

GROUPE EUROTUNNEL

RAPPORT D'ACTIVITÉ ET DE
RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

2013



Tryptique fondateur de la Liaison Fixe transmanche

Le Traité de Cantorbéry

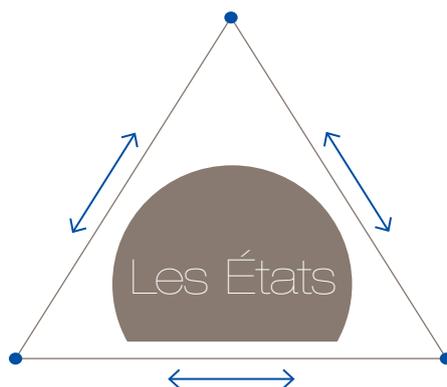
signé par les États français et britannique le
12 février 1986

Ratifié en 1987 par les parlements des deux pays, il autorise
la construction d'une Liaison Fixe transmanche
et son exploitation par des concessionnaires privés
sans financement ni garantie publics.

Le Contrat de Concession

signé le
14 mars 1986

Il définit les droits et les obligations d'Eurotunnel en ce qui concerne **la conception, la construction, le financement et l'exploitation d'une autoroute ferroviaire** pendant toute la durée de la Concession, soit jusqu'en 2086. La Liaison Fixe transmanche comprend deux tunnels ferroviaires monovoie, un tunnel de service, deux terminaux et un système de Navettes transportant des véhicules routiers entre Coquelles (FR) et Folkestone (GB). Le contrat spécifie également les engagements des États au travers de la Commission intergouvernementale (CIG), afin de faciliter l'exploitation de la Liaison Fixe. Chaque année, le Groupe verse **une contribution au coût de fonctionnement de la CIG, qui s'est montée à 5 M€ en 2013.**



Les activités de Navettes ont une entière liberté tarifaire. Le RUC a été essentiel pour la structuration financière du projet en 1987 et sa restructuration de 2007.

La Convention d'Utilisation

ou RUC, pour *Railway Usage Contract*
a été signée avec les réseaux publics SNCF
et British Railways Board le
29 juillet 1987

Elle définit les **conditions d'accès à l'infrastructure et le cadre tarifaire** fondé sur les coûts à long terme, permettant de couvrir les dépenses d'exploitation et le recouvrement de l'investissement initial. Elle garantit un accès non discriminatoire à tous les opérateurs ferroviaires habilités par la CIG.

Aucune aide publique

UN CADRE JURIDIQUE ET UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PARTICULIER. « Not a public penny » (pas un centime d'argent public) : c'est à cette condition impérative qu'en 1986, Margaret Thatcher avait donné son aval à la relance du projet de tunnel sous la Manche. La Liaison Fixe transmanche a donc été réalisée entièrement à partir de financements privés, moyennant l'investissement le plus élevé jamais engagé dans un système de transport : près de 15 milliards d'euros. Pour assurer la viabilité et la visibilité à long terme du projet, les États l'ont encadré par les trois textes fondateurs présentés ci-dessus. Ils prévoient notamment que le Concessionnaire doit recouvrer auprès des opérateurs ferroviaires empruntant le tunnel sous la Manche, au moyen de ses redevances, les coûts à long terme de la Liaison Fixe attribuables au réseau ferroviaire, conformément à l'article 8.2. de la Directive européenne 2001/14. C'est ce qu'a confirmé le Tribunal Arbitral en mai 2005 après un recours de la SNCF, décision reconfirmée par la CIG le 5 décembre 2013, après un recours d'Eurostar, filiale de la SNCF. De leur côté, les États français et britannique, en réponse à l'avis motivé émis par la Commission européenne le 20 juin 2013, ont assuré leur soutien à Eurotunnel et confirmé le rejet des griefs exposés par la Commission européenne. Eurotunnel a une gestion particulièrement favorable aux opérateurs ferroviaires qui font circuler des trains via la Liaison Fixe. Les coûts d'exploitation qui leur sont refacturés ne représentent que 16 % de ceux du Tunnel. Ces coûts sont transparents et auditables. Le Document de Référence du Réseau Eurotunnel, publié sur le site internet de Groupe Eurotunnel, présente annuellement les modalités de tarification et n'introduit aucune discrimination entre les opérateurs ferroviaires.

Profil

Groupe Eurotunnel, société cotée sur les marchés boursiers de Paris et de Londres, intervient dans les métiers de la gestion d'infrastructures et des opérations de transport. Toutes ses filiales placent la qualité de service et l'expérience client, la sécurité, l'innovation, la responsabilité sociale et le développement durable au cœur de leur stratégie de développement et d'investissement.

L'exploitation de la Liaison Fixe transmanche, dont Groupe Eurotunnel est concessionnaire jusqu'en 2086, constitue son activité principale.

Cette autoroute ferroviaire ouverte en 1994 est empruntée par 2,5 millions de voitures et 1,4 million de camions par an, ce qui en fait, de loin, le leader mondial du ferroulage.

Le Tunnel accueille aussi des trains à grande vitesse de passagers et des trains de marchandises.

En vingt ans, près de 330 millions de voyageurs et 300 millions de tonnes de fret l'ont déjà traversé.

Relais de croissance créé en 2009, l'ensemble Europorte forme aujourd'hui le 3^e opérateur de fret ferroviaire (traction) en France et au Royaume-Uni et offre une gamme complète de services dans les domaines de l'exploitation et de la gestion d'infrastructure ferroviaire et des prestations logistiques.

Groupe Eurotunnel affrète par ailleurs sous le nom de MyFerryLink trois ferries, dont il est propriétaire, à une société d'exploitation maritime et assure la commercialisation des billets de traversée, ce qui permet ainsi de compléter l'offre de solutions pour traverser le détroit du Pas-de-Calais.

Le Groupe poursuit le développement de ses activités en optimisant ses savoir-faire et ses actifs et assume sa mission d'accompagnement économique et d'aménageur que lui ont confiée les États français et britannique voici 20 ans.

Sommaire

02

Message du Président
Les temps forts en 2013

05

Stratégie

Le bénéfice client,
condition de tout investissement

09

Liaison Fixe

Navettes *Le Shuttle*, Navettes Camions,
Trains à grande vitesse et trains de marchandises
Innovations et investissements

05

Retrouvez le **Rapport
Responsabilité Sociale
de l'Entreprise**

en cahier central, pages I à VIII



13

Fret ferroviaire

Europorte et ses filiales

17

Développements

MyFerryLink
Mission d'aménageur

21

Informations financières

Analyse financière de Groupe Eurotunnel
Actionnaires et investisseurs



05

Document de Référence

Pour une compréhension complète des activités et données financières, merci de vous référer au Document de Référence 2013 accessible sur www.eurotunnelgroup.com



Cher actionnaire,

L'année 2013 s'est avérée meilleure encore que l'année 2012, pourtant marquée par des événements exceptionnels comme les Jeux Olympiques de Londres : pour la première fois, le chiffre d'affaires du Groupe a dépassé le milliard d'euros, à 1,092 Md€, en hausse de 12 % par rapport à 2012. La capitalisation boursière au 12 mars 2014 atteint 4,7 Md€.

Dans nos trois domaines d'activité, les trafics ont été excellents. Les Navettes ont battu des records de fréquentation, Eurostar a franchi le cap des 10 millions de passagers, le fret ferroviaire a continué à se développer, et l'activité maritime a trouvé sa place, en renforçant la concurrence sur le marché des ferries.

Les résultats financiers sont à l'unisson de ces succès : l'EBITDA atteint 449 M€, le résultat opérationnel 285 M€. Notre objectif est maintenant de franchir la barre des 500 M€ d'EBITDA. Cela devrait se faire en 2015. À cette même date, le Groupe paiera des impôts sur les bénéfices, signe de la normalité la plus absolue, et commencera à utiliser les reports

déficitaires accumulés depuis l'origine. Comptablement, leur valeur doit être maintenant reconnue.

Ceci nous conduit à un résultat net après impôt de 101 M€ dont 81 M€ sont de nature exceptionnelle.

Le modèle économique de la Concession a été conforté : suite à une plainte d'Eurostar, la CIG, dans sa décision de décembre 2013, a clairement confirmé qu'Eurotunnel, qui a investi 15 Md€ dans la Liaison Fixe sous la Manche (dont 5 Md€ pour la partie ferroviaire) est légitime à en recouvrer les coûts à long terme. Précédemment, les États français et britannique avaient répondu dans le même sens à la Commission européenne. L'horizon est maintenant dégagé pour nous permettre de franchir une nouvelle étape dans l'ambition qu'est la nôtre pour l'activité de la Liaison Fixe.

En ce qui concerne le trafic des trains à grande vitesse (voyageurs), certaines études montrent que le potentiel à l'horizon 2020 est supérieur à 14 millions de passagers par an. Aux opérateurs ferroviaires de s'en saisir.

1,092

MILLIARD D'EUROS
de chiffre d'affaires consolidé
en 2013, en augmentation
de 12 % par rapport à 2012.

449

MILLIONS D'EUROS
d'EBITDA en 2013,
(+7 % par rapport à 2012
à données comparables).

82,5

MILLIONS D'EUROS
de dividende, soit 0,15 euro
par action, seront distribués
aux actionnaires au titre de
l'année 2013, si l'Assemblée
générale du 29 avril 2014
vote cette résolution.

En ce qui concerne le trafic des trains de fret, nous avons, grâce à notre mécanisme ETICA, réussi à relancer l'intérêt des opérateurs : +10 % de trains en 2013. Nous allons poursuivre et amplifier ce mouvement.

Quant aux Navettes, nous avons un marché porteur : tant pour les véhicules que pour les camions, la croissance britannique conduit à une augmentation visible des trafics. Nous allons continuer à investir pour augmenter corrélativement la qualité de service et la fréquence, éléments déterminants dans la compétition avec les ferries. Il faut voir en effet que les ferries vont devoir augmenter leurs tarifs pour financer la mise aux normes en matière de lutte contre la pollution. Et de plus, si MyFerryLink devait être interdit d'accéder au port de Douvres, cette réduction de concurrence se traduira inévitablement par une hausse des tarifs pour l'usager. Le report sur les services d'Eurotunnel performants et fiables en serait alors facilité.

En ce qui concerne Europorte, qui est maintenant profitable en termes

opérationnels, les perspectives sont aussi très bonnes. Bien que le fret ferroviaire soit décrié en France, il est considéré comme essentiel en Grande-Bretagne et ailleurs en Europe, et les investisseurs américains ou russes le considèrent comme une cible digne d'intérêt. Nous allons continuer sagement notre croissance organique dans ce domaine pour rentabiliser les investissements de modernisation que nous avons réalisés.

L'entreprise est en ordre de marche et les équipes – que je voudrais ici féliciter – sont mobilisées pour donner toujours plus. Nous pouvons être confiants. C'est la raison pour laquelle le Conseil propose à l'Assemblée générale du 29 avril prochain d'augmenter le dividende de 25 %, à 0,15 € par action.

Fidèlement,

Jacques Gounon,
Le 12 mars 2014



Gouvernance

Comité exécutif de Groupe Eurotunnel SA

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,
Directeur général 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 SA

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

Philippe Vasseur (né en 1943),
Administrateur indépendant

Tim Yeo (né en 1945),
Administrateur indépendant

Les notices biographiques des administrateurs de Groupe Eurotunnel SA, 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 2013 publié par Groupe Eurotunnel SA et accessible en ligne sur www.eurotunnelgroup.com

Nos succès ////

Le tunnel s'affiche sur l'autoroute A16

Depuis décembre 2013, deux panneaux de signalisation touristique sur fond marron indiquent aux automobilistes sur l'A16 la proximité du tunnel sous la Manche. De manière symbolique, 20 ans après son inauguration, le tunnel sous la Manche fait désormais partie du patrimoine national et mondial. Ces panneaux confirment également qu'Eurotunnel est devenu un acteur incontournable de l'aménagement du territoire et du développement économique du Calaisis. Pour renforcer l'ancrage du Tunnel auprès des clients, des panneaux ont également été installés sur les terminaux de Coquelles et de Folkestone.



Le tunnel sous la Manche

Meilleur transporteur international pour les autocars

Le Shuttle a reçu le prix du « meilleur transporteur pour les autocars », décerné par les autocaristes britanniques en avril 2013. Cette distinction récompense la qualité du service sur-mesure proposé aux clients : rapidité, fréquence, fiabilité, simplicité et réservation en ligne 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Projet majeur de génie civil des 100 dernières années

La Fédération internationale des ingénieurs-conseils (FIDIC) a sélectionné le tunnel sous la Manche et ses deux maîtres d'œuvre, les sociétés d'ingénierie Setec et Atkins, comme le projet majeur de génie civil des 100 dernières années.

Ce prix prestigieux, décerné pour la première fois en 1913, est attribué par un jury international composé d'ingénieurs-conseils et de maîtres d'ouvrages publics de renommée mondiale.



La Liaison Fixe vedette TV sur Canal+ et Sky Atlantic

Le tunnel sous la Manche est au centre de la série policière franco-britannique « Tunnel » diffusée fin 2013 par Sky Atlantic et Canal+. Au fil des 10 épisodes, le téléspectateur circule dans *Le Shuttle*, découvre le tunnel de service, le centre de contrôle ferroviaire, les ateliers de maintenance et même le puits de Sangatte. Le tournage a mobilisé, en mars 2013, près de 150 collaborateurs français et britanniques volontaires, qui ont veillé à la sécurité des équipes de tournage ou participé comme figurants. En octobre, tous ont été invités à assister à la projection en avant-première des deux premiers épisodes, organisée par la production à Ashford et à Calais.

Prix de la « meilleure politique RSE d'un grand groupe »

Lors de la première édition de la Nuit de l'Entreprise Solidaire et Responsable, le 28 octobre, Groupe Eurotunnel a reçu cette distinction qui salue l'ensemble des actions menées depuis sa création en matière de développement durable et atteste de son engagement au quotidien en faveur d'une croissance responsable construite sur des valeurs de solidarité et de dialogue.



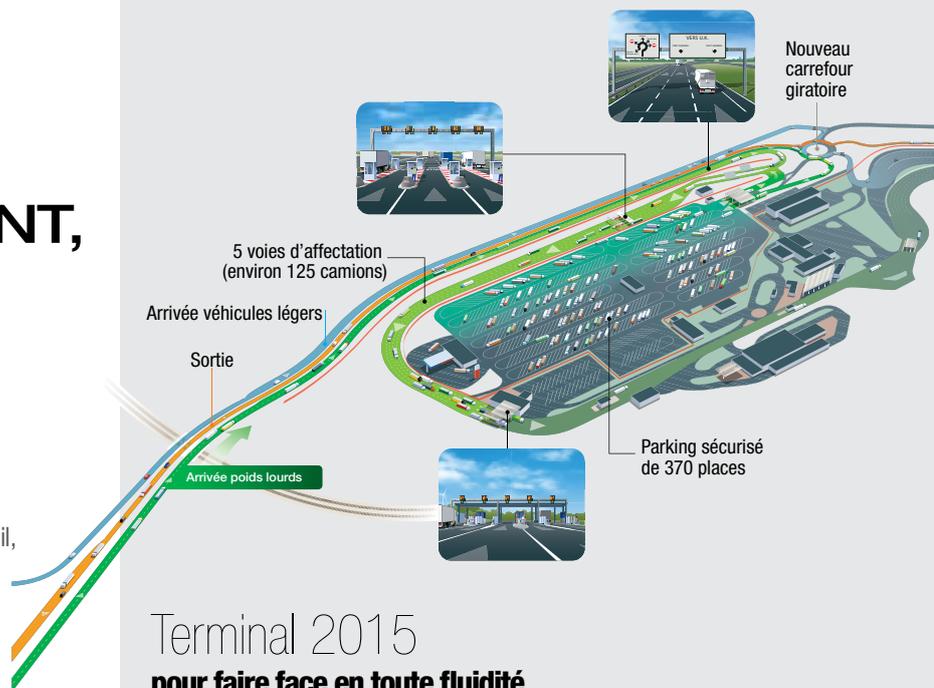
Stratégie

Groupe Eurotunnel place l'attention portée à chaque client au cœur de sa stratégie de développement. Pour ses équipes, la qualité de service est une priorité à la fois quotidienne et stratégique.



LE BÉNÉFICIAIRE CLIENT, CONDITION DE TOUT INVESTISSEMENT

Ancré dans une culture binationale où la notion de « client » prévaut, Groupe Eurotunnel investit constamment dans l'adaptation de l'offre, la qualité de l'accueil, la ponctualité, la fluidité, le confort et la sécurité, autour d'un objectif central : accroître encore le haut niveau de qualité de service qui fonde sa croissance économique. Avec une règle d'or : toute innovation, tout projet d'investissement doit démontrer son apport pour les clients avant d'être engagé. Cette démarche d'amélioration continue prend aujourd'hui un relief particulier, quand, 20 ans après l'ouverture de l'exploitation, une nouvelle génération de clientèle se profile. Cet engagement se concrétise en 2013 par le lancement d'importants projets dans les différentes filiales du Groupe.



Terminal 2015

pour faire face en toute fluidité à la croissance attendue du trafic Camions

La capacité d'accueil des terminaux va être élargie afin d'offrir, à terme, jusqu'à 8 départs par heure de Navettes Camions, au lieu de 6 aujourd'hui. Le projet prévoit notamment la construction à Coquelles d'un parking payant sécurisé pour 370 poids lourds, l'augmentation du nombre de voies de péages de 4 à 6 et du nombre de voies d'accès à la barrière d'enregistrement de 2 à 5. L'une d'elles pourrait donner un accès direct aux Navettes, dans la perspective d'une offre premium garantissant aux transporteurs le temps de transit, sans aucun temps d'attente avant l'enregistrement. Une capacité d'accueil équivalente est prévue à Folkestone, notamment grâce à la création d'une nouvelle barrière d'enregistrement à 5 péages dévolus aux camions et de 5 voies d'accès y menant.

Une « Direction de l'Expérience Client » a été créée en septembre 2013 à la Concession. Cette organisation transversale prend en charge l'expérience du client pendant toute sa relation avec Eurotunnel, depuis ses premiers contacts sur le site Internet jusqu'à ses commentaires positifs ou négatifs à l'issue de son parcours. Elle fédère tous les projets d'amélioration de la qualité de service, prend en charge l'information des clients et le traitement de leurs demandes, avec l'ambition d'apporter des réponses individualisées aux attentes de chacun.

PLUS DE

92%

C'EST LE TAUX DE SATISFACTION des clients passagers des Navettes Le Shuttle, mesuré grâce aux 20 000 réponses de clients recueillies en 2013 par l'enquête menée chaque jour de l'année.

→ Téléphonie mobile dans les deux tunnels

En 2014, les principaux opérateurs de téléphonie mobile britanniques exploiteront l'infrastructure GSM-P mise en place par Eurotunnel avec Alcatel, pour permettre aux voyageurs de téléphoner, consulter Internet, envoyer des messages sous la Manche, dans le tunnel Nord, comme ils peuvent le faire dans le tunnel Sud, depuis 2012 déjà avec trois opérateurs français. Le dispositif d'information des voyageurs en temps réel, par SMS, en cas d'incident opérationnel, devient donc disponible dans les deux sens de circulation, comme sur les deux terminaux et à leur approche, grâce aux zones de réception du Wi-Fi gratuit encore étendues en 2013.



La rénovation des terminaux et du matériel roulant se poursuit à un rythme soutenu

Elle concerne aussi bien les bâtiments passagers Victor-Hugo de Folkestone et Charles-Dickens de Coquelles, que les aubettes de péages et les rampes d'accès. La neuvième Navette Passagers *Le Shuttle* est entrée complètement en service en 2013, la fiabilité de la climatisation de toutes les rames a été renforcée et leurs toilettes entièrement rénovées. Quant aux Navettes Camions, la campagne de rénovation et de modernisation des 19 wagons Club Cars qui accueillent les chauffeurs routiers se poursuivra jusqu'en fin d'année.



En 2013, le bâtiment passagers du terminal Victor-Hugo à Folkestone — et bientôt le terminal Charles-Dickens à Coquelles — a été réaménagé au niveau des meilleurs standards des aéroports internationaux pour accueillir les clients dans un espace convivial et adapté aux personnes à mobilité réduite.



Réactivité exceptionnelle, même à 100 m sous le niveau de la mer

Toute entreprise de transport ferroviaire doit faire face à des défaillances techniques aléatoires. La différence se fait par la capacité à en minimiser les conséquences pour les clients. Chez Eurotunnel, les équipes de maintenance aux compétences multiples sont prêtes à intervenir aussi vite que des secouristes, 24 heures sur 24, tenues de chantier, outils et matériels sous la main, moteurs allumés en période hivernale. Leur rapidité d'intervention n'a cessé de s'accroître au fil du temps. Grâce à cette organisation, la durée des interventions en cas de pannes techniques dans les tunnels, notamment sur les caténaires ou sur les trains, a pu être réduite de près de 30 % depuis plus de deux ans. En 2013, la disponibilité du Tunnel a été maintenue à 99,71 %, hors opérations de maintenance programmées.

→ Outils high-tech, information en temps réel

Eurotunnel mobilise les technologies numériques pour assurer un suivi et un accueil personnalisé des clients des Navettes Passagers *Le Shuttle* et des Navettes Camions depuis leur départ, pendant leur trajet vers le Tunnel et leur traversée du détroit. Différents projets en cours de développement associent dans ce but les SMS, les courriels, le GPS, les codes-barres, les réseaux sociaux, pour apporter à chacun confort et sérénité grâce à une information en temps réel, précise et pertinente.

→ La qualité de service, marque de fabrique d'Europorte

Premier opérateur ferroviaire privé en France et au Royaume-Uni, Europorte fait la différence par la qualité de service. Les 210 trains tractés en moyenne chaque semaine en France atteignent un taux de ponctualité remarquable. Dans la gestion des réseaux ferroviaires des ports, les transformations mises en œuvre à Dunkerque puis à Nantes-Saint-Nazaire ont fait école. L'efficacité de la maintenance, le *reporting* en toute transparence, la sécurité au travail mis en œuvre par Socorail lui ont permis de gagner tous les appels d'offres lancés depuis 2011. Fort de l'expertise de sa main-d'œuvre, Socorail reste également compétitif dans l'exploitation des installations terminales embranchées. En Grande-Bretagne, la haute qualité de service, préoccupation constante de la direction et des équipes opérationnelles de GB Railfreight, s'apprécie dans ses relations entretenues au quotidien avec ses clients, ses fournisseurs et ses partenaires.

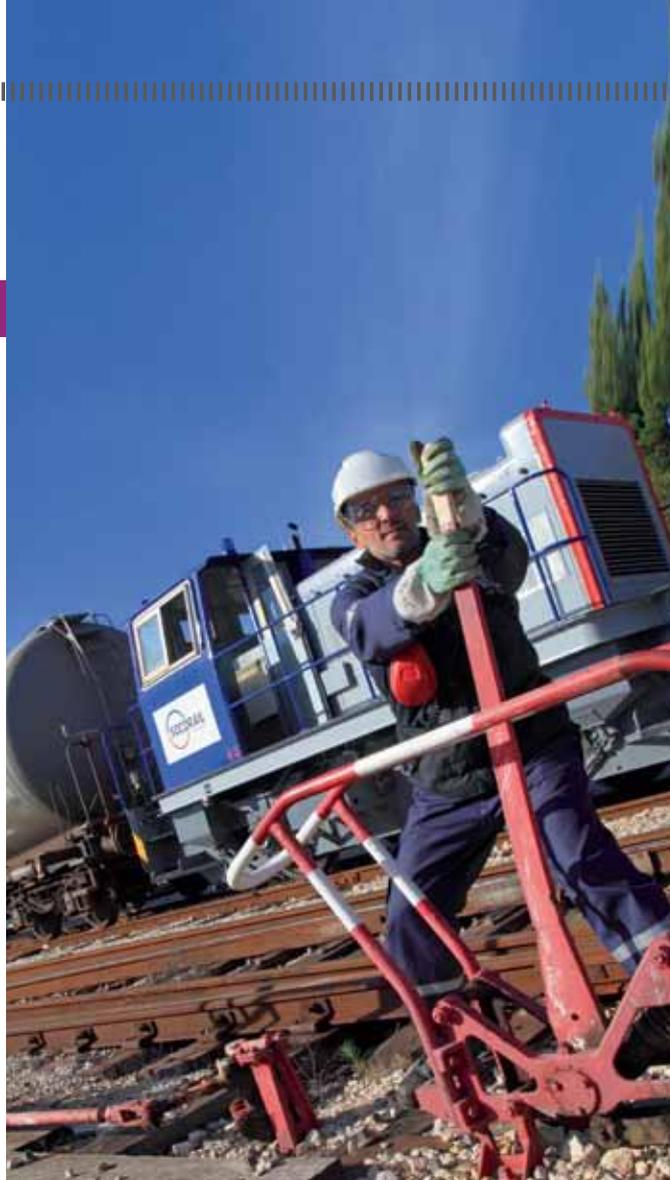


Dans le cadre de ses relations clients, GB Railfreight a profité du 150^e anniversaire du London Underground pour baptiser, au nom de Sir Peter Hendy CBE, Président de la Commission des transports de Londres, une locomotive utilisée dans le développement du réseau londonien.

MyFerryLink

régularité et service à bord

C'est en privilégiant la régularité de ses liaisons entre Calais et Douvres, la qualité de son service à bord, l'efficacité de ses équipes et sa présence sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, etc.) que l'opérateur maritime qui exploite les ferries est devenu un acteur indispensable du trafic maritime transmanche, en seulement 16 mois d'activité.



Les industriels font clairement confiance au fret ferroviaire tel qu'il est développé par Europorte et ses filiales, qui s'appuient sur la qualité de service, la sécurité et la ponctualité.

→ Des sillons protégés

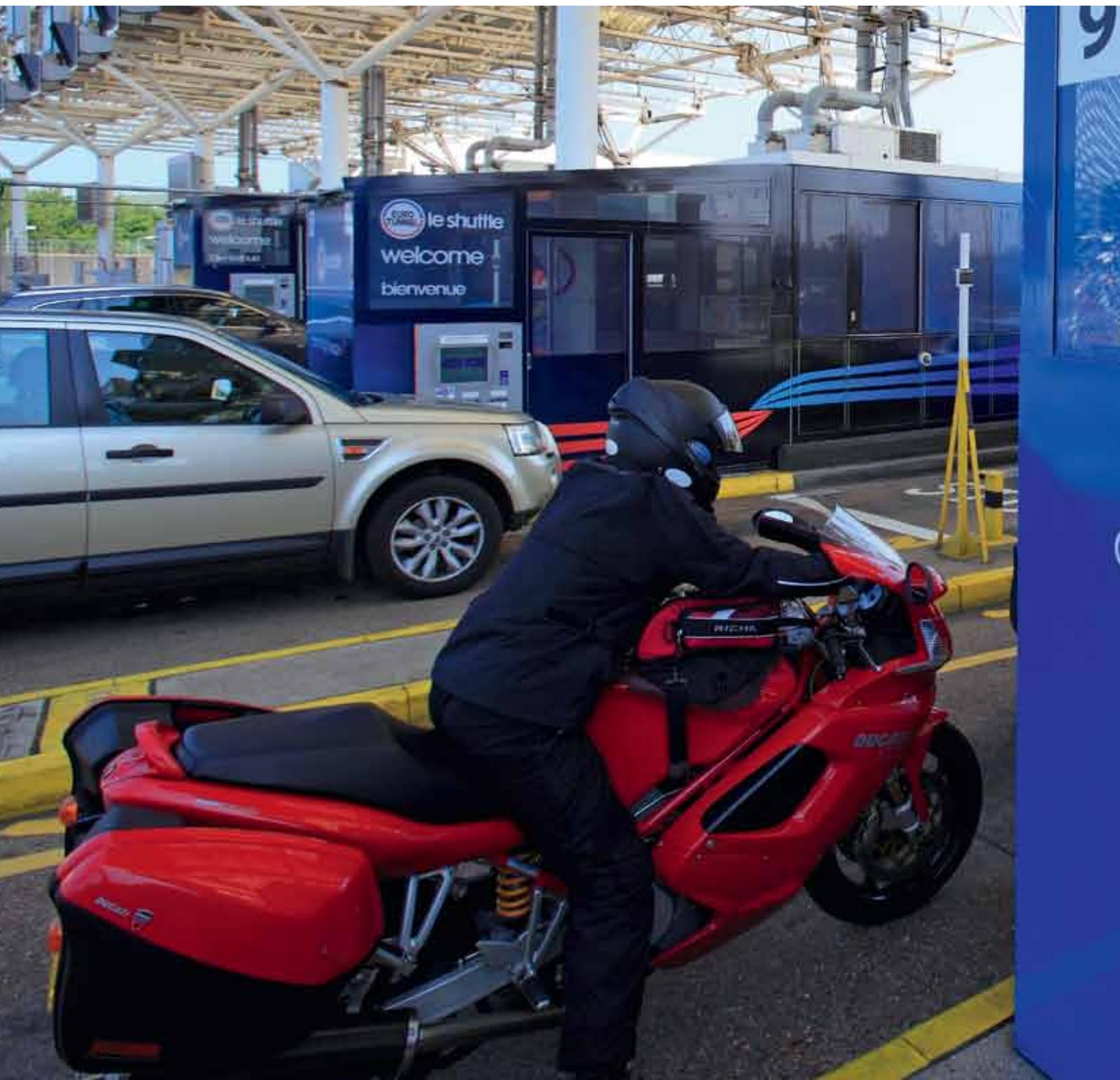
Selon Réseau ferré de France (RFF), 84 % des trains d'Europorte France partent à moins de 30 minutes de l'horaire de départ prévu. Ce taux de ponctualité remarquable au regard des standards du fret ferroviaire est de 82 % à l'arrivée. L'accord cadre renouvelé avec RFF en 2013, qui garantit les créneaux de circulation à Europorte dans une fourchette de plus ou moins une heure, a été étendu à quatre nouvelles lignes. Des accords sur la qualité des sillons prévoient de leur côté des compensations mutuelles en cas de non respect des horaires prévus.

17 %

DES TRAINS EUROSTAR se présentent avec un retard de plus de 3 minutes à l'entrée du Tunnel. Eurotunnel, dans sa gestion des circulations ferroviaires, leur accorde la priorité sur ses propres services de Navettes. Ainsi, grâce à son savoir-faire, le centre de contrôle ferroviaire (RCC) d'Eurotunnel réussit à insérer, dans le Tunnel, 86 % des Eurostar en retard sous un délai de 2 minutes.

Liaison Fixe

La reprise de l'économie britannique insuffle une nouvelle dynamique sur les marchés de la Liaison Fixe, avec de nombreux records de fréquentation historique pour *Le Shuttle* tout au long de l'année et le cap des 10 millions de voyageurs franchi par Eurostar fin 2013.



64 507

AUTOCARS

transportés en 2013 sur les Navettes *Le Shuttle*, soit une croissance de trafic de +9 % par rapport à 2012.



Le Shuttle

conforte sa place de leader

● Avec une croissance de trafic de 2 % en 2013, les Navettes *Le Shuttle* maintiennent leur part de marché Voitures à 50,5 %. Tous les records historiques ont été battus, notamment avec près de 16 000 véhicules de tourisme transportés le 17 août, soit le trafic le plus intense jamais atteint en une seule journée depuis l'ouverture du service en 1994.

● La poursuite de la politique tarifaire qui optimise les revenus en fonction des volumes et incite les voyageurs, en période de pointe, à partir en milieu de semaine plutôt que le week-end, démontre son efficacité : le chiffre d'affaire des Navettes *Le Shuttle* croît plus vite que le nombre de voitures transportées.

● Le 22 mai 2013, le cap du million d'animaux domestiques ayant voyagé à bord du Shuttle, depuis l'ouverture de ce service en 2000, a été franchi. *Le Shuttle* est reconnu comme le principal transporteur international : 68 % des animaux domestiques qui sont entrés ou sortis du Royaume-Uni en 2013¹ ont emprunté la Navette Eurotunnel.

1- Source Defra (Department for Environment, Food and Rural Affairs).

NOMBRE DE VOITURES TRANSPORTÉES*

2011	●	2 262 811
2012	●	2 424 342
2013	●	2 481 167

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

Navettes *Le Shuttle* /// Navettes Camions



Navettes Camions

Croissance soutenue du marché

● La nouvelle dynamique de l'économie britannique bénéficie au trafic transmanche du fret accompagné. Dans ce contexte, après avoir bénéficié en 2012 de la cessation d'activité d'une compagnie de ferries, Eurotunnel retrouve sa part de marché historique à 38,6 % sur l'année qui reste supérieure à la part de marché enregistrée en moyenne avant 2012.

● Le Groupe se donne les moyens de renforcer ses positions sur ce marché en investissant dans la capacité d'accueil de ses terminaux et prévoit le projet de commande de trois nouvelles Navettes Camions.

PLUS DE

20

MILLIONS DE CAMIONS

transportés à bord des Navettes Camions depuis l'ouverture du service en 1994, soit l'équivalent de plus de 260 millions de tonnes de marchandises transportées.



www.eurotunnelfreight.com

NOMBRE DE CAMIONS TRANSPORTÉS

2011	●	1 263 327
2012	●	1 464 880
2013	●	1 362 849



**NOMBRE DE PASSAGERS
TRANSPORTÉS PAR EUROSTAR***

(en millions)



* 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 à grande vitesse Succès des nouvelles dessertes

Le cap des 10 millions de voyageurs a été franchi cette année par les trains à grande vitesse d'Eurostar. Ce résultat reste toutefois en deçà des 20 millions de voyageurs que la SNCF prévoyait il y a 20 ans, avant l'ouverture du service.

Lié à un accroissement du nombre de départs, il montre cependant le potentiel de développement pour les trains de voyageurs.

Au printemps 2013, Eurostar a testé avec succès une desserte entre Londres, Lyon, Avignon TGV et Aix TGV. L'opérateur annonce son intention d'ouvrir des liaisons jusqu'à Marseille en 2015 et Amsterdam en 2017.

Après plus de trois ans de travail, Deutsche Bahn a obtenu en juin 2013 son certificat de sécurité lui ouvrant la possibilité de faire circuler des trains de voyageurs dans le Tunnel. Deutsche Bahn envisage d'ouvrir un service entre Londres, l'Allemagne et les Pays-Bas à partir de 2017.



+4

MILLIONS

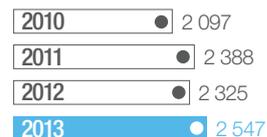
c'est le potentiel de passagers supplémentaires qui voyageraient dans le Tunnel avec la croissance des liaisons existantes et l'ouverture de nouvelles destinations en Europe par des opérateurs ferroviaires « grande vitesse » à l'horizon 2020*.

*Selon l'étude réalisée par PricewaterhouseCoopers.

Trains à grande vitesse voyageurs /// Trains de marchandises



**NOMBRE DE TRAINS
DE MARCHANDISES**



Trains de marchandises ETICA stimule le trafic

Le système d'aide au démarrage mis en place et intégralement financé depuis mai 2013 par Eurotunnel au bénéfice des entreprises ferroviaires lançant un nouveau service de fret via le tunnel sous la Manche porte ses fruits. Pas moins de 9 attributions ETICA (*Eurotunnel Incentive for Capacity Addition*) sont déjà intervenues.

Une relance bien engagée : en quatre ans, de 2010 à 2013, le trafic fret a progressé de 21 %, ce qui témoigne de l'efficacité des conditions économiques d'accès pour une relance robuste du fret ferroviaire transmanche.

+10%

EN 2013,
le trafic fret progresse quasiment
autant en nombre de trains (+10 %) qu'en tonnage (+11 %).

INNOVATIONS ET INVESTISSEMENTS AU SERVICE DES CLIENTS

→ Renouvellement des rails, troisième campagne

Soumis au trafic le plus intense au monde, les 100 km de rails des tunnels ferroviaires doivent être remplacés tous les 5 à 8 ans. Leur renouvellement est organisé en 3 ans (de 2014 à 2016), au cours des premiers semestres quand le trafic est moins intense, sans interrompre l'exploitation commerciale tout en garantissant la sécurité des infrastructures. Lors de la première phase de cette campagne semestrielle, les équipes de maintenance effectueront ces opérations durant plus de 30 nuits pour la terminer avant l'été 2014. Les nouveaux aciers, élaborés dans le cadre du programme de recherche i-trans, continueront d'être testés à cette occasion, pour achever la mise au point de l'alliage optimum, qui sera mis en œuvre au cours du renouvellement suivant. Eurotunnel sera alors le premier réseau ferroviaire au monde à l'utiliser.

→ Planification ferroviaire, un logiciel convivial

Une nouvelle application web d'ISIS, le logiciel de planification ferroviaire en temps réel, accessible sur tablette, a été mise en ligne début 2014. Dans la gestion des situations dégradées, elle va permettre de gagner de précieuses minutes pour remettre en service, fluidifier le trafic et informer la clientèle, aussi vite et précisément que possible.

Les tablettes tactiles, outils de mobilité

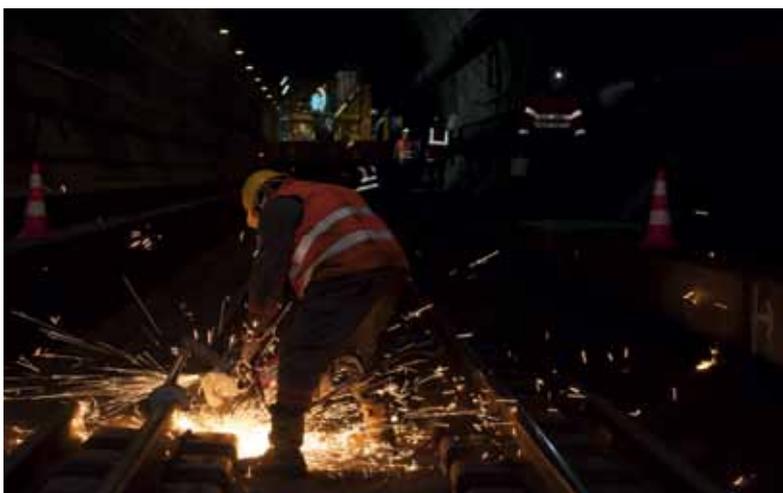
En assurant le partage de l'information en temps réel entre tous les collaborateurs concernés, les tablettes contribuent à renforcer la qualité de service et la sécurité. Elles vont, en 2014, équiper toutes les équipes du génie civil qui inspectent les tunnels, les techniciens de la maintenance programmée sur les Navettes Passagers et Camions, les conducteurs des bus qui acheminent les chauffeurs vers le club-car et les contrôleurs de sécurité chargés de vérifier les camions à leur embarquement sur les Navettes.



+18%

DE DURÉE DE VIE

pour les futurs rails du tunnel sous la Manche, qui pourront supporter le passage d'1 milliard de tonnes avant d'être remplacés, au lieu de 850 millions aujourd'hui.



→ Navettes Camions, vers la troisième génération

Pour faire face à l'accroissement rapide du trafic, Eurotunnel prévoit d'acquérir trois nouvelles Navettes Camions. En 2013, les travaux préparatoires à cette commande se sont poursuivis par des études aérodynamiques dans le Tunnel et des tests de différentes configurations de superstructures sur les wagons de type Arbel. De nouveaux déflecteurs, offrant moins de prise au vent, sont en cours d'élaboration, avec l'objectif de réduire d'au moins 10 % la consommation d'énergie de traction. Ils seront testés sur maquette puis au ban, avant les essais en circulation qui permettront de finaliser le cahier des charges des nouveaux wagons.

→ Un réseau Ethernet dans le Tunnel

Le système d'automates, qui pilote depuis 20 ans les équipements électriques et électromécaniques et assure les remontées d'information, va être progressivement remplacé d'ici à la fin 2015 par un réseau Ethernet à très haut débit, pour gagner en vitesse, en capacité de communication et autoriser la connexion des équipements électroniques les plus modernes.

PLUS DE

67 M€

C'EST LE COÛT TOTAL

des dépenses de l'important dispositif de sûreté consacré par Eurotunnel aux contrôles des accès et gardiennage des Terminaux de la Liaison Fixe transmanche depuis 2008, dont 11 M€ en 2013, pour garantir la sécurité des personnes et des biens, et la qualité de service à ses clients.

GROUPE EUROTUNNEL

RAPPORT RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

2013



UNE POLITIQUE DE RESSOURCES HUMAINES DURABLE

Groupe Eurotunnel met en œuvre une politique de ressources humaines qui fait du développement personnel de ses 3 744 collaborateurs et de leur employabilité une priorité absolue.

Au service de cette ambition, les actions menées au sein de chaque filiale s'inscrivent désormais dans le cadre d'une politique RH animée au niveau du Groupe, avec des objectifs de moyen terme clairement affichés en matière de pyramides des âges, de formation, de gestion prévisionnelle des compétences, de détection et d'accompagnement des talents, de partage de l'information et des procédures applicables. Il s'agit ainsi de contribuer avec force à la performance globale d'une entreprise en croissance, en anticipant les besoins futurs en termes de ressources humaines.



310

RECRUTEMENTS EN 2013
au sein du Groupe, dont 85 %
en contrat à durée indéterminée.

→ Assurer la relève

Le Groupe se prépare notamment à un renouvellement important de ses effectifs dans les prochaines années. Une forte proportion des salariés recrutés au démarrage de l'exploitation du Tunnel, voici 20 ans, travaille encore aujourd'hui pour la Concession, où 46 % des salariés ont plus de 45 ans. Le faible taux de rotation des effectifs, 5 % en 2013, témoigne du très fort attachement des salariés à leur entreprise.



→ Détecter les talents

Eurotunnel place ses processus d'évaluation des compétences et de fixation des objectifs individuels au sein d'un projet intitulé *People Management Cycle*. Un dispositif destiné aux cadres vient d'être mis en place afin de détecter les jeunes collaborateurs susceptibles de prendre à terme des responsabilités plus importantes et d'accompagner leur évolution avec des programmes de formation spécifique.

→ Intégrer des jeunes

Pour l'intégration des jeunes dans le Groupe, l'accent est mis sur l'apprentissage dont le volume a doublé au cours de l'année écoulée. En 2013, 60 apprentis de tous niveaux et 40 jeunes en contrat de professionnalisation (du bac pro au master) travaillent dans les différentes entités du Groupe Eurotunnel, contre 45 en 2012. Des négociations sont engagées avec les partenaires sociaux en vue de la mise en place de contrats de génération. Par ailleurs, pour recruter ses futurs talents, Groupe Eurotunnel intensifie la promotion de sa marque employeur auprès des grandes écoles notamment de commerce et d'ingénieurs et a initié un travail de présence sur les réseaux sociaux.



→ Assurer la formation, un pilier essentiel

La politique de formation du Groupe vise à renforcer les compétences des collaborateurs et à conforter leur employabilité en fonction des évolutions de l'entreprise. Pour ce faire, le Groupe s'est doté du CIFFCO, le premier centre privé européen de formation ferroviaire. Au-delà des exigences en matière de compétences métiers ou d'habilitation, l'effort de formation contribue aux évolutions des activités du Groupe et prend aussi en compte le développement personnel de chacun.

→ Construire ensemble un nouvel Intranet Groupe

Vitrine interne du Groupe et moyen performant de partage de l'information en temps réel, il a été conçu comme un outil visant à promouvoir la collaboration, la productivité, la conduite du changement de même que le développement de systèmes de gestion intégrés.



36

HEURES DE FORMATION
en moyenne par salarié
du Groupe en 2013.

→ Promouvoir un dialogue social constructif

Le Groupe conduit une politique continue d'échanges avec les instances représentatives du personnel et de relations directes entre les dirigeants et l'ensemble des collaborateurs, dans un climat franc et constructif. En témoigne la concertation sur différents projets en cours relatifs à « l'expérience client » ou la mobilisation spontanée des organisations syndicales pour défendre les intérêts de l'entreprise face au recours d'Eurostar devant la CIG. Début 2014, Groupe Eurotunnel et les instances représentatives du personnel sont parvenus à un accord sur la mise en place d'un Comité de Groupe France. Celui-ci a pour vocation à être une instance d'information réciproque, d'échange de vues et de dialogue entre la représentation du personnel et la direction du Groupe sur les orientations stratégiques et les enjeux sociaux majeurs au niveau de l'ensemble des filiales.

UN SYSTÈME DE TRANSPORT ÉCO-RESPONSABLE

Le moyen de transport transmanche le plus protecteur de l'environnement.

Dans sa conception même, le numéro 1 mondial des autoroutes ferroviaires présente des atouts environnementaux intrinsèques. Le tunnel sous la Manche, foré sous la mer, évite toute interaction avec le milieu sous-marin, le fret ferroviaire émet beaucoup moins de gaz à effet de serre que le transport routier et la traction électrique est beaucoup plus propre que les énergies fossiles. Groupe Eurotunnel, pionnier de la responsabilité sociale et environnementale avant même l'émergence du concept de RSE, a rejoint l'organisation non gouvernementale *Global Union for Sustainability* fin 2012 et a adhéré en mars 2013 au Pacte Mondial des Nations Unies (*Global Compact*). Le Groupe a inscrit dans sa Charte Éthique et Comportements son engagement à poursuivre sa politique active limitant l'impact environnemental de ses activités, veillant à l'implication de tous ses collaborateurs et favorisant le développement et la mise en œuvre de technologies respectueuses de l'environnement.

→ Véhicules électriques

Pionnier des véhicules de service électriques dans les années 1990, Eurotunnel renoue avec eux : en 2013, huit d'entre eux sont entrés en fonction sur les terminaux. Cette flotte devrait doubler en 2014.



L'ÉQUIVALENT DE

58 000

CAMIONS

a été retiré des axes routiers londoniens à fin 2013, grâce à GB Railfreight qui a transporté par voie ferrée 1,3 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 dans le Kent. Les déblais rejoindront ensuite par bateau l'île de Wallasea où sera créée une réserve naturelle.

→ Certification Carbon Trust pour l'ensemble du Groupe



Eurotunnel Group: reducing CO2 since 2009

Groupe Eurotunnel a obtenu, en juillet 2013, le renouvellement du certificat attribué par le Carbon Trust Standard, y compris pour Europorte, ses filiales françaises et GB Railfreight. Ce résultat reconnaît l'effort concerté de toutes les filiales pour réduire leur impact sur l'environnement et minimiser leur empreinte carbone. Eurotunnel est le premier et reste le seul opérateur transmanche à avoir réalisé un bilan carbone, ce dès 2007.

→ Un Plan Vert structurant

La démarche de réduction continue de l'impact environnemental s'organise dans le cadre du Plan Vert du Groupe. Il fixe le programme des actions autour de six objectifs principaux et mesure les avancées constatées avec un ensemble d'indicateurs publiés chaque année dans le Document de Référence du Groupe.

→ **Éco-conduite des trains et des véhicules routiers**

Un logiciel est en cours d'installation dans toutes les locomotives du Groupe pour fournir au conducteur en temps réel son avance par rapport à l'horaire théorique prévu afin d'ajuster la vitesse du convoi, ce qui permet d'optimiser finement sa consommation d'énergie de traction. Des formations à l'éco-conduite sont actuellement dispensées et une note de recommandation sur la conduite douce est fournie aux pilotes des véhicules de service sur les deux terminaux de la Concession.

→ **Un éclairage économe et discret**

Avec l'âge, les 14 200 éclairages des deux terminaux ont vu leur consommation électrique augmenter et les halos qu'ils émettent peuvent être perçus comme une pollution lumineuse. Des actions sont donc en cours depuis 2010 pour réduire la consommation et minimiser l'effet lumineux nocturne, tout en maintenant un haut niveau de confort et de sécurité pour les clients. En diminuant le nombre de points lumineux et en les remplaçant par des dispositifs plus modernes, la réduction totale de la consommation électrique représente une baisse des émissions de CO₂ de 216 tonnes par an et près de 70 000 € d'économies.

9^e *Green Flag* pour **Samphire Hoe**

La réserve naturelle de Samphire Hoe, gagnée sur la mer grâce aux millions de tonnes de craie bleue extraites lors du forage du Tunnel, a reçu pour la neuvième année consécutive le *Green Flag* (Pavillon vert) qui récompense les efforts accomplis en matière de préservation de l'environnement. Le site, qui accueille plus de 80 000 visiteurs par an, s'est vu aussi attribuer une médaille d'or dans la catégorie Parcs naturels, pour sa première participation à la campagne *South & South East in Bloom*.



-20%

C'EST LA RÉDUCTION
de la consommation d'électricité
sur l'éclairage des terminaux
depuis 2 ans.



UN PARTENAIRE ENGAGÉ DANS SON ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Groupe Eurotunnel a généré la création de 3 744 emplois directs et plus de 5 000 emplois indirects dans le Kent et le Calais, sans oublier les 10 000 à 12 000 emplois mobilisés pendant cinq ans, lors de la construction de l'infrastructure. Lien vital entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, la Liaison Fixe a également suscité le développement d'autoroutes, de lignes de chemin de fer à grande vitesse, de gares... et continue d'apporter de la richesse des deux côtés de la Manche. Le Groupe approfondit son ancrage territorial en s'engageant dans des actions multiples avec l'ensemble de ses parties prenantes : clients, salariés, fournisseurs, actionnaires et territoire.

→ Recherche et formation avec l'École des Ponts

En janvier 2013, Groupe Eurotunnel a noué un partenariat de long terme avec l'École Nationale des Ponts ParisTech. Il se concrétise par la création d'une chaire consacrée aux sciences pour le transport ferroviaire avec deux volets : recherche et formation. L'association entre le savoir-faire du leader mondial du feroutage et les compétences académiques de cette grande école d'ingénieurs se traduit déjà par le lancement des premières thèses de recherche. Cette initiative confirme la volonté du Groupe de partager son expertise pour faire avancer la science et l'innovation et positionner le ferroviaire en métier d'avenir.

→ Collecte de dons auprès des actionnaires

La fondation britannique ShareGift collecte des titres offerts par des actionnaires généreux au bénéfice d'associations caritatives. En 2013, elle a recueilli environ 300 dons de la part d'actionnaires de Groupe Eurotunnel pour un montant total de 15 000 £, qui seront redistribués à différentes associations, selon les suggestions des donateurs.

→ Partenariat avec l'Association des Paralysés de France

Une convention a été signée en juillet 2013 pour trois ans avec l'Association des Paralysés de France (APF) par laquelle Groupe Eurotunnel s'engage à solliciter l'APF pour toute prestation entrant dans son domaine de compétence. Cette démarche réaffirme les valeurs du Groupe en faveur des droits de la personne et contre toute forme de discrimination.

→ Soutien aux jeunes diplômés issus de la diversité

Avec le Réseau Alliances de Lille, Groupe Eurotunnel a rejoint en janvier 2014 les groupes de dynamique d'embauche. Sept jeunes diplômés (bac+3 et plus), sélectionnés par le Réseau seront coachés pendant neuf mois par des cadres du Groupe, pour les aider à rédiger leur CV, développer leurs réseaux de relations, être efficaces pendant les entretiens d'embauche et six rencontres seront organisées avec l'ensemble du Groupe.



En octobre 2013, Groupe Eurotunnel a participé à la 4^e rencontre Jobs Transfrontaliers à Frethun, une initiative locale encourageant la mobilité professionnelle des jeunes entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique. Le Groupe proposait 7 postes en CDI et de nombreux contrats en alternance et près de 100 CV ont été recueillis.

1 100

VISITEURS

ont découvert les coulisses du tunnel sous la Manche lors des Journées Européennes du Patrimoine en septembre 2013 : 350 d'entre eux ont ainsi pu visiter pour la première fois le terminal d'Eurotunnel à Folkestone dont notamment le centre de contrôle ferroviaire (RCC) qui gère en permanence les 300 à 400 mouvements de train quotidiens et surveillent les 20 000 capteurs divers situés dans le Tunnel.



→ GB Railfreight tracte un train caritatif

Pour la deuxième année consécutive, une locomotive Class 20 de GB Railfreight a tracté, le 27 juillet, un train entre Llandudno et Holyhead au profit de Age UK, une association caritative britannique soutenue par GB Railfreight, à laquelle la recette des billets est entièrement reversée.



→ Éoliennes et fonds de secours

10 % des revenus tirés des trois éoliennes exploitées sur le site d'Eurotunnel de Coquelles ont été versés en 2013, pour la quatrième année consécutive, au Secours Populaire Français qui mobilise ces fonds pour aider des familles traversant des situations difficiles. La convention liant le Groupe à cette association de solidarité a été renouvelée jusqu'en 2015.

→ Innovations avec le pôle de compétitivité i-trans

Trois innovations majeures, portées par 14 entreprises membres du pôle de compétitivité i-trans au côté des organismes de recherche publics du nord de la France, ont été présentées fin novembre au CIFFCO, à Coquelles. Il s'agit notamment du projet TTSA (*Track Train System Availability*), dont Eurotunnel est le chef de file depuis l'origine et qui vise à optimiser la durée de vie des rails.

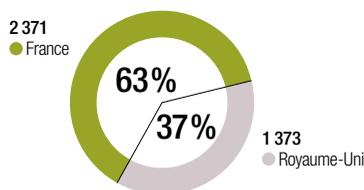


PRINCIPAUX INDICATEURS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

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 SA, accessible en ligne à www.eurotunnelgroup.com

EFFECTIFS PAR PAYS

(au 31 décembre 2013)

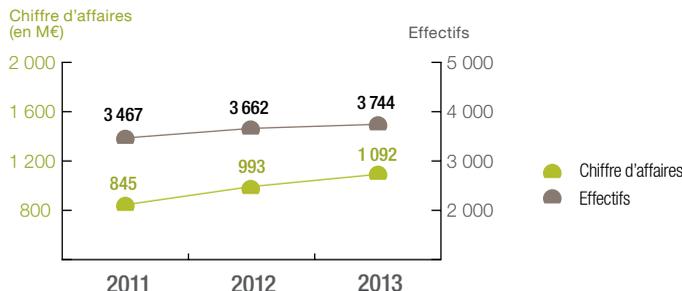


EFFECTIFS PAR ENTITÉS

(au 31 décembre 2013)



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



* Les données 2011-2013 sont reproduites telles que publiées.

NOMBRE D'HEURES DE FORMATION



DÉCHETS INDUSTRIELS NON DANGEREUX

(en tonnes)



DÉCHETS INDUSTRIELS DANGEREUX

(en tonnes)



EAU CONSOMMÉE

(en m³)



○ Eau prélevée sur le réseau public ● Eau prélevée sur la nappe phréatique

3 744

SALARIÉS
au 31 décembre 2013,
soit +2 % par rapport à 2012.

6,5%

D'ACCIDENTS DU TRAVAIL
AVEC ARRÊT
en 2013 (10,8 % en 2012). Le taux de gravité reste stable à 0,4 %, ce qui est très inférieur aux taux observés dans les entreprises comparables.

166 753

TONNES ÉQUIVALENT CO₂
d'émissions de gaz à effet de serre
du Groupe (Scope 1 et 2 du protocole
de Kyoto).

PLUS DE

900

M€ D'INVESTISSEMENTS
depuis 1994, dont 74 M€ en 2013,
ce qui représente 6,7 %
du chiffre d'affaires du Groupe.

ISR

Investissement Socialement Responsable

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 2013 dans les indices ISR de référence : 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.

Fret ferroviaire

Troisième opérateur ferroviaire en France et au Royaume-Uni mais premier opérateur privé derrière la SNCF et Deutsche Bahn, Europorte a doublé son activité depuis sa création, signe de nouveaux contrats de traction dans les deux pays et gère les réseaux ferroviaires de huit grands ports français.



EUROPORTE EN FORTE CROISSANCE

Europorte enregistre une progression de 16 % de son chiffre d'affaires en 2013. L'entreprise a atteint un premier seuil de taille critique qui lui permet de réduire ses coûts de manière très significative. La mise en place d'une nouvelle organisation, structurée en quatre régions au lieu de sept en France, a apporté plus d'autonomie aux directeurs opérationnels et une productivité renforcée. L'année 2013 s'est achevée pour la première fois sur un résultat net positif pour l'ensemble Europorte, prouvant ainsi que le fret ferroviaire n'est pas une activité vouée aux déficits.

→ Hausse des ventes de trains Spot

En fonction des contrats, une partie des ressources en hommes et en locomotives est parfois disponible entre deux interventions de traction. Europorte a donc organisé ces ressources pour les valoriser, à coût constant, dans le cadre d'une offre de trains à la demande, vendus à l'unité. Lancée en 2013, cette activité, qui répond à un besoin, a généré 2 M€ de chiffre d'affaires.



→ Bourgogne Fret Services se substitue aux trafics routiers

Premier Opérateur ferroviaire territorial (OFT), créé début 2013 par Europorte (62,7 % du capital) et l'Union des Coopératives Céréalières (37,3 %), Bourgogne Fret Services a transporté plus de 300 000 tonnes de grains en 2013, dont près de la moitié précédemment transportée par la route. La mutualisation des flux en a rendu l'offre ferroviaire compétitive. Les céréales sont acheminées depuis les silos de Bourgogne et de Champagne par traction diesel, via le réseau capillaire, vers le triage de Perrigny, avant d'être expédiées vers l'Est, à destination de l'industrie agro-alimentaire ou vers les ports du Sud pour l'exportation par bateau. Environ 15 trains sont ainsi acheminés par semaine pour le compte de Cérévia et d'une dizaine d'autres coopératives et négociants. Bourgogne Fret Services envisage de se diversifier dans le bois ou la métallurgie au cours de 2014.

→ Développement de la maintenance de premier niveau

Socorail valorise les savoir-faire de ses équipes présentes sur les installations terminales embranchées (ITE) en proposant à ses clients d'assurer sur place la maintenance de premier niveau de leurs wagons, afin de garantir un bon niveau de fiabilité et de disponibilité du matériel. Cette offre regroupe des actions préventives telles que des visites techniques ou le contrôle des rames et des opérations à titre correctif, telles que des dépannages sur sites et des remplacements d'équipements : semelles de frein, graissage des tampons et des tendeurs d'attelage, fixation d'éléments de sécurité...

→ Un portefeuille élargi

Dans ses deux premières années, Europorte France réalisait 60 % de son chiffre d'affaires avec ses deux plus grands clients. Leur activité s'étant largement réduite, ils ont été remplacés en 2013 par une clientèle beaucoup plus diversifiée. Début 2014, le premier client représente moins de 9 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.



8

GRANDS PORTS FRANÇAIS ont confié la gestion, l'exploitation et la maintenance de leurs réseaux ferroviaires à Socorail : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Paris et Strasbourg. Ils totalisent 600 km de voies et 1 500 appareils de voies. 300 trains y circulent par semaine.

→ Transfert de trains au Royaume-Uni

Les différentes entités d'Europorte présentes en Europe continentale et au Royaume-Uni participent à l'exécution d'un contrat de livraison de 20 trains construits par Siemens en Allemagne et destinés à deux opérateurs britanniques, TransPennine Express et London Midland. Parti de Rhénanie du Nord le 5 novembre, le premier train Desiro Classe 350/4 tracté de nuit par Europorte, dans le tunnel sous la Manche, est arrivé à Crewe (Cheshire) deux jours plus tard. Le vingtième sera livré à l'été 2014.



→ Gestion d'infrastructures ferroviaires

Socorail exploite et assure la maintenance des infrastructures ferroviaires de tous les grands ports maritimes français à l'exception de Marseille, ainsi que des ports fluviaux de Paris et Strasbourg. Cette activité représente désormais le tiers de son chiffre d'affaires. Son activité traditionnelle, depuis plus de 40 ans, s'exerce, elle, sur les installations terminales embranchées (ITE), c'est-à-dire les réseaux ferrés privés équipant les grands sites industriels, notamment dans les secteurs pétrolier, chimique, sidérurgique, automobile et des matériaux de construction. Elle concerne, notamment, la manutention, le chargement et déchargement de wagons et la maintenance de l'infrastructure. Socorail apporte une contribution positive aux résultats d'Europorte.

GB RAILFREIGHT ACCÉLÈRE SON DÉVELOPPEMENT

Troisième opérateur de fret ferroviaire en Grande-Bretagne, avec 12 % de part de marché, GB Railfreight enregistre une croissance de 20 % de son chiffre d'affaires en 2013.

Les améliorations de l'efficacité opérationnelle qui l'accompagnent génèrent une progression encore plus rapide de la rentabilité. GB Railfreight poursuit sur sa dynamique et les tendances en terme de croissance sont prometteuses. Ces résultats sont le fruit à la fois d'un haut niveau de qualité de service dans le cadre d'étroites relations avec les clients et d'une culture d'entreprise qui valorise la communication, le professionnalisme, l'autonomie et la solidarité.

800

TRAINS
tractés chaque semaine
(en moyenne) par
GB Railfreight au
Royaume-Uni, soit une
augmentation de 30 %
par rapport à 2012.

→ Commande de nouvelles locomotives pour soutenir sa croissance

Pour faire face à son développement d'activités, GB Railfreight a acquis trois locomotives Class 66 néerlandaises qui ont obtenu leur homologation sur le réseau britannique en juillet 2013, après leur transformation réalisée par Electro-Motive. Une commande a ensuite été passée auprès de cette filiale de Caterpillar pour l'achat de 21 nouvelles Class 66, qui seront livrées au deuxième semestre 2014. GB Railfreight a par ailleurs racheté 16 locomotives Class 92 électriques à Europorte.



→ Biomasse et charbon

GB Railfreight est le seul opérateur à transporter régulièrement de la biomasse vers les centrales électriques. En 2013, le chiffre d'affaires dans ce marché a triplé et devrait progresser à nouveau en 2014. Dans le charbon, GB Railfreight a transporté 9 % de tonnes de plus sans mobiliser de moyens supplémentaires. En revanche, du fait de la crise dans le bâtiment, le transport des agrégats pour cimenteries est resté stable. De nouveaux contrats ont cependant été signés avec Tarmac-Lafarge.

→ Nouveaux contrats et prolongations

En décembre 2013, GB Railfreight a signé avec BFK une extension de contrat jusqu'en novembre 2014 pour transporter les déblais produits lors du creusement de la nouvelle ligne RER de Crossrail à Londres jusqu'à Northfleet (Kent). Depuis 2012, GB Railfreight a déjà transporté près de 1,3 million de tonnes de déblais. GB Railfreight a également conclu en décembre 2013 une prolongation jusqu'en janvier 2017 du contrat de transport de conteneurs à partir du port de Felixstowe avec Mediterranean Shipping Company UK.

En septembre, Hitachi a signé avec GBRf un contrat pour l'organisation de tous les essais et homologations des trains Class 800 et 801 qui circuleront sur la ligne *Great Western Main Lines* dans le cadre du programme Intercity Express. Le début des opérations est prévu pour mars 2015.

Enfin, le contrat de traction avec Network Rail a été renouvelé en 2013.





Développements

Au-delà de la Concession de la Liaison Fixe, le Groupe Eurotunnel poursuit une politique de développement économique et assume la mission d'aménageur que lui ont confiée les États britannique et français voici 20 ans.



MYFERRYLINK, UNE ALTERNATIVE SUR LE DÉTROI

Malgré les incertitudes liées à la position de la Commission de la Concurrence britannique sur l'activité, MyFerryLink termine l'année 2013 avec des résultats satisfaisants. En 2013, la compagnie, partie de rien fin août 2012, détient 9% du marché du fret transmanche. Avec 7% du marché des voitures particulières, MFL devient le second opérateur ferry au départ de Calais.



→ Une politique tarifaire adaptée

MyFerryLink a développé un site Internet performant, sur lequel sont effectuées 86 % des ventes directes auprès de la clientèle Passagers. Concernant l'activité de fret, la SCOP délivre le niveau de service attendu et MyFerryLink propose une offre tarifaire escomptée par ses clients, dont les attentes sont relayées par l'équipe commerciale avec l'expertise des services supports.

7 628

TRAVERSÉES
réalisées en 2013 avec une
régularité appréciée depuis
le lancement du service.

316 811



326 274



TRANSPORTÉS EN 2013

→ Régularité et qualité de service

Le succès de l'exploitation, obtenu dans un contexte commercial complexe face à deux puissants acteurs qui offrent chacun presque deux fois plus de départs, repose sur les compétences de l'exploitant SCOP, qui fournit une excellente régularité et une qualité de service reconnues par les différents types de clientèle. Celle-ci a plébiscité le niveau des prestations proposées tout au long de l'année 2013.

→ Perspectives commerciales

Pour l'année en cours, MyFerryLink poursuivra ses politiques commerciales sur les différents marchés, sans pour autant accroître la fréquence de son service. Dans le contexte actuel, l'activité reste déficitaire, mais, grâce à la croissance des volumes et une gestion dynamique des coûts, MyFerryLink a pour but d'atteindre un EBITDA (bénéfice avant amortissements, intérêts et impôts) positif en 2016.

Appel entendu pour le bénéfice du client

Le 4 décembre 2013, le *Competition Appeal Tribunal* (CAT), saisi par la SCOP et Groupe Eurotunnel, a cassé la décision de l'Autorité de la concurrence britannique qui prévoyait notamment d'interdire à MyFerryLink l'accès au port de Douvres. L'Autorité de la concurrence devra ainsi rendre une décision définitive (qui pourrait être annoncée début mai 2014) dans un contexte où MyFerryLink a démontré toute son utilité par la création des conditions d'une véritable concurrence face au duopole constitué par P&O et DFDS.

EUROTUNNEL AMÉNAGEUR

Le Groupe poursuit la mission d'aménageur que les pouvoirs publics lui ont confiée lors de la construction de la Liaison Fixe. Ainsi, à Coquelles, 220 M€ ont été investis dans la réalisation de la Cité de l'Europe, avec 2 500 emplois créés. Ce site, dorénavant propriété d'Unibail, est devenu aujourd'hui le huitième plus grand centre commercial de France, une performance remarquable compte tenu de sa situation géographique, à l'une des extrémités de l'Hexagone. Sa fréquentation est en moyenne de 7 millions de visiteurs par an. Sur une emprise foncière mitoyenne, la Zone d'aménagement concertée (ZAC), sept lots restent à aménager sur une superficie totale de 11,8 hectares. Trois d'entre eux ont été commercialisés en 2013 auprès d'une chaîne de supermarchés et deux enseignes de restauration rapide. Des négociations sont en cours pour les quatre autres terrains.

700

HECTARES

c'est la superficie de la ZAC sur laquelle est implantée la Cité de l'Europe à Coquelles depuis 1995.



→ Éco-village et golf de Sangatte

Début 2013, la municipalité de Sangatte-Blériot Plage a retenu Euro Immo GET, filiale dédiée du Groupe, comme aménageur du village éco-balnéaire et du golf de la Porte des Deux-Caps. Ce projet, qui vise à accroître l'attractivité touristique du Calaisis, porte notamment sur la construction d'un golf de 18 trous, d'un hôtel haut-de-gamme, d'un programme de 500 logements de type éco-quartier et d'un centre de balnéothérapie.

Le contrat de concession d'aménagement a été signé le 18 février 2013 et la déclaration d'utilité publique obtenue le 12 juillet suivant. Depuis le 26 septembre, la période de recours est achevée. Eurotunnel est propriétaire de 40 ha sur les 160 nécessaires à l'opération. Les négociations sont en cours pour l'achat de ces terrains. Parallèlement, des études vont être lancées pour répondre aux prescriptions archéologiques. Des contacts avec différents opérateurs immobiliers et « golfeurs » sont établis et les échanges se poursuivront tout au long de l'année 2014.

Le calendrier prévisionnel prévoit le lancement des études techniques d'ici à la fin 2014, le début du chantier en 2015 et l'ouverture du golf en fin d'année 2017.

PLUS DE

500

LOGEMENTS

dont 90 villas en bord de golf,
240 logements en résidence
de tourisme, 180 logements
collectifs et 1 600 m²
de commerces et de services.



www.eurotunnelgroup.com/fr/EuroImmoGET/

LE CIFFCO, N°1 DE LA FORMATION FERROVIAIRE PRIVÉE

Après l'intense campagne de formation de conducteurs menée depuis deux ans pour le compte d'Europorte et de deux filiales de fret de la SNCF, 2013 est une année de transition pour le Centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO), avec une activité moins soutenue mais des perspectives prometteuses.

Le CIFFCO est le premier centre privé à avoir obtenu de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), en mai 2013, l'agrément pour organiser les examens sur les connaissances professionnelles relatives à la conduite des trains. La première session d'épreuves s'est déroulée en juin, avec 13 stagiaires. De son côté l'Office of Rail Regulation (ORR), autorité britannique de régulation ferroviaire, a accordé son agrément au CIFFCO pour dispenser les formations et réaliser les évaluations relatives à la conduite des trains au Royaume-Uni.



Le CIFFCO en 2013

1 872 stagiaires

13 552 jours de formation, soit 94 869 heures

Plus de **20 métiers** ferroviaires ou industriels préparés

Une équipe de **15** personnes

1 000 m² d'installations à Coquelles

8 simulateurs de conduite mobiles

8 salles réservées à la formation et équipées de moyens audiovisuels et informatiques

1 auditorium de 140 places équipé pour séminaires et conventions

→ ElecLink sur les rails

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 a franchi de nouvelles étapes en 2013. ElecLink, la *joint venture* créée conjointement par Groupe Eurotunnel (49 %) et Star Capital Partners (51 %), a signé en 2013 les accords avec les deux réseaux publics de transport d'électricité, le britannique National Grid et le français Réseau de transport d'électricité (RTE).

Début 2014, ElecLink a reçu de la Commission intergouvernementale (CIG) l'agrément préalable à l'installation de l'interconnexion pour la transmission d'énergie via la Liaison Fixe. Différentes demandes dérogatoires requises pour le développement du projet sont en cours d'instruction par les instances compétentes.

Entre-temps, la procédure des appels d'offres a été lancée et la remise des offres relatives à la construction des deux stations de conversion et d'installation du câble est prévue au premier semestre 2014. La mise en service est envisagée pour la fin 2016.



Informations financières

Groupe Eurotunnel dépasse pour la première fois le seuil du milliard d'euros de chiffre d'affaires à 1,092 Md€, dégage un résultat après impôt de 101 M€¹ et se fixe de nouvelles ambitions de création de valeur avec un objectif d'EBITDA¹ de plus de 500 M€ en 2015.



1- Après comptabilisation d'un produit d'impôt net de 81 M€.

Synthèse

Résultats annuels 2013 de Groupe Eurotunnel

- Chiffre d'affaires en hausse de 12 %¹ à 1,092 Md€
- EBITDA en progression de 7 %² à 449 M€
- Résultat opérationnel (EBIT) en amélioration de 31 M€² à 285 M€
- Résultat avant impôt : profit de 20 M€
- Produit d'impôt net : 81 M€
- Résultat après impôt : 101 M€
- Free cash flow : 129 M€
- Premiers remboursements contractuels du capital de l'Emprunt à Long Terme : 46 M€.

1- Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2012 présenté a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2013, soit 1 £ = 1,187 €.
2- Hors le produit non récurrent de 30 M€ d'indemnités d'assurance, comptabilisé en produit d'exploitation en 2012.

DONNÉES PAR SEGMENT

→ Concession de la Liaison Fixe

Le segment Concession de la Liaison Fixe représente le cœur de métier de Groupe Eurotunnel et incorpore également les activités *corporate* du Groupe.

Le **chiffre d'affaires** du segment représente 71 % du chiffre d'affaires du Groupe et s'élève à 779 M€ en 2013, en hausse de 2 % par rapport à 2012.

Le chiffre d'affaires du service Navettes s'élève à 477 M€, en hausse de 2 % par rapport à 2012, une année marquée par des événements exceptionnels (Jeux Olympiques de Londres, Jubilé de la Reine, disparition d'un opérateur maritime).

La part de marché de l'activité voitures reste stable à 51 %, avec une hausse du trafic de 2 %. Celle des autocars progresse à 41,6 %, avec une augmentation de 9 % du nombre d'autocars transportés en 2013.

Le nombre de camions transportés par les Navettes diminue de 7 % mais à 38,6 % en 2013, la part de marché des Navettes Camions reste supérieure au niveau moyen des années antérieures à 2012.

L'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les trains à grande vitesse voyageurs d'Eurostar et par les services de trains de fret des entreprises ferroviaires a généré un chiffre d'affaires de 289 M€ en 2013, en hausse de 3 % par rapport à 2012.

Les **charges d'exploitation** s'élèvent à 327 M€ en 2013, en diminution de 2 %.

→ Europorte

Le segment Europorte intervient sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français et au Royaume-Uni et regroupe GB Railfreight, Europorte France, Socorail, Europorte Proximité et Europorte Channel.

À 239 M€, le **chiffre d'affaires** d'Europorte augmente de 33 M€, en hausse de 16 % grâce notamment aux nouveaux contrats conclus au 2nd semestre 2012 et en 2013 ainsi qu'à l'augmentation des volumes sur certains contrats existants. Dans un contexte de croissance d'activité, l'augmentation des **charges d'exploitation** est limitée à 8 % sur l'année, reflétant les effets depuis le 2nd semestre 2012 des initiatives d'amélioration de productivité et la diminution des frais de démarrage des nouveaux contrats.

La marge d'exploitation est donc en amélioration substantielle par rapport à 2012 avec un EBITDA positif de 19 M€, en augmentation de 17 M€.

→ MyFerryLink

Les filiales du segment maritime de Groupe Eurotunnel ont pour activité la location des navires à la SCOP (société d'exploitation externe indépendante du Groupe Eurotunnel) et la commercialisation des billets de traversées transmanche des véhicules de tourisme et du fret.

L'activité a commencé le 20 août 2012 avec la mise en exploitation de deux ferries, puis de trois à partir de février 2013. Ce segment a généré un **chiffre d'affaires** de 74 M€ en 2013 par rapport à 7 M€ sur les 4 mois et demi d'activité en 2012. Sur l'année 2013, la part de marché de l'activité fret est de 9 % et celle de l'activité voitures de 6,5 %.

Les **charges d'exploitation** s'élèvent à 96 M€ pour la période et sont composées essentiellement de l'achat de traversées auprès de la SCOP ainsi que des frais commerciaux et administratifs.

Perspectives

De nouvelles ambitions de création de valeur

Avec la reprise économique en Grande-Bretagne, l'activité reste dynamique et les marchés pourraient connaître en 2014 une croissance aussi forte qu'en 2013. Le Groupe reste confiant dans sa capacité à générer une croissance durable et à développer encore ses relais de croissance. Ainsi, toutes choses égales par ailleurs et à taux de change et périmètre constants, Groupe Eurotunnel table sur une croissance de son EBITDA selon les objectifs suivants :

- 2014 : 460 M€ d'EBITDA
- 2015 : au moins 500 M€ d'EBITDA.

À moyen terme, plusieurs catalyseurs sont favorables au Groupe :

- L'entrée en vigueur de nouvelles contraintes environnementales MARPOL pour les ferries, avec une diminution par 10 des émissions de soufre. De son côté, Eurotunnel est reconnu comme l'opérateur transmanche le plus respectueux de l'environnement
- La poursuite de la croissance du marché du Déroit des camions et des passagers
- Le lancement de nouvelles dessertes ferroviaires telles qu'Amsterdam/Londres.

DONNÉES CONSOLIDÉES

→ Autres produits d'exploitation

Aucun en 2013, à comparer avec 30 M€ perçus en 2012 au titre de l'indemnisation définitive des pertes d'exploitation résultant de l'incendie de 2008.

→ Marge d'exploitation (EBITDA)

La marge d'exploitation du Groupe est de 449 M€, en progression de 30 M€ par rapport à 2012 hors indemnités d'assurance, soit une amélioration de 22 M€ pour la Liaison Fixe, de 17 M€ pour Europorte et une diminution de 9 M€ pour MyFerryLink.

→ Résultat opérationnel (EBIT)

A 166 M€ en 2013, les dotations aux amortissements ont augmenté de 5 M€ principalement en raison de l'impact de la nouvelle activité maritime.

Le résultat opérationnel est positif de 285 M€ en 2013, en progression de 31 M€ par rapport à 2012, hors impact de 30 M€ d'indemnités d'assurance perçus en 2012.

46

MILLIONS D'EUROS
c'est le versement en 2013
des premiers remboursements
contractuels au titre
de l'Emprunt à Long Terme.

1,554

MILLIARD D'EUROS
c'est le montant de l'actif
d'impôt différé net
non reconnu
au 31 décembre 2013.

→ Résultat avant impôt

À 269 M€ pour l'exercice 2013, le coût de l'endettement financier net est en augmentation de 4 M€ par rapport à 2012 à taux de change constant en raison de l'impact de l'augmentation de 2 % de la marge sur la tranche C de la dette depuis juillet 2012, partiellement compensé par la baisse des taux d'inflation et l'impact qui en découle sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière. En 2013, le poste « Autres produits financiers nets » de 7 M€ intègre notamment les intérêts reçus sur les obligations à taux variable.

Le résultat consolidé avant impôt de Groupe Eurotunnel pour l'exercice 2013 est un profit de 20 M€.

→ Résultat net

Compte tenu de ses perspectives bénéficiaires et de l'importance de ses déficits reportables, le Groupe a reconnu un produit de 83 M€ en compte de résultat 2013 au titre d'un actif d'impôt différé net, auquel s'ajoute une charge de 2 M€ de taxe sur les dividendes versés en 2013. Le montant de l'actif d'impôt différé net non reconnu à fin 2013 s'élève à 1 554 M€.

Le résultat consolidé après impôt de Groupe Eurotunnel pour l'exercice 2013 est un profit de 101 M€.

→ Trésorerie

Le *free cash flow* généré en 2013 s'élève à 129 M€ par rapport à 133 M€ en 2012 (dont 30 M€ au titre des indemnités d'assurance). La trésorerie disponible s'élève au 31 décembre 2013 à 277 M€ (contre 256 M€ au 31 décembre 2012), après des dépenses d'investissement nettes d'un montant de 49 M€, du paiement du dividende de 65 M€, du programme de rachat d'actions de 35 M€ et de 46 M€ au titre des premiers remboursements contractuels de l'Emprunt à Long Terme.

→ Comparaison des comptes de résultats des exercices clos les 31 décembre 2013 et 2012

EN MILLIONS D'EUROS	2013	2012 recalculé ¹	Variation 2013/2012	2012 retraité ²
Taux de change €/£	1,187	1,187		1,23
Liaison Fixe	779	763	+2 %	777
Europorte	239	206	+16 %	209
MyFerryLink	74	7		7
Chiffre d'affaires	1 092	976	+12 %	993
Autres produits d'exploitation	–	30		30
Total produits d'exploitation	1 092	1 006	+9 %	1 023
Liaison Fixe	(327)	(333)	-2 %	(338)
Europorte	(220)	(204)	+8 %	(206)
MyFerryLink	(96)	(20)		(20)
Charges d'exploitation	(643)	(557)	+15 %	(564)
Marge d'exploitation (EBITDA)	449	449	=	459
Amortissements	(166)	(161)	+3 %	(161)
Résultat opérationnel courant	283	288	-2 %	298
Autres (charges) / produits opérationnels nets	2	(4)		(4)
Résultat opérationnel (EBIT)	285	284	0 %	294
Quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence	(1)	–		–
Coût de l'endettement financier net	(269)	(265)	+2 %	(269)
Autres produits financiers nets	5	8		7
Résultat avant impôts : profit	20	27		32
Impôts sur les bénéfices	81	–		–
Résultat net : profit	101	27		32

1- Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2012 présenté a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2013, soit 1 £ = 1,187 €.

2- Le compte de résultat consolidé 2012 a été retraité en application de la norme IAS 19 révisée.

Pour en savoir plus

- Pour une compréhension complète de cette analyse, merci de vous référer au Document de Référence 2013 accessible sur



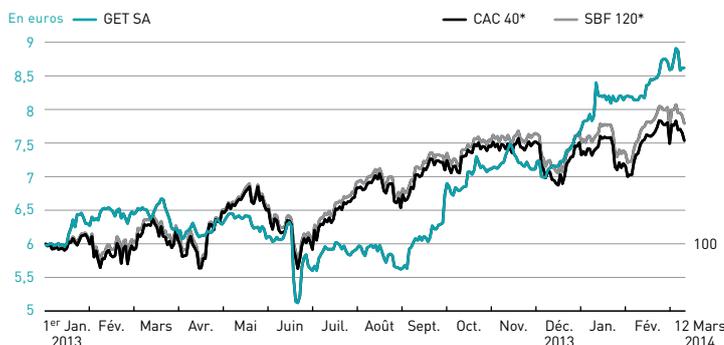
www.eurotunnelgroup.com

- Les comptes consolidés du Groupe sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*). Ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA le 12 mars 2014 et ont été certifiés par les Commissaires aux comptes.

BOURSE ET ACTIONNARIAT

→ Évolution du cours de bourse de l'action GET SA

du 1^{er} janvier 2013 au 12 mars 2014, date d'arrêté des comptes.



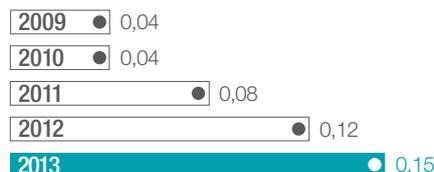
* Variation des indices à partir d'une valeur 100 à compter du 1^{er} jour de la période considérée.

CAPITALISATION BOURSIÈRE

4,7

MILLIARDS €
au 12 mars 2014.

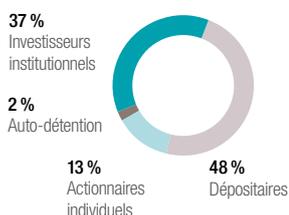
DIVIDENDE PAR ACTION (en €)



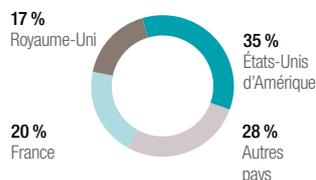
→ Structure de l'actionariat*

290 000 actionnaires détenteurs d'un portefeuille moyen de 3 730 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 2014, 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.

→ Relations avec les actionnaires individuels en 2013

- 10 éditions de la Voie de l'Avenir, la lettre d'information dévolue aux actionnaires individuels du Groupe
- 40 alertes email informant de la publication d'un communiqué ou de la diffusion d'une interview ou d'une vidéo sur le Groupe
- Près de 4 600 sollicitations d'actionnaires individuels (téléphone, courriels, courriers, etc.)

→ Relations avec les investisseurs institutionnels et analystes financiers en 2013

- 56 réunions et conférences téléphoniques avec des investisseurs et des analystes financiers organisées notamment à l'occasion de la publication de résultats
- 13 journées de road-show à Paris, Londres et aux États-Unis d'Amérique
- 12 participations à des conférences organisées par de grandes institutions financières, principalement à Paris, Londres et Francfort-sur-le-Main
- 20 analystes financiers *sell-side* suivent la valeur Groupe Eurotunnel SA au 31 décembre 2013

Fiche signalétique

de l'action Groupe Eurotunnel SA

- Code ISIN : FR0010533075
- Code mnémonique : GET sur NYSE Euronext™ Paris et NYSE Euronext™ Londres
- Date d'introduction : 2 juillet 2007
- Places de cotation : NYSE 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
- Indices principaux : SBF 120, FTSE All-World, FTSE Medium Cap, DJ Stoxx 600, Next 150, MSCI World Index, MSCI Europe
- Secteur d'activité : Transport industriel
- Capital social de Groupe Eurotunnel SA : 220 000 000 €
- Nombre d'actions : 550 000 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 € entièrement libérées

→ Documentation en ligne sur www.eurotunnelgroup.com

accessible aux non-voyants.

- Document de Référence du Groupe Eurotunnel, incluant le Rapport financier annuel
- Rapport d'activité et de Responsabilité sociale de l'entreprise
- Espace actionnaires et investisseurs en ligne
- Documentation sur l'Assemblée générale des actionnaires
- Retransmission vidéo des temps forts de l'Assemblée générale des actionnaires
- Vidéos sur l'actualité du Groupe

Contacts

Centre Relations Actionnaires Groupe Eurotunnel

BP 69 - 62904 Coquelles Cedex, France

N°Azur 0 810 627 627

PREMIER D'UN APPEL LOCAL DEPUIS UN POSTE FIXE

Du lundi au vendredi, de 9 h à 12 h et de 14 h 30 à 17 h
Email : info.actionnaires@eurotunnel.com



GROUP E UROTUNNEL SA

Société Anonyme 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 de Lille
60, boulevard de Turin
Euralille
59777 Lille
France

SOCORAIL
RN 56
Bâtiment Azur Plus 1
BP 14
13161 Châteauneuf-les-Martigues
France

GB RAILFREIGHT
15-25 Artillery Lane
London E1 7HA
Royaume-Uni
www.gbrailfreight.com

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

MYFERRYLINK
Tour de Lille
60, boulevard de Turin
Euralille
59777 Lille
France
www.myferrylink.fr