK

23 ■ ELECLINK & CITÉ-EUROPE

24 ■ CIFFCO & EURO IMMO GET

25 INFORMATIONS FINANCIÈRES

26 ■ ANALYSE FINANCIÈRE

29 ■ ACTIONNAIRES
& INVESTISSEURS



Pour une compréhension complète des activités et données financières de Groupe Eurotunnel, merci de vous référer au Document de Référence de Groupe Eurotunnel SE 2014 accessible sur www.eurotunnelgroup.com



Jacques GOUNON, Président-Directeur général

CHER ACTIONNAIRE,

2014 a été l'année du 20^e anniversaire de l'ouverture du Tunnel, le 6 mai 1994. Cela a été l'occasion pour les Ministres des Transports et les chefs d'État de France et de Grande-Bretagne de souligner, au cours de diverses cérémonies, à quel point la Liaison Fixe sous la Manche est devenue un lien vital entre les deux pays. Cela a aussi été l'opportunité de souligner le travail de nos équipes et leur engagement à servir nos clients.

2014 aura été une année record pour le trafic dans le Tunnel : vous trouverez en page 10 de ce rapport tous ces chiffres impressionnants, qui renvoient à un lointain passé les interrogations sur la capacité de cette infrastructure unique à drainer toujours plus de volumes.

Depuis maintenant 10 ans, les résultats de la Concession sont toujours supérieurs aux attentes. Les perspectives de développement du trafic transmanche sont importantes et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de lancer des investissements de plus de 70 M€ pour augmenter de 20 % la capacité des Navettes Camions. C'est le programme d'extension des terminaux de Coquelles et de Folkestone et, surtout, l'achat de trois nouvelles Navettes Camions, soit une centaine de wagons livrables en 2016 et 2017, qui devrait nous permettre dans 5 ans de traiter annuellement près de 2 millions de camions et, au même horizon, près de 3 millions de voitures sur Le Shuttle.

+7 %

EBITDA
par rapport à 2013

+11 %

RÉSULTAT OPÉRATIONNEL
(EBIT)

Cette évolution devrait s'effectuer concomitamment à une vraisemblable consolidation des opérateurs de ferries, depuis la décision de l'autorité de la concurrence britannique de nous interdire de desservir Douvres avec MyFerryLink.

57 M€

RÉSULTAT CONSOLIDÉ
APRÈS IMPÔT EN 2014

99 M€

LE MONTANT TOTAL
DES DIVIDENDES POUR L'ANNÉE 2014

Pour le fret ferroviaire, notre deuxième métier, les indicateurs sont aussi au vert. Tous les contrats venant en renouvellement ont été conservés, preuve de la qualité des prestations assurées par Europorte France et GB Railfreight. Nos équipes ont même réussi à transformer l'approche traditionnelle de ce secteur basée sur des trafics court termes en un partenariat structuré avec les clients sur le moyen terme : GB Railfreight a signé un contrat de 15 ans pour la traction des trains *Caledonian Sleeper* faisant la liaison entre Londres et l'Écosse, et en France, Europorte a également mis en place, début 2015, une gestion pour 15 ans du terminal du Verdon (port de Bordeaux).

Ceci résume bien la motivation de nos équipes, articulée autour de trois principes : sécurité, qualité de service, respect du client.

Les résultats financiers en découlent. L'EBITDA consolidé 2014 de Groupe Eurotunnel SE s'établit au niveau record de 498 M€. C'est à quelque chose près l'objectif que nous nous étions fixé pour 2015. En clair, nous atteignons avec un an d'avance cette barre symbolique du demi-milliard d'euros !

Même progression spectaculaire de 11 % du résultat opérationnel à 334 M€. Le service de la dette varie peu et

le résultat net après impôt ressort à 57 M€. Si ce niveau apparaît optiquement inférieur à celui de l'année dernière, c'est que ce dernier comportait une activation partielle des reports fiscaux déficitaires du fait des normes comptables. A titre comparatif, le résultat avant impôt progresse en fait de 89 %.

Ceci a conduit le Conseil à proposer à l'Assemblée générale d'augmenter pour la 4^e année consécutive le dividende à 0,18 € par action (+ 20 %). Les montants versés depuis que nous avons commencé la distribution de dividendes en 2008 représentent maintenant 336 M€.

Je terminerai ce rapide survol de l'année 2014 très satisfaisante à tous points de vue par un rappel de notre politique RSE (responsabilité sociale, environnementale et sociétale). Ce domaine devient de plus en plus important dans le cadre des notations des critères extra-financiers. Le Groupe est particulièrement bien placé en la matière : le rapport spécifique que vous trouverez en cahier central vous présente nos actions les plus significatives en termes environnemental (réduction des émissions à effet de serre, multiplication des véhicules électriques...), social, de formation, de croissance du ferroviaire et du développement économique local.

Le Groupe a une stratégie, une vision, une volonté de faire toujours mieux, au service de l'actionnaire. 2014, année du 20^e anniversaire, restera une année phare dans l'histoire du Groupe.

Fidèlement,

Jacques Gounon
Le 17 mars 2015



GOVERNANCE

→ COMITÉ EXÉCUTIF DE GROUPE EUROTUNNEL SE

Jacques Gounon,
Président-Directeur général
de Groupe Eurotunnel

Emmanuel Moulin,
Directeur général délégué

Michel Boudoussier,
Directeur général adjoint
Concession

Philippe de Lagune,
Directeur de la Déontologie
et de la Sécurité

Patrick Etienne,
Directeur Business Services,
Président d'Euro Immo GET

Pascal Sainson,
Directeur général adjoint Europorte,
Président d'Europorte SAS

John Smith,
Managing Director de GB Railfreight

Jo Willacy,
Directeur commercial
Concession

Le comité exécutif s'appuie sur des comités de direction (CODIR) regroupant les autres directeurs fonctionnels.

→ CONSEIL D'ADMINISTRATION DE GROUPE EUROTUNNEL SE

Jacques Gounon (né en 1953),
Président-Directeur général

Philippe Camu (né en 1967),
Administrateur

Patricia Hewitt (née en 1948),
Administrateur indépendant

Peter Levene (né en 1941),
Administrateur indépendant

Colette Lewiner (née en 1945),
Administrateur indépendant

Colette Neuville (née en 1937),
Administrateur indépendant

Perrette Rey (née en 1943),
Administrateur indépendant

Robert Rochefort (né en 1955),
Administrateur indépendant

Jean-Pierre Trotignon (né en 1950),
Administrateur indépendant

Philippe Vasseur (né en 1943),
Administrateur indépendant

Tim Yeo (né en 1945),
Administrateur indépendant

Les notices biographiques des administrateurs de Groupe Eurotunnel SE, l'activité du Conseil d'administration et de ses différents comités et les informations relatives au gouvernement d'entreprise sont détaillées dans le Document de Référence 2014 publié par Groupe Eurotunnel SE et accessible en ligne sur www.eurotunnelgroup.com

Investir pour grandir : Terminal 2015 et Vision 2020

Pour faire face à la croissance prévue du trafic Camions, les chantiers d'extension des terminaux de Coquelles et de Folkestone avancent selon les budgets impartis et les délais prévus : ouverture durant l'été 2015. Et Eurotunnel lance un large programme de réflexions et d'innovations : Vision 2020 est un pari sur l'avenir qui mobilise déjà toutes ses équipes.



↑ NOUVELLES NAVETTES CAMIONS

Pour pouvoir offrir jusqu'à 8 départs par heure et par direction aux transporteurs routiers, Eurotunnel a commandé 3 nouvelles Navettes Camions de 3^e génération interopérables avec le parc actuel

→ UN PARKING SÉCURISÉ POUR LES CAMIONS

Création à Coquelles d'un parking payant sécurisé pour 370 camions comprenant une aire de repos, de restauration et une station-service : livraison durant l'été 2015



↑ LE TUNNEL, OBJET D'ÉTUDES ET D'INNOVATIONS TECHNIQUES

En mars 2015, Eurotunnel a signé une convention avec Railenium, l'Institut Européen de Recherche Technologique pour l'Infrastructure Ferroviaire, pour mettre à disposition ses infrastructures ferroviaires permettant d'innover, de tester et de valider de nouveaux équipements (rail, blochets...), toujours au service de ses clients



← AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOIES

L'extension du terminal de Coquelles porte le nombre de voies d'affectation de 2 à 5 avant les péages et le nombre de voies de péages de 4 à 6, l'une d'elles pouvant donner un accès direct aux Navettes dans la perspective d'une offre Premium garantissant aux transporteurs le temps de transit moyen

↓ MAINTENANCE DU MATÉRIEL ROULANT

La surveillance des roulements des essieux constitue un élément clé de la maintenance des locomotives et des wagons des Navettes d'Eurotunnel



← UNE GARE DE PÉAGE DÉVOLUE AUX CAMIONS

A Folkestone, construction de 5 nouvelles voies d'accès et d'une nouvelle barrière d'enregistrement réservée aux camions, totalement distincte de celle des véhicules de tourisme, qui permettra de fluidifier la circulation en amont des péages pour les deux trafics



2015

ACHÈVEMENT
de l'extension
des terminaux
des Navettes Camions

2016

RÉCEPTION
de la 1^{re} des 3 nouvelles
Navettes Camions
de 3^e génération

2020

OBJECTIF :
être en mesure
de transporter
3 M de voitures et
2 M de camions

LES CHANTIERS DU FUTUR

20 ans après son ouverture, la Liaison Fixe transmanche s'impose comme le *leader* mondial des autoroutes ferroviaires. Fort de cette expertise unique, de la compétitivité de ses services et de sa capacité financière, Groupe Eurotunnel investit dans une stratégie conquérante de croissance rentable. Objectifs : conforter son leadership sur le marché et contribuer au développement du fret ferroviaire en Europe.

TERMINAL 2015

Les sites de Coquelles et Folkestone se préparent à accueillir dans les meilleures conditions deux millions de camions par an à partir de 2020.



7 juillet 2014 - Coup d'envoi du chantier Terminal 2015 à Coquelles par Jacques Gounon, Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel, en présence de François Gauthey, Directeur général du Groupe Sanef, partenaire du projet de parking sécurisé

70 M€

INVESTIS dans le Terminal 2015 et l'achat de 3 nouvelles Navettes Camions de 3^e génération pour assurer jusqu'à 8 départs par heure et par direction en période de trafic de pointe

La reprise économique au Royaume-Uni accélère la croissance des échanges de marchandises à travers la Manche.

Le marché camions du Déroit (la route la plus courte) a retrouvé en 2014 son niveau de 2007, avant la crise. Cette dynamique retrouvée ouvre des perspectives prometteuses aux Navettes Camions d'Eurotunnel.

D'autant plus que l'entrée en vigueur des normes Marpol au 1^{er} janvier 2015 contraint les opérateurs maritimes à renchérir leurs prix et à investir lourdement dans des dispositifs anti-pollution.

Cette réglementation « verte » prohibe enfin l'usage du fioul lourd, le carburant le moins cher pour la propulsion des ferries, sauf à installer des laveurs de fumée très coûteux.

Fort de ses atouts concurrentiels (rapide, fiable, sûr et respectueux de l'environnement), Groupe Eurotunnel a l'ambition de porter sa part du marché fret de 38 % aujourd'hui à 45 % en 2020. Le Groupe s'en donne les moyens avec le projet Terminal 2015, un investissement de 30 M€ et la commande de trois nouvelles Navettes Camions, pour 40 M€.

Ces investissements permettront d'accueillir plus de 20 % de camions supplémentaires tout en améliorant encore la qualité de service. En permettant d'assurer jusqu'à 8 départs par heure dans chaque sens au lieu de 6 au maximum aujourd'hui, ces deux programmes vont renforcer encore la compétitivité de l'offre du Groupe, seul opérateur transmanche proposant un temps de transit de 90 min d'autoroute à autoroute.

Les travaux de Terminal 2015 ont été lancés à l'été 2014 sur les deux terminaux et s'achèveront durant l'été 2015.

À Coquelles, ils portent d'abord sur la création, avant l'enregistrement, d'une zone de « stockage tampon », forte de 5 voies depuis l'entrée sur le site jusqu'aux péages, où le nombre de voies passera à 6 au lieu de 4 aujourd'hui. Ce vaste réservoir permettra d'éviter, en cas d'affluence, que la file d'attente s'allonge en dehors du site protégé. Le nombre de voies dédiées au contrôle de présences humaines à bord est déjà passé de 4 à 8 durant les périodes de trafic intense, avec la possibilité d'inspecter jusqu'à 14 camions

simultanément, en 5 minutes. Une initiative plébiscitée par les clients.

Second investissement majeur sur le terminal français : la construction d'un parking sécurisé pour les camions de 370 places dont la livraison est planifiée durant l'été 2015. Doté d'un espace de repos, de restauration et d'une station-service, cet équipement ultramoderne sera géré par Sanef, l'exploitant de l'autoroute adjacente, ce qui est de nature à générer des synergies utiles.

À Folkestone, les développements des infrastructures vont permettre de séparer complètement le flux des camions de celui des voitures qui s'effectuera ainsi sur les 10 voies actuelles. Les camions disposeront, eux, de 5 nouvelles voies avant l'enregistrement, jusqu'à une nouvelle barrière de 5 péages qui leur sera entièrement réservée. Les travaux seront achevés à la fin de l'été 2015.

VISION 2020

Démarche collaborative de long terme, Vision 2020 mobilise les équipes de la Liaison Fixe autour de 4 objectifs à atteindre à l'horizon 2020. Les enjeux à relever sont regroupés en 7 thématiques auxquelles autant de groupes de travail s'efforcent d'apporter les réponses innovantes pour réussir ensemble cet ambitieux projet.



EXPÉRIENCE CLIENT

L'ambition est triple : donner des informations pertinentes à chaque client, à chaque étape de son expérience avec Le Shuttle ; répondre aux attentes de chaque client ; mesurer précisément la satisfaction de chacun. Autant de connaissances susceptibles de fidéliser la clientèle, de renforcer la sécurité, d'accroître la fluidité des trafics et d'optimiser les capacités.



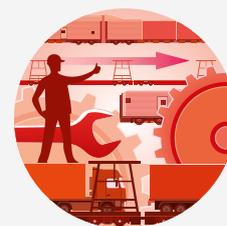
OPTIMISATION DU REVENU DES NAVETTES CAMIONS

Mise en œuvre d'une nouvelle politique tarifaire, avec des prix modulés en fonction de la demande et des capacités disponibles, pour optimiser les flux de camions tout au long de la semaine et au cours de la journée, augmenter la capacité et les taux de remplissage, tout en préservant la qualité de service pendant les jours de pointe.



FLUIDITÉ DES TERMINAUX

Un objectif : accroître la capacité des terminaux en réduisant les temps de transit des clients jusqu'à leur montée à bord d'un Shuttle ou d'une Navette Camions. Trois mots d'ordre : développer un outil de supervision encore plus réactif ; simplifier les processus opérationnels ; partager en temps réel l'information entre les différents acteurs internes.



MATÉRIEL ROULANT

Les 3 Navettes Camions de 3^e génération commandées début 2015 à Waggonbau Niesky GmbH seront interopérables avec les Navettes actuelles. Leur livraison interviendra entre la fin 2016 et 2017. Cet investissement de 40 M€ augmentera la capacité de l'offre fret de 20 %. La maintenance 2.0 de nouvelle génération étudie 80 pistes d'amélioration potentielles.



INFRASTRUCTURE

Pour accroître encore la fiabilité et donc la disponibilité du Tunnel et des quais, 2 leviers seront mis en œuvre : passer de 2 nuits de maintenance en Tunnel à 1 et déplacer les interventions à quai en dehors des jours de pointe, grâce à la mise en place d'outils de maintenance prédictive, dont un train de mesures des équipements du Tunnel, et des analyses *big data*.



MOBILISATION DU PERSONNEL

Vision 2020 marque la volonté de se réinventer en travaillant à court, moyen et long termes, mieux et tous ensemble au sein de la Liaison Fixe : identifier les besoins en recrutement et en compétences par métiers, définir un plan de développement, planifier les parcours métiers et ancrer les valeurs fondamentales de l'entreprise.



SÉCURITÉ

Au cœur du processus d'amélioration continue, la sécurité est intégrée dans tous les plans d'actions de Vision 2020 afin de renforcer encore la protection et le bien-être des salariés, des clients et de tous les partenaires : veille, évaluation de la culture sécurité, recommandations et, le cas échéant, actions correctives nécessaires.

QUATRE OBJECTIFS POUR PRÉPARER 2020 :

- 2 millions de camions, au lieu de 1,4 en 2014
- 3 millions de voitures, au lieu de 2,5
- 5 000 trains de marchandises, au lieu de 2 900
- 13,5 millions de passagers de trains à grande vitesse, au lieu de 10,4.

AUTOROUTES FERROVIAIRES

Un terminal de semi-remorques en projet à Folkestone, augmentant le trafic dans le Tunnel.

Leader mondial du feroutage, Groupe Eurotunnel opère une autoroute ferroviaire qui transporte sur 50 km près de 1,5 million de camions par an, avec une qualité de service compétitive et une rentabilité croissante, sans aucune subvention publique.

Cette expertise, le Groupe souhaite la partager avec tous les acteurs publics et privés mobilisés par le développement des autoroutes ferroviaires de longue distance en Europe. Il propose de construire sur son site de Folkestone un terminal intermodal équipé d'une voie de chargement-déchargement rapide de remorques et de tracteurs sur des wagons de type Modalohr, homologués dans le Tunnel comme sur le réseau français.

Cette infrastructure, reliée directement, via le tunnel sous la Manche, à la future autoroute ferroviaire Arc Atlantique, prévue entre les plateformes intermodales de Tarnos (Landes) et Dourges (Nord), finaliserait une liaison ferroviaire sans rupture de charge entre l'ouest de l'Espagne et le Royaume-Uni, où transite un flux de marchandises en forte croissance. Elle pourrait ainsi offrir 4 allers-retours par jour, soit près de 3 000 trains par an, avec environ 100 000 camions de moins sur les routes de France et une réduction des émissions de CO₂ à l'avenant.

LA CIG

(Commission intergouvernementale) représente les deux Etats concédants (France et Royaume-Uni) auprès des deux entités du Groupe Eurotunnel titulaires de la Concession jusqu'en 2086. Elle a pour mission de faciliter l'exploitation du tunnel sous la Manche et de prendre tous les règlements nécessaires au bon fonctionnement de la Concession. Bien que le Traité de Cantorbéry ne mette à la charge du Concessionnaire que les frais de fonctionnement de la CIG, celle-ci facture Eurotunnel 5,7 M€ par an.



10 VERROUS AU DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Des obstacles de tous ordres freinent encore la croissance du mode de transport le plus protecteur de l'environnement. En voici les principaux :

1. Le gabarit du réseau britannique impose des wagons surbaissés, de charge utile moindre que sur le réseau français, avec un manque à gagner de l'ordre de 20 % par train.
2. Les contraintes de dimension des trains sur les autres réseaux européens pèsent sur la rentabilité. Par exemple, la longueur maximum des trains en Allemagne (600 m), en Italie (550 m) et en Espagne (400 m) est inférieure aux 750 m autorisés en France et au Royaume-Uni.
3. L'électrification par un troisième rail de la ligne du Kent, à partir du tunnel sous la Manche, impose d'y tracter les convois avec les locomotives Class 92, les seules disposant d'une alimentation mixte.
4. L'instabilité des contrôles de sûreté, au Royaume-Uni comme en France, peuvent impacter les coûts d'exploitation.
5. La rareté des sillons (créneaux de circulation ferroviaire) vers le nord-ouest de l'Angleterre et les Midlands, destinations qui concentrent pourtant 80 % du trafic.
6. Au Royaume-Uni, les investissements dans les infrastructures ferroviaires bénéficient essentiellement aux lignes qui relient le Nord-Ouest et les Midlands aux ports de Felixstowe et Southampton, en délaissant la ligne du Kent.
7. Les fréquentes annulations de sillons et les conflits sociaux sur les réseaux européens au-delà du tunnel sous la Manche suscitent encore d'importantes variations dans la qualité de service.
8. La couverture médiatique négative des difficultés et des coûts du fret ferroviaire pèse sur son image et freine le développement de ce transport « vert ».
9. Les Class 92 n'étant pas homologuées en France, les trains doivent changer de locomotive à Fréthun après avoir traversé le Tunnel.
10. Le manque de wagons spécialisés adaptés au gabarit britannique.



350

MILLIONS
de voyageurs
dans le Tunnel
depuis 1994

21

MILLIONS
de passagers
sous la Manche
en 2014

325

CONVOIS
ferroviaires en moyenne
par jour dans le Tunnel

DES RECORDS DE FRÉQUENTATION HISTORIQUES

Une nouvelle fois, soutenu notamment par la reprise de l'économie britannique en 2014, le système de transport Eurotunnel, Le Shuttle et les Navettes Camions, ne cesse d'établir des records de trafic. Clés du succès : une qualité de service maintenue à un très haut niveau grâce à l'engagement des équipes et une politique permanente d'innovations qui bénéficient aussi au succès des trains de passagers à grande vitesse et des trains de marchandises.

180

VOITURES
embarquées
à bord d'un Shuttle

800

MÈTRES,
la longueur
d'un Shuttle
(équivalent à 4 TGV)

2 400

TONNES,
la charge totale d'une
Navette tractée

Le Shuttle

DE RECORD EN RECORD

Alors que le marché transmanche mature des voitures est resté quasiment stable en 2014, les Navettes Le Shuttle enregistrent à la fois une progression de + 4 % du nombre de voitures transportées, une augmentation de leur part de marché (51,5 % au lieu de 50,5 % en 2013) et de leur chiffre d'affaires, le tout sans le moindre compromis sur la politique tarifaire. Les clients qui, pendant la crise économique, avaient choisi de prendre leurs vacances en Europe continentale en empruntant le Tunnel et renoncé aux destinations lointaines, continuent de faire confiance au service de la Liaison Fixe quand l'économie britannique retrouve son dynamisme.

Les nouveaux records réalisés pendant l'été et en fin d'année en témoignent. Du 1^{er} juillet au 31 août, Le Shuttle a transporté 665 400 véhicules, soit 4 % de plus que l'année précédente. Le nombre historique de 15 982 véhicules en 24 heures, le 17 août 2013, a été battu à trois reprises en 2014, avec un pic de 16 416 véhicules le 9 août, jamais atteint en 20 ans d'exploitation. Pendant les deux dernières semaines de l'année, 175 800 voitures ont franchi le Déroit avec Le Shuttle, soit 8 % de plus que lors du précédent record.

NOMBRE
DE VOITURES
TRANSPORTÉES*

2012



2 424 342

2013



2 481 167

2014



2 572 263

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



www.eurotunnel.com

Navettes Camions

UNE OFFRE PREMIUM À FORTE VALEUR AJOUTÉE

La reprise de l'économie britannique dynamise aussi le marché transmanche du fret accompagné. Avec une augmentation de 6 % du trafic transporté et dans un marché qui retrouve ses niveaux de 2007, avant la crise économique, Eurotunnel poursuit la stratégie à moyen et long terme de son offre Premium, fondée sur un haut niveau de qualité de service et une politique de prix alignés au plus juste sur la valeur de la prestation pour le client. Elle a permis en 2014 de protéger la part de marché des Navettes Camions dans un contexte de concurrence extrêmement vive, avec des records de trafic historiques en fin d'année.



NOMBRE
DE CAMIONS
TRANSPORTÉS

2012



1 464 880

2013



1 362 849

2014



1 440 214



www.eurotunnelfreight.com

Trains à grande vitesse

DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS

Le nombre de voyageurs transportés dans les trains à grande vitesse via le Tunnel connaît une croissance de 3 % en 2014, avec 10,4 millions de passagers. L'été a été particulièrement dynamique, avec une progression de 7 % du nombre de passagers en août, soutenue par des tarifs promotionnels et 6 % de trains supplémentaires entre Londres et Paris.

Pour saisir les opportunités prometteuses qui s'ouvrent en Europe, Eurostar, qui avait commandé à Siemens 10 nouvelles rames en 2010, a décidé d'en acquérir 7 supplémentaires. Les premières de ces 17 rames e-320 à motorisation répartie entreront en service fin 2015. Plus confortables et plus rapides que les trains actuels, avec une vitesse de pointe de 320 km/h, elles pourront accueillir 900 passagers (soit 20 % de plus).

La filiale de la SNCF confirme également le calendrier d'ouverture de ses nouvelles dessertes. En mai 2015, il suffira de 6h27 pour relier Londres à Marseille, via Lyon (4h30) et Avignon (6h00). La liaison entre Londres-Amsterdam débutera, elle, en décembre 2016. Eurostar viserait un total de 14 millions de voyageurs à l'horizon 2020*.

*Source: Eurostar.



* Seuls sont comptés les passagers d'Eurostar qui empruntent le tunnel sous la Manche, ce qui exclut les liaisons Paris-Calais et Bruxelles-Lille.



Trains de marchandises

L'EFFET POSITIF D'ETICA

Le trafic du fret ferroviaire transmanche poursuit sa rapide progression, avec le soutien du dispositif ETICA (*Eurotunnel Incentive for Capacity Additions*) d'aide au démarrage des nouveaux flux. La croissance atteint + 14 % en nombre de trains et + 21 % en tonnes transportées. D'abord réservé au fret intermodal, ETICA est désormais accessible à 5 autres catégories de trafics. Afin d'optimiser la capacité du Tunnel, une réduction de 25 % des péages en heures creuses de nuit a été instaurée. Le nombre de nouvelles dessertes lancées avec le soutien d'ETICA a augmenté de 24 % en 2014. Cependant, l'accumulation d'incidents opérationnels et sociaux sur les réseaux adjacents en 2014 a contribué à freiner le développement du fret ferroviaire transmanche sur l'année.



INVESTISSEMENTS ET INNOVATIONS

MAINTENANCE PRÉDICTIVE, LE *BIG DATA* À L'ŒUVRE

La surveillance des roulements qui assurent la rotation des essieux constitue un élément clé de l'entretien des locomotives et des wagons. Quand leur température s'élève trop pendant la circulation des trains, il faut les remplacer. Jusqu'ici, le dispositif ne savait qu'ordonner un contrôle manuel ou l'arrêt immédiat du train. À présent, un nouveau logiciel permet de prévoir le moment où il sera temps d'envoyer le train en maintenance. Il analyse en continu l'ensemble des températures de tous les essieux mesuré à chaque passage du train devant les capteurs disposés aux deux portails du Tunnel. Autre exemple des orientations du Groupe vers le *big data*, un seul logiciel rassemble maintenant toutes les données sur l'état de chaque train et le suivi de son entretien. Elles s'affichent sur d'immenses écrans qui permettent aux dépanneurs et aux équipages de partager l'information en temps réel.

RENOUVELLEMENT DES RAILS, POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ

La troisième campagne de remplacement des rails en Tunnel se poursuit : 66 kilomètres au total de rails changés aux premiers semestres 2014 et 2015. Les 34 autres kilomètres le seront en 2016. Ces travaux sont mis à profit pour inspecter les blochets, pièces de béton sur lesquelles repose le rail.

80 %

DES REVENUS
des Navettes Passagers
sont générés sur notre
site internet, ce qui
représente 3 000
à 4 000 réservations
en ligne par jour

↑ iBOARDING DANS LE SHUTTLE, POUR UNE INFORMATION PERSONNALISÉE

Depuis septembre 2014, les membres d'équipage scannent le code-barres imprimé sur le « cintre » (qui tient lieu de carte d'embarquement) attribué à chaque véhicule à bord du Shuttle. Les nombreuses données saisies par le dispositif iBoarding permettent de fournir à chaque client une information en temps réel personnalisée. La connaissance précise des comportements des clients contribue également à l'amélioration continue de la qualité de service. Le système permet à Eurotunnel de disposer de données significatives sur le service offert aux clients telles que le temps de transit réel, le respect de l'heure de départ ou la localisation exacte dans la Navette. C'est aussi l'occasion d'un contact supplémentaire avec les équipes à bord, très apprécié par nos clients.



Un scanner à ondes passives et un système vidéo permettent la détection d'éventuels passagers clandestins à bord des camions

SÛRETÉ RENFORCEMENT DU DISPOSITIF

Eurotunnel a consacré près de 150 M€ au financement d'un important dispositif de sûreté, dont les frais de contrôle des accès et du gardiennage des terminaux de la Liaison Fixe transmanche, sur 20 ans. Pour faire face à l'augmentation de la pression migratoire dans le Calais, Eurotunnel a dépensé, en 2014, 12 M€ afin de garantir la sécurité des personnes, des biens et la qualité de service à ses clients.

NOUVEAUX OUTILS HIGH-TECH POUR GAGNER EN QUALITÉ DE SERVICE

- Module de réservation du Shuttle sur Internet encore plus rapide et plus simple, y compris à partir des smartphones. En 3 mois seulement, les nouvelles fonctionnalités ont déjà permis d'augmenter les ventes en ligne de 3 %, de réduire de 20 % le nombre d'abandons des réservations initiées et d'augmenter significativement les ventes du service Premium FlexiPlus.
- Wi-fi gratuit dans les bâtiments passagers Charles Dickens et Victor Hugo, les zones pré-péage et les zones d'affectation des véhicules avant leur embarquement dans les Navettes Passagers ; service également accessible aux chauffeurs routiers en amont des péages à Coquelles et à Folkestone.
- Internet mobile 4G accessible, depuis décembre 2014, aux clients dans les deux tunnels, à 100 m sous la Manche, grâce à la mobilisation d'Eurotunnel et de ses partenaires opérateurs de télécommunication.
- Nouvelle version du logiciel ISIS Web 2.0 donnant une cartographie précise en temps réel des trafics sur les terminaux : une meilleure fluidité pour nos clients et une meilleure réactivité du personnel sur site grâce au partage immédiat de l'information sur tablettes.

Améliorations continues des services de la Liaison Fixe

En 2014, Eurotunnel a continué à investir pour augmenter corrélativement la qualité des services et la fréquence des départs, éléments clés de sa stratégie commerciale.



↑ 93 %

C'est le taux de satisfaction des clients passagers, mesuré grâce aux 12 000 réponses de clients recueillies en 2014 par l'enquête menée chaque jour de l'année à bord des Navettes Le Shuttle

↓ LE TUNNEL, UNE DES VOIES FERRÉES LES PLUS FRÉQUENTÉES

En 2014, près de 120 000 convois ferroviaires (Navettes Eurotunnel 82 %, trains Passagers Eurostar 16 % et trains de marchandises 2%) ont emprunté le tunnel sous la Manche, soit une moyenne de 325 convois par jour



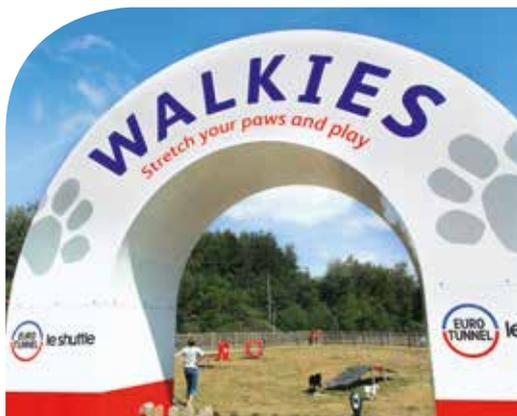
→ TRAVERSÉES PLUS CONFORTABLES POUR LES CHAUFFEURS ROUTIERS

La campagne de rénovation des wagons club-cars dans lesquels voyagent les chauffeurs routiers a pris fin en 2014 : ambiance feutrée, plus de confort et désormais 60 places assises



↓ ANIMAUX DE COMPAGNIE

230 000 chiens et chats ont utilisé le service des Pets du Shuttle en 2014, qui sera encore amélioré à Coquelles avant l'été 2015 avec la multiplication des points de contrôle dans un nouveau bâtiment, plus grand, plus confortable, et aménagé avec une aire d'exercice



← DES BÂTIMENTS PASSAGERS MODERNISÉS

Après le réaménagement du bâtiment Passagers Victor Hugo de Folkestone en 2013, le programme de rénovation en 2014 - 2015 concerne principalement le bâtiment Charles Dickens à Coquelles : nouvelles enseignes, toilettes rénovées, espace d'accueil plus convivial...



STRATÉGIE



SOCIAL



ENVIRONNEMENT



SOCIÉTAL



INDICATEURS SOCIAUX & ENVIRONNEMENTAUX

LA RÉFÉRENCE TRANSPORT EN RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT





STRATÉGIE

UN GROUPE, UNE POLITIQUE, TROIS RESPONSABILITÉS

Depuis toujours, la responsabilité sociétale de l'entreprise est au cœur de Groupe Eurotunnel.

Dès sa conception, avant même l'émergence du concept de RSE, le projet de Liaison Fixe transmanche a associé la logique économique, la mission d'aménagement du territoire et une vocation d'éco-responsabilité.

La politique RSE de Groupe Eurotunnel s'inscrit dans la stratégie générale de développement

de la performance globale et s'articule autour de trois axes principaux : le Social, l'Environnement et le Sociétal. Au quotidien, toutes les filiales assument concrètement leurs engagements et leurs actions selon des principes et des valeurs partagés par les 3 949 collaboratrices et collaborateurs du Groupe, en France, au Royaume-Uni et à l'international.

SOCIAL

- Assurer la prévention des risques et les conditions de vie au travail
- Développer l'employabilité des collaborateurs
- Promouvoir un dialogue social constructif
- Favoriser la diversité et l'égalité des chances
- Détecter et valoriser des talents
- Faciliter l'emploi et l'insertion des travailleurs en situation de handicap

ENVIRONNEMENT

- Limiter les impacts de nos activités sur l'environnement
- Réduire notre empreinte carbone
- Préserver les ressources naturelles
- Protéger et accroître la biodiversité
- Limiter et valoriser les déchets
- Maîtriser les nuisances des activités opérationnelles

SOCIÉTAL

- Contribuer au développement économique du territoire
- Construire des relations durables avec l'ensemble des parties prenantes (actionnaires, clients, sous-traitants, fournisseurs...)
- Agir en temps qu'entreprise citoyenne et solidaire
- Apporter un soutien aux communautés locales
- Favoriser la recherche, les innovations et le partage de l'expertise
- Participer au développement de la culture et du patrimoine





UN GROUPE RESPONSABLE DEPUIS TOUJOURS

Groupe Eurotunnel conduit une démarche RSE selon trois axes qui concilient équité sociale, protection de l'environnement et ancrage territorial.

Groupe Eurotunnel cherche à établir un environnement de travail favorisant le développement et l'épanouissement personnel pour attirer et retenir des collaborateurs qualifiés et de qualité. Partie intégrante de la stratégie RSE, la politique de ressources humaines valorise les compétences, l'audace et l'innovation, le travail collaboratif et l'ouverture. L'employabilité, objectif central de cette politique, s'appuie sur un dispositif d'évaluation systématique des salariés et l'important budget consacré à la formation. Le Groupe associe ses collaborateurs à ses résultats et reconnaît l'apport de chacun, en tenant compte de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et de ses performances individuelles. La culture du dialogue social, la solidarité, la fierté, la motivation et le sentiment d'appartenance constituent autant d'éléments de l'ADN de l'entreprise.

La Liaison Fixe est le moyen le plus protecteur de l'environnement pour franchir le détroit du Pas-de-Calais :

- Le tunnel foré sous le lit de la Manche évite toute interaction avec l'écosystème marin ;
- Le choix du ferroviaire et de l'alimentation électrique constitue un facteur majeur de réduction de l'empreinte carbone de l'activité.

Résolument engagé en faveur d'un transport « bas carbone », Eurotunnel a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 44 % depuis le début de ses opérations jusqu'en 2008 et de 20,5 % supplémentaires entre 2008 et 2010. Le Groupe tient désormais une comptabilité dynamique de ses émissions et s'est fixé un objectif permanent de réduction de CO₂ de 3 % par an. En 2014, le Groupe a excédé cet objectif en réduisant de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre.

C'est l'un des six objectifs définis dans le Plan Vert qui fixe les actions à réaliser aussi en matière d'optimisation des ressources, de réduction des déchets, de développement de la biodiversité, d'engagement sociétal et de réduction des risques environnementaux.

Partenaire engagé dans son territoire, en phase avec ses parties prenantes, le Groupe s'implique dans des actions multiples au bénéfice de son environnement économique et social. Ainsi, dans le domaine de la recherche et de la formation, un partenariat de long terme nous associe à l'**École Nationale des Ponts ParisTech, dans le cadre d'une chaire consacrée aux sciences pour le transport ferroviaire**. Groupe Eurotunnel est également membre d'origine et un soutien actif de la fondation Railenium, centre de recherche de niveau européen dans le domaine ferroviaire. **Le parc éolien de Coquelles** illustre de son côté l'engagement environnemental du Groupe et sa solidarité sociale. Pour la 5^e année consécutive, 10 % des revenus tirés de l'exploitation des trois éoliennes ont été versés en 2014 au Secours populaire, qui les distribue sous forme de bons d'énergie à des familles du Pas-de-Calais.

-6 %
D'ÉMISSIONS DE GAZ
À EFFET DE SERRE

du Groupe (Scope 1 et 2 du protocole de Kyoto), soit une baisse de plus de 10 000 tonnes équivalent CO₂ par rapport à 2013

DES ENGAGEMENTS EN ACTES

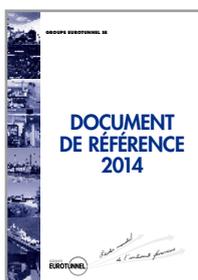


↑ EMPLOI

Créateur d'emplois directs et indirects, Groupe Eurotunnel a accru ses effectifs de 5,5 % en 2014 pour accompagner son développement économique. Pour adapter le niveau des effectifs à la croissance de ses activités en 2014, le Groupe a ainsi recruté 459 personnes au total, dont 173 pour la Concession de la Liaison Fixe transmanche et 286 pour l'activité de fret ferroviaire de sa filiale Europorte. Le Groupe privilégie les contrats à durée indéterminée, preuve de sa volonté à s'engager durablement avec ses collaborateurs. Ainsi, sur la totalité des recrutements, 81 % ont été réalisés sous forme de contrats à durée indéterminée en 2014. Pour rappel, les experts estiment que depuis 20 ans, l'activité de la Liaison Fixe a induit la création de quelque 8 500 emplois, principalement dans le Calaisis et le Kent.

PARTAGE DU SUCCÈS

Au-delà des dispositifs permanents d'association des collaborateurs aux résultats, une prime exceptionnelle a été versée en septembre 2014 aux salariés de la Concession, eu égard aux performances records réalisées pendant tout l'été.



← TRANSPARENCE

Les indicateurs extra-financiers mesurant les efforts de Groupe Eurotunnel en matière de RSE sont, autant que possible, communs à toutes les entités du Groupe et font l'objet d'une publication dans le Document de référence visé par l'Autorité des marchés financiers (AMF). Groupe Eurotunnel maintient sa présence dans les indices d'Investissement Socialement Responsable de référence (plus d'informations en page P du cahier RSE).

LES DERNIÈRES RECONNAISSANCES



▪ En mai 2014, Eurotunnel Le Shuttle a été désigné Meilleur transporteur pour les autocars lors de la cérémonie des *National Coach Tourism Awards* 2014 et a remporté le 1^{er} prix dans la catégorie Transport vert.

Ces deux titres, décernés par plus de 450 professionnels de l'industrie des autocaristes en Grande-Bretagne, attestent de la qualité de service et de l'engagement de la société à offrir un transport respectueux de l'environnement.

▪ Eurotunnel Le Shuttle a reçu, en novembre, le prix de Meilleur transporteur éco-responsable 2015, attribué par le magazine *BusPlaner* qui fait référence dans le secteur des autocars et du tourisme en Allemagne. Cette distinction accordée selon des critères écologiques, économiques et des actions faites en matière de responsabilité sociale, récompense aussi la qualité du service et le professionnalisme des équipes d'Eurotunnel.



FTSE4Good

▪ Coté en Bourse sur NYSE Euronext Paris et NYSE Euronext Londres, Groupe Eurotunnel est inclus depuis novembre 2014 dans l'indice FTSE4Good, qui mesure et récompense la performance des sociétés dont l'engagement est remarquable en matière de RSE, incluant des critères sur la gouvernance, la lutte contre la corruption, le respect des droits de l'homme et de l'environnement.

▪ En décembre 2014, Groupe Eurotunnel a reçu deux trophées lors des 1^{ères} victoires du Capital Humain organisées par *Leaders League* (éditeur du magazine *Décideurs*) : le premier pour sa RSE et le second dans la catégorie DRH des sociétés de service.

▪ En janvier 2015 à Londres, la vidéo *À vélo dans le tunnel sous la Manche*, produite par Jaguar et Team Sky en collaboration avec Eurotunnel, a été primée dans la catégorie *Meilleure campagne de Relations Publiques* lors des *European Sponsorship Association Excellence Awards*. En juin 2014, Chris Froome, vainqueur du Tour de France 2013, a traversé la Manche à vélo à une moyenne de 55 km/h dans le tunnel de service, 100 mètres sous la mer, une première jamais réalisée par un cycliste !



ÉCO-RESPONSABILITÉ

L'interconnexion électrique ElecLink de 1 000 MW entre la France et la Grande-Bretagne s'inscrit dans la stratégie de développement durable.

ElecLink a été conçu pour atteindre les niveaux les plus élevés en termes de sécurité, d'hygiène et d'environnement. D'ailleurs, ElecLink a réalisé une étude complète de sécurité pour toutes les phases du projet : conception, construction, exploitation, maintenance pour la durée de vie du projet. L'utilisation du Tunnel, dans lequel passeront les câbles, va minimiser l'impact environnemental : faible niveau sonore, champs magnétiques négligeables, sans lignes électriques aériennes ni câbles sous-marins. En plus de valoriser l'infrastructure du tunnel sous la Manche, son installation et sa mise en service permettront ainsi de réduire les émissions de carbone de plus de 6 millions de tonnes.



GB Railfreight a remporté, lors des *UK Rail Industry Awards* 2015 le 19 janvier dernier à Londres, le prix du Meilleur opérateur de l'année décerné par l'industrie ferroviaire britannique pour ses performances réalisées en 2014.





RESPONSABILITÉ SOCIALE



← SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Première priorité de Groupe Eurotunnel, la sécurité de ses clients, de ses salariés, de ses sous-traitants et de l'ensemble de ses parties prenantes, s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. En 2014, un audit de la sécurité au travail, réalisé par un prestataire extérieur, a conduit à la relance des « visites de sécurité », échanges informels réguliers entre des cadres dirigeants de la Liaison Fixe et des groupes de salariés. Chez Europorte, les équipes de chaque région ont réalisé un film sur un incident, ses causes et comment il aurait pu être évité. Toutes les vidéos ont été présentées lors de la Semaine de la sécurité, où un trophée a récompensé la meilleure d'entre elles.

UNE ÉTHIQUE PARTAGÉE

En application du Pacte mondial des Nations unies (*Global Compact*), la Charte éthique et comportements décrit les principes d'actions qui doivent inspirer le comportement de chaque collaborateur du Groupe, en toutes circonstances, dans le cadre de leurs activités professionnelles. Approuvée par le Conseil d'administration du Groupe, elle est publiée sur l'ensemble des sites Intranet et Internet et systématiquement remise à chaque salarié lors de la signature d'un contrat. Il en est de même pour les fournisseurs et les sous-traitants.

UN DIALOGUE SOCIAL ACTIF

La démarche d'employeur responsable de Groupe Eurotunnel s'exprime à travers un dialogue social actif avec les instances représentatives du personnel, dans le respect de l'indépendance et du pluralisme syndical et avec les collaborateurs. Le dialogue social est essentiel pour le Groupe, comme en témoignent les accords signés avec les partenaires sociaux au sein des filiales et au niveau du groupe, notamment celui concernant la mise en place d'un Comité de Groupe France ou l'accord sur le Comité de la Société Européenne de Groupe Eurotunnel. De même, Eurotunnel réunit chaque année à Coquelles ou dans le Kent, ses responsables et chefs d'équipe lors des *Management Forum*, avec un triple objectif : mieux comprendre la stratégie et les projets de l'entreprise, échanger directement avec la direction générale et renforcer encore l'esprit d'équipe.



← NOUVEAUX UNIFORMES

Depuis novembre 2014, 60 collaborateurs testent les nouveaux uniformes, conçus par un spécialiste français des vêtements industriels sélectionné après un appel d'offres européen. Le panel a présenté ses observations fin janvier 2015. Les ajustements éventuels suivront, avant la mise au point finale et la remise des uniformes, progressivement, entre 2015 et 2016, aux différentes catégories de salariés concernés.



← UN IMPORTANT EFFORT DE FORMATION

Le budget consacré à la formation marque, depuis toujours, la volonté de conforter l'employabilité de chaque collaborateur, d'adapter ses compétences aux évolutions technologiques, d'accompagner son parcours professionnel et de favoriser son développement personnel. En 2014, Groupe Eurotunnel a consacré en moyenne plus de 57 heures de formation par salarié contre 36 heures en 2013.

PARTAGE DU SUCCÈS

La politique de ressources humaines se concrétise notamment par des rémunérations équitables et transparentes et la reconnaissance de la performance individuelle. Groupe Eurotunnel entend aussi partager son succès avec ses collaborateurs afin de les associer durablement à la croissance. Différents systèmes d'intéressement, de distribution d'actions et de stock-options ont ainsi été instaurés dans ce but.

459
RECRUTEMENTS
en 2014 au sein
du Groupe,
dont 81 % en CDI

BILAN SOCIAL INDIVIDUALISÉ

En septembre 2014, pour la première fois, chaque salarié de Groupe Eurotunnel a reçu son « bilan social individualisé ». Ce document de 4 pages présente, sous une forme homogène quelle que soit l'entité du collaborateur, sa fonction et sa rémunération annuelle. Salaire, total des primes et des avantages en nature sont indiqués, ainsi que l'ensemble des charges payées par l'employeur. Soucieux d'intégrer une dimension de RSE dans ses actions, les documents ont été imprimés par une entreprise employant principalement du personnel en situation de handicap.

COLLABORATION ET DIGITALISATION

Inscrite dans la dynamique impulsée depuis 2 ans, la stratégie des ressources humaines du Groupe vise à appréhender le futur dans un mode encore plus collaboratif. La thématique ressources humaines intégrée au projet Vision 2020, qui suscite l'intelligence collective, l'audace et l'innovation, en est d'ailleurs un bel exemple. Un des objectifs déjà identifiés concerne la digitalisation des process pour faire ainsi passer le Groupe à une culture du numérique tant sur un plan technique pour les métiers et les clients que sur un plan social et de gestion des ressources humaines pour les collaborateurs.

CONVENTION AVEC PÔLE EMPLOI

Confirmant l'engagement de Groupe Eurotunnel pour l'emploi, notamment celui des jeunes, un partenariat a été signé en mai 2014, pour trois ans, avec Pôle Emploi. Eurotunnel diffuse ainsi sur le site Internet de l'organisme public une *newsletter* présentant ses activités et ses métiers et lui confie, sans exclusivité, ses annonces de recrutement.

RESPONSABILITÉ SOCIALE



MOBILITÉ PROFESSIONNELLE

Depuis quelques années, la politique de ressources humaines encourage la mobilité fonctionnelle ou géographique au sein du Groupe. Elle permet aux salariés d'évoluer professionnellement et de favoriser leur employabilité. Par ailleurs, pour répondre à des besoins opérationnels spécifiques, des collaborateurs peuvent être détachés temporairement auprès d'autres filiales du Groupe. Plateforme collaborative, le nouveau site Intranet du Groupe, MyGet, qui a été déployé en 2014, permettra prochainement de partager les offres d'emplois des différentes filiales avec tous les salariés.

↑ INTÉGRATION DES JEUNES

Groupe Eurotunnel mise sur l'intégration de jeunes en apprentissage pour répondre aux besoins de recrutement dans certains métiers. Depuis juin 2014, 27 nouveaux apprentis de 18 à 35 ans ont rejoint les équipes de la Liaison Fixe en France. Parmi eux, 12 suivent une formation de BTS de tourisme et 15 un BTS de maintenance industrielle. Ces cursus de deux ans leur permettront d'accéder simultanément à un diplôme et à une solide expérience professionnelle. Au total, la Concession compte aujourd'hui en France 91 salariés en apprentissage. L'objectif fixé à travers l'accord dit de contrat de génération signé en 2014 est de maintenir un taux constamment au-dessus de 4 % dans les métiers de la Concession. Du côté d'Europorte, 6 jeunes en contrat d'apprentissage (au niveau bac +2 et ingénieur) et 10 en contrat de professionnalisation (bac pro et bac +2) ont travaillé dans les différents services supports et de maintenance en 2014.



↑ INNOVATION PARTICIPATIVE

Une boîte à suggestions, accessible depuis le site Intranet, permet à l'ensemble des collaborateurs d'Eurotunnel de proposer ses idées d'amélioration quel que soit le domaine : sécurité, environnement, performance opérationnelle, service à la clientèle, logistique ou technique. L'intérêt de chaque suggestion est évalué par un comité selon un barème et au regard des impératifs de l'entreprise et suivi, le cas échéant, jusqu'à sa mise en œuvre. En 2014, sur les quelque 200 suggestions proposées, 12 ont été primées lors d'une cérémonie et ont ainsi contribué à la démarche d'amélioration continue en termes de disponibilité du matériel roulant, de qualité de service et de sécurité du système de transport.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE



← ÉCO-MOBILITÉ

Le parc des véhicules électriques en service sur les terminaux de Coquelles et Folkestone contribue aux économies d'énergie et à la réduction de l'empreinte carbone. En 2014, il a été multiplié par 4, au lieu du doublement prévu, pour atteindre 32 unités. Eurotunnel a ainsi acquis 13 voitures additionnelles, dont 9 Renault Zoé, 2 Renault Kangoo ZE et 2 Citroën C-Zéro, venues compléter les 8 véhicules du parc. De son côté, 11 Renault Zoé ont été mises en service sur site par ISS, un partenaire du Groupe qui emploie 160 personnes sur le terminal français.

Pour renforcer son offre commerciale et devancer les besoins des clients du Shuttle, Eurotunnel passe à la vitesse supérieure en mettant à leur disposition en 2015 des bornes de recharge électrique, immédiatement à proximité des bâtiments passagers : 8 places de chargement par site. Les terminaux de Coquelles et de Folkestone sont les seuls sites d'Europe à proposer au même endroit toutes les solutions de recharge électrique rapide (c'est-à-dire 80 % de l'autonomie du véhicule rechargé en 30 minutes).

BIODIVERSITÉ

Un projet de préservation et de développement de la biodiversité dans un espace naturel paysager d'intérêt écologique a été mis en place en mettant à profit le projet Terminal 2015. Ce programme concerne une superficie de 1,6 million de m². Il porte notamment sur la préservation des zones de pousse d'une orchidée protégée, la dactylorhize de Fuchs, et sur la création de 17 mares qui permettront de pérenniser la présence de nombreuses espèces animales et d'en accueillir de nouvelles. Ainsi, le vanneau huppé, oiseau migrateur, a choisi Coquelles depuis des temps immémoriaux pour installer son nid chaque année entre mars et mai sur ses prairies humides. De plus, chaque bassin d'orage qui recueille les eaux pluviales accueillera des aménagements écologiques.



↑ CERTIFICATION CARBON TRUST

Groupe Eurotunnel est le premier, et toujours le seul opérateur transmanche, à avoir réalisé et publié, dès 2007, un bilan carbone. Sa politique de réduction des émanations de gaz à effet de serre lui a déjà permis d'obtenir à trois reprises la certification de *The Carbon Trust*, pour 2006-2008, 2009-2010 et 2011-2012. Cette agence indépendante britannique réalise tous les deux ans un audit détaillé des performances réalisées dans ce domaine et ne délivre sa certification que si les objectifs de réduction de l'impact carbone ont été atteints. Les actions conduites dans ce domaine en 2013 et 2014 sont en cours d'examen. Les résultats seront connus dans le courant de l'année 2015.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

→ DIXIÈME GREEN FLAG CONSÉCUTIF

La réserve naturelle de Samphire Hoe, espace de 30 hectares gagnés sur la mer lors de la construction du Tunnel, grâce aux déblais de craie bleue extraits sous la Manche, a reçu en 2014 son 10^e Green Flag. Cette distinction récompense chaque année les espaces verts les plus remarquables du Royaume-Uni tant pour leur qualité environnementale que pour leur implication sociétale.



www.samphirehoe.com



Pour accroître encore la biodiversité, près de 80 moutons et 10 vaches paissent désormais sur les prairies de Samphire Hoe.

↓ CERTIFICAT ENVIRONNEMENT

Chaque année, les transporteurs clients des Navettes Camions reçoivent un rapport indiquant leurs émissions de CO₂ et un certificat personnalisé qui précise la réduction de leur impact carbone liée à l'utilisation du Tunnel par rapport à la voie maritime. Selon une étude réalisée en 2010 par JMJ Conseil, un camion qui franchit le Déroit par le tunnel sous la Manche émet en moyenne 20 fois moins de gaz à effet de serre que s'il traverse la Manche sur un ferry.



ÉCLAIRAGE : RÉDUCTION DES CONSOMMATIONS

Dans la continuité des actions déjà menées les années précédentes pour un éclairage économe, discret et toujours efficace, les nouvelles installations du projet Terminal 2015, notamment le parking sécurisé de 370 places de Coquelles et les voies d'accès et d'enregistrement réservées aux camions à Folkestone, seront éclairées par des mâts à LED. Au total, l'électricité consommée pour l'éclairage des deux sites a été réduite de plus de 20 % depuis 3 ans.

→ LA LOGIQUE ÉCOLOGIQUE DE GB RAILFREIGHT

Le transport sur les trains de GB Railfreight de près de 1,5 million de tonnes de déblais produits lors du creusement des tunnels ferroviaires de Crossrail (réseau de type RER) entre l'ouest de Londres et Northfleet (Kent) a permis de « retirer » l'équivalent de plus de 60 000 camions des routes londoniennes. Un bon exemple de l'atout environnemental de GB Railfreight : avec un ratio de 60 à 160 camions pour la circulation d'un convoi ferroviaire de GB Railfreight, selon sa taille, les émissions de gaz à effet de serre par tonne de déblais transportés ont pu être réduites de plus de 76 %.

Ces déblais transportés par GB Railfreight sont actuellement utilisés pour la construction d'une réserve naturelle sur l'île de Wallasea, à l'embouchure de la Tamise (sur le modèle de Samphire Hoe, en quelque sorte). Cette réserve permettra d'accueillir des milliers d'oiseaux migrateurs et de réduire les risques d'inondation.



ÉCONOMIES D'ÉNERGIE SUR LES RAILS

Dans le cadre de la démarche de réduction de CO₂ du Groupe, les 57 locomotives des Shuttles sont désormais équipées du logiciel d'éco-conduite qui permet aux conducteurs de suivre leur consommation électrique en temps réel. Une partie des conducteurs d'Eurotunnel ont été sensibilisés à l'éco-conduite et l'outil d'analyses des données développé en 2014. Le programme est poursuivi en 2015 avec une mise en œuvre des bonnes pratiques.

Côté Europorte, toutes les locomotives diesel grandes lignes sont équipées de boîtiers de suivi des consommations en énergie et la plupart des locomotives électriques le seront d'ici la fin de l'année. Le système de reporting et la sensibilisation des conducteurs à la conduite douce sont inscrits au programme de 2015. De plus, les 7 nouvelles locomotives DE18 à traction diesel-électrique sont dotées du système *Start & Stop* qui permet de réaliser des économies et de réduire l'impact environnemental.

ÉCO-PÂTURAGE

Au printemps 2015, Eurotunnel met en œuvre un éco-pâturage avec 15 moutons de race solognote sur un espace pilote de 3 hectares, le long des *Jardins ordonnés* près de la voie de sortie du terminal Passagers de Coquelles. Cette réalisation permet de maintenir la biodiversité, d'entretenir une zone difficile d'accès et de répondre aux mesures d'accompagnement du Terminal 2015.

RECYCLAGE DES TÉLÉPHONES MOBILES USAGÉS

Lors du renouvellement du parc de téléphones mobiles, Eurotunnel a confié la collecte et le traitement des matériels usagers à Mobile Vert. Cette entreprise spécialisée dans l'économie verte et solidaire a évité la mise au rebut de 372 téléphones. Après audit et test, 344 ont bénéficié d'une seconde vie et les 28 autres ont été recyclés, pour réutiliser 80 % de leurs composants.

92 %

DES TÉLÉPHONES

mobiles ont bénéficié d'une 2^e vie lors du renouvellement du parc



RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

ACCOMPAGNEMENT DE JEUNES DIPLÔMÉS

Groupe Eurotunnel s'engage auprès de jeunes qui, malgré leur solide formation (bac + 3 ou plus), n'ont pas encore trouvé un emploi. En 2014, sept jeunes diplômés ont été sélectionnés par le réseau Alliances de Lille pour bénéficier d'un programme de coaching avec des cadres de la Concession. Il ne s'agit pas de les recruter mais de les entraîner à conduire un processus de recrutement. L'accompagnement s'étend sur neuf mois. Il porte sur des conseils dans la rédaction du CV, des simulations d'entretiens d'embauche, une aide au développement du réseau personnel... Six des sept jeunes coachés par Eurotunnel ont retrouvé un travail au cours du programme ou sous trois mois. Forte de ce succès, l'entreprise a intégré une nouvelle promotion de sept nouveaux jeunes en 2015.



↑ UN ABRÍ PÉDAGOGIQUE À SAMPHIRE HOE

Doté d'une salle de classe de 60 m² et d'une salle d'exposition de 40 m², l'abri de Samphire Hoe (Kent), inauguré en novembre 2014, peut accueillir confortablement les nombreux scolaires ou touristes qui visitent la réserve naturelle créée au pied de la falaise de Shakespeare Cliff. Le bâtiment, cofinancé par Eurotunnel et l'*Heritage Lottery Fund*, permet aussi l'organisation d'expositions et d'ateliers de sensibilisation à la responsabilité sociétale et environnementale. Il a été construit selon les critères de l'éco-construction : des traverses de chemin de fer du terminal de Coquelles sont recyclées en bardage à l'arrière, la façade avant est en mélèze. Les bûches, provenant des arbres abattus lors des travaux de construction du Terminal 2015 à Folkestone, viendront alimenter les deux poêles à bois de l'abri durant l'hiver.

COURSE SOLIDAIRE

Dans le cadre des célébrations du 20^e anniversaire du Tunnel, le 17 juin 2014, une course solidaire a été organisée sur les deux terminaux selon le principe : 1 € collecté au bénéfice d'une organisation caritative par kilomètre parcouru. Les collaborateurs de la Liaison Fixe, qui ont réalisé 607 tours du parcours organisé sur le terminal de Coquelles et dans le Tunnel de service, ont récolté, avec l'abondement d'Eurotunnel, un montant de 6 785 € pour la Croix-Rouge française. Ceux qui ont marché, couru, sauté tout autour du terminal de Folkestone et dans le tunnel de service ont, eux, réuni, avec la contribution de l'entreprise, la somme de 3 395 £ au bénéfice de *The Children's Society*.



← JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

La 4^e participation d'Eurotunnel aux Journées Européennes du Patrimoine sur le thème *Patrimoine culturel, patrimoine naturel* coïncidait avec les 20 ans du Tunnel. Elle a rencontré un formidable succès : plus de 1 200 visiteurs se sont rendus à Folkestone le 13 septembre ou à Coquelles le 20 septembre pour découvrir les coulisses de la Liaison Fixe transmanche, les savoir-faire et l'expertise ferroviaire des équipes qui gèrent au quotidien le Tunnel.

EUROTUNNEL FAVORISE LES ÉCHANGES SCOLAIRES ANGLO-FRANÇAIS

Dans le cadre des commémorations du centenaire de la Première Guerre mondiale qui ont eu lieu à Boulogne-sur-Mer en octobre, Eurotunnel a apporté sa contribution par des traversées gratuites en Shuttle à 7 écoles primaires du Shepway (Kent). 400 écoliers britanniques, dont beaucoup n'avaient jamais encore voyagé en dehors du sud-est de l'Angleterre, ont ainsi pu découvrir l'histoire de la Grande Guerre mais aussi, à cette occasion, la langue, la culture et le style de vie français.

GB RAILFREIGHT ET LA RECHERCHE MÉDICALE

Tout au long de l'année 2014, les salariés de GB Railfreight ont choisi de collecter des fonds au bénéfice de *Leukaemia and Lymphoma Research*, une organisation de recherche médicale sur les cancers du sang, en organisant des randonnées à vélos, des quiz musicaux et en proposant des balades en train, notamment dans la région du Hampshire.

57

PRESTATIONS
diverses confiées à l'APF
en 2014 par le Groupe

DON D'UN VÉHICULE

Plûtôt que de finir à la casse, une camionnette en fin de service a été offerte à l'association d'aide sociale *Papa Tohanga Ohidi Sylvain et Fils*, fondée voici treize ans par un membre d'équipage en vue de contribuer à la création d'emplois dans les régions défavorisées de la République démocratique du Congo. Quatre tonnes de vêtements ont également été collectées auprès des salariés du Groupe en faveur de cette association.



↑ JOBS TRANSFRONTALIERS

Groupe Eurotunnel a participé, en octobre 2014, aux 5^e rencontres des Jobs transfrontaliers organisées à Fréthun (Pas-de-Calais). Une occasion de partager avec les centaines de personnes présentes les offres à pourvoir dans les différentes entités du Groupe.

PARTENARIAT AVEC L'ASSOCIATION DES PARALYSÉS DE FRANCE

Lors du renouvellement de son parc de téléphones mobiles, le traitement (réception, tri, test et audit) des appareils usagés a été effectué par l'APF avec qui Mobile Vert, spécialiste de l'économie verte et solidaire de la téléphonie, a un partenariat. Cet exemple d'économie circulaire souligne une nouvelle fois les engagements du Groupe en matière de respect de l'environnement et d'aide à l'insertion des personnes en situation de handicap. En 2014, le montant des travaux confiés à l'APF, dans le cadre d'une convention signée l'année précédente, a été multiplié quasiment par 5. Les travailleurs en situation de handicap, notamment de son atelier de Calais, ont réalisé au total pour Groupe Eurotunnel 111 500 € de prestations variées (travaux d'impression, fabrication d'emballages en bois, câblage électrique, tôlerie, numérisation de documents...), au lieu de 23 600 € en 2013.



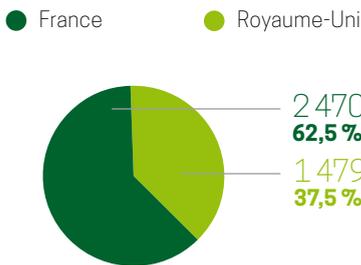
INDICATEURS

PRINCIPALES DONNÉES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

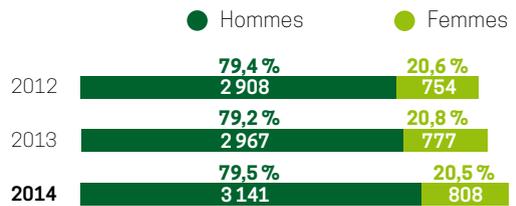
Les actions du Groupe en matière de RSE sont mesurées par un ensemble d'indicateurs extra-financiers audités et rendus publics chaque année dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel SE, accessible en ligne sur www.eurotunnelgroup.com

EFFECTIFS DU GROUPE

par pays (au 31 décembre 2014)



RÉPARTITION DES EFFECTIFS



La répartition en défaveur des femmes s'explique par la spécificité des métiers du Groupe, particulièrement ceux de la maintenance ferroviaire et des infrastructures

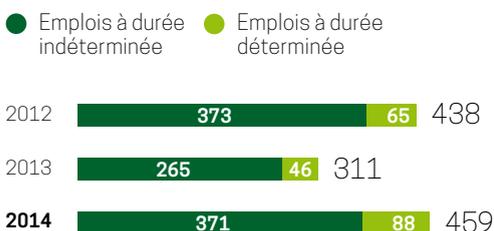
EFFECTIFS PAR ENTITÉ



3 949

EMPLOYÉS
dans le Groupe
au 31 décembre 2014
(+5,5 % par rapport
à 2013)

RECRUTEMENT



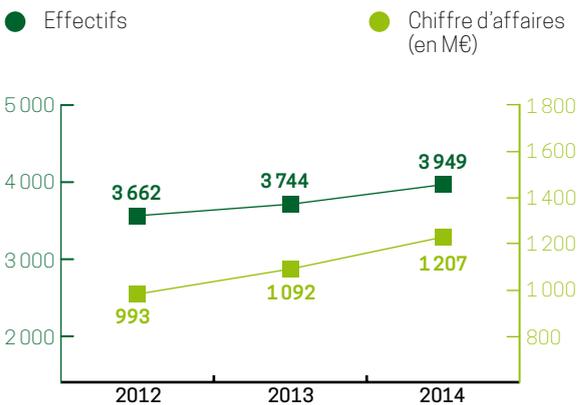
44 ANS

c'est l'âge moyen des effectifs du Groupe en 2014 (45 ans en 2013). En 2014, le Groupe a poursuivi son travail de gestion de la pyramide des âges entrepris dès 2013

14,3 %

DES SALARIÉS
sont âgés de moins
de 30 ans en 2014,
contre 12 % en 2013

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES EFFECTIFS DU GROUPE*

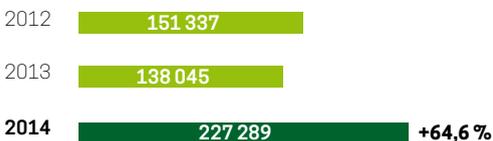


*Les données 2012-2014 sont reproduites telles que publiées

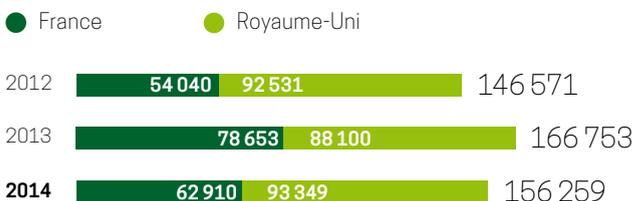
ABSENTÉISME (en %)



HEURES DE FORMATION



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (tonnes équivalents CO₂)



5,2 %

C'EST LE TAUX DE ROTATION du personnel Groupe en 2014

2^e

C'EST LA PLACE OBTENUE par Eurotunnel dans la catégorie « Transports et Logistique », du classement des meilleurs employeurs de France, réalisé par l'institut d'études Statista pour le compte du magazine français Capital

7,9 %

TAUX DE FRÉQUENCE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL AVEC ARRÊT

en 2014 (6,5 % en 2013). Le taux de gravité reste stable à 0,4 % en 2014, ce qui est très inférieur au taux observé dans les entreprises comparables

5,1 M€

C'EST LE COÛT

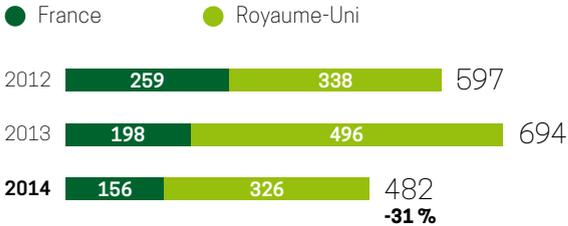
consacré à la formation des salariés par Groupe Eurotunnel en 2014



INDICATEURS

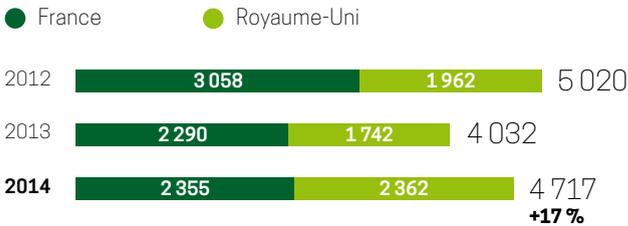
DÉCHETS INDUSTRIELS DANGEREUX

(en tonnes)



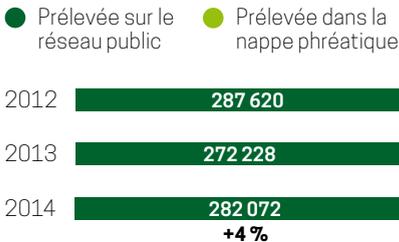
DÉCHETS INDUSTRIELS NON DANGEREUX

(en tonnes)



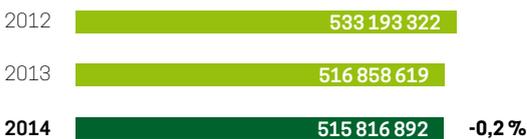
CONSOMMATION D'EAU

(en m³)



CONSOMMATION ÉLECTRIQUE

(en kWh)



CONSOMMATION EN GAZ NATUREL

(en kWh)



4

FOIS PLUS

de véhicules de service électriques sur les terminaux d'Eurotunnel, soit 32 voitures en 2014

750 M€

D'INVESTISSEMENTS

depuis 1994 pour la Liaison Fixe, dont 49 M€ en 2014 notamment pour Terminal 2015, le GSM-R et le renouvellement des rails

INVESTISSEMENT SOCIALEMENT RESPONSABLE (ISR)

Évalué pour ses performances dans les domaines de l'environnement, du sociétal et de la gouvernance par plusieurs agences de notation extra-financières, Groupe Eurotunnel figure en 2015 dans les indices ISR de référence :

FTSE4Good, STOXX Global ESG Leaders de Dow Jones, en particulier EURO STOXX Sustainability et STOXX Europe Sustainability.

Groupe Eurotunnel se place également 3^e dans l'indice Gaïa-Index, l'indice ISR des valeurs moyennes développé par IDMidCaps, Ethifinance, MiddleNext et la SFAF.



Europorte, le fret ferroviaire de qualité

En 2014, Europorte a poursuivi le développement de ses activités en Europe avec un objectif : l'excellence de la logistique ferroviaire, de la traction à la gestion déléguée d'infrastructures portuaires.

→ UN PARTENARIAT D'ACIER

Pour Sahaviriya Steel Industries (SSI UK), GB Railfreight assure non seulement le transport de 10 000 tonnes d'acier par jour mais aussi un service de manœuvres et de maintenance 24h/24 toute l'année, à Teesside (Middlesborough)



← 200 TRAINS PAR SEMAINE

Europorte France tracte plus de 200 trains en moyenne par semaine, ce qui représente le transport de 5 millions de tonnes de marchandises en 2014

↑ GESTION D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PORTUAIRES

Sur le port de Dunkerque, Socorail gère plus de 500 circulations de trains en moyenne par semaine ainsi que la maintenance du réseau ferré



← UN TIERS DU CHARBON TRANSPORTÉ PAR GB RAILFREIGHT

Grâce à ses nouvelles locomotives Class 66, GB Railfreight transporte plus de 30 % du charbon au Royaume-Uni

↓ 1 000^E TRAIN EUROPORTE-CÉRÉVIA

Europorte et Cérévia ont célébré, le 15 mai 2014, la circulation du 1 000^e train entre le hub bourguignon de Venarey-les-Laumes et le site des Tellines à Port-Saint-Louis (Port de Marseille - Fos). Près de 1,5 million de tonnes de céréales ont déjà été transportées depuis 2009



267
M€
de chiffre d'affaires
en 2014 (+ 8 %)

1 100
TRAINS
tractés par semaine
par Europorte

3^e
OPÉRATEUR
FERROVIAIRE
en France
et au Royaume-Uni

EUROPORTE, UN RELAIS DE CROISSANCE PÉRENNE

Depuis novembre 2014, une liaison ferroviaire relie deux plateformes intermodales proches de Lille et de Londres via le tunnel sous la Manche et la ligne à grande vitesse HS1. Ce service, exploité en synergie par plusieurs filiales d'Europorte, illustre le riche potentiel du fret ferroviaire européen si l'ensemble des acteurs concernés se mobilisait pour lever les freins à son développement, 20 fois moins polluant que la route.

CINQ ANS DE DÉVELOPPEMENT CONTINU

Europorte France consolide son activité dans une conjoncture difficile.

Premier opérateur privé de fret ferroviaire en France, Europorte France est présent sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport. Cinq ans après sa création, la filiale de Groupe Eurotunnel s'appuie sur la qualité de son service, sa fiabilité et sa ponctualité reconnues, pour développer son activité à un rythme soutenu. Trois principaux événements conjoncturels ont cependant pesé sur la rentabilité opérationnelle en 2014 : la grève de la SNCF qui a empêché les trains d'Europorte de circuler en France au mois de juin contribue à la détérioration de la marge d'exploitation ; la mise en œuvre des nouveaux contrats signés dans le cadre de la politique de diversification de la clientèle implique des délais et des frais de démarrage significatifs bien que non récurrents, ce qui entraîne, cette année, une hausse des charges d'exploitation ; enfin, les mauvaises conditions météorologiques ont pesé sur les productions de céréales. Les tonnages de grains tractés entre la Bourgogne et le port de Marseille par l'opérateur ferroviaire territorial, Bourgogne Fret Services (filiale commune d'Europorte et de Cérévia), ont ainsi baissé de moitié. Europorte a néanmoins réussi à réorienter une partie de ces flux vers les ports du Rhin et de la Moselle.



↑ NOUVEAUX CONTRATS

Des renouvellements longue durée et la signature de nouveaux contrats importants témoignent de la confiance des clients dans la qualité de service d'Europorte France. Depuis juillet 2014, l'entreprise assure le transport d'engrais pour Borealis, un groupe chimique présent notamment dans les produits de base pour fertilisants, à raison de trois rotations par semaine entre Le Grand-Quevilly et la façade

atlantique. Le cimentier Holcim a signé l'acheminement vers Rouen de clinker (matière première du ciment artificiel), et Saipol, filiale de Sofiprotéol propriétaire des huiles Lesieur, pour un nouveau flux d'oléagineux vers le port de Sète. Lhoist a renouvelé le transport de chaux et Exxon a reconduit Europorte, après un appel d'offres gagné face à une filiale de la SNCF, pour le transport de carburant dans le sud de la France.

NOUVELLES LOCOMOTIVES

La rationalisation du parc des locomotives, source de gains de productivité significatifs en maintenance, s'accélère. Avec les 4 nouvelles Euro 4000 livrées en 2014, le nombre de ces machines les plus puissantes et fiables en Europe atteint maintenant les 24 unités. La commande de 8 autres a été confirmée. Leurs livraisons sont prévues en 2015 et 2016.

Les anciennes machines de moyenne puissance G1206 auront toutes été remplacées mi-2015 par 7 locomotives DE18 à traction diesel-électrique adaptées aux manœuvres les plus exigeantes. Tout ce parc est exploité en location.

SUIVI DES TRAINS EN TEMPS RÉEL

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 voient 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...

↓ ENTRETIEN DES RÉSEAUX CAPILLAIRES

Europorte valorise son expertise acquise dans l'exploitation et l'entretien des réseaux ferrés portuaires en concevant et en rédigeant un nouveau référentiel de maintenance spécifique à ce type de réseaux, soumis à l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire) en vue de sa certification. L'efficacité et la compétitivité démontrées par les méthodes mises au point par Europorte pourraient aussi bien s'appliquer aux réseaux capillaires, ces petites lignes à faible trafic qui desservent les sites industriels. Le Groupe milite pour que ces capillaires soient entretenus et que leur maintenance soit confiée à des opérateurs privés, à l'exemple de la ligne de 13,6 km entre Lалуque et Tartas dans les Landes, dont Europorte a obtenu l'exploitation en 2014.



↑ RÉSEAUX FERROVIAIRES DES PORTS

Socorail exploite et assure la maintenance des réseaux ferrés de 8 des 9 grands ports maritimes et fluviaux français : Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Le Havre, Paris, Rouen, La Rochelle, Strasbourg et le terminal de Bassens de Bordeaux.

Les contrats de gestion des infrastructures ferroviaires de ces ports ont donné d'excellents résultats en 2014, d'autant que Socorail a pu rattraper les insuffisances en matière de maintenance des gestions précédentes. Fort de son expertise, Socorail a remporté, début 2015, l'appel d'offres de Bordeaux Port Atlantique pour l'exploitation du terminal du Verdon dont les activités démarreront au 3^e trimestre 2015.

Dans ses activités traditionnelles de manutention, chargement et déchargement de wagons, maintenance ferroviaire sur les réseaux ferrés privés des sites industriels, Socorail a notamment remporté un important contrat dans les Pyrénées-Atlantiques, pour la traction ferrée, la maintenance et la manutention de wagons sur les plateformes de Lacq et de Mourenx, avec la création de 12 emplois.

GESTION OPTIMISÉE DES WAGONS

Europorte exploite en permanence un parc d'environ 3 000 wagons de marchandises de tout type en location, qui nécessite évidemment une gestion rigoureuse pour rentabiliser son utilisation. Le logiciel « Suivi de la Flotte des Wagons » (SFW), en cours de développement, permet déjà de fiabiliser la remontée des informations réglementaires, comme le kilométrage des wagons. En 2015, il assurera aussi un suivi précis des avaries, pour accélérer l'envoi du matériel en maintenance et accroître d'autant la disponibilité du parc.

CERTIFICATION MASE

Socorail est titulaire, pour ses 4 régions, de la certification MASE (Manuel d'amélioration Sécurité des Entreprises) valable pour une durée de 3 ans. Par ailleurs, l'entreprise détient les certifications ISO 9001 (système de management de la qualité) et Ecophyto (concernant l'application de produits phytosanitaires pour les opérations de désherbage).

GB RAILFREIGHT INVESTIT POUR SOUTENIR SON DÉVELOPPEMENT

Dans un contexte économique favorable, GB Railfreight, la filiale britannique d'Europorte, continue à enregistrer une forte croissance, dans de bonnes conditions de rentabilité.

GB Railfreight, 3^e opérateur de fret ferroviaire en Grande-Bretagne qui emploie plus de 600 personnes, s'appuie sur sa qualité de service et ses relations étroites avec les clients pour saisir toutes les opportunités qu'ouvre un marché dont la taille pourrait doubler d'ici à trois ans. Ses équipes développent des solutions de transport qui répondent aux attentes de nombreux secteurs tels que le charbon, la biomasse, l'énergie, la maintenance d'infrastructures, la pétrochimie, la construction ou l'intermodal. Pour preuve, le nombre de nouveaux contrats et les renouvellements signés en 2014. Ainsi, Network Rail a confié pour 5 ans à GB Railfreight l'acheminement de 80 % des fournitures nécessaires à l'entretien du réseau national : ballast, rails, traverses... L'entreprise a renforcé ses positions dans les agrégats en signant avec Sibelco Europe un contrat de transport de sable de silice des carrières de Norfolk vers trois usines des Midlands (11 trains par semaine) et avec Aggregate Industries pour tracter 5 trains d'agrégats par jour, 5 fois par semaine pendant 5 ans, depuis 6 carrières vers 10 destinations au Royaume-Uni. D'autre part, l'extension de la plateforme de Selby, dans le North Yorkshire, permet à GB Railfreight de tracter des trains de conteneurs longs de 610 mètres pour Mediterranean Shipping Company UK, depuis le port de Felixstowe.

GB Railfreight dynamise aussi sa branche de services ferroviaires en remportant le contrat de 15 ans avec Serco pour la ligne mythique *Caledonian Sleeper*, qui représente un chiffre d'affaires total de près de 120 M€. Depuis le 1^{er} avril 2015, GB Railfreight assure 6 rotations de nuit (du dimanche au vendredi) pour tracter les voitures-lits entre Londres et l'Écosse.



En 2014, GB Railfreight a transporté plus de 2,5 millions de tonnes de biomasse vers les centrales électriques au Royaume-Uni, notamment celles de Drax à Selby et pour E.ON à Ironbridge

1 000

TRAINS TRACTÉS

en une semaine par GB Railfreight, un seuil franchi pour la 1^{re} fois en novembre 2014, soit un trafic multiplié par 10 en 10 ans

DÉVELOPPEMENT DU PARC DU MATÉRIEL ROULANT

Pour faire face à l'évolution rapide de son activité, GB Railfreight investit dans de nouveaux matériels, dont :

21 locomotives Class 66 commandées à Electro-Motive Diesel, dont 13 livrées en 2014, portant la flotte à 71 unités

16 locomotives Class 92, acquises en 2014 auprès d'Europorte, contribuent au développement du fret ferroviaire international

1 Class 59, mise en service commercial en fin d'année 2014, permettant de tracter des lourds convois sur les lignes britanniques

18 triple wagons EcoFret loués à VTG Rail UK en 2014. Ces matériels innovants apportent d'importants gains de productivité dans le fret intermodal : un seul de ces ensembles de 3 wagons peut charger soit 3 conteneurs de 40 pieds, soit 2 conteneurs de 40 pieds et 2 de 20 pieds.

LIAISON FERROVIAIRE LILLE-LONDRES

Depuis la fin 2014, 5 trains circulent chaque semaine entre le terminal intermodal de Dourges (Lille) et celui de Barking (Londres), via le Tunnel et la ligne à grande vitesse HS1. Ils transportent, en conteneurs de 20 ou 40 pieds, différentes marchandises pour Procter & Gamble et d'autres entreprises. Le contrat, signé pour 3 ans avec le logisticien John G. Russell pour ses clients 2XL et Novatrans, illustre la compétitivité du fret ferroviaire face à ses concurrents maritimes et l'efficacité des synergies au sein d'Europorte. Le suivi du dossier est assuré par Europorte France, qui tracte les convois de Dourges à Fréthun, où les locomotives Class 92 de GB Railfreight prennent le relais pour les conduire jusqu'à Barking.

MYFERRYLINK
UN PAVILLON FRANÇAIS
sur le marché
maritime du Déroit

CIFFCO
NUMÉRO 1
de la formation
ferroviaire privée

ELECLINK
UNE INTERCONNEXION
de 1 000 MW
dans le Tunnel

DÉVELOPPEMENT DES AUTRES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Groupe Eurotunnel valorise son expertise transmanche, ses savoir-faire d'opérateur ferroviaire et l'exceptionnelle infrastructure du tunnel sous la Manche à travers différents projets de développement économique. Concessionnaire de la Liaison Fixe jusqu'en 2086, il poursuit également la mission d'aménageur public que le Royaume-Uni et la France lui ont confiée dans ce cadre.



RÉUSSITE COMMERCIALE ET OPÉRATIONNELLE

L'activité de MyFerryLink, filiale de Groupe Eurotunnel, a continué de croître en 2014 selon le plan de marche prévu. Mais après l'interdiction d'opérer à Douvres, signifiée en janvier 2015 par la commission de la concurrence britannique, cette activité doit quitter le Groupe.

10,3 %

DE PART
du marché fret sur le Déroit
du Pas-de-Calais



Tout au long de l'année 2014, MyFerryLink a assuré un service de qualité alors soutenu par une parfaite régularité des rotations des trois ferries entre Calais et Douvres. Fiabilité, respect des horaires, politique tarifaire optimisée ont renforcé la confiance des clients et contribué à offrir une qualité de service appréciée. Les volumes des trafics transportés fret et passagers ont permis une amélioration significative de l'EBITDA du segment maritime. Les perspectives pour 2015 étaient d'autant plus favorables que la mise en application des règles Marpol intervenait au 1^{er} janvier, dans un contexte du prix du pétrole baissier.

MyFerryLink a adapté la motorisation des moteurs pour accepter le fioul léger.



399 453
CAMIONS
transportés



337 654
VOITURES
transportées

DES DÉCISIONS CONTRADICTOIRES

Depuis l'ouverture de ses services en 2012, MyFerryLink a été soumise à l'examen des autorités de la concurrence française et britannique, à la demande d'un autre opérateur de ferries, pour déterminer si son activité pouvait entraîner une baisse de la concurrence sur le marché transmanche.

- 20 août 2012 : lancement de l'activité commerciale de MyFerryLink.
- 7 novembre 2012 : l'autorité française de la concurrence approuve la création de MyFerryLink sous certaines conditions.
- 6 juin 2013 : l'autorité de la concurrence britannique, la *Competition & Markets Authority* (CMA), interdit aux ferries de MyFerryLink d'accoster à Douvres. Groupe Eurotunnel fait appel.
- 4 décembre 2013 : le *Competition Appeal Tribunal* (CAT), juridiction d'appel, casse la décision de la CMA.
- 18 septembre 2014 : dans une ordonnance définitive, la CMA confirme son interdiction de juin 2013.
- 9 janvier 2015 : le CAT confirme la décision de la CMA d'interdire à MyFerryLink d'opérer à Douvres sous six mois.

UNE INTERDICTION ILLOGIQUE

Le CAT a reconnu des erreurs importantes de la part de la CMA dans le raisonnement et l'appréciation du dossier, points présentés par Groupe Eurotunnel et, indépendamment, par la SCOP. Mais l'instance d'appel a estimé que ces arguments n'étaient pas de nature à casser une nouvelle fois la position de la CMA. Cette décision qui contraint Groupe Eurotunnel à se retirer de l'activité maritime réduit la concurrence sur le Déroit et porte atteinte à la liberté d'entreprendre. Fier d'avoir créé à partir de rien un vrai fonds de commerce sous pavillon français, compétitif, le Groupe entend valoriser les investissements réalisés.

ELECLINK EN PHASE CONCRÈTE

L'étape administrative et réglementaire achevée, Eleclink s'apprête à engager les travaux et la commercialisation.

Joint-venture de Groupe Eurotunnel (49 %) et de Star Capital Partners (51 %), Eleclink conduit le projet d'une interconnexion électrique de 1 000 MW (en courant continu) entre le Royaume-Uni et la France via le tunnel sous la Manche. Après avoir signé en 2013 les offres de connexion avec les deux réseaux publics de transport d'électricité, le britannique National Grid (NGET) et le français Réseau de Transport d'Electricité (RTE), 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, 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 de long terme représenteront jusqu'à 80 % (soit 800 MW) de l'interconnexion. Il est prévu que les 20 % restants soient commercialisés sous forme de contrats de court terme auprès de réseaux de transport d'électricité, de sociétés de *trading* ou d'investissement.

Dès que l'attribution des marchés de construction des deux stations de conversion et de l'installation du câble sera réalisée, les travaux débiteront en 2015.



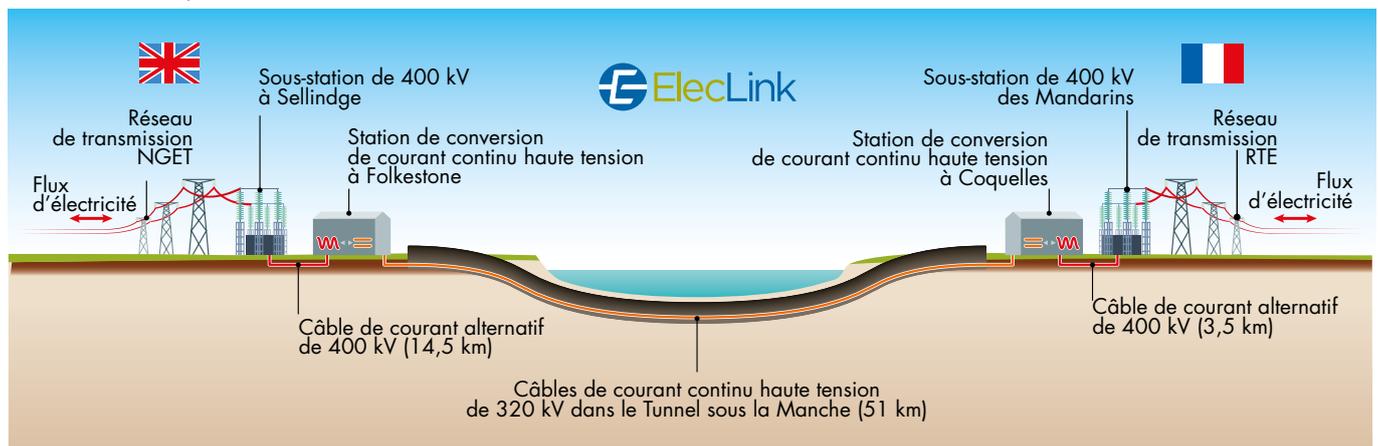
↑ CITÉ-EUROPE

Dans le cadre de la mission d'aménageur que les pouvoirs publics français lui ont confiée parallèlement à la Concession de la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel a déjà aménagé la Cité de l'Europe, devenue en 20 ans l'un des plus grands centres commerciaux de France, avec plus de 2 500 emplois créés et quelque 6 millions de visiteurs en moyenne chaque année. Il achève maintenant la commercialisation de la zone d'aménagement concertée (ZAC) mitoyenne. Un magasin de l'enseigne Lidl et plusieurs restaurants ont ouvert en 2014 et une station-service devrait les suivre en 2015. Enfin, une promesse de vente a été signée par un promoteur immobilier pour y construire des bâtiments tertiaires.

2018

MISE EN SERVICE
prévue de l'interconnexion
électrique de 1 000 MW

ELECLINK, COMMENT ÇA MARCHE ?



LE CIFFCO, EXPERT EN FORMATION FERROVIAIRE

Cette filiale de Groupe Eurotunnel s'impose comme la référence européenne des centres privés de formation ferroviaire.



Le 30 juillet 2014, la formation de conducteur de train du Centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO) a été inscrite au répertoire national des certifications professionnelles.

Le CIFFCO devient ainsi le premier et le seul organisme de formation, en dehors de la SNCF, habilité à délivrer un titre professionnel national reconnu par l'Etat dans le domaine ferroviaire, notamment dans le cadre des formations en alternance telles que l'apprentissage et les contrats de professionnalisation. Cette reconnaissance des compétences du CIFFCO est aussi celle d'un métier plein d'avenir. Les entreprises ferroviaires recrutent des centaines de conducteurs de locomotives chaque année.

Créé en 2012 à partir du département Formation d'Eurotunnel qui avait obtenu dès 2004 l'agrément de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour former des conducteurs, le CIFFCO s'impose à la fois comme département de formation pour l'ensemble des filiales du Groupe et comme le numéro 1 de la formation ferroviaire privée. Agréé à la fois par l'EPSF et son homologue britannique ORR (*Office of Rail Regulation*), le centre a obtenu en 2014 le renouvellement de son agrément pour 5 ans auprès de l'EPSF. Son offre de formation concerne de nombreuses habilitations, renouvellement de certifications et plus de 20 métiers ferroviaires. En 2014, le CIFFCO a réalisé un chiffre d'affaires de 2,7 M€ auprès de différentes filiales du Groupe et d'entreprises ferroviaires externes, telles que les filiales fret de la SNCF ou l'EPSF.

EN 2014, LE CIFFCO A RÉALISÉ :

- **EN INTERNE :**
26 720 jours de formation suivis par
2 831 salariés du Groupe
- **EN EXTERNE :**
13 030 jours de formation dispensés
à 4 026 stagiaires d'entreprises extérieures
1 475 attestations délivrées
67 conducteurs de trains certifiés.

↓ ÉCO-VILLAGE ET GOLF DE SANGATTE

Euro Immo GET, filiale de Groupe Eurotunnel, est chargée par la municipalité de Sangatte Blériot-Plage d'assurer l'aménagement du village éco-balnéaire et du golf de la Porte des Deux-Caps. Ce projet destiné à renforcer l'attractivité touristique de la région de Calais s'étend sur 160 hectares dont 120 pour le golf de 18 trous et 40 pour l'immobilier résidentiel (500 logements dont 240 en résidence de tourisme, 90 villas en bord de golf), un club-house et un hôtel spa de standing. En 2014, un urbaniste-conseil a effectué une actualisation du projet tenant compte de l'évolution de la demande depuis la conception du plan d'origine, notamment un intérêt moindre pour les résidences de tourisme, et de la nécessité d'effectuer quelques aménagements. Ils ont été soumis au comité technique fin 2014 pour approbation. Un premier diagnostic archéologique a été réalisé, en septembre, par le responsable scientifique de *Cap Calaisis-Terre d'Opale* sur la superficie dédiée à l'immobilier résidentiel et les conclusions de ce diagnostic ont été transmises au service départemental d'archéologie. Reste, avant de pouvoir commencer les travaux, à acquérir le foncier restant de 120 ha. La procédure d'acquisition pourra commencer dès le dépôt à la préfecture du dossier d'enquête parcellaire.



1,207
Md€
de chiffre d'affaires
en 2014

498
M€
d'EBITDA en 2014
(+ 32 M€ vs 2013)

385
M€
de trésorerie disponible
au 31 décembre 2014
(vs 277 M€ en 2013)

UNE CROISSANCE DURABLE ET PROFITABLE

En 2014, le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel SE a progressé de 7 %. Dans un contexte d'importants investissements et de coûts d'exploitation maîtrisés, le résultat avant impôt a quasiment doublé. L'objectif d'EBITDA 2015 a été atteint avec un an d'avance. Les perspectives s'annoncent favorables à moyen terme, sous l'influence de trois facteurs principaux : l'entrée en vigueur des règles Marpol, la croissance continue du marché du Déroit et l'ouverture de nouvelles dessertes pour les trains de passagers à grande vitesse.



DONNÉES 2014 PAR 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 Passagers et de Navettes Camions entre les terminaux de Coquelles et de Folkestone et gère également la circulation des trains à grande vitesse voyageurs Eurostar et des trains de marchandises des entreprises du Réseau Ferroviaire. Ce segment comprend également les activités des services corporate du Groupe.

Le **chiffre d'affaires** du segment, qui représente 70 % du chiffre d'affaires du Groupe en 2014, s'élève à 847 M€, en hausse de 6 % par rapport à 2013.

Le **chiffre d'affaires** du service Navettes s'élève à 527 M€, en hausse de 7 % par rapport à 2013.

Le marché transmanche camions sur le Déroit a progressé de 8 % et dépasse le niveau observé en 2007, avant la crise économique. Le trafic camions des Navettes d'Eurotunnel progresse ainsi de 6 % et sa part de marché s'établit à 37,8 % sur l'année.

La part de marché de l'activité voitures progresse d'un point à 51,5 % avec une hausse de trafic de 4 %. Celle des autocars diminue de 2 points à 39,5 %.

L'utilisation de 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 305 M€ en 2014, en hausse de 3 % par rapport à 2013.

Les **charges d'exploitation** s'élèvent à 353 M€, en augmentation de 6 % principalement due à la croissance de l'activité opérationnelle de la Concession.

SYNTHÈSE RÉSULTATS ANNUELS 2014 DE GROUPE EUROTUNNEL

- Chiffre d'affaires en hausse de 7 %* à 1,207 Md€
- EBITDA en progression de 7 % à 498 M€
- Résultat opérationnel (EBIT) en amélioration de 32 M€ à 334 M€
- Résultat net après impôt : profit de 57 M€
- Free cash flow : 155 M€ (contre 129 M€ en 2013)
- Trésorerie disponible au 31 décembre 2014 : 385 M€ (contre 277 M€ au 31 décembre 2013).

**Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2013 présenté a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2014, soit 1 £ = 1,258 €*

EUROPORTE

Le segment Europorte intervient sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises en France, notamment avec ses filiales Europorte France et Socorail, et au Royaume-Uni avec sa filiale GB Railfreight.

À 267 M€, le **chiffre d'affaires** d'Europorte augmente de 20 M€, en hausse de 8 % grâce notamment aux nouveaux contrats mis en oeuvre durant l'année et à l'extension du contrat avec Network Rail au Royaume-Uni.

L'augmentation de 11 % des **charges d'exploitation** reflètent la hausse de l'activité ainsi que les frais supplémentaires induits par le démarrage de plusieurs nouveaux contrats en 2014.

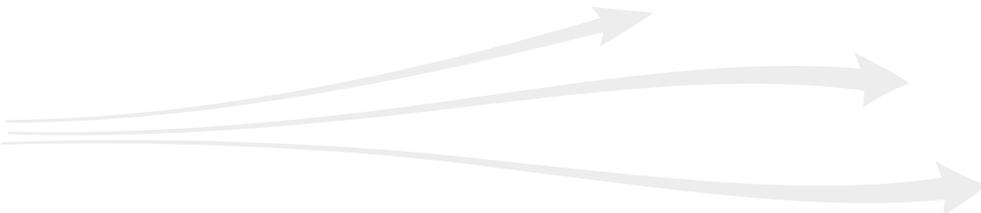
MYFERRYLINK

Les filiales du segment maritime MyFerrylink de Groupe Eurotunnel ont pour activité la location des trois ferries à la SCOP (société d'exploitation externe indépendante de Groupe Eurotunnel) et la commercialisation des billets de traversées transmanche des véhicules de tourisme et du fret. Les trois ferries sont exploités entre Calais et Douvres.

Ce segment a généré un **chiffre d'affaires** de 93 M€ en 2014, dont 12 M€ pour la location des ferries, en augmentation de 25 %. La part de marché fret de MyFerrylink a augmenté à 10,3 % pour l'année et celle du marché voitures à 6,9 %.

Les **charges d'exploitation** s'élèvent à 105 M€ pour la période et sont composées essentiellement de l'achat de traversées auprès de la SCOP, des droits de port liés au trafic transporté (19 M€) ainsi que des frais commerciaux et administratifs.

La marge d'exploitation en amélioration de 10 M€ reflète l'amélioration du coefficient de remplissage des ferries.



34 M€

C'EST LE VERSEMENT
en 2014 des remboursements
contractuels au titre de
l'Emprunt à Long Terme

+89 %

D'AUGMENTATION
du résultat consolidé avant
impôt de Groupe Eurotunnel
qui s'élève à 56 M€ en 2014

DONNÉES 2014 CONSOLIDÉES

MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)

La marge d'exploitation consolidée du Groupe est de 498 M€, en progression de 32 M€ par rapport à 2013, dont une amélioration de 26 M€ pour la Liaison Fixe, de 10 M€ pour MyFerryLink et une diminution de 4 M€ pour Europorte.

RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

À 166 M€ en 2014, les dotations aux amortissements restent stables.
Le résultat opérationnel est positif de 334 M€, en progression de 32 M€ par rapport à 2013.

RÉSULTAT AVANT IMPÔT

À 272 M€ pour l'exercice 2014, le coût de l'endettement financier net est en diminution de 5 M€ en raison de la baisse des taux d'inflation et de l'impact qui en découle sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière. La variation du poste « Autres charges et produits financiers nets » reflète principalement les écarts de changes latents générés par l'impact de l'appréciation de la livre sterling contre l'euro sur les créances et dettes intra-groupe. Le résultat consolidé avant impôt est un profit de 56 M€, en augmentation de 26 M€ (+89 %).

RÉSULTAT NET

En 2014, le poste « Impôts sur les bénéfices » intègre une charge de 2 M€ essentiellement au titre de la taxe sur les dividendes, de 2 M€ d'impôts sur les bénéfices et de 5 M€ de produit d'impôt différé net.
Le résultat consolidé après impôts de Groupe Eurotunnel de l'exercice 2014 est un profit de 57 M€.

TRÉSORERIE

Le *free cash flow* généré en 2014 s'élève à 155 M€ par rapport à 129 M€ en 2013. La trésorerie disponible s'élève au 31 décembre 2014 à 385 M€ (contre 277 M€ au 31 décembre 2013), après des dépenses d'investissement nettes d'un montant de 77 M€, des dépenses de financement net divers de 214 M€, du paiement du dividende de 81 M€ et de 34 M€ au titre du remboursement contractuel de l'Emprunt à Long Terme.

PERSPECTIVES

L'activité reste dynamique, tirée par la reprise économique en Grande-Bretagne et les signes d'amélioration en Europe. Le Groupe reste confiant dans sa capacité à générer tant pour le transmanche que pour le fret ferroviaire une croissance durable et à augmenter encore sa résistance aux aléas économiques. Aussi Groupe Eurotunnel table sur une croissance de son EBITDA* selon les objectifs suivants:

- 2015 : 535 M€
- 2016 : 580 M€.

À moyen terme, plusieurs facteurs favorables jouent pour Groupe Eurotunnel :

- la poursuite de la croissance du marché du Déroit des camions et des passagers,
- la volonté de la concurrence britannique de limiter à deux le nombre d'opérateurs maritimes à Douvres et l'application des règles Marpol de protection de l'environnement,
- le lancement de nouvelles dessertes ferroviaires telles qu'Amsterdam/Londres,
- les perspectives de croissance du fret ferroviaire.

* Au taux de change de 1 £ = 1,3 € et hors MyFerryLink

COMPARAISON DES COMPTES DE RÉSULTATS DES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2014 ET 2013

EN MILLIONS €	2014	2013 recalculé ¹	Variation 2014/2013	2013 publié
Taux de change €/£	1,258	1,258		1,187
Liaison Fixe	847	802	+6 %	779
Europorte	267	247	+8 %	239
MyFerryLink	93	74	+25 %	74
Chiffre d'affaires	1 207	1 123	+7 %	1 092
Liaison Fixe	(353)	(334)	+6 %	(327)
Europorte	(251)	(227)	+11 %	(220)
MyFerryLink	(105)	(96)	+9 %	(96)
Charges d'exploitation	(709)	(657)	+8 %	(643)
Marge d'exploitation (EBITDA)	498	466	+7 %	449
Amortissements	(166)	(166)	=	(166)
Résultat opérationnel courant	332	300	+11 %	283
Autres produits opérationnels nets	2	2	=	2
Résultat opérationnel (EBIT)	334	302	+11 %	285
Quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence	(1)	(1)	=	(1)
Coût de l'endettement financier net	(272)	(277)	-2 %	(269)
Autres (charges) / produits financiers nets	(5)	6		5
Résultat avant impôt : profit	56	30	+89 %	20
Impôts sur les bénéfices	1	81		81
Résultat net : profit	57	111		101

1- Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2013 présenté a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2014, soit 1 £ = 1,258 €.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Pour une compréhension complète de cette analyse, merci de vous référer au Document de référence 2014 de Groupe Eurotunnel accessible sur



www.eurotunnelgroup.com

- Les comptes consolidés du Groupe sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union Européenne au 31 décembre 2014. Ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SE le 17 mars 2015 et ont été certifiés par les Commissaires aux comptes.

155 M€

DE FREE CASH FLOW
générés en 2014, en augmentation
de 26 M€ vs 2013 en raison
principalement de l'augmentation
du flux de trésorerie lié aux
activités opérationnelles

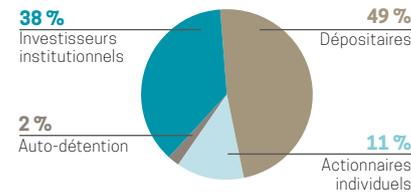
FICHE SIGNALÉTIQUE DE L'ACTION GET

- Code ISIN : FR0010533075
- Code mnémotechnique : GET sur NYSE Euronext™ Paris et NYSE Euronext™ Londres
- Date d'introduction : 2 juillet 2007
- Places de cotation : Euronext™ Paris (Eurolist compartiment A), UK Listing Authority à Londres (à titre standard)
- Plateformes de négociation : NYSE Euronext™ Paris et NYSE Euronext™ Londres
- PEA : éligible
- PEA-PME des ETI cotées sur Euronext : éligible
- Indices principaux : SBF 120, FTSE All-World, FTSE Medium Cap, DJ Stoxx 600, Next 150, MSCI World Index, MSCI Europe, FTSE4Good
- Secteur d'activité : transport industriel
- Capital social de Groupe Eurotunnel SE : 220 000 000 €
- Nombre d'actions : 550 000 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € entièrement libérées.

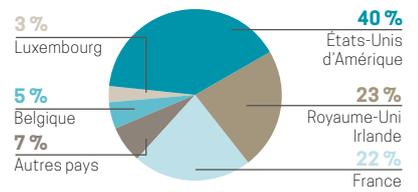
STRUCTURE DE L'ACTIONNARIAT*

280 000 actionnaires détenteurs d'un portefeuille moyen de 3 992 actions.

RÉPARTITION DU CAPITAL PAR TYPE D'ACTIONNAIRES



RÉPARTITION DU CAPITAL PAR LOCALISATION DES TENEURS DE COMPTES

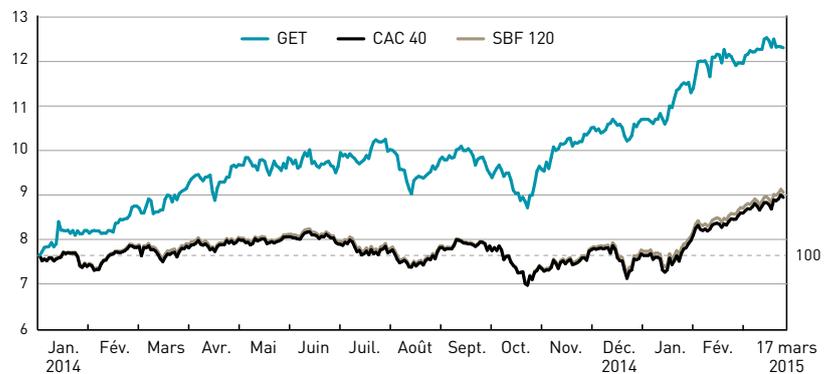


* Source : sur la base du TPI, réalisé en janvier 2015, de 1 000 actions et plus, du registre nominatif (BNP Paribas Securities Services et Computershare) et d'une estimation pour les détenteurs de portefeuilles compris entre 100 et 1 000 actions.

ÉVOLUTION DU COURS DE BOURSE DE L'ACTION GET

du 1^{er} janvier 2014 au 17 mars 2015, date d'arrêté des comptes

En euros



Variation des indices à partir d'une valeur 100 à compter du 1^{er} jour de la période considérée.

CAPITALISATION BOURSIÈRE

6,8
MILLIARDS €
au 17 mars 2015

DIVIDENDE PAR ACTION



Documentation disponible en ligne, accessible aux non-voyants
www.eurotunnelgroup.com

- Document de Référence du Groupe Eurotunnel, incluant le Rapport financier annuel
- Rapport d'activité et de Responsabilité sociétale de l'entreprise
- Espace actionnaires et investisseurs en ligne, dont les lettres aux actionnaires et les présentations aux investisseurs
- Toutes les informations réglementées
- Documentation sur l'Assemblée générale des actionnaires
- Retransmission vidéo des temps forts de l'Assemblée générale des actionnaires
- Vidéos sur l'actualité du Groupe.

EN 2014, RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES INDIVIDUELS

- 7 éditions de la Voie de l'Avenir, la lettre d'information dévolue aux actionnaires individuels du Groupe
- 49 alertes email informant de la publication d'un communiqué ou d'une lettre aux actionnaires, de la diffusion d'une interview ou d'une vidéo sur le Groupe
- 4 450 sollicitations d'actionnaires individuels (téléphone, courriels, courriers, etc).

LES INVESTISSEURS INSTITUTIONNELS ET ANALYSTES FINANCIERS

- 74 réunions et conférences téléphoniques avec des investisseurs et des analystes financiers organisées notamment à l'occasion de la publication de résultats
- 18 journées de road-show en Europe, notamment à Paris et à Londres, aux Etats-Unis d'Amérique, en Asie et en Australie
- 7 participations à des conférences organisées par de grandes institutions financières, principalement en France (Paris, Lyon, Nice), à Londres et à Francfort-sur-le-Main
- 17 analystes financiers sell-side suivent la valeur GET.

CONTACTS

Centre Relations Actionnaires de Groupe Eurotunnel
B.P. 69 – 62904 Coquelles Cedex – France

N°Azur 0 810 627 627

PROPOSITION LOCAL DÉPARTS UN POSTE FIXE

Prix d'un appel local depuis un poste fixe
Du lundi au vendredi,
de 9h à 12h et de 14h30 à 17h
Email : info.actionnaires@eurotunnel.com

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

EUROTUNNEL
www.eurotunnel.com
www.eurotunnelfreight.com

SIÈGE D'EXPLOITATION
BP 69
62904 Coquelles Cedex
France

UK TERMINAL
Ashford Road
Folkestone,
Kent CT18 8XX
Royaume-Uni

EUROPORTE
www.europorte.com

EUROPORTE FRANCE
Tour LillEurope
11 Parvis de Rotterdam
CS 30 004
59777 Lille
France

SOCORAIL
Bâtiment Azur Plus 1
RN 568
BP 14
13161 Châteauneuf-les-Martigues
France

GB RAILFREIGHT
3rd floor
55 Old Broad Street
London EC2M 1RX
Royaume-Uni
www.gbailfreight.com

CIFFCO
Centre International de Formation
Ferroviaire de la Côte d'Opale
BP 10186
62104 Calais Cedex
France
www.ciffco.com

MYFERRYLINK
Tour LillEurope
11 Parvis de Rotterdam
CS 30 004
59777 Lille
France
www.myferrylink.fr

